

Interpellation Gschwend-Altstätten vom 13. Juni 2022

## **Aktienverkauf Appenzeller Bahnen: kein Zug auf das Abstellgleis**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 16. August 2022

Meinrad Gschwend-Altstätten erkundigt sich in seiner Interpellation vom 13. Juni 2022, welche Absichten der Kanton mit dem angekündigten Verkauf der Aktien der Appenzeller Bahnen AG verfolgt, wie die Bahnlinien Altstätten Stadt–Gais, Rorschach Hafen–Heiden und Rheineck–Walzenhausen zukünftig betrieben werden und ob den einzelnen Linien ein Aus droht, falls sich der Kanton als Eigner zurückzieht.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Der Kanton ist aus historischen Gründen Miteigner von drei Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV). Namentlich sind dies die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) mit einem Anteil des Kantons von 19,2 Prozent, die Appenzeller Bahnen AG (AB) mit einem Anteil von 10,6 Prozent und die Bus Ostschweiz AG (BOS) mit einem Anteil von 40,9 Prozent. Mit der heutigen Ausgestaltung der Bahnlandschaft und der damit zusammenhängenden Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist eine Beteiligung des Kantons an den Transportunternehmen nicht mehr erforderlich. Die Steuerung erfolgt wirksam über die Leistungsbestellung. Der Kanton bestellt heute Leistungen bei 14 Transportunternehmen. Dabei ist er nur bei drei von ihnen Miteigentümer.

Die Regierung sah es als ihre Aufgabe an, die Situation im Detail zu analysieren und die öV-Beteiligungen kritisch zu hinterfragen. Sie hat im Rahmen des Berichts 22.14.07 «Public Corporate Governance: Umsetzung» Governance-Fragen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs ermittelt und unter anderem geprüft, ob eine Veräusserung der Anteile an den Transportunternehmen möglich und zweckmässig wäre. Grundsätzlich ist die Regierung der Meinung, dass die drei verschiedenen Rollen (Besteller, Regulator, Eigner), welche die öffentliche Hand bei der Steuerung des öffentlichen Verkehrs einnehmen kann, nicht vermischt werden dürfen. Möchte man diese drei Rollen entflechten, ist es konsequenterweise nicht mehr zeitgemäss, dass der Kanton sowohl Besteller als auch Eigner der drei genannten Unternehmen ist.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Mit Beschluss vom 1. Juli 2014 entschied die Regierung, an der Beteiligung der SOB festzuhalten, die Beteiligung an der BOS abzustossen und zu prüfen, ob die Aktien der AB an die Nachbarkantone verkauft werden können.

Die Regierung verfolgt die Strategie, alle öV-Beteiligungen – mit Ausnahme der SOB – zu veräussern. Die Verkaufsabsichten wurden aus gegebenem Anlass – der Antwort vom 22. Februar 2022 auf die Einfache Anfrage 61.21.74 «Weniger Staatswirtschaft beim öffentlichen Verkehr» – kommuniziert.

2. Wie bereits in der Antwort auf die Einfache Anfrage 61.21.74 erwähnt, ist geplant, die Aktien der AB zu einem geeigneten Verhältnis für Aktien der SOB einzutauschen. Mit anderen wichtigen Eignern möchte die Regierung nun klären, wer bereit ist, Aktien der AB zu übernehmen. Die Abklärungen laufen noch und es wurden noch keine konkreten Verhandlungen geführt.

3. Aus den oben erwähnten Gründen wird ein Verkauf der Aktien angestrebt, damit die Entflechtung der Eigner- und Bestellerrolle umgesetzt werden kann. Deshalb erscheint es für die Regierung aktuell nicht zielführend, Alternativen zu prüfen.
- 4./5. Der Kanton St.Gallen plant und bestellt zusammen mit dem Bund das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr. Er ist federführend beteiligt an den Planungen dieser Angebote. Somit kann er das Angebot und die Finanzierung massgeblich beeinflussen und sich auch für die Interessen der Fahrgäste angemessen einsetzen.
6. Die politischen Gemeinden können sich einerseits über das jährliche Fahrplanverfahren einbringen. Andererseits werden ihre Interessen bei der Erarbeitung und Umsetzung des öV-Programms berücksichtigt. Ausserdem können sie ihre Anliegen zum öffentlichen Personenverkehr auf regionaler Ebene einbringen. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5; abgekürzt GöV) sieht in Art. 3 den Einbezug der politischen Gemeinden vor.

Bei Projekten zur Entwicklung des öV-Angebots werden die Regionen und gegebenenfalls die betroffenen Gemeinden einbezogen. Dies war auch der Fall, als die Kantone Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr und der AB prüfen liessen, ob auf den drei Zahnradbahnlinien Altstätten Stadt–Gais, Rorschach Hafen–Heiden und Rheineck–Walzenhausen sinnvolle Alternativen zum heutigen Bahnangebot möglich wären. Anlass für diese Prüfung war der Umstand, dass die drei Bahnlinien seit Jahren eine rückläufige Nachfrage und sinkende Kostendeckungsgrade aufwiesen und in den nächsten Jahren grössere Investitionen in die Erneuerung der Infrastruktur sowie der Fahrzeuge anstehen. Die Zwischenschritte und Ergebnisse der Arbeiten wurden jeweils in einer Begleitgruppe, in der auch die Stadt- und Gemeindepräsidenten der Standortgemeinden vertreten waren, besprochen.

7. Die mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnangebots hängt unter anderem auch davon ab, ob die Vorgaben an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage erfüllt sind. Der Kanton leistet Abgeltungen an das bestellte Angebot einer Linie, wenn die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind (Art. 11 GöV). Der Kanton entscheidet – allenfalls zusammen mit dem Bund und den mitbeteiligten Nachbarkantonen – in seiner Rolle als Besteller, wie das Angebot auf einer öV-Linie mittel- und langfristig betrieben wird. Es ist nicht Sache der Eigner, über die Bestellung des Angebots auf einer öV-Linie zu befinden. Somit stellt sich auch nicht die Frage, ob ein Bahnbetrieb von Sicherheiten allfälliger Käufer in ihrer Rolle als Eigner abhängig ist.
8. Wie bereits erwähnt, untersuchten die Kantone Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen sinnvolle Alternativen zum heutigen Angebot. Für jede der drei Zahnradbahnlinien wurden aus fachlicher und wirtschaftlicher Sicht unterschiedliche Modelle geprüft.

In Bezug auf die Bahnlinie zwischen Altstätten Stadt und Gais zeigte sich, dass eine langfristige Umstellung auf Busbetrieb unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sinnvoll ist. Eine Umstellung wäre etwa ab 2035 zweckmässig, wenn die Bahninfrastruktur in grösserem Umfang erneuert werden muss. Eine Potenzialstudie der Fachhochschule Graubünden ergab zudem, dass die touristische Bedeutung dieser Linie klein ist, unter anderem auch deshalb, weil sie nicht an den SBB-Bahnhof Altstätten angeschlossen ist. Mit dem Bus kann im Gegensatz zur Bahn eine umsteigefreie Direktverbindung zum SBB-Bahnhof Altstätten angeboten werden.

9. Die politischen Gemeinden beteiligen sich mit einem Anteil von 50 Prozent an den Abgeltungsbeiträgen (Art. 32 GöV). Die einzelnen Gemeindeanteile richten sich nach der Erschliessung der politischen Gemeinden durch den öffentlichen Verkehr und nach der Ein-

wohnerzahl. Es steht einer politischen Gemeinde jedoch frei, auf ihrem Gemeindegebiet ergänzende Angebote für den öffentlichen Personenverkehr zu bestellen. Voraussetzung ist, dass der Kanton der Bestellung zustimmt und die politische Gemeinde die Kosten übernimmt (Art. 15 GöV). Zudem können die politischen Gemeinden auf Basis einer Vereinbarung Beiträge an Angebote leisten, wenn aufgrund der Planrechnungen der Transportunternehmen zu erwarten ist, dass die Vorgaben an Wirtschaftlichkeit einer Linie nicht erfüllt werden. Es stehen den betroffenen Gemeinden durchaus Möglichkeiten offen, sich für den Erhalt des öV-Angebots finanziell zu engagieren. Die Stadt Rheineck und die Gemeinde Walzenhausen haben im Juli 2022 eine Vereinbarung betreffend einen Gemeindebeitrag für die Bahnlinie 858 Rheineck–Walzenhausen und die damit verbundenen, zukünftig anfallenden Gemeindebeiträge genehmigt. Sollte der Kostendeckungsgrad unter die Mindestvorgabe fallen, bezahlen die beiden Gemeinden ab 2026 die Differenz, bis die Minimalvorgabe erfüllt ist.

10. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und St.Gallen sehen in erster Linie das für den Markt verantwortliche Transportunternehmen in der Pflicht. Deshalb haben sie von der AB ein Konzept verlangt, worin unternehmerische und kommunikative Massnahmen zur Nachfragesteigerung der drei Zahnradbahnlinien aufgezeigt werden. In ihrem Konzept weist die AB darauf hin, dass eine erfolgreiche Nachfragesteigerung nur erreicht werden kann, wenn alle Standortgemeinden, Tourismusverbände und Leistungserbringer in die gleiche Richtung zielen.