Berichterstattung 2023 der Staatswirtschaftlichen Kommission (BUS Ostschweiz AG)

Bericht der Staatswirtschaftlichen Kommission vom 19. Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

1	**Prüfung des Sachverhalts zur BUS Ostschweiz AG**	**1**
1.1	Prüfungspunkt	1
1.2	Ablauf der Prüfungstätigkeit	2
1.3	Würdigung und Bewertung	2
1.3.1	Ausgangslage	2
1.3.2	Strukturen und Organisation der BUS Ostschweiz AG	3
1.3.3	Governance und kantonale Aufsicht	5
1.3.4	Finanzielles und Rechtliches	6
1.4	Empfehlungen und Anträge	7
2	**Antrag**	**7**

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftliche Kommission erstattet Ihnen mit dieser Vorlage Bericht über das Ergebnis einer ausserordentlichen Prüfungstätigkeit aus den Amtsjahren 2021/2022 und 2022/2023. Thema der Prüfungstätigkeit waren die Befunde der kantonalen Finanzkontrolle zur BUS Ostschweiz AG und die durch die Staatswirtschaftliche Kommission aus den Befunden abgeleiteten Schwerpunkte Aufsicht, Governance, Strukturen und Organisation sowie Rückforderung von ungerechtfertigten Abgeltungen im Zusammenhang mit der BUS Ostschweiz AG. Ausdrücklich ausgeschlossen war eine Beurteilung der Strafuntersuchung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und der möglichen Straftatbestände.

1 Prüfung des Sachverhalts zur BUS Ostschweiz AG

1.1 Prüfungspunkt

Nach einer Häufung an medialer Berichterstattung und aufgrund der Analyse der kantonalen Finanzkontrolle beschloss die Staatswirtschaftliche Kommission an ihrer Sitzung vom 10. März 2022, im Rahmen der parlamentarischen Oberaufsicht[1] die Sachverhalte vertieft zu prüfen. Die Staatswirtschaftliche Kommission beauftragte ihre ständige Subkommission «öffentlich-rechtliche Anstalten» (Subko örA) mit der Prüfung der Begebenheiten betreffend BUS Ostschweiz AG anhand der daraus abgeleiteten Schwerpunkte Aufsicht, Governance, Strukturen und Organisation der BUS Ostschweiz AG sowie finanzieller und rechtlicher Rahmen. Ausdrücklich ausgeschlossen wurde eine Prüfung und Beurteilung von möglichen Straftatbeständen. Dies ist Gegenstand einer laufenden Strafuntersuchung, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeleitet hat.

[1] Nach Art. 15 Abs. 1 Bst. a des Geschäftsreglements des Kantonsrates (sGS 131.11; abgekürzt GeschKR) prüft die Staatswirtschaftliche Kommission die Amtsführung der Regierung sowie der selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalten.

Am 20. April 2022 wurde die Interpellation 51.22.35 «Vom Postauto zur Bus Ostschweiz AG: Welche Lehren zieht der Kanton St.Gallen?» eingereicht. Die Fragen zur Höhe der Subventionen und zu den Verantwortlichkeiten wurden von der Regierung am 16. August 2022 beantwortet. Die Staatswirtschaftliche Kommission hat diese Punkte ebenfalls geprüft und nimmt ihrerseits dazu Stellung.

1.2 Ablauf der Prüfungstätigkeit

Die Subko örA wählte für die Prüfungstätigkeit ein mehrstufiges Verfahren. Sie legte am 13. Mai 2022 die Prüfungstätigkeit, den Umfang, die zu befragenden Personen und den Ablauf fest. Zuerst liess sich die Subkommission am 29. August 2022 vom Leiter der kantonalen Finanzkontrolle umfassend über die Befunde der Finanzkontrolle informieren. Im Anschluss wurden der Leiter sowie der Fachspezialist für Busse des Amtes für öffentlichen Verkehr (AöV) des Volkswirtschaftsdepartementes (VD) befragt.

Am 26. September 2022 wurden die Ergebnisse der ersten Prüfung mit dem Vorsteher des VD diskutiert und weitere offene Fragen geklärt. Danach wurden der Unternehmensleiter der BUS-Ostschweiz-Gruppe und der Verwaltungsratspräsident der BUS Ostschweiz AG zum Sachverhalt befragt. Abschliessend gaben der Leiter und der Stellvertretende Abteilungschef Politik und Leiter Rechtsdienst des Bundesamtes für Verkehr (BAV) des eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu ausgewählten Themen Auskunft.

Zu jedem Themenkreis wurde ein Katalog an Fragen zusammengestellt. Der Fragenkatalog wurde den Befragten vor der Befragung zugestellt, der Subkommission wurden sodann die schriftlichen Antworten für die Vorbereitung der Befragung vorgängig zur Verfügung gestellt. Der Generalsekretär des Finanzdepartementes, der den Kanton während einiger Zeit im Verwaltungsrat der BUS Ostschweiz AG vertrat, verweigerte die Teilnahme an der Befragung.

Die Staatswirtschaftliche Kommission beschloss an ihrer Sitzung vom 19. Januar 2023, dass dem Kantonsrat in einem eigenständigen Bericht über die Prüfung Bericht erstattet werden soll. Auf diese Weise kann der Bedeutung der Thematik und der ausserordentlichen Prüfungstätigkeit angemessen Rechnung getragen werden. Gleichentags verabschiedete die Staatswirtschaftliche Kommission ihren Bericht zuhanden des Kantonsrates.

1.3 Würdigung und Bewertung

1.3.1 Ausgangslage

Die kantonale Finanzkontrolle führte beim AöV im April 2020 eine Schwerpunktprüfung durch. Im Zentrum der Prüfung standen der Prozess der Auftragsvergabe und die Kontrolle der Einhaltung der vereinbarten Leistungsinhalte im Rahmen von Bestellungen des regionalen Personenverkehrs (RPV). Der Bund und die Kantone bestellen und finanzieren gemeinsam den RPV – ausgenommen den Ortsverkehr – bei den konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Der RPV ist finanziell nicht selbsttragend. Die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs im Kanton St.Gallen werden durch den Kanton St.Gallen und den Bund zu je 50 Prozent gedeckt (vgl. Art. 30 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung [SR 745.1; abgekürzt PBG]). Hauptziel der Schwerpunktprüfung durch die kantonale Finanzkontrolle war, systematische Kenntnisse über die Organisation und die Abläufe zu gewinnen und diese auf Stärken und Schwächen zu untersuchen. Eine wesentliche Erkenntnis aus der Schwerpunktprüfung war, dass das AöV und das BAV mit den Offert- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen betraut sind, jedoch die Abstimmung zwischen diesen beiden Gremien Verbesserungspotenzial aufweist. Es war unklar, wo genau die Aufgabentrennung zwischen den beiden Bestellern verläuft (z.B. wer kontrolliert die Offerten formell, welche Kontrollen sind durchzuführen, welche Ergebnisse sind zu kommunizieren). Unterdessen wurden das Aufsichtssystem des BAV per 1. Januar 2020

angepasst und verschiedene Massnahmen umgesetzt. Zudem wurde ersichtlich, dass gemäss Art. 37 Abs. 2 PBG das BAV bei den subventionsrechtlichen Prüfungen lediglich kontrolliert, ob die Rechnungen mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen der öffentlichen Hand übereinstimmen, nicht aber die internen Verrechnungen; diese werden durch die interne Revisionsstelle geprüft. Neu wird deshalb anstelle der bisher lediglich eingeschränkten Revision eine ordentliche Prüfung durch die Revisionsstelle der KTU verlangt. Das BAV genehmigt keine Rechnungen mehr, sondern führt risikoorientierte Prüfungen durch. Weitere Massnahmen und Anpassungen werden in Zusammenarbeit mit den Kantonen in den nächsten Jahren umgesetzt. Die Staatswirtschaftliche Kommission begrüsst das Bestreben des BAV, die subventionsrechtliche Prüfung zu schärfen und die Abstimmung mit den Kantonen zu präzisieren, um eine verbesserte und möglichst vollständige Aufsicht zu gewährleisten.

Der Vorsteher des VD und der Leiter des AöV beauftragten im August 2020 aufgrund der Ergebnisse der Schwerpunktprüfung zur Struktur der BUS Ostschweiz AG sowie der diversen Vorkommnisse bei KTU in der Schweiz (Stichwort «Postauto-Skandal»), die Rückzahlungen an die Besteller zur Folge hatten, die kantonale Finanzkontrolle mit einer subventionsrechtlichen Prüfung der BUS Ostschweiz AG. Hauptziel war, insbesondere die konzerninternen Verrechnungen auf ihre Richtigkeit zu überprüfen. Im Rahmen dieser Prüfung beanstandete die kantonale Finanzkontrolle, dass vollständig abgeschriebene Busse von der BUS Ostschweiz AG an deren Tochtergesellschaft BOS Service AG verkauft und zwischen 2012 und 2019 zu pauschalisierten Preisen (die unter den Marktpreisen lagen) zurück an die BUS Ostschweiz AG vermietet worden seien (sog. «Sale-and-lease-back»). Durch dieses Vorgehen soll die BUS Ostschweiz AG das seit 2012 geltende Verbot von Überabschreibungen[2] umgangen haben. Da die verrechneten Mieten deutlich über den Selbstkosten lagen, wurden in der Tochtergesellschaft und zulasten des bestellten Verkehrs Gewinne erzielt. Eine Würdigung, wie mit den erzielten Gewinnen umzugehen ist, war nicht Bestandteil der Prüfung der kantonalen Finanzkontrolle. Ebenfalls nicht Bestandteil dieser Prüfung war die rechtliche Beurteilung des Verhaltens der Mitglieder von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BUS Ostschweiz AG. Aufgrund der Berichte der kantonalen Finanzkontrolle vom 2. Juli 2021 und des Zusatzberichts vom 23. Dezember 2021 erhob das AöV als Vertreter der Besteller gegenüber der BUS Ostschweiz AG eine Schadenersatzforderung in der Höhe von 9'431'861 Franken (inkl. Vorsteuerkürzung und Verzugszinsen) für angeblich zu viel bezogene Abgeltungen in den Jahren 2012 bis 2019. Das BAV hat infolge dieser Ergebnisse am 23. Juni 2022 seinerseits eine Strafuntersuchung[3] gegen die BUS Ostschweiz AG eingeleitet. Es gilt die Unschuldsvermutung.

1.3.2 Strukturen und Organisation der BUS Ostschweiz AG

Die BUS Ostschweiz AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Altstätten. Sie bezweckt die Einrichtung, den Betrieb und die Verwaltung von konzessionierten Verkehrsbetrieben in der Ostschweiz und im benachbarten Ausland. Der Kanton St.Gallen hält einen Anteil von 40,9 Prozent der Aktien, es besteht jedoch weder ein Aktionärsbindungsvertrag noch eine Eignerstrategie.

Die Eigentums- und Beteiligungsverhältnisse der BOS Gruppe sind in Abb. 1 ersichtlich:

---

2 Gemäss Art. 12 Abs. 1 der Bundesverordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (SR 742.221; abgekürzt RKV) sind Abschreibungen nur bis zum Buchwert Null erlaubt. In den separaten Erläuterungen zur RKV werden auch Überabschreibungen erwähnt und von der Abgeltung ausgeschlossen.

3 Siehe «BAV leitet Strafuntersuchung in zwei Subventionsfällen ein», zu finden unter: https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/publikationen/medienmitteilungen.msg-id-89429.html.

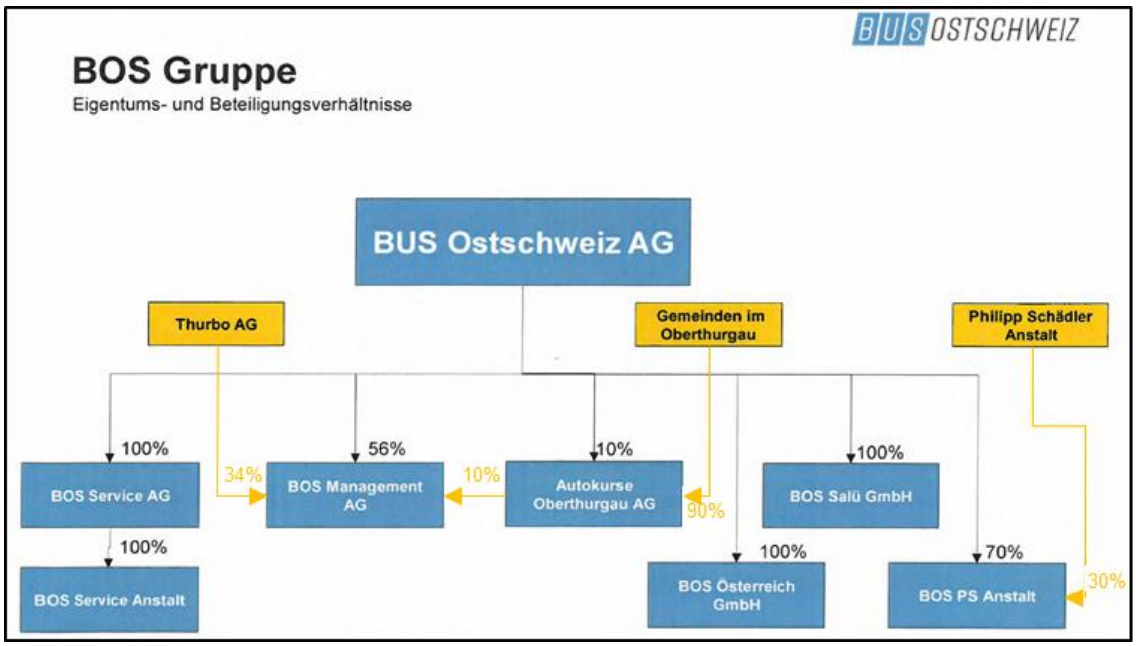

Abb. 1: Eigentums- und Beteiligungsverhältnisse der BOS Gruppe. Quelle: BUS Ostschweiz AG, 2022.

Nach Aussage des Unternehmensleiters und des Verwaltungsratspräsidenten bringe die Struktur der BOS Gruppe den Vorteil, dass es eine klare Trennung des konzessionierten Liniengeschäfts vom Drittgeschäft gebe. Die Verrechnungen zwischen den Gruppengesellschaften erfolgten auf Basis kalkulierter Selbstkosten, und sämtliche Gewinne der BOS Service AG aus dem Drittgeschäft verblieben «im System» der BUS Ostschweiz AG. Die Konzernstruktur wurde im Nachgang zum Postauto-Skandal überprüft und angepasst. Nach Aussage der Befragten ist die heutige Konzernstruktur seit Januar 2020 so gestaltet, dass sämtliche Verrechnungen innerhalb des Konzerns transparent und nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Ebenso gebe es keinerlei konzerninterne Gewinne zulasten des subventionierten Regionalverkehrs. Die BUS Ostschweiz AG verschliesst sich einer Vereinfachung nicht, es gibt aber Rahmenbedingungen (z.B. Auslandtochtergesellschaften), die eine gewisse Struktur vorgeben. Die Staatswirtschaftliche Kommission stellt fest, dass es bei einer Vertiefungsprüfung des BAV im Jahr 2010 zur Struktur keine Beanstandungen gab, dass jedoch aufgrund der Sonderprüfung im Jahr 2019 durch die BUS Ostschweiz AG Anpassungen gemacht wurden, insbesondere bei der Verrechnung. Ebenso wurde auf Verlangen des Kantons an der Generalversammlung eine neue Revisionsstelle gewählt. Die Staatswirtschaftliche Kommission begrüsst diese Anpassungen und Optimierungen sowie die Bereitschaft der BUS Ostschweiz AG, die Anliegen des BAV bezüglich Eindeutigkeit und Transparenz im subventionsrechtlichen Bereich umzusetzen. Somit sollen Vermischungen zwischen konzessioniertem Liniengeschäft und Drittgeschäft künftig vermieden werden.

Sale-and-lease-back

Bei der Prüfung der internen Verrechnungen hat die kantonale Finanzkontrolle festgestellt, dass die BUS Ostschweiz AG per 1. Januar 2012 erstmals die Sale-and-lease-back-Finanzierung angewendet hatte. Dabei werden Vermögensgegenstände oder Immobilien an eine Leasinggesellschaft verkauft und gleichzeitig zur sofortigen Nutzung zurückgeleast. Das Unternehmen erhält so schnell liquide Mittel und kann dennoch die Objekte wie gewohnt nutzen. Wie die Finanzkontrolle feststellte, wurden mit diesen Verkäufen und Rückmietungen in der BOS Service AG Gewinne zulasten des konzessionierten Bereichs (BUS Ostschweiz AG) generiert. Die BUS Ostschweiz AG musste damit Kosten verbuchen, welche sie nicht gehabt hätte, wenn diese Verkäufe nicht stattgefunden hätten. Dies wiederum führte dazu, dass überhöhte Subven-

tionen bezogen werden konnten. Die Staatswirtschaftliche Kommission stellt fest, dass die Mitglieder des Verwaltungsrates über die Sale-and-lease-back-Geschäfte informiert waren, zumal es keine Ausschüsse und dementsprechend unterschiedliche Kenntnisse im Verwaltungsrat der BUS Ostschweiz AG gab. Aus den von der Finanzkontrolle geprüften Protokollen ist jedoch nicht ersichtlich, ob sich die Mitglieder des Verwaltungsrates je die Frage gestellt haben, ob diese Geschäfte subventionsrechtlich zulässig sind oder nicht. Die Leitung der BUS Ostschweiz AG vertrat allerdings die Meinung – so kommunizierten es die eingeladenen Vertreter auch an der Befragung der Subkommission –, dass der Kanton den Sale-and-lease-back-Geschäften aufgrund des Verhaltens der jeweiligen Kantonsvertreter im Verwaltungsrat stillschweigend zugestimmt habe und sich somit keine Rückforderung der überhöhten Subventionen ableiten lasse. Zudem seien die mit dieser Geschäftspraktik erzielten Gewinne nicht abgeflossen, sondern im Unternehmen selbst eingesetzt worden. Die Staatswirtschaftliche Kommission teilt diese Argumentation nicht, denn eine ungerechtfertigte Mittelherkunft kann nicht mit einer vermeintlich sinnhaften Mittelverwendung (z.B. dem Bau eines neuen Busdepots) begründet oder gerechtfertigt werden.

Festzuhalten ist, dass die Geschäftspraktik der BUS Ostschweiz AG nicht einer kopierten Usanz anderer Subventionsskandale (z.B. der PostAuto AG) entsprach, sondern – soweit ersichtlich – ein Unikat darstellt. Die Staatswirtschaftliche Kommission verzichtet ihrerseits auf eine Stellungnahme zum Verhalten und zu den Verantwortlichkeiten der Mitglieder des Verwaltungsrates, da diese Teil der strafrechtlichen Untersuchung sind.

Alle befragten Amtsstellen waren aber klar der Ansicht, dass die Revisionsstelle der BUS Ostschweiz AG, welche sämtliche Gesellschaften der Holding revidierte, vom Sale-and-lease-back-Geschäft Kenntnis gehabt habe. Die Staatswirtschaftliche Kommission stellt deshalb die Frage, ob das VD oder das AöV die Revisionsaufsicht über diesen Vorfall hätte informieren sollen. Sollten sich bezüglich des Verhaltens der Revisionsstelle im Laufe des Verfahrens weitere Erkenntnisse ergeben, ist auch das BAV in der Pflicht, eine entsprechende Meldung zu machen.

1.3.3 Governance und kantonale Aufsicht

In den Jahren 1996 bis 2006 waren jeweils die Vorsteherin bzw. der Vorsteher des VD im Verwaltungsrat der BUS Ostschweiz AG vertreten. In den Jahren 2006 bis 2010 war der Kanton nicht im Verwaltungsrat vertreten. Von August 2010 bis Juni 2015 vertrat der damalige (und derzeitige) Generalsekretär des Finanzdepartementes den Kanton St.Gallen im Verwaltungsrat der BUS Ostschweiz AG. Aufgrund der kantonalen Public-Corporate-Governance-Vorgaben[4] wurde seither auf die Einsitznahme einer Kantonsvertretung verzichtet. Das AöV übernimmt die Rolle des Bestellers und nicht des Eigentümers. In den Tochterfirmen der BUS Ostschweiz AG war der Kanton nicht vertreten. Die Staatswirtschaftliche Kommission stellt mit Erstaunen fest, dass für die kantonale Vertretung im Verwaltungsrat kein Mandatsvertrag bestand und dass offenbar auch keine Berichterstattung durch die kantonale Vertretung ans VD stattfand. Zwischen dem Finanzdepartement als Eigentümer der Aktien und dem Volkswirtschaftsdepartement als Besteller der Leistungen gab und gibt es keinen formellen Austausch. Die Staatswirtschaftliche Kommission begrüsst das Bestreben der Regierung und hält es für unerlässlich, dass zukünftig generell Mandatsverträge abgeschlossen werden. Die Staatswirtschaftliche Kommission wird die Umsetzung dieser Ankündigung überprüfen. Ebenso unterstützt sie, dass die Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertreter in strategischen Führungsebenen von Organisationen mit kantonaler Beteiligung den zuständigen Departementsvorstehenden standardmässig Bericht erstatten. Mit Bedauern nimmt die Staatswirtschaftliche Kommission auch zur Kenntnis, dass die Regierung für die BUS Ostschweiz AG nie eine Eigentümerstrategie verabschiedete. Somit bleibt unklar, was die Eignerziele (Leitplanken) sind und waren, wie diese

[4] Siehe dazu im Detail Geschäfte 22.11.10/22.11.11 «Beteiligungsstrategie und Public Corporate Governance» und 22.14.07 «Public Corporate Governance: Umsetzung».

durch das Unternehmen hätten erreicht werden sollen und wie sich die kantonale Vertretung im Verwaltungsrat hätte einbringen sollen. Die Staatswirtschaftliche Kommission unterstützt das Vorhaben der Regierung, die Beteiligung an der BUS Ostschweiz AG abzugeben und somit die Aktien des Kantons zu verkaufen. Gemäss den Statuten der BUS Ostschweiz AG braucht es für die Übertragung dieser Namenaktien die Zustimmung des Verwaltungsrates, was dieser bisher verweigerte.

Die Staatswirtschaftliche Kommission musste mit Befremden feststellen, dass der Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat in den Jahren 2010–2015, in welchen überhöhte Subventionen bezogen wurden, gegenüber der Staatswirtschaftlichen Kommission keine Auskunft erteilen wollte und die Einladung der Subkommission zur Befragung ablehnte. Nach seiner Ansicht sei es nicht angezeigt, die skizzierten Fragen der Subkommission zu beantworten. Aufgrund der Eröffnung der Strafuntersuchung verzichtete die Subkommission darauf, den einstigen Vertreter des Kantons gestützt auf Art. 23 GeschKR vorzuladen. Da weder Mandatsverträge noch Berichterstattungen bestanden, können lediglich Vermutungen gemacht werden, in welchem Umfang der Vertreter des Kantons vom Sale-and-lease-back-Geschäft Kenntnis hatte und ob er dem Geschäft (wie von der BUS Ostschweiz AG behauptet) zustimmte. Diesbezüglich wartet die Staatswirtschaftliche Kommission das Ergebnis der Strafuntersuchung ab.

Die Staatswirtschaftliche Kommission würdigt positiv, dass das AöV und der Vorsteher des VD nach Aufkommen von Verdachtsmomenten schnell und aktiv handelten und in Abstimmung mit dem BAV die erkannten kritischen Punkte durch die kantonale Finanzkontrolle vertieft prüfen liessen. Es kann festgehalten werden, dass das AöV seiner Aufsichtspflicht und Verantwortung nachgekommen ist. Ebenso ist der Fall ein gutes Beispiel für das funktionierende Zusammenspiel mit der kantonalen Finanzkontrolle. Schwächen bestehen lediglich in der Aufgabenteilung zwischen BAV und AöV (siehe Abschnitt 1.3.1).

1.3.4 Finanzielles und Rechtliches

Wie in der Antwort der Regierung zur Interpellation 51.22.35 festgehalten wurde, stellt auch die Staatswirtschaftliche Kommission fest, dass sich die Höhe der Gewinne aus dem Sale-and-lease-back-Geschäft für den Zeitraum von 2012 bis 2019 auf 7,235 Mio. Franken beläuft. In ihren Berichten wendet die kantonale Finanzkontrolle eine Nettobetrachtung an und bringt negative Ergebnisse aus den Sparten Immobilien (–0,363 Mio. Franken) und Dienstleistungen (–0,245 Mio. Franken) sowie die auf den Gewinnen bezahlten Steuern (–1,147 Mio. Franken) in Abzug. Daraus ergibt sich der im Dezember 2021 gegenüber den Medien kommunizierte Nettobetrag von 5,5 Mio. Franken. Aus Sicht von BAV und VD ist eine solche Nettobetrachtung aber nicht angezeigt. Bei der gegenüber der BUS Ostschweiz AG aufgezeigten Gesamtforderung gehen die Besteller von den unbestrittenen Gewinnen aus den Fahrzeugverrechnungen in Höhe von 7,235 Mio. Franken als Grundforderung aus. Zusätzlich werden auch 0,268 Mio. Franken Vorsteuerkürzungen und 1,928 Mio. Franken an Zinsen für die Jahre 2012–2021 (5 Prozent je Jahr) berücksichtigt. Daraus ergibt sich eine Gesamtforderung von 9'431'861 Franken. Das VD und das BAV haben ihrerseits der Subkommission signalisiert, dass insbesondere bei der Höhe und Zeitdauer der Zinsen ein Ermessensspielraum und somit eine Verhandlungsbereitschaft bestehe. Der Anteil des Kantons an der Schadensumme beträgt 60 Prozent, davon gehen wiederum 50 Prozent an die Gemeinden. Die Staatswirtschaftliche Kommission teilt die Einschätzung von BAV und VD, grundsätzlich an der Gesamtforderung festzuhalten.

In seiner Medienmitteilung vom 9. Dezember 2022 informierte das VD, dass der Kanton und der Bund sich mit der BUS Ostschweiz AG über die Schadensumme geeinigt hätten. Eine schriftliche Vereinbarung liegt jedoch bislang nicht vor, diese soll im ersten Quartal 2023 unterzeichnet werden. Die BUS Ostschweiz AG wird über die Jahre 2023–2029 insgesamt 6,7 Mio. Franken zurückerstatten. Der Betrag setzt sich zusammen aus der Grundforderung von rund 5,5 Mio. Franken und einem Teil der angefallenen Zinsen (rund 1,2 Mio. Franken). Mit diesem

Zahlungsaufschub ist der Fortbestand der BUS Ostschweiz AG als wichtige Trägerin des öffentlichen Verkehrs sichergestellt. Die Staatswirtschaftliche Kommission kann die Beweggründe für die Einigung nachvollziehen und ist erfreut, dass der Fall der unrechtmässig bezogenen Subventionsmittel somit vorläufig abgeschlossen werden kann. Weitere Massnahmen nach Abschluss des Strafverfahrens müssen vorbehalten bleiben.

1.4 Empfehlungen und Anträge

Empfehlungen

Die Staatswirtschaftliche Kommission empfiehlt:

1. das neue Aufsichtskonzept von Bund und Kanton für den öffentlichen Verkehr rasch umzusetzen. Bis dieses greift, ist vom Amt für öffentlichen Verkehr zu prüfen, welche Sofortmassnahmen zu treffen sind;
2. nach Abschluss des Strafverfahrens allfällige weitere Schritte zu prüfen;
3. am Vorhaben zur Veräusserung der Beteiligung des Kantons an der BUS Ostschweiz AG festzuhalten.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Fall BUS Ostschweiz AG und der erkannten Mängel betreffend Corporate Governance wird sich die Staatswirtschaftliche Kommission der Thematik von Kantonsvertreterinnen und Kantonsvertretern in strategischen Führungsebenen von Organisationen mit kantonaler Beteiligung vertiefter annehmen und gegebenenfalls Anträge und weitere Empfehlungen unterbreiten.

2 Antrag

Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, auf die Berichterstattung 2023 der Staatswirtschaftlichen Kommission vom 19. Januar 2023 einzutreten.

Im Namen der Staatswirtschaftlichen Kommission

Dominik Gemperli
Präsident