

Interpellation Felix Gemperle-Goldach / Markus Beeler-Ebnat-Kappel vom 27. November 2000
(Wortlaut anschliessend)

Zusammenarbeit der Bahnen im Regionalverkehr

Schriftliche Antwort der Regierung vom 3. April 2001

Felix Gemperle-Goldach und Markus Beeler-Ebnat-Kappel erkundigen sich mit einer Interpellation vom 27. November 2000 nach der Zusammenarbeit der Bahnen im Regionalverkehr. Sie möchten wissen, wie sich die Regierung zum geplanten Zusammenschluss der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Mittelthurgaubahn (MThB) zur neuen «Regionalbahn Ostschweiz» stellt und ob allenfalls ein Zusammengehen mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) vorgesehen ist. Überdies interessiert sie zu erfahren, welche Vor- und Nachteile sich in einem veränderten Umfeld ergeben, falls letztlich nur noch eine normalspurige Bahnunternehmung in der Ostschweiz verbleiben würde.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Das verkehrspolitische Umfeld hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Beispiele dafür sind die Einführung des revidierten eidgenössischen Eisenbahngesetzes auf 1. Januar 1996 und der Startschuss zur Bahnreform am 1. Januar 1999. Im öffentlichen Regionalverkehr wurde mit dem revidierten eidgenössischen Eisenbahngesetz eine schrittweise Marktöffnung eingeleitet. Die Ablösung der bisherigen, nachträglichen Defizitdeckung durch eine zum voraus vereinbarte, pauschale Abgeltungsregelung wurde namentlich von den öffentlichen Transportunternehmen als Fortschritt bezeichnet. Die Kantone übernehmen seit dem Jahr 1996 im Regionalverkehr die Rolle des Bestellers. Diese Lösung ist zweifelsohne stufengerecht, und erste Erfolge haben sich bereits eingestellt. Schrittweise etabliert sich ein Wettbewerb, der Angebotsoptimierungen und Kostensenkungen begünstigt. Ganz allgemein lässt sich feststellen, dass die Offerten der öffentlichen Transportunternehmen tendenziell günstiger werden.

Im Rahmen des Stabilisierungsprogrammes 1998 kürzte der Bund in den vergangenen Jahren seine Beiträge an den regionalen Personenverkehr gesamtschweizerisch um insgesamt 150 Mio. Franken je Jahr. Der Kanton St.Gallen ist davon mit rund 8,1 Mio. Franken betroffen. Um diese Kürzung der Bundesmittel aufzufangen und die Transportunternehmen auf das veränderte verkehrspolitische Umfeld vorzubereiten, erarbeitete der Verkehrsrat der Verkehrsregion St.Gallen ein Projekt «Verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs» und stellte es Ende des Jahres 1999 der Öffentlichkeit vor. Mit diesem Projekt möchten die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs die Möglichkeit geben, sich zum Beispiel durch Kooperationen zu stärken und ihre Kosten zu senken. Es wird allen Unternehmen die Chance gegeben, sich in geeigneter Weise zu organisieren und damit längerfristig im Wettbewerb bestehen zu können. Es geht darum, die in der Verkehrsregion St.Gallen tätigen Transportunternehmen für die Zukunft zu rüsten. Sie sollen befähigt werden, auch mit beschränkten öffentlichen Mitteln kundennahe Transportleistungen zu erbringen. Die Politik setzt strategische Vorgaben und Leitplanken; die operative Umsetzung liegt bei den Transportunternehmen.

Aufgrund dieser Entwicklungen ist es ebenso einsichtig wie zwingend, dass die öffentlichen Transportunternehmen ihre bisherigen Aufgaben überprüfen, ihre Rolle neu definieren und grundsätzliche Überlegungen darüber anstellen, wie sie auf diese veränderten Rahmenbedingungen reagieren wollen. Dazu gehören strategische Überlegungen und Abklärungen über allfällige Kooperationen mit schweizerischen oder ausländischen Transportunternehmen.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Mit dem geplanten Zusammenschluss von MThB und SBB zur «Regionalbahn Ostschweiz» (RBO) verschwindet eine Anbieterin im Regionalverkehr. Die Regierung ist der Ansicht, dass der Wettbewerb durch den Zusammenschluss der MThB und der SBB nicht gestärkt wird. Die Regierung ist an einem Wettbewerb von zwei bis drei potenziellen Anbieterinnen bzw. Anbietern von Regionalverkehrsleistungen auf dem Normalspurnetz interessiert. Aufgrund der marktbeherrschenden Stellung der SBB hätte es die Regierung begrüsst, wenn von Seiten der MThB vor der Planung der RBO weitere Zusammenarbeitsformen zwischen den Privatbahnen in der Ostschweiz ernsthaft geprüft worden wären. MThB und SBB haben den Angebotsbestellerinnen und Angebotsbestellern eine «Erneuerung des regionalen Personenverkehrs in der Ostschweiz» in Aussicht gestellt. Auf diesem Hintergrund sieht die Regierung dem Betrieb der neuen Bahnunternehmung mit Interesse entgegen.
2. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) arbeitet heute mit den SBB wie auch mit der MThB zusammen. So betreibt die BT seit Mai 2000 zusammen mit den SBB die S-Bahn Linie S2 von Herisau nach Heerbrugg und seit dem Jahr 1998 zusammen mit den SBB und der Schweizerischen Südostbahn (SOB) das erfolgreiche Produkt Voralpenexpress in Form einer einfachen Gesellschaft. Die BT ist dabei für die Technik zuständig. Im Mai 2000 übernahm die BT den Unterhalt der mit der MThB zwischen Schaffhausen und Herisau gemeinsam geführten Züge in der BT-Werkstätte in Herisau.

Diese vertraglich geregelten Formen der Zusammenarbeit werden durch die RBO vorderhand nicht tangiert. Die Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr sind auch nach der Gründung der RBO aufgerufen, ihre Zusammenarbeit weiter zu intensivieren.

3. Der Verwaltungsrat der BT hat vor Kurzem beschlossen, den Aktionärinnen und Aktionären den Zusammenschluss der BT mit der SOB zu beantragen. Damit geben die beiden Unternehmen eine Antwort auf das veränderte Umfeld der schweizerischen Bahnlandschaft mit der sich langsam entwickelnden Liberalisierung. BT und SOB erwarten vom Zusammenschluss einen zusätzlichen Nutzen für die Kundinnen und Kunden, die Angebotsbestellerinnen und Angebotsbesteller und die Mitarbeitenden. Das neue Unternehmen, dessen Sitz und Verwaltung in der Stadt St.Gallen liegen werden, will «ab 2002 vom Bodensee bis zum Vierwaldstättersee mit attraktiven Linien, Preisen und Dienstleistungen auf sich aufmerksam machen». Die Regierung begrüsst diesen unternehmerischen Entscheid von BT und SOB. Sie hält bei der gegebenen Ausgangslage ein Zusammengehen von SBB, MThB und BT nicht als sinnvoll.
4. Falls in der Ostschweiz nur noch eine Anbieterin bzw. ein Anbieter im Normalspurbereich vorhanden wäre, würde eine monopolartige Situation entstehen, die unter ökonomischen und wettbewerbpolitischen Aspekten als negativ zu beurteilen ist. Eine solche Entwicklung würde auch nicht der Zielsetzung des neuen Eisenbahngesetzes und der schweizerischen Bahnreform entsprechen. Das Vorhandensein mehrerer Anbieterinnen bzw. Anbieter ermöglicht den Kantonen als Besteller, ein Benchmarking von Qualität und Preis vorzunehmen. Auch wenn bis heute mit Ausnahme der Seelinie noch keine Eisenbahnlinie ausgeschrieben wurde, führt die Möglichkeit des potenziellen Wettbewerbs ausserdem dazu, dass innovative Ideen gefördert und umgesetzt werden. Bei nur einer Anbieterin bzw. einem Anbieter würde eine solche Vielfalt verlorengehen.

3. April 2001

Wortlaut der Interpellation 51.00.76

Interpellation Gemperle-Goldach / Beeler-Ebnat-Kappel: «Zusammenarbeit der Bahnen im Regionalverkehr

In einer Presseorientierung vom 3. November 2000 haben die SBB und die Mittelthurgaubahn (MThB) bekannt gegeben, dass sie im Regionalverkehr zusammenarbeiten wollen. Sie gründen eine eigenständige Bahngesellschaft mit dem Arbeitstitel «Regionalbahn Ostschweiz» (RBO). Sie wird die normalspurigen Regionallinien in den Kantonen Thurgau, Schaffhausen, St.Gallen (ohne BT) sowie in Teilgebieten des Kantons Zürich umfassen. Die RBO soll den Betrieb Ende 2002 aufnehmen. Mit rund 550 Streckenkilometern wird die RBO nach den SBB zur zweitgrössten Regionalbahn in der Schweiz. Die beiden Bahnen (SBB und MThB) bleiben im Personenfernverkehr und im Güterverkehr weiterhin Konkurrenten und werden somit nur im Regionalverkehr gemeinsam tätig sein. Zudem verbleibt das jeweilige Netz in der bisherigen Verantwortung der SBB und MThB.

Das Eisenbahngesetz von 1996 hat zum Ziel, mit mehr Wettbewerb unter den Bahnen den öffentlichen Verkehr generell effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Aufgrund der neuen Situation ist nun neben der «RBO» die Bodensee-Toggenburgbahn BT noch die einzige verbleibende Konkurrenz in der Ostschweiz.

Wir möchten daher der Regierung die folgenden Fragen stellen:

1. Wie stellt sich die Regierung zum Zusammenschluss von SBB und MThB aus der Sicht des Angebotsbestellers?
2. Wie stellt sich die Regierung in diesem Umfeld die Zusammenarbeit der neuen «Regionalbahn Ostschweiz» und der Bodensee-Toggenburg-Bahn vor? Der Kanton St.Gallen und seine Gemeinden besitzen immerhin einen Anteil von 45 Prozent an der BT.
3. Ist allenfalls ein Zusammengehen der drei Unternehmungen SBB, MThB und BT im Regionalverkehr vorgesehen?
4. Welchen Vor- bzw. Nachteile für den Öffentlichen Verkehr ergäben sich, wenn letztlich nur noch ein Anbieter für normalspurige Bahnleistungen vorhanden wären?»

27. November 2000