



Regierungsrat

Luzern, 18. Mai 2020

## ANTWORT AUF ANFRAGE

**A 215**

Nummer: A 215  
Protokoll-Nr.: 506  
Eröffnet: 18.05.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Lüthold Angela und Mit. über die Aufklärung der Subventionsrückzahlungen im Busverkehr**

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat zuhanden unseres Rates einen chronologischen Überblick über den Ablauf der Ereignisse erstellt, den wir zur Information Ihres Rates einleitend in der Antwort auf die Anfrage Roth David und Mit. über die Kommunikation zur Untersuchung der ungerechtfertigten Subventionsbezüge bei Luzerner Verkehrsbetrieben kurz zusammenfassend wiedergegeben haben. Wir erlauben uns, darauf zu verweisen.

Zu Frage 1: Betreffen die laufenden Abklärungen nur den Ortsverkehr oder ist auch der regionale Personenverkehr betroffen?

Die VBL ist sowohl im Ortsverkehr wie im regionalen Personenverkehr tätig. Mit Blick auf die veranlassten Abklärungen ist keine Differenzierung vorzunehmen, weil die bundesrechtlichen Vorgaben für den regionalen Personenverkehr gemäss § 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) sinngemäss auch für Ortsverkehr – also den bundesrechtlich nicht abgeltungsberechtigten öffentlichen Personenverkehr – Anwendung finden.

Zu Frage 2: Aus welchem Grund wird diese Überprüfung vorgenommen? Wer entschied, diese Überprüfung zu starten?

Zeitnah nach Bekanntwerden der Postauto-Affäre im Jahr 2018 hat der VVL Abklärungen bei denjenigen Transportunternehmen vorgenommen, die eine ähnliche Holdingstruktur wie die PostAuto aufweisen. Das BAV seinerseits hat sämtliche Transportunternehmen angeschrieben und die Verantwortlichkeiten aufgeführt, und machte insbesondere darauf aufmerksam, dass im subventionierten öffentlichen Verkehr nur effektive Kosten verrechnet werden dürfen. Als Ergebnis dieser Abklärungen hat der VVL-Verbundrat entschieden, die Höhe der Abgeltungen an die VBL zu überprüfen.

Zu Frage 3: Wer ist für die Überprüfung der Grundlagen für die korrekten Abgeltungen zuständig? Welche Aufgaben haben diesbezüglich das BAV, der VVL, die Finanzkontrolle, die vbl, die VBL sowie die jeweiligen Kontrollstellen der beiden Transportunternehmungen?

Die Subventionsaufsicht liegt beim Bundesamt für Verkehr. Die Transportunternehmen müssen die in der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) definierte Unterlagen dem BAV einreichen. Dabei hat die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zur vermitteln. Das BAV prüft das Vorhandensein der Unterlagen, den Nachweis der erhaltenen Abgeltungen nach Besteller sowie die korrekte Verbuchung des Jahresergebnisses. Im Rahmen der Aufarbeitung des Falls PostAuto ist der Bund daran, die Aufsicht anzupassen – wir verweisen dazu auf unsere Antwort zur Frage 11.

Der VVL prüft die Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Kosten und verlangt – falls nicht nachvollziehbare Differenzen auftauchen – weitere Erläuterungen von den Transportunternehmen. Das Einsichtsrecht in Holding- oder Konzerngesellschaften, die nicht direkt Abgeltungsempfänger sind, ist dem VVL verwehrt.

Die Finanzkontrolle prüft im Rahmen der Revision des VVL die Rechtmässigkeit der Zahlungen an die Transportunternehmen.

Verhandlungspartnerin für den VVL ist die vbl (eine Tochtergesellschaft der VBL AG), welche die Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringt. Sie reicht die Planrechnungen (Offerten) und die Ist-Rechnungen ein und ist somit auch die Subventionsempfängerin. Zwischen der VBL AG (der Muttergesellschaft, unter deren Dach – neben der vbl – noch VBL Reisen, vbl fahrschule und die Thepra AG in die Holdingstruktur eingebunden sind) und der vbl existiert eine Leistungsvereinbarung, worin u.a. die Kostensätze für den Bezug der Leistungen festgehalten ist. Der VVL kennt den Inhalt dieser Leistungsvereinbarung nicht. Die VBL (Muttergesellschaft) wie auch die vbl (Tochtergesellschaft) schliessen ihre Rechnungen nach OR ab. Der VVL kennt nur den öffentlich zugänglichen Geschäftsbericht der Holding sowie die Erfolgsrechnung und Bilanz der vbl (Tochtergesellschaft).

In erster Linie sind die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Transportunternehmungen sowie deren Revisionsstellen für eine korrekte Rechnungslegung verantwortlich. Gemäss einem Schreiben des BAV ergeben sich folgende Zuständigkeiten:

Der Verwaltungsrat einer Transportunternehmung hat die notwendigen Massnahmen und Kontrollen zu implementieren, um die vorbehaltlose Einhaltung des Subventionsgesetzes und der übrigen Spezialgesetze im öV zu gewährleisten. Der Verwaltungsrat hat zudem auch die Leistung der Revisionsstelle zu beurteilen.

Die Geschäftsleitung einer Transportunternehmung übernimmt die gemäss Organisationsreglement zugedachten Aufgaben zur Geschäftsführung. Die Einhaltung des Subventionsgesetzes durch die Geschäftsleitung ist oberste Pflicht.

Die Revisionsstelle einer Transportunternehmung hat bei ihrer Arbeit die Auswirkungen von Gesetzen und anderen Rechtsvorschriften auf den Abschluss zu beurteilen.

Zu Frage 4: Welche Formen von Fehlern stehen bei den aktuellen Abklärungen als Quelle für allenfalls zu hohe Subventionen im Vordergrund? Handelt es sich um spezifische Themen der vbl/VBL oder sind es Themen, die seit der Postauto-Affäre bei allen Leistungserbringern diskutiert werden?

Gemäss Bericht der Gfeller + Partner AG vom 4. November 2019 waren in den Jahren 2010 bis 2017 kalkulatorische Zinsen Bestandteil der Leistungsverrechnung zwischen der Muttergesellschaft Verkehrsbetriebe Luzern AG und ihrer Tochterfirma vbl, welche die Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringt. Dabei wurden bei der Leistungsverrechnung nicht nur die tatsächlich entstandenen Kosten in Rechnung gestellt. Der Bericht zeigt auf, dass durch die Einrechnung kalkulatorischer Zinsen der vbl-Tochtergesellschaft höhere Zinskosten

belastet wurden. Bei der Festlegung der kalkulatorischen Zinsen wurde zudem dem gesunkenen Zinsniveau nicht Rechnung getragen. Über die Jahre 2010 bis 2017 kumulierte sich ein Betrag von rund 16 Millionen Franken.

Das BAV erinnerte im Nachgang an die PostAuto Affäre alle Transportunternehmen an die subventionsrechtlichen Grundsätze.

Zu Frage 5: Inwiefern erschwert die Holdingstruktur der VBL eine Analyse?

Aufgrund der Holdingstruktur der VBL war es BAV und VVL nur möglich, die Tochterunternehmung vbl einzusehen. Die Holdingfirma konnte nicht eingesehen werden.

Auch andere Transportunternehmung (Auto AG Rothenburg und Rottal Auto AG) sind in einer Holdingstruktur eingebettet. Bei diesen befinden sich aber die für den öffentlichen Verkehr relevanten Assets (Personal, Fahrzeuge usw.) bei der im öffentlichen Personenverkehr tätigen Tochterfirma, weshalb hier kein Anlass für weitere Abklärungen besteht.

Zu Frage 6: In welchem Stadium der Abklärungen befinden sich VVL und vbl/VBL? Bis wann ist mit verbindlichen Ergebnissen zu rechnen?

Am Mittwoch, 4. März 2020 haben VVL und BAV das weitere Vorgehen und die Zuständigkeiten festgelegt: Die Aufarbeitung wird weiterhin durch den VVL-Verbundrat geführt, da die VBL hauptsächlich im Ortsverkehr und nur zu einem geringen Teil im Regionalverkehr tätig ist. Die Rückzahlungsmodalitäten werden erarbeitet und nach Abschluss der laufenden Abklärungen im Einzelnen in einer entsprechenden Vereinbarung, in die auch das BAV eingebunden ist, mit der VBL festgehalten, wie das so auch bei PostAuto, BLS usw. der Fall ist. Der VVL geht davon aus, dass eine entsprechende Vereinbarung zwischen BAV und VVL einerseits und VBL andererseits, die auch die kantonale Finanzkontrolle prüfen wird, bis Mitte 2020 vorliegen wird.

Zu Frage 7: Kann die Regierung eine aktuelle Schätzung über allfällig zu viel bezahlte Subventionen abgeben? Wie hoch ist dieser Betrag und wer würde von der Rückzahlung profitieren?

Die zuviel bezahlten Subventionen betragen rund 16 Millionen Franken, die Abklärungen sind aber noch nicht abgeschlossen.

Da die zulässige Eigenkapitalobergrenze des VVL bereits erreicht ist, wird er den durch die VBL zu leistenden Rückzahlungsbetrag – abzüglich des Anteils des Bundes – hälftig an den Kanton und die Gemeinden weiterleiten.

Zu Frage 8: Sollte sich herausstellen, dass tatsächlich zu hohe Subventionszahlungen geleistet wurden, VVL und vbl/VBL aber keine gütliche Einigung finden: Wer müsste die Rückforderung verfügen und wie wäre der Rechtsweg?

In diesem Falle wäre eine Verfügung durch das BAV erforderlich.

Zu Frage 9: Wie lange können zu viel bezahlte Subventionen zurückgefordert werden? Unterliegen allfällige Forderungen einer Verjährungsfrist?

Die Verjährungsfrist beträgt 10 Jahre. Vor 2010 war der Ortsverkehr im Kanton Luzern rechtlich zudem anders geregelt, womit auch die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen keine Anwendung fand. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Verkehrsverbund Luzern als selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt erst per 1. Januar 2010 entstand, basierend auf dem ebenfalls auf diesen Zeitpunkt in Kraft getretenen neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr.

Zu Frage 10: Haben allfällige Unregelmässigkeiten Auswirkungen auf die Vergabe von Linien an die vbl?

Über die Vergabe von Linien entscheidet der Verbundrat. Vor Abschluss der Abklärungen kann diese Frage so nicht beantwortet werden.

Zu Frage 11: Welche Massnahmen will der Regierungsrat ergreifen, um solche Situationen in Zukunft zu vermeiden?

Die Subventionsaufsicht liegt beim BAV. Im Nachgang zum «Fall PostAuto» hat das BAV im Frühling 2019 beschlossen, die Subventionsaufsicht neu auszurichten. Im September 2019 schickte es die ersten beiden Massnahmen bei den interessierten Kreisen in die Anhörung. Die Umsetzung ist schrittweise ab 2020 vorgesehen.

Am 10. März 2020 hat unser Rat klare Erwartungen an den VVL formuliert: Er erwartet vom VVL, dass er die gegenüber der VBL geltend gemachte Forderung mit Vehemenz durchsetzt und von der VBL eine Anpassung ihrer Holdingstruktur sowie die Rechnungslegung nach dem branchenüblichen Standard Swiss GAAP FER einfordert. Weiter soll unser Rat künftig zeitnah und klar über wichtige Entwicklungen informiert werden. Zudem soll unserem Rat bis Ende 2020 über die umgesetzten Massnahmen, daraus abgeleiteten Optimierungen und Verbesserungen Bericht erstattet werden.