



Regierungsrat

Luzern, 3. Juli 2018

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 556**

Nummer: A 556
Protokoll-Nr.: 713
Eröffnet: 15.05.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Roth David und Mit. über Falschbuchungen bei Busunternehmen

Zu Frage 1: Wer ist für die Kontrolle, ob die Abgrenzung korrekt erfolgt, zuständig?

Die Kontrolle der Finanzierung des subventionierten Personenverkehrs richtet sich nach folgenden Grundlagen:

- Obligationenrecht (OR): Der Verwaltungsrat hat unübertragbare und unentziehbare Aufgaben zu denen u.a. die Ausgestaltung des Rechnungswesens und der Finanzkontrolle, die Oberaufsicht über die mit der Geschäftsführung betrauten Personen, namentlich im Hinblick auf die Befolgung der Gesetze, Statuten, Reglemente und Weisungen, gehören (Art. 716a). Die Revisionsstelle prüft u.a., ob die Jahresrechnung und gegebenenfalls die Konzernrechnung den gesetzlichen Vorschriften, den Statuten und dem gewählten Regelwerk entsprechen. Sie berichtet über die Ergebnisse umfassend dem Verwaltungsrat (Art. 728b).
- Personenbeförderungsgesetz (PBG): Die Besteller gelten den Transportunternehmen die geplanten ungedeckten Kosten ab (Art. 28). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) prüft, ob die Rechnungen mit den gesetzlichen Vorschriften und den Vereinbarungen übereinstimmen. Die subventionsrechtliche Prüfung ergänzt die Prüfung der Revisionsstelle der Transportunternehmen (Art. 37).
- Subventionsgesetz (SuG): Es sind nur Aufwendungen anrechenbar, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Aufgabe unbedingt erforderlich sind.
- Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV): Die Rechnungslegung der Transportunternehmen hat dem Prinzip der True and Fair View zu entsprechen und ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu vermitteln.

Die Prüfung der Offerten erfolgt im Normalfall durch die Kantone und das BAV, die Prüfung der Ist-Rechnung erfolgt gemäss PBG ausschliesslich durch das BAV. Diese subventionsrechtliche Prüfung der abgeltungsberechtigten Sparte umfasst die Sicherstellung, dass die Abgeltungszahlungen von Bund und Kantonen vollumfänglich in diesem Bereich verbucht, keine nicht anrechenbare Kosten belastet und die Gewinne den gesetzlichen Vorschriften entsprechend verbucht werden. Über die subventionsrechtliche Prüfung hinaus kann das BAV zudem vertiefte Prüfungen bei den Transportunternehmen vornehmen und bei Bedarf in die gesamte Geschäftsführung des Unternehmens Einsicht nehmen (Art. 37 Abs. 4 PBG). Das Einsichtsrecht des BAV erstreckt sich zudem auf die Konzerngesellschaften bezüglich der erbrachten Leistungen für konzessionierte und subventionierte Tätigkeiten.

Das Finanzkontrollgesetz des Kantons Luzern gibt der Finanzaufsicht die Möglichkeit, in Absprache mit dem zuständigen Departement bei Organisationen, welche Staatsbeiträge erhalten, Prüfungen vorzunehmen. Bei Holdinggesellschaften ist dies aber von eingeschränktem Nutzen, weil die Subventionen an eine Tochtergesellschaft fliessen und das Gesetz keine Einsicht in die Konzerngesellschaften vorsieht.

Zu Frage 2: Gab es in den letzten Jahren schon einmal Beanstandungen zu den Abrechnungen einzelner Unternehmen? Falls ja, welcher Art waren diese Beanstandungen?

Das Bundesamt für Verkehr hat in den letzten Jahren die Jahresabschlüsse der hauptsächlich im Kanton Luzern tätigen Transportunternehmen genehmigt respektive im aktuellen Jahr einzelne Transportunternehmungen informiert, dass im betreffenden Jahr auf eine subventionsrechtliche Prüfung verzichtet wird. Der Befund der subventionsrechtlichen Prüfung muss von den Transportunternehmen im Geschäftsbericht publiziert werden (Art. 37 PBG).

Zu Frage 3: Gibt es aufgrund der neuen Erkenntnisse Hinweise, dass Luzerner Busbetriebe Kosten unkorrekt verrechnet haben?

Die Abklärungen der Postauto-Affäre sind gegenwärtig unter der Leitung des BAV und des Fedpol in Gang. Die Revision der PostAuto Schweiz AG hatte zum Ziel, die Gesetzeskonformität der Verrechnungsmethoden innerhalb der Holdingstrukturen zu überprüfen. Die untersuchten kritischen Bereiche stehen im Zusammenhang mit der Holdingstruktur und dem Rechnungsmodell sowie den Wertflüssen und den Verrechnungsmethoden. Dabei wurde festgestellt, dass es unter dem früheren Organisationsmodell im untersuchten Unternehmen zu subventionsrechtlich nicht erlaubten Gewinnverschiebungen kam.

Gegenwärtig fokussieren sich die Untersuchungen auf die nicht erlaubten Gewinnverschiebungen. Anschliessend wird die Frage zu klären sein, wie die neue Firmenstruktur von PostAuto zu organisieren ist. Daraus werden sich Empfehlungen für die Organisation und Finanzflüsse anderer als Holdinggesellschaften organisierter Transportunternehmen ergeben.

Der Verkehrsverbund Luzern hat diejenigen Transportunternehmen, die eine ähnliche Holdingstruktur wie PostAuto aufweisen, zeitnah nach Bekanntwerden der Postauto-Affäre angeschrieben und um Informationen zu internen Verrechnungen, Gewinnzuschlägen und Abgrenzungen gebeten. Alle Unternehmen haben kooperativ die gewünschten Informationen geliefert. Gegenwärtig werden die Angaben zusammen mit dem BAV ausgewertet und die angewendeten Methoden geprüft. Das weitere Vorgehen wird anschliessend mit dem BAV abgestimmt.

Zu Frage 4: Welche Schritte hat der Regierungsrat nach dem Postauto-Skandal unternommen, um sich zu versichern, dass in der Vergangenheit die Kosten korrekt abgerechnet wurden? Gibt es schon konkrete Ergebnisse, beziehungsweise bis wann sind konkrete Ergebnisse aus diesen Abklärungen zu erwarten?

An der öV-Konferenz Bund-Kantone vom 4. Mai 2018 hat das BAV über die laufenden Untersuchungen zu PostAuto informiert. Über die nationalen Entwicklungen wird der Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes zudem über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) regelmässig informiert.

Wie in Frage 3 ausgeführt, hat der Verkehrsverbund Luzern diejenigen Transportunternehmen, die eine ähnliche Holdingstruktur wie die PostAuto aufweisen, zeitnah nach Bekanntwerden der Postauto-Affäre angeschrieben. Gegenwärtig werden die gemeldeten Angaben

zusammen mit dem BAV ausgewertet. Das BAV seinerseits hat sämtliche Transportunternehmen angeschrieben, die Verantwortlichkeiten aufgeführt und die Transportunternehmen gebeten, die Einhaltung der Gesetze zu bestätigen.

Das weitere Vorgehen werden wir eng mit dem BAV abstimmen. Es ist uns wichtig, dass die Erkenntnisse aus der Aufarbeitung der PostAuto-Affäre möglichst zeitnah umgesetzt werden. Der Zeitplan wird insbesondere auch davon abhängen, zu welchem Zeitpunkt konkrete Empfehlungen und Vorgaben in Bezug auf interne Kostenverrechnungen zwischen Holding und Tochtergesellschaften vorliegen, respektive ob sich ein Bedarf für Gesetzesanpassungen zeigen wird.