



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 105 2012/2016

von Marcel Lingg namens der SVP-Fraktion

vom 22. Juli 2013

(StB 857 vom 6. November 2013)

Erweiterung vbl-Fahrzeugpark wegen Seetalplatz-Baustelle

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Die Interpellanten halten richtig fest, dass operative Entscheide bei Aktiengesellschaften im Entscheidungsbereich des Unternehmens sind. Dies gilt auch für die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die zur Oberleitung gehört, was gemäss Obligationenrecht eine der unübertragbaren Aufgaben des Verwaltungsrates ist (OR 716a). Der Verwaltungsrat übt auch die Oberaufsicht über die Tätigkeit des Unternehmens aus und ist in dieser Funktion für Einhaltung der Gesetze, Statuten, Reglemente, Weisungen und Richtlinien durch das Unternehmen verantwortlich. Das Parlament hat im Reglement über das Beteiligungs- und Beitragscontrolling bestätigt, dass es die aktienrechtlichen Vorschriften und die damit verbundene Aufgabenteilung zwischen Verwaltungsrat und Generalversammlung bei den städtischen Mehrheitsbeteiligungen (Aktiengesellschaften) anzuwenden gedenkt.

Unter diesem Aspekt ist auch die Beschaffung von 13 Diesel-Gelenkautobussen der Marke Mercedes Citaro zu betrachten, die die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) im Rahmen einer vorgezogenen Beschaffung ohne öffentliche Ausschreibung durchführen musste. Gemäss vbl hätte zum Zeitpunkt des Entscheides die Beschaffung aus terminlichen Gründen nicht mehr mittels einer ordentlichen Ausschreibung abgewickelt werden können, da die Fahrzeuge bereits Anfang 2014 fahr- und einsatzbereit sein müssen. Der Verwaltungsrat der vbl wurde von der Geschäftsleitung der vbl über die Gründe des gewählten Vorgehens im Detail informiert. Der Verwaltungsrat stimmte sowohl dem Vorgehen als auch der Beschaffung zu.

Zu den einzelnen Fragen:

Zu 1.:

Wurde der Stadtrat durch die vbl über den Entscheid zur Anschaffung der 13 Diesel-Gelenkfahrzeuge, insbesondere auch auf den Verzicht einer öffentlichen Ausschreibung, vorgängig informiert?

Wie erwähnt betrachtet der Stadtrat die Beschaffung von Fahrzeugen im Hinblick auf die Erfüllung der Zielsetzungen der Eigentümerstrategie als Sache des Unternehmens. Die zuständigen Gremien der vbl wurden informiert, so auch Baudirektorin Manuela Jost, die Vertreterin der Stadt im Verwaltungsrat vbl. Der Verwaltungsrat hat dem Beschaffungsauftrag zugestimmt im Wissen darum, dass nach dem Entscheid des Kantons als Bauherr und des VVL

als Bestellorganisation eine öffentliche Ausschreibung aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich war.

Zu 2.:

Erachtet der Stadtrat das gewählte Vorgehen, konkret den Verzicht auf eine öffentliche Ausschreibung, als korrekt, oder hat der Stadtrat gewisse Zweifel, dass klare Bestimmungen zum öffentlichen Beschaffungswesen umgangen wurden?

Der Entscheid zugunsten einer freihändigen Beschaffung von 13 Dieselnissen wurde nach eingehenden rechtlichen Abklärungen getroffen und im Kantonsblatt mit der entsprechenden Begründung publiziert. Der Stadtrat geht davon aus, dass angesichts der jahrelangen Erfahrung der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates der vbl in der Beschaffung von Fahrzeugen das juristisch richtige Vorgehen gewählt wurde. Die freihändige Beschaffung wurde jedoch von einer Drittperson der Wettbewerbskommission (WEKO) gemeldet. Die WEKO nahm in der Folge dazu Stellung und stellte in ihrer Analyse des Sachverhalts u. a. fest, dass die im Kantonsblatt publizierten Darlegungen der Beschaffungsstelle (vbl) nicht in allen Punkten genügend aussagekräftig waren, um die zeitliche Dringlichkeit zu begründen. Gemäss WEKO sei eine Voraussetzung für die freihändige Vergabe u. a., dass die (Zitat) „Dringlichkeit nicht von der Vergabestelle verursacht wurde und auch nicht in deren Planung begründet liegt“. Doch genau diese Voraussetzung war im vorliegenden Fall erfüllt. In ihrer Schlussfolgerung verzichtete die WEKO in der Folge darauf, gegen den durch die vbl erfolgten Zuschlag eine Behördenbeschwerde zu führen.

Der Stadtrat hat die Beurteilung der WEKO wie auch die Auslegung des Gesetzes durch die vbl zur Kenntnis genommen. Um in Zukunft ähnliche Fälle zu vermeiden, hat der Stadtrat über seine Vertretung im Verwaltungsrat der vbl die verantwortlichen Stellen der vbl darauf hingewiesen, dass bei Beschaffungen jeglicher Art die Einhaltung der Vorschriften des Binnenmarktgesetzes genau geprüft und bei auftretenden Auslegungsproblemen auch Gutachten eingeholt werden sollen. Nach dem Organisationsreglement ist für grössere Investitionen, wozu die Fahrzeugbeschaffung gehört, der Verwaltungsrat zuständig. Damit ist gewährleistet, dass das Beschaffungsrecht auch in Zukunft eingehalten wird.

Zu 3.:

Wie beurteilt der Stadtrat den Entscheid der vbl, bei der Beschaffung der Fahrzeugflotte auf herkömmliche Dieselfahrzeuge anstatt auf die Hybridtechnik zu setzen?

Einen reibungslos funktionierenden ÖV zu betreiben, ist im Umfeld einer Grossbaustelle eine grosse Herausforderung. Dies trifft im Besonderen für die vom MIV wie vom ÖV stark frequentierte Verbindung Emmen–Luzern zu. Der Stadtrat teilt die Ansicht von vbl, dass für diese Strecke während des Baustellenbetriebs auf bewährte Technik zurückzugreifen ist. Gemäss Informationen der vbl wäre es unverantwortlich gewesen, während des Baustellenbetriebs auf eine grössere Anzahl noch nicht erprobter Hybridbusse zu setzen. Dass die vbl AG an neuen ökologischen Antriebskonzepten dennoch sehr interessiert ist, zeigt die Inbetriebnahme

eines Euro 6-Gelenkhybridbusses, das als Feldtestfahrzeug ein Jahr lang in Luzern unterwegs sein wird.

Zu 4.:

Kann der Stadtrat die Argumentation des Verwaltungsrates seiner 100-Prozent-Tochter nachvollziehen, wonach es nicht bereits längerfristig absehbar war, dass bedingt durch die Umgestaltung des Seetalplatzes der Trolleybusbetrieb eingestellt werden muss und eine Übergangslösung erforderlich wird?

Die zeitliche Dringlichkeit für die vorzeitige Busbeschaffung ergab sich nicht aufgrund vbl-interner Planungen, sondern aufgrund externer Faktoren, insbesondere aufgrund der erst vor kurzem definitiv festgelegten Bauplanung für die Sanierung des Seetalplatzes in Emmenbrücke. Lange Zeit war nämlich unklar, ob sich der Kanton, konkret die dafür zuständige Dienststelle vif (Verkehr und Infrastruktur), für einen Bauablauf mit Trolleybussen (was die Verlegung von Trolleybusfahrleitungen erfordert hätte) oder für einen solchen mit oberleitungsunabhängigen Dieselnbussen entscheiden würde. Der Entscheid von Kanton und dem für die Bestellung des ÖV zuständigen Verkehrsverbund Luzern (VVL) fiel zeitlich spät und sachlich gegen den Einsatz von Trolleybussen. Dies weil Autobusse, die ohne Oberleitung auskommen, während der Bauphase flexibler eingesetzt werden können, zudem macht der Verzicht auf teure Provisorien bei den Oberleitungen den Betrieb günstiger.

Das Transportmittel für die Ausführung des Auftrags im ÖV wird vom Besteller, also vom VVL, bestimmt. Die vbl ist als Transportunternehmen an diese Weisungen gebunden.

Zu 5.:

Durch die vorgezogene Anschaffung dieser Fahrzeugflotte und der Umstellung von Trolleybus- auf Dieselnbusbetrieb entstehen der vbl zusätzliche Betriebs- und Unterhaltskosten wie auch kalkulatorische Abschreibungs- und Zinskosten. Werden der vbl diese Aufwände über die Bauabrechnung (bzw. den Kanton Luzern) ganz oder teilweise wieder vergütet?

Da die vbl die Trolleybuskonzession für die Linie 2 über den Seetalplatz besitzt, war und ist die vbl bestrebt, diese Linie auch während der Bauzeit betreiben zu können. Die Verantwortlichen der vbl haben die Kosten für den Sonderbetrieb mit Dieselnbussen seriös kalkuliert. Dabei hat die vbl gleichzeitig mit der Einholung von Kaufofferten auch die Variante Miete geprüft, jedoch war für die benötigte Anzahl Fahrzeuge im fraglichen Zeitraum kein Angebot erhältlich. Die Trolleybusse der Linie 2 werden auf anderen Linien eingesetzt (Linie 4 und Linie 6) und alte Hochflur-Trolleybusse können ausgemustert werden. Dieser Umstand wurde in der Gesamtkostenberechnung berücksichtigt. Die baubedingten Betriebsmehrkosten für den ÖV werden aus dem vom Kantonsrat bewilligten sowie vom Volk angenommenen Gesamtkredit für die Neugestaltung des Seetalplatzes finanziert (vgl. Botschaft Nr. 15 des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 27. September 2011, Seite 23).

Die bestellten Gelenkbusse sind vom gleichen Typ, wie er von der vbl bereits seit Jahren erfolgreich eingesetzt wird. Sie erfüllen die strengste Abgasnorm Euro 6. Die vbl kennt diese Fahrzeuge und deren Betriebs- und Unterhaltskosten. Da die Busse nach dem Einsatz rund um

die Baustelle Seetalplatz in die vbl-Flotte integriert werden, ist die gewählte Lösung sehr wirtschaftlich.

Der Stadtrat stellt zusammenfassend fest, dass unter den gegebenen Verhältnissen die getroffene Lösung, an der gleichermassen der Kanton als Bauherr am Seetalplatz, der VVL als Bestellbehörde des ÖV und die vbl als Transportunternehmung beteiligt waren, die Richtige ist. Es geht grundsätzlich um den Erhalt des heutigen ÖV-Angebots während der Zeit der Grossbaustelle am Seetalplatz, um die notwendige Flexibilität des Betriebs auf der Grossbaustelle Seetalplatz und um eine finanziell optimale Gesamtlösung.

Das öffentliche Beschaffungsrecht schützt vor willkürlicher Auftragsvergabe der öffentlichen Hand. Anlässlich der Beschaffung von neuen Diesel-Standardbussen für die vbl obsiegte bei der öffentlichen Ausschreibung das Mercedes-Modell Citaro. Mit der aktuellen Beschaffung von weiteren 13 Exemplaren dieses Typs wird das Resultat der früheren Ausschreibung nochmals aufgenommen.

Stadtrat von Luzern

