



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 101

Nico van der Heiden und Lena Hafen

namens der SP-Fraktion

vom 14. Mai 2021

(StB 451 vom 14. Juni 2021)

**Wurde anlässlich der
Ratssitzung vom
24. Juni 2021
beantwortet.**

Drohender Rechtsstreit der VBL AG

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Sowohl der Verkehrsverbund Luzern (VVL) als auch die vbl haben sich in den letzten Monaten öffentlich zum «Subventionsstreit» geäußert, zum Teil mittels Medienmitteilungen, zum Teil auf Rückfrage von Journalistinnen und Journalisten hin. Der Stadtrat ist in diese Verhandlungen nicht direkt involviert und hält sich daher mit deren öffentlicher Kommentierung zurück. Es ist ihm aber wichtig, die zuständige Kommission des Grossen Stadtrates in Bezug auf die städtischen Interessen zu informieren.

Die Dringlichkeit der vorliegenden Interpellation wurde anlässlich der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 10. Juni 2021 abgelehnt und gleichzeitig die Interpellation – zusammen mit der Interpellation 57, Andreas Felder und Mirjam Fries namens der CVP-Fraktion vom 27. Januar 2021: «Zukünftige Finanzierung der VBL», – für die Sitzung vom 24. Juni 2021 nachtraktandiert. Obwohl nicht Inhalt der konkreten nachstehenden Fragen, wurde in der Zwischenzeit in Zusammenhang mit dem vorliegenden Vorstoss verschiedentlich das «neue Berner Gutachten» zur Public Corporate Governance (PCG) erwähnt und Vergleiche zum Verhältnis zwischen der vbl und dem Stadtrat gezogen. Zur Einordnung der Diskussion daher auszugsweise ein paar einleitende Bemerkungen dazu.

- Die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Bern hatte Anfang 2021 entschieden, durch ein juristisches Gutachten abklären zu lassen, wie weit die Aufsicht und Oberaufsicht von Regierung und Parlament über die sogenannten «anderen Aufgabenträger» reicht.¹ Zum Wesensmerkmal eines «Aufgabenträgers» gehört, dass dieser eine staatliche Aufgabe erfüllt (vgl. Müller/Friederich, Rz 25 ff.). Beim öffentlichen Verkehrswesen handle es sich traditionell um eine kantonale Materie, die in den letzten Jahren auch durch den Bund in einem weiten Umfang geregelt worden sei. So nehme die BLS AG für den Kanton Bern eine staatliche (Vollzugs-)Aufgabe im Bereich des öffentlichen Verkehrsangebots wahr und gelte als «anderer Aufgabenträger». Das Gutachten kommt zum Schluss, dass diese «anderen Aufgabenträger» der Aufsicht durch Regierungsrat und Parlament unterstehen.

¹ Vgl. Medienmitteilung vom 28. Mai 2021 (www.be.ch): Markus Müller/Ueli Friederich, Umfang der Aufsicht und Oberaufsicht über andere Träger öffentlicher Aufgaben im Kanton Bern (Art. 78 KV, Art. 95 KV), Gutachten zuhanden der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Bern, 3. Mai 2021.

- Am 4. Juni 2021 hat der Regierungsrat des Kantons Bern drei Expertengutachten publiziert, die seine im Bericht «Perspektiven der Beteiligung an der BKW AG» vom 10. März 2021 definierte Haltung bestätigen.² Gemäss den Gutachten handelt es sich bei der BKW AG um ein privatrechtliches, gewinnorientiertes Unternehmen, bei dem eine staatliche Einflussnahme mit hohen Risiken verbunden ist. Der BKW seien keine kantonal-öffentlichen Aufgaben übertragen.

Beide Gutachten enthalten interessante Ausführungen zur PCG im Allgemeinen, zur Auslagerung von Aufgaben, zur Aufsicht und Oberaufsicht, zum Controlling usw. Allerdings sind sich die Professoren aus öffentlich-rechtlicher bzw. aktienrechtlicher Sicht in zentralen Fragen nicht einig, beispielsweise was die Rolle und die Verantwortlichkeit des Staats als Aktionär angeht. Für Schlussfolgerungen zum Verhältnis zwischen vbl und Stadt Luzern sind die Gutachten nur bedingt geeignet, weil die vbl keine städtische Aufgabe erfüllt: Der ÖV ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kanton.³ Bei der vbl fallen folglich die Rolle der Aktionärin (Stadt) und des Gemeinwesens, welches die Leistung bestellt (Bund und Kanton), nicht zusammen.

Zu 1.:

Inwieweit war der Stadtrat in die Entscheidung der VBL, nicht auf den Vergleichsvorschlag von VVL und Bundesamt für Verkehr einzutreten, involviert?

Der Stadtrat war in die Entscheidung nicht involviert und hat die Entscheidung nicht beeinflusst. Der Stadtrat hat mehrfach öffentlich darauf hingewiesen, dass er die Aktionärsrechte wahrnimmt, aber weder eine Bestellerrolle innehat noch für die Subventionsprüfung zuständig ist. Die Geschäftsführung und die unternehmerische Verantwortung liegen allein beim Verwaltungsrat und bei der Geschäftsleitung der VBL. Der neu zusammengesetzte Verwaltungsrat hat die (Rechts-) Lage intensiv geprüft und hat sowohl den Stadtrat wie auch die Geschäftsprüfungskommission des Grossen Stadtrates im Januar 2021 darüber informiert, dass er eine einvernehmliche Lösung und gleichzeitig eine Rechtssicherheit erreichen möchte. Der Stadtrat hat Vertrauen in die Kompetenz und die Erfahrung des Verwaltungsrates (vgl. Kurz-Lebensläufe anlässlich der Wahl in der Medienmitteilung der vbl vom 26. November 2020). Der vbl-Verwaltungsrat hat den Stadtrat Ende April 2021 über die gescheiterten Verhandlungen mit dem VVL informiert.

Zu erwähnen ist ausserdem, dass die vbl selber bereits im Dezember 2020 einen Vorschlag an den VVL und das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterbreitet hat, der von diesen aber abgelehnt wurde. Der Vorschlag hätte vorgesehen, dass die vbl die 16 Mio. Franken innert 30 Tagen nach Unterzeichnung mittels Feststellungsverfügung sofort zurückzahlt, parallel dazu aber die Rechtmässigkeit der Forderung unabhängig durch ein Gericht geklärt würde. Mit der von der vbl vorgeschlagenen Vereinbarungslösung hätten eine rechtliche Aufarbeitung der Vergangenheit und gleichzeitig die gewünschte Zahlung stattfinden können. In einem Interview in der «Luzerner Zeitung» vom 13. März 2021 hat der Verwaltungsrat sich dazu wie folgt geäussert: «Die VBL würde

² Vgl. Medienmitteilung vom 4. Mai 2021 (www.be.ch): Peter V. Kunz, Aktienrechtsfragen zum Verhältnis zwischen Kanton Bern und BKW AG, Kurzgutachten für Kanton Bern, 2. Juni 2021.

³ Art. 81a Bundesverfassung: Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden.

die geforderte Summe innerhalb von 30 Tagen zahlen. Aber nur unter einer zentralen Bedingung: VVL und BAV müssen sich einverstanden erklären, die Sachlage materiell-rechtlich abzuklären. [...] Denn die Ausgangslage ist alles andere als klar, sie ist hochkomplex.»

Die Rechtsfrage ist nach wie vor ungeklärt, und der Stadtrat massiert sich in diesen komplexen Fragen kein Urteil an. Entgegen teilweise öffentlich geäusserten Behauptungen war diese Frage auch nicht Gegenstand des von der Stadt in Auftrag gegebenen Gutachtens von Recht & Governance vom 9. Oktober 2020. Die Bezifferung der Forderung in der Höhe von rund 16 Mio. Franken beruht auf dem vom VVL in Auftrag gegebenen Bericht von Gfeller + Partner AG vom 4. November 2019.

Zu 2.:

Stützt der Stadtrat die Entscheidung, auf den Vergleichsvorschlag nicht einzutreten?

Der Stadtrat hat sich in seiner Antwort vom 31. März 2021 an den VVL dazu wie folgt geäussert: «Ob der Fall VBL mit den von Ihnen erwähnten Fällen PostAuto, SBB und BLS in allen Punkten vergleichbar ist, vermögen wir nicht zu beurteilen. Offenbar bestehen jedoch erhebliche Zweifel, die es den verantwortlichen Organen der VBL verunmöglichen, einer vorbehaltlosen Rückzahlung ohne Klärung der rechtlichen Lage zuzustimmen. Wir stehen deshalb einer gerichtlichen Klärung offen gegenüber, auch wenn wir uns eine einvernehmliche Lösung gewünscht hätten. Der Entscheidung, welche Lösung zustande kommt, liegt allerdings ausschliesslich in den Händen von VVL, BAV und VBL.»

Zu 3.:

Zu wessen Lasten gehen die anfallenden Kosten des Gerichtsverfahrens? Welche finanziellen Folgen für die Stadt Luzern sind zu erwarten?

Die Kosten des Gerichtsverfahrens werden nach Massgabe der Prozessordnung auf die Verfahrensbeteiligten verlegt. Die Stadt Luzern ist nicht Partei im Verfahren, sodass sie von den Kosten des Gerichtsverfahrens nicht betroffen ist.

Zu 4.:

Zu wessen Lasten gehen die nun zusätzlichen Forderungen auf Rückerstattungen (22 Millionen Franken), sollte die VBL AG vor Gericht unterliegen? Welche finanziellen Folgen für die Stadt Luzern sind zu erwarten?

VVL und BAV werden nun vermutlich ihre Forderungen mittels Verfügung bei der vbl verkehrsbetriebe ag, welche rückwirkend per 1. Januar 2021 mit der Verkehrsbetriebe Luzern AG fusioniert wurde, geltend machen. Sollte entschieden werden, dass die Forderungen von VVL und BAV zulässig sind, wird die Verkehrsbetriebe Luzern AG die Forderungen begleichen.

Für die Stadt Luzern hat dies keine direkten finanziellen Folgen. Der Unternehmenswert der vbl sinkt im Umfang der abfliessenden Mittel, womit die städtische Beteiligung an Wert verliert. Dies

wird aber auch der Fall sein, wenn die vbl die Forderung von VVL/BAV «freiwillig», vergleichsweise bezahlt. Der sorgfältige Umgang mit Volksvermögen erfordert gerade, dass Forderungen kritisch geprüft werden, wenn Zweifel an deren Grundlage oder Umfang geäussert werden.

Zu 5.:

Wie steht der Stadtrat zum Vorschlag, dass es künftig nicht mehr möglich sein soll, dass Mitglieder eines Stadt- oder Gemeinderats eines Gemeinwesens, das Eignerin eines Transportunternehmens ist, dem Verbundrat des VVL angehören (gemäss geplanter Änderung der ÖV-Verordnung des Kantons Luzern)?

Der Stadtrat hat sich dazu im Rahmen der Kurz-Vernehmlassung zur Änderung der Verordnung über den öffentlichen Verkehr geäussert.

Der Stadtrat lehnt die Reform entschieden ab, ist aber für eine Überprüfung des Verbundrates bezüglich Organisation und Zusammensetzung offen. Die geplante Änderung untergräbt die im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) verankerte Mitsprache der Gemeinden bei der strategischen Führung des Verkehrsverbundes und bringt die fein ausdifferenzierte Mechanik des öVG zur Gestaltung des ÖV im Kanton Luzern aus dem Gleichgewicht. Es stellt sich namentlich die Frage, welches Gremium in welcher Art und Weise in Zukunft die strategischen Entscheide zur Gestaltung des Angebots im öffentlichen Verkehr aus einer Gesamtsicht beurteilen und politisch abstützen soll. Eine strategische Steuerung, welche die Interessen der Landgemeinden ebenso einbezieht wie die berechtigten Interessen von Stadt und Agglomeration Luzern als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und gemeindeseitig dominante Kostenträger, wäre mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Reform infrage gestellt. Die politisch-strategische Funktion des Verbundrates ist auch in Zukunft wesentlich stärker zu gewichten als die rein fachliche Expertise. Aus diesem Grund hält der Stadtrat auch an einer garantierten, direkten Vertretung der Gemeinden, explizit durch Mitglieder der Exekutive oder der obersten Führungsebene der Verwaltung, fest. Dies entspricht auch dem Wortlaut des öVG, welches eine ausgewogene Vertretung der Gemeinden und nicht bloss eine Verankerung in Politik oder Verwaltung der Gemeinden fordert.

Stadtrat von Luzern

