

## Schliessungen werfen Fragen auf

**Kriens** In Kriens soll das Quartierschulhaus Bleiche Ende Schuljahr geschlossen werden (Ausgabe vom 13. Februar). Weiter soll auch die Tagesstruktur aus dem Heinrich-Walther-Haus neben dem Belpark wegzugehen. Zu diesen Plänen der Stadt haben nun die Grünen ein Postulat und eine Interpellation eingereicht.

Im Postulat schreibt Peter Stofer, dass der Stadtrat vor den Schliessungen eine Analyse zur Stadt- und Quartierentwicklung durchführen soll. Denn Kriens habe in den letzten Jahren wegen «überstürzter Planungen» und Leerständen viel Geld verloren, etwa beim alten Gemeindehaus. Weiter gelte es zu bedenken, dass Schulanlagen mit ihren Spiel- und Pausenplätzen wichtig seien für die Attraktivität eines Quartiers.

In der Interpellation fragt Cyrill Zosso, ob der Stadtrat schon weiss, wie die beiden Liegenschaften künftig genutzt werden sollen. Er kritisiert, dass «in den bisherigen strategischen Überlegungen bezüglich Hort und Mittagstisch, welche dem Einwohner vorgelegt wurden», die Aufgabe des Standorts im Heinrich-Walther-Haus nicht erwähnt worden sei. Zudem will er wissen, wie sicher der Schulweg für Kleinkinder künftig ist.

Im Bleiche-Schulhaus sind derzeit ein Kindergarten und eine 2. Klasse untergebracht. Die Kinder sollen künftig im Grossfeld, Krauer oder Amlehn zur Schule gehen. Dafür müssten einige von ihnen die Luzernerstrasse überqueren. (std)

## Streit endet in Polizeieinsatz

**Emmen** Aufgrund von privaten Streitereien musste am Donnerstagabend um 18 Uhr die Luzerner Polizei mit einer Interventionseinheit ausrücken: Beim Einsatz in Emmenbrücke wurde eine Schusswaffe sichergestellt.

Die vier Personen sowie ein Kleinkind, welche vor Ort waren, wurden aber weder verletzt noch in Untersuchungshaft gesetzt, so die Polizei. Die Untersuchung zum Vorfall wird von der Staatsanwaltschaft Emmen geführt. (mah)

## Warnung vor Pseudo-Bettlern

**Spendenaktionen** Immer wieder sind in der Region Zentralschweiz betrügerische Spendensammler unterwegs. Die Beratungsstelle für Schwerhörige und Gehörlose BFSUG Zentralschweiz mit Sitz in Luzern warnt vor solchen Aktionen: Das Geld, welche die vermeintlich gehörselosen Personen sammeln, komme nicht Gehörselosen zugute, wie die BFSUG mitteilt.

Sie distanzieren sich deshalb gemeinsam mit den Dachverbänden im Gehörselosenwesen von solch unseriösen und betrügerischen Formen der Spendensammlung. (mah)

# Im Dunstkreis der VBL

Im Subventionsdebakel haben nicht nur die Verkehrsbetriebe Luzern Fehler gemacht. Ein Überblick.

Simon Mathis

Es ist ruhiger geworden um die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL), aber nur vorübergehend. Nach wie vor verlangt der Verkehrsverbund Luzern (VVL) als Subventionsgeber rund 16 Millionen Franken vom Transportunternehmen zurück. Ob der neue VBL-Verwaltungsrat dieser Forderung nachkommt, ist noch unklar. Während die Augen auf den kommenden Entscheid gerichtet sind, tut sich aber auch im Dunstkreis des Geschehenen einiges. Es zeigt sich: Eine Aufarbeitung des Geschehenen ist nicht nur innerhalb der Verkehrsbetriebe nötig, sondern auch in den verbandelten Institutionen. Wir bieten eine Übersicht über die laufenden Untersuchungen und Abklärungen.

### 1. Der Luzerner Stadtrat

Die Stadt Luzern ist Alleinaktionärin der VBL. Der Stadtrat bildet die Aktionärsversammlung. Drei aktuelle Stadträte kamen direkt mit dem Subventionsdebakel in Berührung: Martin Merki (FDP), der von 2015 bis 2020 im VBL-Verwaltungsrat sass, Adrian Borgula (Grüne), der im Verwaltungsrat des VVL sitzt, und Franziska Bitzi-Staub (CVP), die als Finanzdirektorin an den Controlling-Gesprächen mit den VBL teilnahm. Trotzdem sind die Informationen spärlich geflossen.

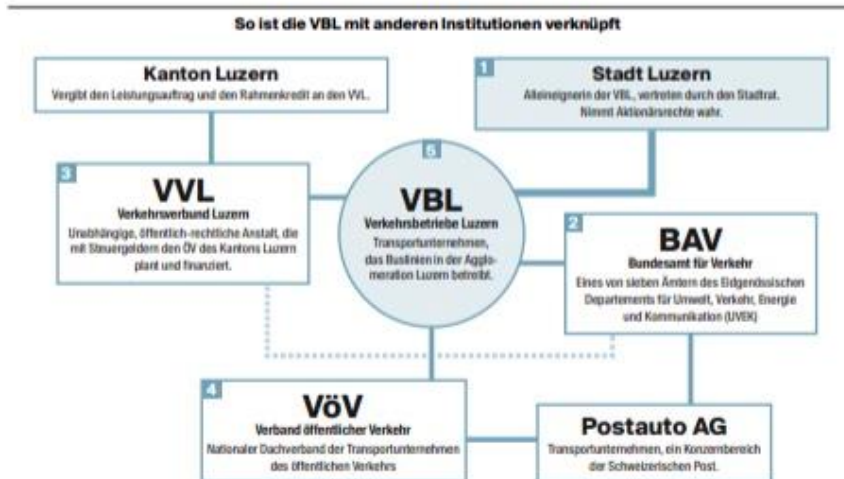
Nach eigenen Angaben begann der Stadtrat erst ab 2018 zu ahnen, dass da etwas im Argen lag. Über die 16-Millionen-Forderung sei das Gremium offiziell erst Anfang Februar 2020 informiert worden. Die Frage, ob die Exekutive früher und kritischer hätte nachfragen müssen, steht zurzeit nicht zur Debatte. Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Parlaments kam im vergangenen November zum Schluss, dass die Stadt keine Verantwortung für die Geschäftslücke der VBL trage.

Die GPK monierte indes, dass der Stadtrat das städtische Beteiligungsmangement nicht vollständig umgesetzt habe; dies sieht nämlich seit 2019 keine Ausnahmepflicht mehr vor. Dass sich die Stadträte auf Nichtwissen berufen, isannte Compliance-Expertin Monika Roth bereits Anfang 2020 «absurd und unhaltbar». «Die Information muss trotzdem fliessen, man ist einfach nicht an der Debatte und am Entscheid beteiligt.» Das Geschäftsmodell müsste Borgula und Merki bekannt gewesen sein – «und letztlich auch dessen Untragbarkeit.»

Der lauteste Kritiker der Exekutive ist mittlerweile verstummt: Es handelt sich um den vormaligen Verwaltungsrat der VBL, der in November zurücktrat. Das Gremium bezeichnete den externen Untersuchungsbericht, den die Stadt in Auftrag gegeben hatte, als «vorverurteilend und lückenhaft».

### 2. Das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Eine prominente Rolle beim Subventionsdebakel spielt das Bundesamt für Verkehr (BAV).



### Diese Vorwürfe werden an die verschiedenen Institutionen gerichtet

1 Stadt Luzern	2 BAV	3 VVL (Kanton Luzern)	4 VöV	5 VBL
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Stadtrat sei schlecht über die Probleme bei den VBL informiert gewesen, hätte aktiver nachfragen und eingreifen müssen.</li> <li>Der Stadtrat habe der VBL-Lösung zu wenig Rückendeckung gegeben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Bundesamt habe besser prüfen, früher eingreifen und klarer kommunizieren müssen.</li> <li>Das Bundesamt geht rechtlich gegen diverse ÖV-Unternehmen vor – bisher ohne Resultate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Verkehrsverbund sei zu lange untätig gewesen, habe die VBL gewähren lassen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Viele angebliche «Subventionslücken» sasssen im Vorstand des Verbandes.</li> <li>Eine Kommission des Verbandes habe schon vor zehn Jahren Kenntnis vom Vorgehen der VBL gehabt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsbetriebe hätten unrechtmässig rund 16 Millionen Franken an Subventionengeldern verdient.</li> <li>Mit der damaligen Holdingstruktur habe man diese Praxis bewusst verschleiert.</li> </ul>

Grafik Oliver Marx

## Strafanzeigen des Bundes gegen Subventionsünder stehen unter einem schlechten Stern.

Gegenüber unserer Zeitung behauptete das Amt 2020, die Verkehrsbetriebe hätten das Subventionsgesetz gebrochen. Diese Aussage führte zu einem erhöhten öffentlichen Druck auf die VBL. Dabei verlangt das BAV im Vergleich zum VVL nur wenig Subventionen zurück – rund 240 000 Franken. Der Luzerner Rechtsexperte Paul Richli hielt fest, dass die Auslegung des BAV «rechtlich nicht bindend» sei. Die GPK moniert zudem, dass der Bund früher hätte durchgreifen müssen.

Das BAV ist sich seiner Sache immerhin sicher genug, um Strafanzeigen gegen die Verantwortlichen einzureichen. Zurzeit ermittelt die Luzerner Staatsanwaltschaft für Wirtschaftsdelikte wegen Betrug und Urkundenfälschung. Nur: Strafanzeigen des Bundes gegen Subventionsünder stehen zurzeit unter einem schlechten Stern. So erlitt eine BAV-Strafanzeige gegen die Verantwortlichen des Postauto-Skandals 2018 Schiffbruch. Im Nachgang wurde der Fall ans Fedpol übertragen. Dessen Anklage wies das

Berner Wirtschaftsstrafgericht im Dezember zurück. Der Grund: «schwerwiegende Verfahrensfehler», wie die NZZ berichtet. Gestorben ist das Verfahren dadurch nicht – es ist aber mit einer mehrjährigen Verzögerung zu rechnen. Das lässt die Strafanzeigen gegen die VBL-Verantwortlichen in einem etwas anderen Licht erscheinen.

Hinzu kommt, dass das BAV angeblich schon früh von der Praxis von Postauto wusste, gegen die man rechtlich vorgegangen wird. Das berichtet die «Sonntags-Zeitung» mit Verweis auf interne Dokumente. Das BAV bestreitet diese Darstellung. Im Umgang mit den VBL räumt das Bundesamt allerdings auch Fehler ein. In einer Interpellationsantwort an SP-Nationalrätin Valérie Piller Carrard (FR) schreibt das BAV, dass es neue Controllingssysteme entwickeln wolle: «Ziel ist es, zu überprüfen, ob die Subventionen effizient gewährt und verwendet werden.» Ausserdem habe das BAV eine Arbeitsgruppe mit den Kantonen und den Transportunternehmen einberufen, um einen Leitfaden zu erstellen.

Das alles hält BAV-Direktor Peter Figglistaler nicht davon ab, in der Öffentlichkeit von «Betrag» zu sprechen. Nachdem er im Dezember die Strafanzeige gegen die VBL unterzeichnet hatte, schrieb er auf dem sozialen Geschäftszweck LinkedIn: «Auch wenn man beim Betrüger erwacht wird, kann man Grösse zeigen. Und wir könnten

uns wieder um die wirklich wichtigen Dinge im ÖV kümmern.»

### 3. Der Verkehrsverbund (VVL) und der Kanton

Der VVL plant und finanziert den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern mit Steuergeldern. Auch er hat Strafanzeige gegen die Verantwortlichen der VBL eingereicht. Er handelt mit Rückendeckung des Kantons – bereits im April 2020 betonte der Regierungsrat, der VVL müsse seine Forderung mit «Veheemenz durchsetzen».

Doch auch der VVL muss sich Vorwürfe gefallen lassen. So moniert die GPK, der Verband hätte ebenfalls früher durchgreifen müssen. Ende Dezember hat die Aufsichts- und Kontrollkommission (AKK) des Luzerner Kantonsrats eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben; sie soll klären, ob der Regierungsrat, der VVL oder das Bundesamt zu spät oder zu wenig entschlossen auf die Subventionsproblematik reagiert haben. Die Ergebnisse werden bereits in diesem Monat erwartet.

### 4. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Eher unter dem Radar geflogen ist bisher der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der nationale Dachverband der ÖV-Betriebe. Wie das Wirtschaftsmagazin «Bilanz» feststellte, birgt der Untersuchungsbericht vom November ein interessantes Detail: 2010 stellte VBL-Direktor Norbert Schmassmann der VöV-

Kommission Agglomerationsverkehr die damals neue Holdingstruktur der VBL vor. Danach hätte also theoretisch die ganze Branche über diese Praxis informiert sein können.

Auch der VöV ist mittlerweile ins Visier des BAV geraten; laut «Bilanz» hat VöV-Direktor Ueli Stückelbeger eine externe Untersuchung in Auftrag gegeben, um die Rolle des Verbandes zu untersuchen. Auffällig ist, dass viele ehemalige VöV-Vorstandsmitglieder mutmasslich in die Subventionsrückliste griffen; so etwa der ehemalige BLS-Chef Bernard Guillemin oder der ehemalige Postauto-Chef Daniel Landolf. Norbert Schmassmann präsidierte den VöV von 2017 bis 2020.

### 5. Die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)

Nicht vergessen gehen darf natürlich die Rolle der VBL selbst. Der Untersuchungsbericht vom November enthält einige happy Vorwürfe: Man habe gegen das Personalförderungsgesetz verstossen und die eigenen Tätigkeiten zu wenig transparent gemacht. Gegen die VBL-Verantwortlichen läuft eine Untersuchung der kantonalen Staatsanwaltschaft für Wirtschaftsdelikte. Angestossen wurde diese vom BAV, vom VVL und einer unbekanntem Privatperson. Der ehemalige VBL-Verwaltungsrat zeigte sich stets überzeugt davon, sich nicht strafbar gemacht zu haben. Es gilt die Unschuldsvermutung.

---

# Warnung vor Pseudo-Bettlern

**Spendenaktionen** Immer wieder sind in der Region Zentralschweiz betrügerische Spendensammler unterwegs. Die Beratungsstelle für Schwerhörige und Gehörlose BFSUG Zentralschweiz mit Sitz in Luzern warnt vor solchen Aktionen: Das Geld, welche die vermeintlich gehörlosen Personen sammeln, komme nicht Gehörlosen zugute, wie die BFSUG mitteilt.

Sie distanzieren sich deshalb gemeinsam mit den Dachverbänden im Gehörlosenwesen von solchen unseriösen und betrügerischen Formen der Spendensammlung. (*mah*)