

Kleine Anfrage

## Welche Lehren zieht die LIEmobil aus der letzten Ausschreibung?

---

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

### Frage vom 02. Oktober 2019

Die Medien berichteten in den letzten Jahren ausführlich über den schweizerischen Postauto-Skandal. Mitte Februar 2019 wurde bekannt, dass die Bundespolizei wegen Leistungsbetrug ermittelt, weil über zehn Jahre lang zu hohe Subventionen bezogen wurden und der Schaden sich auf über CHF 200 Mio. belaufe. Mir wurde immer versichert, dass dies die LIEmobil nicht betrifft. Nun wurde bekannt, dass Unternehmer daran zweifeln, dass bei der letzten Ausschreibung alles korrekt verlief. Mir liegt es fern, dies zu beurteilen, denn damit werden sich Anwälte und Gerichte beschäftigen. Auf meine im September 2018 gestellte Kleine Anfrage zum Thema Ausschreibung wurde zusammenfassend geantwortet, dass eine Abkehr vom bewährten Weg keinen Sinn macht. Nun frage ich mich, ob dieser bewährte Weg keiner Anpassung bedarf, damit wir sicherstellen, dass der immer grössere Kostendruck nicht zu erneuten unlauteren Mitteln führt. Dazu kommt, dass oft das schwächste Glied in der Kette unter dem Druck leidet, und in diesem Kontext werden dies die Busfahrerinnen und Fahrer des Landes. Dies führt zu folgenden Fragen:

- \* Kann die LIEmobil sicherstellen, dass es bei der letzten Ausschreibung aufgrund der unlauteren Subventionen zu keinen Fehlentscheidungen kam?
- \* Welche Lehren hat die LIEmobil für die nächste Ausschreibung daraus gezogen?
- \* Welchen Einfluss hat die LIEmobil, damit die neuen Durchführungsbetriebe ihren Kostendruck nicht auf dem Rücken der Fahrerinnen und Fahrer austragen?
- \* Abgesehen vom Arbeitsort, worin unterscheiden sich die aktuellen Arbeitsverträge der Busfahrerinnen und -fahrer, wenn sie für PostAuto in der Schweiz oder in Liechtenstein arbeiten?

### Antwort vom 03. Oktober 2019

Zu Frage 1:

Vorweg ist bezüglich dieser Frage klarzustellen, dass die heute bekannten Verfehlungen in Zusammenhang mit dem Postautoskandal die Schweizerische Post bzw. PostAuto Schweiz betreffen und nicht die LIEmobil. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Ausschreibung und Vergabe des Auftrags für die Durchführung des Linienverkehrs im Jahre 2010, soweit dies aufgrund der verfügbaren Unterlagen beurteilt werden kann, unter Einhaltung der in diesem Bereich anwendbaren nationalen und internationalen Vorschriften erfolgte und es keinen Grund gab, das Angebot von PostAuto Schweiz im Vergleich zu den anderen Angeboten in Frage zu stellen.

Zu Frage 2:

Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten für die Neuausschreibung des öffentlichen Linienbusverkehrs sowie der Sonderformen des Linienverkehrs wurde, unter Berücksichtigung des geltenden Rechtsrahmens, auch der Handlungsbedarf gegenüber der letzten Ausschreibung geprüft, um aufgrund der Erfahrungen der letzten zehn Jahre entsprechende Anpassungen in einzelnen Themenbereichen vornehmen zu können. Ungeachtet dessen kann jedoch festgehalten werden, dass das bestehende Vertragsverhältnis zwischen LIEmobil mit dem Betreiber sehr präzise formuliert ist und sich als robust erwiesen hat. So ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass der Betreiber in Liechtenstein keine direkten Subventionen erhält, sondern eine klar kalkulierte Entschädigung für erbrachte Leistungen.

Zu Frage 3:

Die Übernahme des Personals einschliesslich der bestehenden Allgemeinen Dienstverträge soll – wie in der Vergangenheit auch – künftig eine Vorgabe für den Unternehmer sein. Im Rahmen der Vorbereitung der Neuausschreibung werden auch die rechtlichen Möglichkeiten für vertragliche Anpassungen bezüglich der Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals nach Massgabe des geltenden Arbeitsrechts geprüft.

Zu Frage 4:

Die aktuellen Arbeitsverträge des Fahrpersonals in der Schweiz sind nicht bekannt. Es ist jedoch zu beachten, dass sich die Rechtslage in der Schweiz und in Liechtenstein in diesem Bereich unterscheidet und folglich auch von Gesetzes wegen unterschiedliche Regelungen bestehen.