

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Juni 2021

Nr. 2021/895
KR.Nr. K 0108/2021 (BJD)

Kleine Anfrage Stephanie Ritschard (SVP, Riedholz): Vergabeprozess BSU Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU nutzt offenbar nicht alle rechtlich zulässigen Möglichkeiten aus, um regionale und innovative Unternehmen bei Ausschreibungen besser zu berücksichtigen. Der BSU riskiert dadurch nicht nur einen längerfristig höheren Preis, sondern auch die lokale Wirtschaft zu schädigen.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Der Kanton ist mit 23% am BSU beteiligt und entsendet einen Vertreter in den Verwaltungsrat.
 - a) Wie ist dieses Mandat ausgestaltet?
 - b) Hat der Kanton ein Weisungsrecht gegenüber dem Kantonsvertreter im Verwaltungsrat?
 - c) Findet ein regelmässiger, standardisierter Austausch statt bezüglich Wirtschafts- und Beschaffungspolitik?
2. Nimmt der Kanton bzw. der Vertreter des Kantons Einfluss auf die Ausschreibungspraxis und Vergabekriterien sowie deren Gewichtung?
3. Werden die Beschaffungsstellen der BSU, bzw. deren Verwaltungsräte, regelmässig von den Beschaffungsexperten im Kanton in Submissionsfragen geschult und über die rechtlichen Möglichkeiten informiert?
4. Stimmt es, dass es schon heute möglich wäre, die Ausschreibungskriterien anders zu setzen, d.h. mehr zu Gunsten von innovativen und lokal verankerten Unternehmen zu gewichten und dabei insbesondere den Preis weniger zu gewichten? Wie wurden im konkreten Fall die finanziellen und technologischen Risiken gewichtet? Offenbar hat der siegreiche Anbieter noch sehr wenige Elektrobusse in Betrieb, was als Hochrisikostategie basierend auf einem Prototyp bezeichnet werden kann.
5. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass der Spielraum, den es bei Ausschreibungen gibt, besser zugunsten regionaler und innovativer Unternehmen ausgenutzt werden sollte und kann?
6. Wäre die Entflechtung der Besitzverhältnisse von BSU und Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS eine denkbare Option, um die Interessen des Kantons Solothurn besser gewährleisten zu können? Diese Kritik wird regelmässig vorgebracht.

7. Gibt es strategische Überlegungen, die Busbetriebe im Kanton Solothurn, insbesondere BSU und Busbetrieb Olten-Gösgen-Gäu, organisatorisch zusammenzuführen und dem Kanton ein höheres Mitspracherecht einzuräumen? Welche Synergien würden dadurch entstehen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die in der Kleinen Anfrage aufgeworfenen Fragen veranlassen uns, den konkreten Antworten einige grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis zwischen dem Kanton und Aktiengesellschaften, welche öffentliche Leistungen bereitstellen und an welchen er gleichzeitig beteiligt ist, voranzustellen.

In der Schweiz stehen die meisten konzessionierten Transportunternehmen, welche Leistungen des öffentlichen Verkehrs bereitstellen, vorwiegend im Eigentum der öffentlichen Hand. Sofern als Aktiengesellschaft organisiert, verfügen private Einzelaktionäre in der Regel bloss über marginale Anteile. Klassischerweise verfügen jeweils Gemeinden, die Kantone und der Bund (insb. bei Bahnunternehmen) gemeinsam über eine dominante Mehrheit der Aktien.

Die Eigentumsverhältnisse der konzessionierten Transportunternehmen lassen sich mit der Entstehungsgeschichte der Unternehmen erklären. Diese entstanden in einer Zeit, in welcher keine öffentlichen Beiträge für Verkehrsleistungen vorgesehen waren. Da jedoch schon früh unbestritten war, dass die konzessionierten Transportunternehmen ihre Leistungen im öffentlichen Interesse erbringen, beteiligten sich traditionellerweise Kanton und Gemeinden am Aktienkapital. Damit konnten die notwendigen Betriebsmittel beschafft werden. Mit den Reformen der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr in den Jahren 1998 und 2006 (Bahnreformen 1 und 2) wurden in den letzten Jahrzehnten das Verhältnis zwischen öffentlicher Hand und den konzessionierten Transportunternehmen grundsätzlich neu gestaltet. Das Gemeinwesen in der Rolle als Eigentümerin von Bahn- bzw. Busunternehmen verlor damit massgebend an Bedeutung.

Die zu erbringenden Leistungen des öffentlichen Regionalverkehrs wurden fortan gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) definiert. Für Investitionen der konzessionierten Transportunternehmen wurde mit der Bahnreform 2 die Grundlage geschaffen, dass diese unabhängig von der Kapitalisierung der konzessionierten Transportunternehmen vorgenommen werden können.

Mit dem Wandel der Rolle des Gemeinwesens als Aktionär eines konzessionierten Transportunternehmens veränderte sich faktisch auch das Verhältnis zwischen Aktionär und seiner Vertretung im Verwaltungsrat.

Die Interessen des Gemeinwesens an den konzessionierten Transportunternehmen fokussieren nun weniger auf das einzelne Unternehmen als auf dessen Leistungen, welche nicht über die Aufsichtsorgane der Gesellschaft, sondern über den bundesrechtlich vorgesehenen Bestellprozess definiert werden.

Die verbleibenden Interessen des Gemeinwesens an den konzessionierten Transportunternehmen liegen insbesondere darin, dass sich das einzelne Unternehmen bei seinem Handeln im Auf-

trag von Bund und Kanton, dem Gemeinwesen selber, den Mitarbeitern, aber auch Dritten gegenüber, den Grundprinzipien des staatlichen Handelns verpflichtet. Das heisst: rechtmässig, im öffentlichen Interesse, verhältnismässig, die Rechtsgleichheit beachtend und gemäss Treu und Glauben zu handeln.

In Bezug auf die Wahrung dieser Interessen kann die Vertretung des Gemeinwesens im Verwaltungsrat der konzessionierten Transportunternehmen weisungsgebunden agieren¹⁾.

Die Sicherstellung der gezielten Ausrichtung von Submissionsunterlagen auf das Profil eines in der Region ansässigen Lieferanten ist von den oben genannten Interessen des Gemeinwesens am konzessionierten Transportunternehmen nicht abgedeckt. Ein solches Vorgehen stünde vielmehr im Widerspruch zu den Grundsätzen des staatlichen Handelns.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Der Kanton ist mit 23% am BSU beteiligt und entsendet einen Vertreter in den Verwaltungsrat.

- a) *Wie ist dieses Mandat ausgestaltet?*
- b) *Hat der Kanton ein Weisungsrecht gegenüber dem Kantonsvertreter im Verwaltungsrat?*
- c) *Findet ein regelmässiger, standardisierter Austausch statt bezüglich Wirtschafts- und Beschaffungspolitik?*

zu a)

Die Vertretung des Kantons in Verwaltungsräten, in welche der Kanton gemäss Statuten der jeweiligen Aktiengesellschaften einen Vertreter zu delegieren hat, wird jeweils auf Beginn der Legislatur vom Regierungsrat bestimmt.

Um Interessenkonflikte zu meiden, werden seitens des Kantons in der Regel weder Mitarbeitende der Verwaltung noch Regierungsmitglieder oder Kantonsräte delegiert. Die delegierten Personen verfügen in erster Linie über einen fachlichen Bezug zur Tätigkeit der Unternehmen, in deren Verwaltungsrat sie Einsitz nehmen.

Die Ausgestaltung des eigentlichen Verwaltungsratsmandats ist Gegenstand des Verhältnisses zwischen dem vom Kanton delegierten Verwaltungsrat und der Aktiengesellschaft.

Die Pflichten des Delegierten in einem Verwaltungsrat von Unternehmen, an welchen der Kanton beteiligt ist, richtet sich im Übrigen nach §§ 26 und 27 des Gesetzes über die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung (Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz, RVOG; BGS 122.111) und Kap. 12 des WoV-Handbuches (Beteiligungsstrategie). Das vorliegende zu Diskussionen Anlass gebende Beschaffungsgeschäft der BSU war nicht dazu geeignet, eine umfassende Informationspflicht des delegierten Verwaltungsrats gegenüber dem zuständigen Departement zu reklamieren. Denn: die einleitend umschriebenen Interessen des Kantons an der Geschäftstätigkeit der BSU waren zu keinem Zeitpunkt berührt.

¹⁾ PETER FORSTMOSER/MARCEL KÜCHLER: «Vertreter» im Verwaltungsrat und ihr Recht auf Weitergabe von Information», Festschrift für Rolf H. Weber zum 60. Geburtstag, Stämpfli Verlag AG Bern, 2011; S. 42.

zu b)

Das Weisungsrecht des Kantons gegenüber seinem Vertreter im Verwaltungsrat bezieht sich auf seine in Pkt. 3.1 definierten spezifischen Interessen. Es darf sich nicht auf die Sicherstellung der gezielten Ausrichtung von Submissionsunterlagen auf das Profil eines in der Region ansässigen Lieferanten beziehen.

zu c)

Es findet kein regelmässiger, standardisierter Austausch zwischen Kanton und BSU bezüglich Wirtschafts- und Beschaffungspolitik statt.

3.2.2 Zu Frage 2:

Nimmt der Kanton bzw. der Vertreter des Kantons Einfluss auf die Ausschreibungspraxis und Vergabekriterien sowie deren Gewichtung?

Nein. Wir haben keine Kenntnis davon, dass die konzessionierten Transportunternehmen ihre Vergabeverfahren nicht konsequent innerhalb des rechtlichen Rahmens durchführen. Würden uns derartige Informationen vorliegen, würden wir unsere Vertretung im Verwaltungsrat anweisen, darauf aufmerksam zu machen und auf eine Praxisänderung hinzuwirken.

3.2.3 Zu Frage 3:

Werden die Beschaffungsstellen der BSU, bzw. deren Verwaltungsräte, regelmässig von den Beschaffungsexperten im Kanton in Submissionsfragen geschult und über die rechtlichen Möglichkeiten informiert?

Nein. Für die Schulung und Information ihrer Beschaffungsstellen und Verwaltungsräte ist die BSU selber verantwortlich, und nicht der Kanton Solothurn. Bei Bedarf steht die für das Submissionsrecht in der kantonalen Verwaltung zuständige Dienststelle (Staatskanzlei, Legistik und Justiz) allen Vergabestellen im Kanton Solothurn zur Beantwortung von konkreten submissionsrechtlichen Fragen zur Verfügung.

3.2.4 Zu Frage 4:

Stimmt es, dass es schon heute möglich wäre, die Ausschreibungskriterien anders zu setzen, d.h. mehr zu Gunsten von innovativen und lokal verankerten Unternehmen zu gewichten und dabei insbesondere den Preis weniger zu gewichten? Wie wurden im konkreten Fall die finanziellen und technologischen Risiken gewichtet? Offenbar hat der siegreiche Anbieter noch sehr wenige Elektrobusse in Betrieb, was als Hochrisikostrategie basierend auf einem Prototyp bezeichnet werden kann.

Mit den Ausschreibungskriterien wird in erster Linie die Qualität des Gegenstands der Vergabe umschrieben. Der Integration von Gesichtspunkten wie die lokale Verankerung eines Unternehmens bzw. die Innovationsfähigkeit des Anbieters in den Kriterienkatalog sind enge Grenzen gesetzt. Ein innerhalb des zulässigen Rahmens tief gewichteter Preis dient in erster Linie dazu, der Komplexität des Beschaffungsgegenstands Rechnung zu tragen. Die lokale Verankerung eines bestimmten Bewerbers darf nicht zur Begründung einer tief angesetzten Gewichtung des Preises als Zuschlagskriterium angeführt werden.

Gemäss einem an den kantonalen Gewerbeverband gerichteten offenen Brief der BSU vom 29. April 2021 war der Preis im vorliegenden Verfahren mit 45% gewichtet. Auch eine wesent-

lich tiefere Gewichtung des Preises hätte am Ergebnis des Verfahrens nichts geändert. Auch erhalte «der BSU (..) von Scania keinen Prototypen wie behauptet, sondern ein Serienfahrzeug, das alle notwendigen Tests durchlaufen hat und einen sehr guten Entwicklungsstand aufweist.»

3.2.5 Zu Frage 5:

Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass der Spielraum, den es bei Ausschreibungen gibt, besser zugunsten regionaler und innovativer Unternehmen ausgenutzt werden sollte und kann?

Ein gewisser Spielraum existiert bei freihändigen bzw. Einladungsverfahren. Es ist eine gängige Praxis, in freihändigen und Einladungsverfahren im Kanton ansässige Unternehmen zur Offertstellung einzuladen, sofern diese geeignet sind. In offenen Vergabeverfahren ist der Spielraum gering.

3.2.6 Zu Frage 6:

Wäre die Entflechtung der Besitzverhältnisse von BSU und Regionalverkehr Bern–Solothurn RBS eine denkbare Option, um die Interessen des Kantons Solothurn besser gewährleisten zu können? Diese Kritik wird regelmässig vorgebracht.

Nein. Die Besitzverhältnisse (Aktionariat) von BSU und RBS unterscheiden sich im Gegensatz zur operativen Führung stark. Die primär vom Kanton wahrzunehmenden Interessen zur Sicherstellungen der Personentransporte im Rahmen des Fahrplanangebotes werden im Bestellverfahren nach dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung sichergestellt.

3.2.7 Zu Frage 7:

Gibt es strategische Überlegungen, die Busbetriebe im Kanton Solothurn, insbesondere BSU und Busbetrieb Olten-Gösigen-Gäu, organisatorisch zusammenzuführen und dem Kanton ein höheres Mitspracherecht einzuräumen? Welche Synergien würden dadurch entstehen?

Diesbezügliche Überlegungen müssten von den genannten Unternehmen selber gemacht werden. Die Interessen des Kantons orientieren sich an den Leistungen der Unternehmen und weniger an deren Organisationsform. Zudem würde sich eine Zusammenführung der Unternehmen nicht zwingend in einem höheren Mitspracherecht des Kantons auswirken.

Im Übrigen gehen wir davon aus, dass bei einer Zusammenführung der BSU und der Busbetrieb Olten-Gösigen-Gäu AG (OGG) keine erheblichen Synergiegewinne zu erwarten sind, da die BSU diesbezüglich bereits von der Partnerschaft mit dem RBS profitiert.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Offener Brief zur abgeschlossenen Submission «Beschaffung Elektrobusse RBS und BSU» vom
29. April 2021

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Staatskanzlei, Abteilung Logistik und Justiz
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat

Kantonal-Solothurnischer Gewerbeverband
Präsident Herr Christian Werner
Hans Huber-Strasse 38
4500 Solothurn

Solothurn, 29. April 2021

Offener Brief zur abgeschlossenen Submission «Beschaffung Elektrobusse RBS und BSU»

Sehr geehrte Damen und Herren

Die jüngste Busbeschaffung von RBS und BSU hat ein grosses mediales Interesse ausgelöst. Insbesondere in Leserbriefen und in den sozialen Medien kursierten dazu zahlreiche falsche Aussagen, welche wohl auf Unkenntnis der Tatsachen und Fakten beruhen. Nach Ablauf der Rekursfrist erläutern wir Ihnen nun gerne die Hintergründe zur Busbeschaffung im Rahmen dessen, was das Submissionsverfahren erlaubt. In der abgeschlossenen Submission ist von keinem offerierenden und unterlegenen Unternehmen ein Rekurs eingereicht worden. Die persönlich abgehaltenen Debriefings verliefen allesamt äusserst konstruktiv.

Wir äussern uns auch deshalb, weil die aktuelle Polemik einzelner Exponent/innen, gerade aus kgv-Kreisen, dem BSU und dem öffentlichen Verkehr Schaden zufügen könnte. Wir bedauern das und möchten Ihnen stattdessen den Dialog anbieten, um den ÖV und die Region weiterzuentwickeln.

Auftrag des BSU ist es, im Auftrag der Besteller (Kanton und Gemeinden) in Solothurn und Umgebung ein ÖV-Netz möglichst kostengünstig zu betreiben. Die Steuergelder, die der BSU erhält, müssen zweckgebunden zur Erbringung von Transportdienstleistungen eingesetzt werden, dies zu den bestmöglichen Kosten. Die Beschaffung zweier Elektrobusse unterliegt dem öffentlichen Beschaffungsrecht.

Wir hätten uns selbstverständlich sehr gefreut, wenn die Firma Hess AG aus Bellach das beste und auch wirtschaftlichste Angebot eingereicht hätte. Das war jedoch sehr klar nicht der Fall. Die Behauptung, die Ausschreibungen sei absichtlich so gestaltet, dass die Firma Hess nie gewinnen könne, ist reine Fantasie. So arbeiten wir mit der Firma Hess AG seit Jahren eng und gut zusammen. Die Firma Hess hat im Rahmen des ausführlichen Debriefings weder an den Ausschreibungsunterlagen noch an der Bewertung Kritik geäussert.

Die Elektrifizierung/Dekarbonisierung der Busflotte bis Mitte der 2030er Jahre ist das strategische Ziel des BSU. Dies wird mit Mehrkosten verbunden sein. Erste Elektrobustprojekte ab 2017 mit dem Hess-System der Streckenladung scheiterten im Falle der Linie 1 am knappen Fahrplan und im Falle der Linie 4 an der Finanzierung der beträchtlichen wiederkehrenden Mehrkosten durch die Besteller oder allfällige weitere Geldgeber.

Um in der Elektrifizierung trotzdem einen Schritt weiterzukommen, entschied der Verwaltungsrat des BSU im Herbst 2020 die Beschaffung von zwei Elektrobussen (Depotlader), hauptsächlich für die Linien 10 (Solothurn – Luterbach) und 17 (Gerlafingen – Derendingen – Luterbach). Die Mehrkosten für diese Busse belaufen sich über die Laufzeit von mind. 10 Jahren dank attraktiver Offerte auf nur rund 0.7 Mio. Franken. Diese Kosten können durch Sponsoring (z.B. Regio Energie Solothurn), myClimate-Beiträge und Eigenmittel des BSU finanziert werden. Der BSU kann hier in Bezug auf die Elektrifizierung einen ersten Schritt tun, ohne den Steuerzahler und die Besteller zu belasten.

Diese Beschaffung nun, welche zum medialen Aufschrei geführt hat, erfolgte in Anwendung von öffentlichem Beschaffungsrecht, und sie erfolgte gemeinsam mit dem RBS (insgesamt 5 Elektrobuse und 10 optionale Fahrzeuge). Viele Transportunternehmen in der Schweiz suchen Synergien, gemeinsame Ausschreibungen sind in der Branche häufig. Damit kann auch der administrative Aufwand geteilt werden. Unsere gemeinsame Ausschreibung ermöglicht die optimale Austauschbarkeit der Busse zwischen BSU und RBS, was wiederum ermöglicht, die Zahl der Reservefahrzeuge auf ein Minimum zu beschränken (=geringere Kosten). Ausserdem ergeben grössere Lose mehr Wettbewerb und bessere Preise.

Ausgeschrieben wurden aufgrund der Bedürfnisse für die oben beschriebenen Linien 10 und 17 des BSU **Elektro-Normbusse von 12m Länge des Typs Depotlader**. Für diese Linien eignet sich aus Sicht BSU kein anderes Produkt besser. Insgesamt ergab sich für die öffentliche Ausschreibung ein Pflichtenheft mit über 400 Muss- und Sollkriterien. Scania hat diese Ausschreibungskriterien mit Abstand am besten erfüllt und erhielt daher den Zuschlag.

Wichtig scheint uns, darauf hinzuweisen, dass die Firma Hess führend ist bei Trolley- und Doppelgelenkbussen, bei Streckenladern und in Nischen wie z.B. Swiss Alpine-Bus oder Flughafenbussen. Die Linie 17 etwa von Bernmobil wird mit Hess-Gelenkbussen mit Nachladung an den Endhaltestellen betrieben. In Winterthur kommen vorerst 24.7m lange Doppelgelenk-Busse zum Einsatz, die auf bestimmten Abschnitten während der Fahrt nach dem Prinzip «Dynamic Charging» nachgeladen werden. In St. Gallen sind Trolleybusse von Hess unterwegs und in Zürich wird unter anderem ein verkürzter Quartierbus geliefert. In Brisbane kommen Doppelgelenkbuse zum Einsatz. Bei den als Vergleich genannten Hess-Erfolgen handelt es sich also durchwegs um andere Produkte, als die von BSU und RBS ausgeschrieben Fahrzeuge.

Zur Erläuterung nehmen wir ausserdem noch einige wenige Punkte auf, die in der Öffentlichkeit (Medien, insbesondere Facebook) am meisten diskutiert wurden:

- **Gewichtung des Preises** (Kosten im Verhältnis zum Platz für Fahrgäste über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs) mit 45 Prozent. Wie bereits erläutert, tragen uns die Besteller auf, möglichst kostengünstig ÖV zu «produzieren». Die Steuerzahlenden dürfen nicht übermässig

belastet werden. Es gilt festzuhalten, dass der Preis alleine nicht ausschlaggebend war für die Erteilung des Zuschlages an Scania. Scania hat insgesamt die Kriterien am besten erfüllt, und selbst eine wesentlich tiefere Gewichtung hätte am Ergebnis der Submission nichts geändert.

- **Gewichtung der Umweltverträglichkeit** mit 5 Prozent. Die Umweltverträglichkeit wurde «nur» mit 5% gewichtet, weil mit der Vorgabe «Elektrobus» per se ein grosser Schritt in Richtung Umweltschutz gemacht wird.

In Bezug auf die Nachhaltigkeit lautete der Vorwurf, dass die Gewinnerfirma Scania die Busse in Polen produziert. Es findet sich – wohl aus Preisgründen – keine Firma, welche die gesamte Produktionskette in der Schweiz hat. In Bezug auf den hauptsächlichen Produktionsort unserer lokalen Firma verweisen wir auf das grosse Portrait über die Firma Hess in der Solothurner Zeitung vom 1. Februar 2020: *«Heute rechnet Hess vermehrt in Euro ab. Weil man zum Teil Ware aus Europa bezieht und nicht mehr aus der Schweiz. Oder mit Schweizer Lieferanten Euro-Verträge gemacht hat. Und dann wäre da noch Minsk, der neuste Montagestandort, 45 Personen arbeiten dort, mehr als die Hälfte aller Hess-Angestellten im Ausland. 80 Prozent der Bus-Rohbauten werden heute in Weissrussland zusammengeschraubt. Ein bis zwei Mal pro Woche steht ein Lastwagen vor dem Hauptsitz in Bellach. So wie an diesem Montag. Auf dem Anhänger ein weisser Plastikkokon, darunter ein Busskelett.»*

- Der BSU erhält von Scania keinen Prototypen wie behauptet, sondern ein **Serienfahrzeug**, das alle notwendigen Tests durchlaufen hat und einen sehr guten Entwicklungsstand ausweist. Die gestellten Fahrzeuge aller Offertsteller wurden von mehreren Chauffeuren und Technikern hinsichtlich bspw. Bau-, Innenausbau-, Fahrgast- und Chauffeurkriterien geprüft. Auch diese Faktoren haben für einen Zuschlag an SCANIA gesprochen.
- Unterstützung der **Wirtschaft in der Region**. Die Hess AG beschäftigt in der Schweiz ca. 320 Personen, Scania 450 (davon jedoch keine im Kanton Solothurn). Der von verschiedenen Seiten geforderte Heimatschutz ist im Submissionsverfahren rechtswidrig. Dafür müsste das öffentliche Beschaffungsrecht geändert werden. Eine Direktvergabe ohne Ausschreibung ist nur für ein Forschungsprojekt oder in weiteren, abschliessend festgelegten Gründen möglich. Für den vorliegenden Fall war keine dieser möglichen Voraussetzungen erfüllt, beim Elektro-Normbus von 12m Länge des Typs Depotlader handelt es sich jedoch um ein Serienprodukt, das inzwischen ausgereift ist.

Wirtschaftsförderung ist Aufgabe der öffentlichen Hand. Der BSU unterstützt seinerseits die Wirtschaft, indem ein gutes ÖV-Angebot die Standort- und Wohnattraktivität der Region erhöht. Dieses gute ÖV-Angebot war mit ein Grund, weshalb sich Luterbach in der Standortwahl von Biogen durchgesetzt hat und weshalb überdies die Direktlinie 10 überhaupt etabliert wurde. Wenn der BSU günstig produziert, reichen die Subventionen für mehr Fahrplanangebot und Taktdichte (die Vollkosten pro Buskilometer betragen 6 bis 7 Franken).

Soweit die Tatsachen. Die Firma Hess ist eine absolute Top-Firma in unserer Region, und wir hoffen sehr, für ein kommendes Projekt mit ihr zusammenarbeiten zu können, sofern der Besteller die entsprechenden Gelder zur Verfügung stellen kann und will. Verschiedene Vorstösse wie das neue

ÖV-Gesetz, die Umsetzung der Interkantonale Vereinbarung zum öffentlichen Beschaffungswesen oder die Aufhebung der Deckelung des ÖV-Budgets sind ja bereits lanciert.

Gerne erinnern wir zum Schluss daran, dass der BSU ebenfalls eine in der Region verankerte Unternehmung mit 120 Mitarbeitenden ist. Polemik diskreditiert nicht nur dieses lokal verankerte Unternehmen, sondern auch seine Mitarbeitenden. Wir hoffen daher sehr, dass dieser Kampagne Einhalt geboten wird und setzen unsererseits auf Dialog. Gerne laden wir Sie ein, mit uns an einem runden Tisch über die Energiewende beim BSU zu diskutieren und uns dabei zu unterstützen, den öffentlichen Verkehr und damit die Region zu stärken. Wir sehen hierzu einen oder zwei Termine Ende August / Anfang September dieses Jahres vor. Gerne erwarten wir Ihre grundsätzliche Rückmeldung bzgl. Ihres Interesses.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Erläuterungen
und grüssen Sie freundlich

Regionalverkehr Bern Solothurn RBS
und Busbetrieb Solothurn und Umgebung BSU

A stylized blue ink signature of Kurt Fluri.

Kurt Fluri
Präsident VR RBS

A handwritten signature of Anita Panzer in black ink.

Anita Panzer
Präsidentin VR BSU
Mitglied kgv und
kmu-Frauen

A handwritten signature of Fabian Schmid in black ink.

Fabian Schmid
Direktor RBS und BSU