

**BUS ANSTALT****Liechtenstein-Busse bald mit Erdgasantrieb**

Im Jahre 2001, nach Ablauf der heutigen Postführungsverträge, entstehen grössere Lücken im Fahrzeugpark, die durch neue Busse geschlossen werden müssen. Wie am 1. Juni des nächsten Jahres der erste neue Bus farblich gestaltet sein wird, steht derzeit noch nicht fest. Was jedoch die künftige Antriebstechnologie betrifft, sind LBA-intern die Weichen bereits gestellt worden: Bis im Jahre 2008 sollen alle Busse mit Erdgas betrieben werden. Die Anforderungen an die neuen Fahrzeuge, die das künftige Subunternehmen erfüllen muss, sind in den Ausschreibungsunterlagen detailliert enthalten.

Gegenwärtig sind in unseren Regionen Fahrzeuge mit Dieselantrieb Standard. Sie sind jedoch, so die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) in einer Pressemitteilung, aufgrund ihrer Emissionen – insbesondere Stickoxide und Partikel (Feinstaub) – nicht unbestritten. Die Europäische Gemeinschaft habe daher ein Programm entwickelt, das eine sukzessive Verschärfung der Abgasnormen für die nächsten acht Jahre vorsieht. In den nächsten Jahren würden die Grenzwerte aller Schadstoffemissionen schrittweise weiter abgesenkt, bis im Jahre 2008 die Stufe Euro V erreicht werde. Der LBA zufolge gehören erdgasbetriebene Fahrzeuge in vielen Ländern zum Standard. In den letzten Jahren hätten verschiedene Verkehrsbetriebe in Mitteleuropa erfolgreich erdgasbetriebene Busse in Verkehr gesetzt. Namhafte Hersteller wie MAN und Mercedes hätten die Motoren dazu weiterentwickelt. Die Motoren seien erprobt und sehr betriebssicher.



Mit der Ausschreibung der neuen Verträge und der damit verbundenen Festlegung der Fahrzeugtechnologie bis 2011 werden laut LBA markante Weichenstellungen für den öffentlichen Personennahverkehr erfolgen. Falls der Schritt zu einer neuen Antriebstechnik getan werde (ein entsprechender Antrag ist gestellt worden), müsse dies am 1. Juni des kommenden Jahres geschehen. Die Bus Anstalt dazu: «Eine Einführung von Erdgasbussen durch die LBA sollte jedoch nicht als losgelöstes Projekt gesehen werden. Weitere Fahrzeugkategorien wie Müllabfuhr, Strassenreinigungsfahrzeuge, weitere kommunale Fahrzeuge, aber auch Taxibetriebe und andere mehr könnten zu einer deutlichen Umweltentlastung beitragen. Bei der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur wird dies berücksichtigt. Für den Betrieb von Erdgasfahrzeugen müssen Tankstellen geschaffen werden. Zur Zeit werden die Möglichkeiten der Finanzierung, Erstellung und Betreibung der notwendigen Tankstellen mit der Gasversorgung geprüft und ein Konzept erarbeitet.»

**Der LBA-Kundenrat wird demnächst aktiv**

Ende 1999 wurden Benutzer und Kunden von Liechtenstein Bus in den Medien dazu aufgerufen, im Kundenrat der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) aktiv mitzuwirken. Diesem Aufruf sind 32 Personen gefolgt, die nun erstmals am 5. April 2000 zusammen kommen. Im Vordergrund dieser Veranstaltung stehen das gegenseitige Kennenlernen sowie der Erfahrungsaustausch. Nach den Worten von LBA-Verwaltungsratspräsident Wilhelm Gerster bildet der Kundenrat quasi die Brücke zwischen der Liechtenstein Bus Anstalt und deren Kunden. In diesem Gremium treffen sich mehrmals jährlich verschiedene Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs und tauschen ihre Erfahrungen aus. Es soll über das Dienstleistungsangebot sowie über dessen Stärken und Schwächen beraten werden. Vorschläge und Anregungen aus den Reihen des LBA-Kundenrats sollen in die Planung und Umsetzung von konkreten Massnahmen integriert werden. Der Kundenrat soll dazu beitragen, aufgedeckte Schwachstellen zu eliminieren und vorhandene Stärken noch mehr auszubauen. Eine weitere zentrale Aufgabe bildet die Überwachung der Dienstleistungsqualität.

# Ein Dutzend Bewerber für öffentlichen Linienverkehr

Bus Anstalt informierte über Ausschreibung – Mehrere Interessenten aus Liechtenstein

**Auf die Neuausschreibung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein für die Jahre 2001 bis 2011 haben sich bis heute zwölf Interessenten bei der Liechtenstein Bus Anstalt gemeldet und die vertraulichen Unterlagen angefordert. Alle Bewerber stammen aus dem deutschsprachigen Raum, mehr als zwei aus Liechtenstein, wie gestern an einer Pressekonferenz in Vaduz zu erfahren war. Die Auftragsvergabe erfolgt bis spätestens Ende Mai.**

Manfred Ohri

Die Zahl von zwölf Firmen, die bisher auf die öffentliche Ausschreibung in den Landeszeitungen sowie im europäischen Amtsblatt reagierten, entspreche in etwa den Erwartungen der Liechtenstein Bus Anstalt, wie deren Verwaltungsratspräsident Wilhelm Gerster an der Medienorientierung auf Anfrage erklärte. Mit weiteren Bewerbern ist wohl nicht mehr zu rechnen, da einerseits die Eingabefrist bereits am 14. April abläuft und andererseits die Ausschreibung nach den Worten von LBA-Geschäftsführer Ulrich Feisst sehr anspruchsvoll ist.

**Streng vertraulich**

Die mehr als hundert Seiten umfassenden Ausschreibungsunterlagen werden streng vertraulich behandelt. Nach den Worten von Wilhelm Gerster sollen sämtliche Informationen während der Dauer des Verfahrens bis zur endgültigen Vergabe im Kreise der LBA und der Offertsteller verbleiben. Dabei hätten sich alle Beteiligten verpflichtet, diese Angaben weder an die Öffentlichkeit noch an die Medien weiterzugeben. «Nur so kann gewährleistet werden», erklärte gestern der VR-Präsident, «dass das Ausschreibungsverfahren geordnet und uneingeschränkt verläuft und nicht durch unvollständige oder unrichtige Darstellung einzelner Themenbereiche aus dem Sachverhalt gerissen und falsch interpretiert wird.» Ausserdem würden die Unterlagen vertrauliche Angaben wie Wagenführerlöhne oder Mietkosten von Betriebsliegenschaften enthalten.

**Das weitere Vorgehen**

Zum weiteren Vorgehen hielt Wilhelm Gerster fest, dass am 14. April die Eingabefrist ablaufen und am 18. April die Offertöffnung im



Geschäftsführer Ulrich Feisst (links) und Verwaltungsratspräsident Wilhelm Gerster informierten gestern über den Stand der öffentlichen Neuausschreibung des Personennahverkehrs durch die Liechtenstein Bus Anstalt. (Bild: I.D.)

Rahmen einer geschlossenen Veranstaltung stattfinden wird. Nach Prüfung der Zulässigkeit der Offerte erfolgt die eigentliche Bewertung aufgrund der in der Ausschreibung festgelegten Kriterien mit Hilfe eines Bewertungskatalogs. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung werden dabei durch externe Berater unterstützt, die folgende Gebiete abdecken: Recht, öffentlicher Verkehr, Betriebswirtschaft und Technik. Die Vergabe des Auftrages mit einem Gesamtvolumen von voraussichtlich über 100 Mio. Franken wird dann bis spätestens 31. Mai 2000 vorgenommen. Der neue Ver-

trag muss von der Regierung genehmigt werden.

**Liniennetz als Ganzes**

Gegenstand der Ausschreibung sind die Fahraufträge im öffentlichen Linienverkehr (derzeit 2.1 Mio. km) und im Schülerverkehr (85 000 km). Die Ausschreibung des gesamten Liniennetzes (ausgeklammert ist nur die Linie Planken) stellt laut Ulrich Feisst eine grosse Herausforderung für den künftigen Betreiber dar. Gleichzeitig sei sie Massstab für eine noch höhere Flexibilität des Linien- und Fahrplans, stünden doch die optimale Ab-

deckung der Kundenbedürfnisse und eine bessere Verknüpfung von Linien-, Schüler- und Arbeitspendlerverkehr klar im Vordergrund. Ein weiteres Bedürfnis sei die Gesamtüberarbeitung des Linien- und Fahrplans mit verbesserten Aussen- und Innenbeziehungen und steigendem Kundennutzen. «Diesem Anspruch kann die LBA nur gerecht werden», unterstrich der Geschäftsführer, «wenn sie uneingeschränkt und unbehindert von Gebietsverteilungen das Liniennetz als Ganzes optimieren kann.»

**Offen für Konsortium**

Geteilte Liniennetze würden nach den Worten von Ulrich Feisst an ihren Schnittstellen unweigerlich Abstimmungs- und Koordinationsverluste verursachen – sowohl zum Nachteil der Fahrgäste wie auch der Wirtschaftlichkeit. Ein Gesamtnetz lasse sich dagegen durch den Gesamtzusammenhang der Fahrzeugumläufe effektiver optimieren, Synergien liessen sich daher leichter generieren. «Somit scheint es offensichtlich», so der Geschäftsführer, «dass dieses komplexe Leistungspaket nurmehr an eine einzige Unternehmung vergeben werden kann.» Dennoch bleibe es dieser Firma überlassen – und würde von der LBA auch begrüsst werden – ein Konsortium mit anderen Unternehmern zu bilden und gemeinsam eine wirtschaftliche Gesamtlösung mit hohen Synergiepotenzialen und Kapazitätsverknüpfungen zu realisieren.

## Bonus für Qualität

Als Novum im liechtensteinischen öffentlichen Personennahverkehr will die Liechtenstein Bus Anstalt den Busunternehmer und seine Mitarbeiter künftig am wirtschaftlichen Erfolg beteiligen. Einnahmesteigerungen durch einen Anstieg der Fahrgastzahlen sollen sich demnach positiv auf die Entgeltung der Leistung durch die LBA an den Unternehmer auswirken. Dieses Ergebnis könne jedoch nur bedingt wirksam beeinflusst werden, hiess es gestern an einer Medienorientierung, weshalb dieser Beteiligungsfaktor auch nicht allzu hoch angesetzt sei. Höher wirkt sich nach den

Worten von LBA-Geschäftsführer Ulrich Feisst dagegen für Unternehmer und Mitarbeiter aus, wenn die in der Ausschreibung festgelegten Qualitätsanforderungen übertroffen werden. Diese werden regelmässig überprüft, die Messkriterien sind allen Beteiligten bekannt. Ulrich Feisst: «Das Ziel der LBA, nicht nur zufriedene Kunden zu haben, sondern begeisterte Fahrgäste, wird mit einem Bonus von bis zu 4 Prozent der Vertragssumme honoriert.» Eine Nichterfüllung der vertraglichen Leistung führe konsequenter Weise zu einem Malus, der durch den Unternehmer zu tragen sei.

## Wagenführer vor neuer Vertragssituation

Die LBA zum neuen Anstellungsverhältnis der heutigen Wagenführer

Es sei nicht so, dass kein Stein auf dem alten bleibe, aber gewisse gewollte Veränderungen seien mit der neuen Organisation doch verbunden, hiess es gestern an einer Pressekonferenz der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA). Von der Umstrukturierung betroffen sind auch die heutigen Wagenführer.

Nach Auskunft von LBA-Verwaltungsratspräsident Wilhelm Gerster wird den Mitarbeitern im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich ihr Arbeitsplatz zugesichert. Gleichzeitig seien die Bedingungen festgelegt, zu denen der neue Subunternehmer die Wagenführer übernehmen müsse. Nach dem Übergang vom Status eines «Quasi-Beamten» mit reglementierenden Vorschriften der schweizerischen Post in

ein «normales» Arbeitsverhältnis gemäss liechtensteinischem Arbeitsvertragsrecht würden die Wagenführer in Zukunft vor einer neuen Vertragssituation stehen, die ihnen laut Wilhelm Gerster aber auch neue Chancen und Perspektiven eröffne.

**Lohn-Anreizsystem**

Im Lastenheft des neuen Subunternehmervertrags sei das Kapitel Personal sehr sorgfältig und ausführlich beschrieben worden, erklärte LBA-Geschäftsführer Ulrich Feisst. Ein gesonderter Abschnitt behandle zudem Angaben über den zu übernehmenden Personalbestand, dessen Struktur (Alter und Dienstalter) sowie die Gesamtlohnsomme zum Zeitpunkt der Übernahme. Ziel sei es, so VR-Präsident

Wilhelm Gerster, «den Wagenführern ein neues, den heutigen Anforderungen entsprechendes Anstellungsverhältnis zu schaffen, das für den einzelnen eine gewisse Herausforderung darstellt, eindeutig aber auch den Unternehmer in seinen kunden- und marktorientierten Aktivitäten unterstützt.» Die von der LBA geschaffenen Rahmenbedingungen würden für den Unternehmer die Basis bilden, seine Mitarbeiter «zu verantwortungsvollem und leistungsorientiertem Handeln anzuhalten, mit der Möglichkeit, diese durch eigene Massnahmen zu ergänzen.» Gleichzeitig mit der Entwicklung dieses Gehaltssystems seien in enger Zusammenarbeit mit dem liechtensteinischen Arbeitnehmerverband die Rahmenbedingungen eines Gesamtarbeitsver-

trags für die Wagenführer ausgefertigt worden.

Die Wagenführer sind nach Auskunft der beiden LBA-Verantwortlichen insofern abgesichert, als sie zum Zeitpunkt der Übernahme ihren aktuellen Lohn- und Ferienanspruch behalten und diesen in das neue Vertragsverhältnis einbringen können. Ausserdem müssen die geleisteten Dienstjahre vertraglich übernommen werden, was ebenfalls dazu beitrage, «staatlich orientierte Vertragsstrukturen ohne Hindernisse in ein zeitgerechtes, modernes Vertragsverhältnis umzuwandeln.» Die bisherigen Zulagen seien jedoch nicht mehr alle garantiert. Mit der Zeit erfolge automatisch eine vertragliche Gleichstellung von bestehenden Mitarbeitern und Neueinstellungen.