



Luzern, 26. April 2021

Neuausrichtung Verbundrat ab 1. Januar 2022, einschliesslich Verordnungsanpassungen

1. Ausgangslage

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit, die für die Planung, die Festsetzung und die Bestellung des betrieblichen Angebots im öffentlichen Personenverkehr in der Region und in der Agglomeration verantwortlich zeichnet. Die Angebotsplanung und -festsetzung basiert auf der vorhandenen Strassen- und Schieneninfrastruktur, berücksichtigt aber auch künftige Infrastrukturvorhaben. Deren Planung und – in besonderen Fällen – auch Realisierung verbleiben im Zuständigkeitsbereich des Kantons. Das Handeln des Verkehrsverbundes basiert auf einer mit dem Kanton abzuschliessenden Leistungsvereinbarung. Die Aufgaben sowie die massgebliche Organisation des VVL sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) geregelt. Gemäss § 10 öVG ist der Verbundrat das oberste Organ des Verkehrsverbundes Luzern und nimmt die strategische Führung wahr. Da es sich beim öffentlichen Personenverkehr um eine Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden handelt, wird im § 10 Abs. 1 festgehalten, dass im Verbundrat der Kanton und die Gemeinden ausgewogen vertreten sind. Weitere Vorgaben zur Zusammensetzung des Verbundrates finden sich im Gesetz nicht. Die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (öVV) bestimmt, dass der Verbundrat aus sieben Mitgliedern besteht, wovon drei Mitglieder den Kanton und vier Mitglieder die Gemeinden vertreten (vgl. § 2 Abs. 1 öVV).

Gemäss § 6 Unterabsatz h öVG wählt der Regierungsrat unter Berücksichtigung der Vorschläge der Gemeinden oder der sie vertretenden regionalen Entwicklungsträger den Präsidenten oder die Präsidentin und die weiteren Mitglieder des Verbundrates. Das Präsidium übt ein den Kanton vertretendes Mitglied aus (§ 2 Abs. 2 öVV). Die weitere Präzisierung im öVG bezüglich der ausgewogenen Vertretung von Kanton und Gemeinden im Verbundrat ist darauf zurückzuführen, dass der Kanton einerseits und die Gemeinden andererseits nach Abzug von Beiträgen des Bundes und Dritter je die Hälfte der Kosten der öV-Infrastrukturmassnahmen, der ungedeckten Kosten aus dem Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (einschliesslich Tarifverbund und weiterer öV-Massnahmen) sowie der Verwaltungskosten des VVL tragen (vgl. § 23 Abs. 1 öVG). Bei der Entstehung des VVL war diese hälftige Finanzierung ein zentraler Punkt und führte bei der Umsetzung auch dazu, dass – was bei ausgelagerten Einheiten eher besonders ist – die drei Vertreter des Kantons seit Beginn jeweils direkt in der kantonalen Verwaltung tätig und die vier Vertreter der Gemeinden Exekutivmitglieder der Stadt- bzw. Gemeinderäte sind.

Nach drei jeweils vierjährigen Wahlperioden (2010-2013, 2014-2017 und 2018-2021) war es geboten, eine Neuausrichtung des Verbundrates bezüglich Organisation und Zusammensetzung zu prüfen. Diese Überprüfung drängte sich auch aus Governance-Überlegungen auf, nachdem aufgrund verschiedener Vorkommnisse auf nationaler und kantonaler Ebene im Zusammenhang mit ungerechtfertigten Subventionen die strategischen Führungsorgane im Fokus der politischen Diskussionen und der medialen Berichterstattung stehen. Es gilt aber hier klarzustellen, dass der heutige Verbundrat handlungsfähig ist, die bisherige Zusammenarbeit im Gremium unter Einbezug von Gemeinde- sowie Kantonsvertretungen gut funktionierte und der Verbundrat seine Aufgaben als Gremium lösungsorientiert und zielführend im

Sinne einer positiven Verkehrsentwicklung im Kanton Luzern wahrgenommen hat und wahrnimmt.

2. Vorgehen

Eine Projektgruppe unter der Führung des Departementsvorstehers des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes, der im Weiteren der Präsident des Verbundrates (Kantonsvertretung) und Departementssekretär des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes, ein weiteres Mitglied des Verbundrates (Gemeindevertretung) sowie zwei Mitglieder des VLG-Vorstandes angehörten und die extern durch die HSS Unternehmung unterstützt wurde, überprüfte die heutige Organisation und Zusammensetzung des Verbundrates namentlich mit Blick auf die Anforderungen bezüglich Public Corporate Governance (PCG) und erarbeitete den nun vorliegenden Vorschlag für die erforderlichen Verordnungsanpassungen und die weiteren Grundlagen (Anforderungsprofil und Wahlprozedere) für die ab der neuen Wahlperiode (1. Januar 2022) vorgesehene Neuausrichtung des Verbundrates.

3. Analyse

Als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit verantwortet der VVL das Angebot im öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr. Als Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden, die für den Grossteil der Bevölkerung in allen Regionen wichtig ist, soll das oberste Führungsorgan einerseits über jenes Fachwissen verfügen, das für die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wichtig und notwendig ist, und andererseits politisch weiterhin gut abgestützt sein. Im Weiteren ist der PCG-Thematik hohes Gewicht zuzumessen, da im Umfeld der öffentlichen Hand eine hohe politische Sensibilität besteht. Folgende Punkte standen daher bei der Analyse des Verbundrates im Vordergrund:

- Grösse und Zusammensetzung des Verbundrates,
- Public Corporate Governance,
- Organisation und Arbeitsweise.

Die Aufgabenerfüllung des VVL sowie die Organisation der Geschäftsstelle sind nicht Gegenstand der Analyse.

Die Grösse und Zusammensetzung des Verbundrates werden im § 2 Abs. 1 öVV geregelt. Der Rat besteht aus sieben Mitgliedern, wovon drei Mitglieder den Kanton und vier Mitglieder die Gemeinden vertreten. Gemäss Botschaft B 90 wird die Grösse und die Vorgaben zur Zusammensetzung bewusst auf Verordnungsstufe geregelt, damit sich ändernden Umständen rechtzeitig Rechnung getragen kann. Gemäss § 6 Abs. 1 lit. h öVG wählt der Regierungsrat unter Berücksichtigung der Vorschläge der Gemeinden oder der sie vertretenden regionalen Entwicklungsträger das Präsidium und die weiteren Mitglieder des Verbundrates. Mit diesen Regelungen wird die im Gesetzgebungsprozess angestrebte Ausgewogenheit zwischen Kanton und Gemeinden Rechnung getragen. Zur Ausgewogenheit unter den Gemeinden wird in der öVV nichts ausgeführt, obwohl dies in der Botschaft B 90 (Seite 18) wie folgt thematisiert wurde: zwei Mitglieder aus Gemeinden der Agglomeration und zwei Mitglieder der übrigen Gemeinden. Dies ist damit begründet, dass bei der Festlegung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auch die Landgemeinden ausreichend einzubeziehen sind und für alle Gemeinden – namentlich auch für die Randgemeinden – eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sicherzustellen ist (Botschaft B90, Seite 17).

Gemäss Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance der economiesuisse sollen strategische Führungsorgane so klein sein, dass eine effiziente Willensbildung möglich ist, und so gross, dass seine Mitglieder Erfahrung und Wissen aus verschiedenen Bereichen ins Gremium einbringen und die Funktionen von Leitung und Kontrolle unter sich verteilen können. Die Grösse des Verbundrates mit sieben Mitgliedern erfüllt diese Anforderung grund-

sätzlich. Eine Vergrößerung würde eher zu Lasten der Effizienz und der zeitlichen Flexibilität gehen. Grundsätzlich sind Abwesenheiten in einem Führungs- und Aufsichtsgremium nach Möglichkeit zu verhindern. Kleinere Gremien fördern eher die Verbindlichkeit, die diesbezügliche Verantwortung wahrzunehmen. Die aktuellen Mitglieder des Verbundrates betonen denn auch die konstruktive und effiziente Zusammenarbeit im Verbundrat und mit der Geschäftsstelle.

Bezüglich erforderlicher Expertise bei den Mitgliedern des Verbundrates machen weder die Botschaft und das öVG noch die öVV und das Reglement für den Verkehrsverbund eine Aussage. Diese müssen aus den Aufgaben und Befugnissen der rechtlichen Grundlagen abgeleitet werden (§ 9 und § 10 öVG, § 4 Reglement für den Verkehrsverbund). Bei der Wahl der Mitglieder des Verbundrates ist nach geltender Regelung nur die Zugehörigkeit zu Kanton und Gemeinden zu berücksichtigen. Dies heisst nicht, dass die Mitglieder über keine Expertisen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr verfügen, aber es ist keine Wahlvoraussetzung. Die zunehmende Komplexität in den Entwicklungsfeldern des Verkehrsverbundes erfordert vermehrt Fachkenntnisse. Die Digitalisierung oder die Vernetzung von traditionellen Verkehrsmitteln mit neuen Mobilitätsformen können neue Möglichkeiten und Potentiale erschliessen. Gerade bei strategierelevanten Themen ist der Verbundrat auf den Input aus der Geschäftsstelle angewiesen. Gemäss § 10 Abs. 2 öVG muss der Verbundrat die strategische Führung wahrnehmen. In verkehrsfachlichen Themen kann der Verbundrat heute wenig Mehrwert schaffen. Daher sollten künftig einzelne Mitglieder über entsprechende Expertisen verfügen. Ähnliches gilt im Zusammenhang mit der Pflicht, die Aufsicht auszuüben. Daraus abgeleitet ergeben sich folgende Kompetenzfelder, die im Verbundrat Abbildung finden sollten:

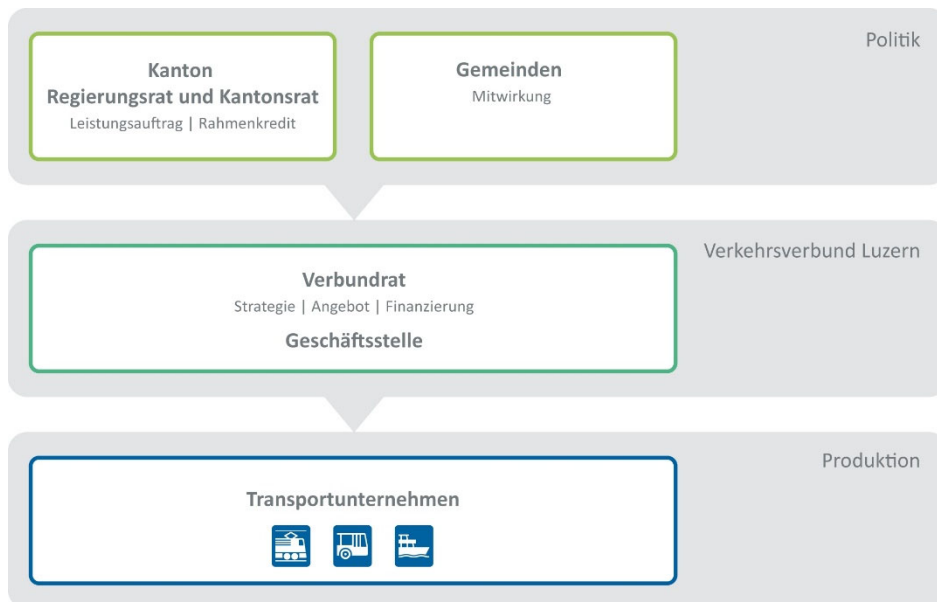
- Führung / Kommunikation
- Politik / Vernetzung kantonal
- Politik / Vernetzung regional
- Finanzen / Controlling
- Recht
- Mobilität
- Technologie / Digitalisierung
- Raumentwicklung / Wirtschaftsförderung

Mit dem geltenden § 2 Abs. 1 öVV wird die (Aus-)Wahlmöglichkeit stark eingeschränkt. Dadurch besteht die Gefahr, dass einzelne Kompetenzfelder nicht mit Personen mit entsprechender Expertise besetzt werden können. Die Verordnung soll daher offener formuliert werden, ohne aber die wichtige Verankerung von Mitgliedern im Kanton und in Gemeinde aufzugeben.

4. Public Corporate Governance

Public Corporate Governance (PCG) ist ein vielschichtiges Thema und wird aufgrund verschiedener Ereignisse bei der öffentlichen Hand immer wie wichtiger. Im vorliegenden Kontext wird der Fokus auf den Aspekt der Unabhängigkeit der Mitglieder des Verbundrates als Leistungsfinanzierer gegenüber den Leistungserbringern gelegt. Bereits in der Botschaft B 90 zum öVG kommt – nebst anderem – zum Ausdruck, dass die Unabhängigkeit des VVL bzw. des Verbundrates als Leistungsbesteller von den Transportunternehmen in der öVV geregelt werden soll: «Dies soll gemäss Absatz 3 nicht anders als etwa auch die Amtsdauer und die Wiederwahlmöglichkeit der Mitglieder des Verbundrates oder die Unvereinbarkeit der Einsitznahme im Verbundrat namentlich mit einem Verwaltungsratsmandat oder einer Geschäftsleitungstätigkeit in einem Transportunternehmen in der neuen Verordnung über den öffentlichen Verkehr behandelt werden.»

Die Unvereinbarkeit wird heute gemäss § 2 Abs. 3 öVV wie folgt geregelt: Die Mitglieder des Verbundrates dürfen nicht dem Verwaltungsrat eines Transportunternehmens im Sinn von § 3 Unterabsatz d öVG angehören oder in einem solchen Unternehmen in leitender Stellung tätig sein. Damit wird eine möglichst klare Trennung von Leistungsbesteller (Leistungsfinanzierer) und Leistungserbringer (Produktion, Transportunternehmen) angestrebt. Diese Trennung entspricht der nachfolgenden Grafik.



Das öVG, die öVV und die Organisation mit den entsprechenden Zuständigkeiten tragen der PCG bereits in hohem Masse Rechnung. Die personelle Besetzung des Verbundrates widerspricht jedoch teilweise der Forderung nach einer möglichst hohen Unabhängigkeit des strategischen Gremiums. Ein Mitglied des Stadtrates der Stadt Luzern ist auch Mitglied des Verbundrates und gehört somit zu den vier Vertretungen der Gemeinden im Verbundrat. Dies ist durch den Umstand begründet, dass für die Stadt Luzern als grösste Gemeinde im Kanton Luzern mit hohem «Eigenbedarf» an öV-Mitteln sowie als zentraler Knotenpunkt im öV in der Zentralschweiz das Thema von essentieller Bedeutung ist. Durch ihre Vertretung im Verbundrat kann die Stadt Luzern auf die Bestellung des öV Einfluss nehmen. Andererseits ist die Stadt Luzern als Einzelaktionärin der VBL ein Schlüsselpartner bei der Produktion des öV. Somit hat die Stadt Luzern eine Doppelrolle inne. Sie wirkt einerseits mit ihrem Mandat im Verbundrat als Bestellerin mit, andererseits führt sie einen wesentlichen Teil der Bestellung mit ihrem eigenen Transportunternehmen VBL aus. Dies entspricht nicht der in § 2 Abs. 3 öVV angestrebten Trennung. Die Problematik wird dadurch verstärkt, dass die VBL von der Stadt Luzern bis anhin einen gewinnorientierten Leistungsauftrag hat. Aufgrund des Kostenteilers Kanton und Gemeinden im VVL könnte dies dazu führen, dass öV-Subventionen zugunsten der Stadt Luzern fließen. Die heutige Regelung in § 2 Abs. 3 öVV lässt diese Besetzung zu, wenn der Inhalt eng auslegt. Wird der Stadtrat als Kollegialbehörde gesehen, die Entscheidungen gemeinsam nach aussen vertritt, wird dadurch die angestrebte Unabhängigkeit gefährdet. Da eine möglichst hohe Unabhängigkeit im Sinn der PCG anzustreben ist, soll die öVV in diesem Punkt präzisiert werden. Die aktuelle Auseinandersetzung um die VBL-Subventionen mit den damit verbundenen Rollen zeigt, dass hier Handlungsbedarf besteht.

Im Weiteren ist auch die personelle Besetzung der kantonalen Vertretungen kritisch zu würdigen. Mit der Auslagerung der Verbundaufgabe öV an den Luzerner Verkehrsverbund kann es auch im Kanton zu Interessenkonflikten führen. Der Verbundrat muss beispielsweise einen möglichst guten öV gewährleisten und entsprechend mit dem Kanton einen guten Leistungsauftrag und Rahmenkredit aushandeln. Andererseits muss der Regierungsrat zuhänden des Kantonsrates den Leistungsauftrag kritisch hinterfragen. Bei der Beurteilung sind die

Finanzen ein wichtiger Aspekt. Heute ist der Leiter Dienststelle Finanzen Mitglied im Verbundrat. Als Experte für die Kantonsfinanzen kennt er die finanziellen Möglichkeiten des Kantons bestens. Andererseits muss er sich als Mitglied des Verbundrates für den reibungslosen öV einsetzen, was unter Umständen die Kantonsfinanzen belasten kann. In Personalunion muss er im Verbundrat den Leistungsauftrag miterarbeiten und als Leiter Dienststelle Finanzen mitprüfen. Hier stellt sich aus Sicht der Unabhängigkeit und der Vermeidung von Interessenkonflikten ebenfalls die Frage, ob eine andere personelle Besetzung im Verbundrat nicht weniger heikel wäre. Ebenso kritisch muss die Besetzung des Präsidiums mit dem Departementssekretär des BUWD beurteilt werden. Das BUWD ist für die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton, für den öV und die allenfalls dafür benötigten Infrastrukturbauten zuständig. In diesem Zusammenhang muss das BUWD den Leistungsauftrag des VVL ebenfalls überprüfen und allenfalls politisch vertreten. Somit haben wir hier eine ähnliche Situation wie vorstehend erörtert. Die Problematik um die VBL-Subventionen haben zudem aufgezeigt, dass die Kommunikation des Verbundrates zu dieser Causa sehr wichtig ist, diese jedoch für den Präsidenten in Personalunion mit seiner Rolle als Departementssekretär äusserst heikel ist. Seine Kommunikation als Verbundrat wird schnell mit der Haltung des Kantons bzw. des Regierungsrates in Verbindung gebracht. Diese Überlagerung entspricht aber nicht der Rolle des Präsidiums des Verbundrates und kann die Handlungsfähigkeit des Verbundrates bescheiden.

Die Frage der Unabhängigkeit könnte zwar auch mit griffigen Ausstandsregeln optimiert werden. Im Zusammenhang mit der Vertretung der Stadt Luzern könnte dies aber bedeuten, dass dieses Mitglied bei sehr vielen Geschäften in den Ausstand treten müsste, da sehr oft die VBL in diesen Geschäften mitinvolviert ist.

5. Weitere Themen

Amtsduer

Die heutige Amtsdauer von vier Jahren entspricht der gängigen Amtsdauer von Exekutivmitgliedern in Behörden. Für externe Fachpersonen ist eine vierjährige Verpflichtung sehr lange und könnte daher abschreckend wirken. Zudem ist eine lange Amtsdauer auch kritisch, wenn die Zusammenarbeit im Gremium nicht gut funktioniert. Bei einer kürzeren Amtsdauer kann die Aufsichtsbehörde schneller und politisch einfacher reagieren. Im Weiteren kann das Gremium mit kürzeren Amtsdauern kontinuierlicher erneuert werden.

Entschädigung

Wenn externe Fachpersonen in den Verbundrat berufen würden, ist die Entschädigung zu überprüfen. Hier ist auch ein Vergleich mit ähnlich gelagerten Institutionen angezeigt.

6. Fazit und Änderungen

Der öffentliche Verkehr ist für die nachhaltige Entwicklung des Kantons eine zentrale Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden. Deshalb sollen auch die Bedürfnisse der Gemeinden weiterhin eine gute Berücksichtigung finden. Neben der sowohl politischen wie auch ausgewogenen Verankerung des Verbundrates in Kanton und Gemeinden, was für die Akzeptanz des Leistungsauftrages des VVL, insbesondere was die Kostentragung betrifft, wichtig ist, soll der Verbundrat neu stärker unter Berücksichtigung der Fachexpertise zusammengesetzt sein (vgl. geänderter § 2 Abs. 1 öVV). Im Sinn der strategischen Verantwortung sollen strategische Themen aus verschiedenen Bereichen des öffentlichen Verkehrs eingebracht werden. Insbesondere sollten Mitglieder des Verbundrates fachliche Kompetenzen bezüglich neuer Formen der Mobilität und Möglichkeiten neuer Technologien bzw. der Digitalisierung einbringen können.

¹ Der Verbundrat besteht aus sieben Mitgliedern. Er verfügt einerseits über das zur Erfüllung der Aufgaben des Verbundrates erforderliche Fachwissen und ist andererseits ausgewogen und politisch im Kanton und in den Gemeinden verankert. Der Regierungsrat legt ein Anforderungsprofil fest.

In Anbetracht der zahlreichen Anforderungen an den Verbundrat ist es angezeigt, dass für die künftigen Mitglieder des Verbundrates ein Anforderungsprofil besteht. Dies unterstützt sowohl die Suche wie auch die Wahl neuer Verbundratsmitglieder.

Anforderungsprofil

Der Verbundrat muss als Gremium alle nachfolgenden Anforderungen abdecken. Jedes einzelne Mitglied muss mehrere der folgenden Anforderungen erfüllen:

- Ausgewiesene Erfahrung in Unternehmensführung oder Führung von Non Profit Organisationen
- Fähigkeit zur strategischen Analyse und Synthese sowie vernetztem und ganzheitlichem Denken
- Entschluss- und Entscheidungsfähigkeit und der damit verbundenen Bereitschaft, Verantwortung für schwierige Entscheide zu übernehmen
- Identifikation und Verständnis für politisch-institutionelle Zusammenhänge im Bereich staatliche Leistungserbringung
- Vertiefte fachliche Kenntnisse in mindestens einem der folgenden Themenbereiche:
 - öffentlicher Verkehr / Mobilität
 - Technologie / Digitalisierung
 - Bauliche Infrastruktur öffentlicher Verkehr
 - Finanzen / Controlling (insb. Finanzierung öffentlicher Verkehr)
 - Recht (inkl. Subventionswesen, öffentliches Beschaffungswesen)
 - Raum- und Wirtschaftsentwicklung
 - Kommunikation
- Verankerung in Gemeinden (Politik oder Verwaltung)
- Verankerung in Kanton (Politik oder Verwaltung)
- Regional breite Abstützung, wobei namentlich Vertretungen mit Wohnort in der Stadt Luzern, in der Agglomeration und aus anderen Regionen des Kantons erwünscht sind
- Gute Reputation, einwandfreie Integrität und Glaubwürdigkeit, Sozialkompetenz, konstruktive Konflikt- und Konsensfähigkeit
- Keine finanziellen, personellen und materiellen Interessenkonflikte oder Abhängigkeiten, die eine unabhängige Meinungsbildung beeinträchtigen können
- Ausreichende zeitliche Verfügbarkeit

Im Wahlvorschlag an den Regierungsrat ist anzugeben, welche Kompetenzen damit abgedeckt werden. Überdies sind – neben dem Geschlecht – auch die Parteizugehörigkeit anzugeben.

Den Anliegen der Gemeinden auf eine zureichende Berücksichtigung ihrer Anliegen wird so Rechnung, dass nicht mehr eine zahlenmässige Vorgabe betreffend Zusammensetzung der Verbundrates gemacht wird, sondern neu eine Findungskommission vorgesehen wird, die sich – analog der bisherigen Zusammensetzung des Verbundrates (wenn auch in geringerer Zahl) – aus zwei durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement und drei durch den VLG (als Variante zwei durch den VLG und einen durch die RET) bestimmte Mitglieder zusammensetzt (vgl. geänderter § 2 Abs. 2 öVV).

² Eine fünfköpfige Findungskommission unterbreitet dem Regierungsrat bei Neu- und Ersatzwahlen Wahlvorschläge für die Zusammensetzung des Verbundrates. Zwei Mitglieder der Findungskommission werden durch das Bau-, Umwelt- und

Wirtschaftsdepartement, drei Mitglieder durch den Verband Luzerner Gemeinden (alternativ: zwei Mitglieder durch den Verband Luzerner Gemeinden und ein Mitglied durch die regionalen Entwicklungsträger) bestimmt.

Die Findungskommission bereitet die Wahlvorschläge nach dem nachfolgend aufgezeigten Prozedere vor. Wahlbehörde bleibt der Regierungsrat. Auch darüber hinaus kommt dem Kanton künftig weiterhin eine starke Stellung zu. So hat der Regierungsrat gemäss § 6 öVG – neben seiner Funktion als Wahlbehörde – die Oberaufsicht inne und schliesst die Leistungsvereinbarung mit dem Verkehrsverbund ab. Auch legt er (nicht der Verbundrat) dem Kantonsrat den öV-Bericht vor. Schliesslich wird die finanzielle Verpflichtung des Kantons auf die im Aufgaben- und Finanzplan eingestellten Mittel limitiert.

Wahlverfahren

Basis des Wahlverfahrens sind § 6 Abs. 1h öVG und § 2 Abs. 1 und 3 öVV. Bis spätestens sechs Monate vor Ablauf der Wahlperiode prüft das zuständige Departement in Zusammenarbeit mit dem Verbundrat das Anforderungsprofil des Verbundrates.

Bestätigungswahl ohne Vakanzen:

Der Verbundrat informiert den Regierungsrat sechs Monate vor Ablauf der Wahlperiode, dass sich alle Mitglieder des Verbundrates zur Wiederwahl stellen. Das zuständige Departement prüft, ob die Mitglieder des Verbundrates dem Anforderungsprofil noch entsprechen. Trifft dies zu, unterbreitet das zuständige Departement dem Regierungsrat die Wiederwahl der Mitglieder des Verbundrates. Trifft dies nicht zu, tauscht sich das zuständige Departement mit dem Verbundrat über das weitere Vorgehen aus. Je nach Ergebnis findet das Prozedere für Ersatzwahlen statt bzw. leitet das zuständige Departement allfällige Differenzen zur Bestimmung des weiteren Vorgehens der Findungskommission weiter.

Ersatzwahl(en) mit Vakanzen:

Der Verbundrat informiert die Findungskommission sechs Monate im Voraus über sich abzeichnende Vakanzen und über die aus Sicht des Verbundrates wieder zu besetzenden Kompetenzen. Die Findungskommission erarbeitet auf der Basis der geforderten Anforderungsprofile Wahlvorschläge. Sie organisiert sich dafür selbst und legt jeweils im Einzelfall das geeignete Vorgehen fest. Die Findungskommission leitet ihre Wahlvorschläge dem zuständigen Departement weiter, das sie dem Regierungsrat zur Wahl unterbreitet.

Aufgrund verschiedener Ereignisse im Zusammenhang mit der PCG auf kantonaler und nationaler Ebene muss diesem Thema vermehrt Beachtung geschenkt werden. So lässt die heute in § 2 Abs. 3 formulierte Unabhängigkeit zu, dass ein Stadtrat Luzern, der nicht in Personalunion Verwaltungsrat der VBL ist, im Verbundrat Einsitz nehmen kann. Da die Stadt Luzern Einzelaktionär der VBL ist und der Stadtrat als Kollegialbehörde amtiert, wirft dies aus Sicht der PCG Fragen auf. Es gilt deshalb, die Unvereinbarkeiten in § 2 Abs. 3 öVV noch klarer bzw. einschränkender zu regeln. Denn bei der Frage der Unvereinbarkeit geht es letztlich um die Frage, was höher gewichtet wird: die politische Relevanz der Einsitznahme der Stadt Luzern oder die möglichst weitgehende Einhaltung der PCG-Kriterien, wobei letzterem zur Vermeidung von Unklarheiten und zur Schaffung einer klaren Ausgangslage der Vorzug zu geben ist.

³ *Die Mitglieder des Verbundrates dürfen nicht*

- an einem Transportunternehmen im Sinn von § 3 Unterabsatz d des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG) beteiligt sein, mit dem der Verkehrsverbund eine Angebotsvereinbarung abschliesst,*
- dem Verwaltungsrat eines solchen Transportunternehmens angehören,*
- in einem solchen Transportunternehmen tätig sein oder*

– in einer juristischen Person des öffentlichen oder privaten Rechts, die ihrerseits an solchen Transportunternehmen massgeblich beteiligt ist, dem Verwaltungsrat angehören oder eine leitende Stellung innehaben.

Da künftig externe Fachpersonen im Verbundrat Einsitz nehmen sollen, ist die Amtsdauer kürzer zu halten (vgl. neuer § 2 Abs. 4 öVV). Für externe Fachpersonen ist eine vierjährige Verpflichtung sehr lange. Die Amtsdauer soll daher neu auf zwei Jahre beschränkt werden. Dies macht einerseits das Amt für externe Experten attraktiver und andererseits kann bei Unstimmigkeiten im Verbundrat schneller und einfacher gehandelt werden. Im Weiteren kann der Erneuerungsprozess des Gremiums kontinuierlicher erfolgen, d.h. grosser Wechsel und der damit verbundene Know-how-Verlust auf einen Zeitpunkt hin kann besser verhindert werden. Eine Amtszeitbeschränkung wird nicht als notwendig erachtet.

⁴ Die Amtsdauer beträgt zwei Jahre. Wiederwahl ist möglich.

Ergänzend wird im Weiteren eine Präzisierung bei der Berichterstattung an den Regierungsrat vorgesehen (vgl. neuer § 2 Abs. 5 öVV), insbesondere was die auch in der Eignerstrategie vorgesehene regelmässige Berichterstattung zusammen mit dem Geschäftsbericht betrifft.

⁵ Der Verbundrat erstattet dem Regierungsrat im Rahmen des Beteiligungscontrollings und mit dem Geschäftsbericht regelmässig sowie zusätzlich auf Verlangen Bericht.

Schliesslich soll – als Gegengewicht zur neu vorgesehenen Zusammensetzung des Verbundrates und zur Präzisierung der Ausstandsregeln – neu (vgl. neuer § 2 Abs. 6 öVV) ein regelmässiger Austausch des Verbundrates mit dem Verband Luzerner Gemeinden als Vertretung der Luzerner Gemeinden sowie mit der Stadt Luzern als öV-Drehscheibe etabliert werden.

⁶ Er tauscht sich regelmässig mit dem Verband Luzerner Gemeinden als Vertretung der Luzerner Gemeinden sowie mit der Stadt Luzern als öV-Drehscheibe und nach Bedarf mit den regionalen Entwicklungsträgern aus.

	Führung	Strategie	Entscheidungsfähigkeit	staatliche Leistungserbringung	Mobilität	Technologie / Digitalisierung	Bauliche Infrastruktur öV	Finanzen / Controlling (insb. öV)	Recht (inkl. Beschaffungswesen)	Raum- und Wirtschaftsentwicklung	Kommunikation	Verankerung in	Verankerung in Kanton	Reputation, Sozialkompetenz	Keine Interessenkonflikte	Zeitliche Verfügbarkeit	Geschlecht	Partei	
Name	a.	b.	c.	d.	e.a.	e.b.	e.c.	e.d.	e.e.	e.f.	e.g.	f	g	h	i	j	k	l	Bemerkung
	x		x	x	x						x	K5		x	x	x	w		z.B. Gemeinde, Ausbildung, Funktion, Erfahrung, relevante Interessenbindungen
	x	x		x		x						LG	KR	x	x	x	w		
								x				RG		x	x	x	m		
									x			ZG		x	x	x	w		
												x	KR	x	x	x	m		

- Legende:**
K5 Luzern, Kriens, Emmen, Ebikon, Horw
LG Landgemeinde
RG Randgemeinde
ZG Zentrumsgemeinde
KR Kantonsrat
w/m weiblich/männlich