



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 (Solithurn – 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 Elektrobuste 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 Doppelgelenkbuste zum Einsatz. Bei den als Vergleich genannten Hess-Erfolgen handelt es sich also durchwegs um andere Produkte, als die von BSU und RBS ausgeschriebenene 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 hauptsächlichlichen 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 zusammengeschaubt. 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 blue ink signature of Kurt Fluri, consisting of a stylized 'K' and 'F'.

Kurt Fluri  
Präsident VR RBS

A blue ink signature of Anita Panzer, written in a cursive style.

Anita Panzer  
Präsidentin VR BSU  
Mitglied kgv und  
kmu-Frauen

A blue ink signature of Fabian Schmid, written in a cursive style.

Fabian Schmid  
Direktor RBS und BSU