

Antwort auf die Dringliche Interpellation 318

Der ÖV in der Stadt Luzern darf nicht kollabieren

Alexander Stadelmann namens der FDP-Fraktion vom 11. Dezember 2023
StB 876 vom 20. Dezember 2023

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 21. Dezember 2023 beantwortet.

Ausgangslage

Der Interpellant bezieht sich auf eine Mitteilung des Verkehrsverbundes Luzern (VVL), wonach die Buslinie 5, welche von Kriens nach Emmenbrücke Bahnhof Süd führt, nun voraussichtlich bis Ende März 2024 nicht mehr verkehren werde. Gleichzeitig habe der VVL informiert, dass der Takt der Linie 1 zwischen Kriens und der Stadt Luzern ausgedünnt werde. Die taktverstärkenden Zusatzkurse der Buslinie 1 würden bis auf Weiteres nicht mehr geführt.

Aufgrund dieses Abbaus wird befürchtet, dass insbesondere auf der Achse Kriens Zentrum bis zum Bahnhof Luzern eine Vielzahl von Personen, welche den 5er oder die Zusatzkurse der Linie 1 genutzt hätten, auf die Regelkurse der Buslinie 1 ausweichen müssten, da keine Alternativen beständen. Der Interpellant geht davon aus, dass die Busse der Linie 1 die zusätzlichen Personen nicht aufnehmen können und ein Chaos drohe. Weiter geht er davon aus, dass ÖV-Nutzende auf alternative Mobilitätsformen, beispielsweise auf den MIV, ausweichen. Die hohe Auslastung des Strassennetzes in der Stadt und Agglomeration Luzern würde somit zusätzlich belastet. In diesem Zusammenhang stellt der Interpellant verschiedene Fragen.

Faktenlage

Die vbl haben am 25. Oktober 2023 bekannt gegeben, dass sie kurzfristig die Linie 5 wegen eines Personalengpasses voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel einstellen und auf die Verstärkerkurse der Linie 1 zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Luzern Bahnhof und Luzern Maihof verzichten ([Verkehrsbetriebe Luzern stellen die Linie 5 wegen einem Personalengpass voraussichtlich bis zum Fahrplanwechsel ein | vbl AG](#)). Die Massnahmen sind seit 2. November 2023 in Kraft.

Am 23. November 2023 haben die vbl mitgeteilt, dass die Einstellung der Linie 5 und der Verstärkerkurse der Linie 1 zwischen Luzern Bahnhof und Luzern Maihof nicht bis zum Fahrplanwechsel, sondern bis voraussichtlich Ende März 2024 andauern werde. Grund seien nach wie vor ein Personalengpass im Fahrdienst und viele kurzfristige Ausfälle.

Kundinnen und Kunden der Linie 5 zwischen Kriens und Emmenbrücke haben die Möglichkeit, dieselbe Strecke mit den Linien 1 und 2 zu fahren. Dazu wird ein Umstieg zwischen den Linien 1 und 2 am Pilatusplatz notwendig. Auf dem Gebiet der Stadt Luzern bestehen auf dem Abschnitt Eichhof bis Bahnhof Luzern die alternativen Busverbindungen der Linien 11, 14 und 20. In Richtung Emmenbrücke verkehrt einerseits die S-Bahn ab Bahnhof Luzern (S1, S9, RE24, Fahrzeit 5 Minuten, mind. alle 15 Minuten), und andererseits verkehren ab Pilatusplatz verschiedene Buslinien nordwärts bis zum Kreuzstutz.

Entgegen der Aussage der Interpellanten betreffen die Massnahmen auf der Linie 1 nur die Verstärkerkurse in der Hauptverkehrszeit auf dem Abschnitt von Luzern Bahnhof bis Luzern Maihof. Die Trolleybusse der Linie 1 zwischen Obernau Dorf und Ebikon Fildern verkehren weiterhin wie gewohnt nach Fahrplan. Das Angebot der Buslinie 1 zwischen Kriens und Luzern wird nicht ausgedünnt.

Die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden haben sich aufgrund der Verlängerung der Einstellung der Linie 5 und der Verstärkerkurse der Linie 1 nicht verändert. Es ist davon auszugehen, dass die Belastungen der Busse in etwa so bleiben, wie sie sich seit dem 2. November 2023 eingependelt haben. Von einer weiteren Mehrbelastung ist derzeit nicht auszugehen.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen des Interpellanten wie folgt:

Zu 1.:

Wurden sowohl von vbl, vom VVL als auch vom Stadtrat restlos alle Möglichkeiten geprüft, bevor es zur temporären Einstellung der Linie 5 und zur Streichung der Verstärkerkurse der Linie 1 kam?

Ja. Es wurden umfangreiche Abklärungen durchgeführt. Mit der Einstellung der Linie 5 und dem Verzicht auf die Verdichtungsleistungen auf der Linie 1 Maihof–Bahnhof Luzern werden Montag–Freitag rund 85 Fahrplanstunden eingespart. Mit diesen Einsparungen kann das bestellte Fahrplanangebot auf allen anderen Linien mit dem reduzierten Fahrpersonalbestand gefahren werden.

Für die Einsparung von rund 85 Fahrplanstunden wurden von der vbl und dem VVL verschiedene Szenarien untersucht. Der VVL hat die Nachfrage auf allen Linien den jeweils vorgehaltenen Kapazitäten pragmatisch gegenübergestellt und mögliche Angebotsreduktionen ermittelt, die vertretbar wären. Massnahmen, die dazu führen, dass ganze Gebiete gänzlich vom ÖV abgehängt werden, wurden dabei nicht berücksichtigt. Es hat sich gezeigt, dass ohne Einstellung der Linie 5 bei mindestens acht Buslinien Angebotsreduktionen vorgenommen werden müssten. Dies wiederum hätte grössere negative Auswirkungen auf das ÖV-Gesamtsystem.

Das gewählte Szenario hat zudem den Vorteil, dass die Angebote auf den betroffenen Linien 5 und 1 abhängig von der vbl-Personalsituation bis Ende März 2024 einfacher wieder sukzessive und in Etappen «hochgefahren» werden können. Sobald es die Personalsituation zulässt, soll die Linie 5 in einem ersten Schritt wieder im 15-Minuten-Takt verkehren. In weiteren Schritten sollen dann die Verdichtungen auf den Linien 1 und 5 bis Ende März 2024 wieder eingeführt werden.

Zu 2.:

Was hat der Stadtrat konkret unternommen, um diese nachweisliche Schwächung des ÖV zu verhindern?

Die Stadt Luzern hat keinen direkten Einfluss auf das Leistungsangebot des ÖV. Für die Bestellung des Angebotes ist der VVL zuständig, und die Transportleistungen werden von den Transportunternehmen erbracht.

Die städtischen Vertretungen in den verschiedenen Gremien wurden von der Sachlage – ausgelöst durch den Personalengpass bei den vbl – informiert. Die Begründung der Situation und die schliesslich umgesetzten Massnahmen sind bedauerlich, aber nachvollziehbar. Fachkräftemangel, Personalengpässe und saisonbedingte Krankheitsausfälle sind auch bei anderen Transportunternehmen und in anderen Branchen zu beobachten. Die Verkehrsbetriebe Zürich beispielsweise mussten im Oktober 2023 einen einjährigen Leistungsabbau aufgrund von Personalengpässen bekannt geben.

Zu 3.:

Wurde der VVL von der Stadt aufgefordert, Alternativen zu prüfen, beispielsweise eine Fahrerteilung der Linie 5 an die Auto AG Rothenburg oder an einen anderen Marktpartner?

Nein. VVL und vbl haben die Personalsituation mit anderen Transportunternehmen besprochen und sich nach der Verfügbarkeit von Fahrpersonal erkundigt. Die Personalsituation ist gegenwärtig überall angespannt, auch da mit kurzfristigen Absenzen aufgrund der Grippe-/Coronasituation gerechnet werden muss.

Zudem müssten Chauffeure von anderen Transportunternehmen zuerst ausgebildet werden (Trolleybus, Netzkenntnisse, Verkehrsanlagen usw.). Ein paar Fahrdienstmitarbeitende mit Linienkenntnissen auf den vbl-Linien konnten kurzfristig von anderen Transportunternehmen angemietet und eingesetzt werden. Die vbl konnte ab November 2023 über ein Dutzend neue Fahrdienstmitarbeitende rekrutieren, die aktuell diese Ausbildungen absolvieren, aber noch nicht eingesetzt werden können.

Zu 4.:

Wie viele Personen sind von der Einstellung der Linie 5 und der Streichung der Verstärkerkurse der Linie 1 konkret betroffen und an welchen Tageszeiten ist die Not am grössten?

Genauere Passagierzahlen können innert der kurzen Frist nicht geliefert werden. Primär sind die Fahrgäste der Linie 5 betroffen, die die Busverbindung jeweils über den Pilatusplatz hinaus benützen, das sind täglich rund 5'000 Fahrgäste. Diese Fahrgäste müssen nun zwischen den Buslinien 1 und 2 umsteigen. Am grössten sind die Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten. In den Zwischenzeiten tagsüber bestehen ausreichend Kapazitäten.

Zu 5.:

Wurde geprüft, die Linie 5 während den Hauptverkehrszeiten (06.30 – 08.00 Uhr und 16.30 – 19.00 Uhr) weiter verkehren zu lassen und den Abbau nur während den restlichen Tagesstunden vorzunehmen?

Es wurde geprüft, die Linie 5 in den Hauptverkehrszeiten in einem 15-Minuten-Takt fahren zu lassen. Dazu hätten aber Einsparungen auf anderen Linien zur Hauptverkehrszeit vorgenommen werden müssen, wofür keine Lösungen gefunden wurden (siehe Antwort auf Frage 1). Der Grund ist, dass nicht genügend Personal für die Spitzenzeiten zur Verfügung steht. Sobald sich die Personalsituation verbessert, soll in erster Priorität der Betrieb in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5 wiederaufgenommen werden.

Zu 6.:

Könnte die Einstellung von Kursen durch eine Kompensationszahlung der Stadt Luzern und von Agglomerationsgemeinden – beispielsweise für höhere Saläre der Chauffeure oder für Zulagen – vermieden werden und wie hoch wären die entsprechenden Kosten?

Da gegenwärtig das Fahrpersonal fehlt, hätten solche Massnahmen kurzfristig keine Wirkung. Das Hauptthema für die Unzufriedenheit der Fahrdienstmitarbeitenden sind gemäss vbl die Arbeitsbedingungen im Stadt- und Agglomerationsverkehr. Konkret sind das knappe Fahrzeiten ohne Wendezeiten. Dort, wo knappe Wendezeiten vorhanden sind, verschärft die Verkehrslage in der gesamten Agglomeration die Situation. Dies schlägt auf die Gesundheit und die Zufriedenheit der Fahrdienstmitarbeitenden und führt laut Aussagen der vbl zu zunehmenden Kündigungen.

Zu 7.:

Kann mit Teilzeitmitarbeitenden – beispielsweise mit ausgebildeten Carchauffeuren, welche vor allem tagsüber und insbesondere an Wochenenden im Einsatz stehen – ein Notregime aufgebaut werden, damit die wegfallenden Kurse weitestgehend weiterbetrieben werden können?

Nein. Siehe vorangehende Antworten.

Zu 8.:

Hat bzw. wie hat der Stadtrat beim VVL interveniert, um einen weiteren Abbau des ÖV vermeiden zu können?

Siehe Antwort auf Frage 2. Aktuell geht der Stadtrat nicht davon aus, dass noch ein weiterer Abbau notwendig wird, da derzeit neue Fahrdienstmitarbeitende geschult und anschliessend eingesetzt werden können.

Zu 9.:

Hat der Stadtrat dem VVL überdies klare Forderungen gestellt und Konsequenzen aufgezeigt, welche bei einem weiteren Abbau des ÖV zur Anwendung gelangen würden?

Nein. Der Stadtrat erachtet dies aufgrund der Sachlage derzeit als nicht notwendig. Zur Entspannung der Verkehrsbelastung setzt sich der Stadtrat jedoch seit Jahren insbesondere beim Kanton für Massnahmen zur Förderung und für die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV ein, zum Beispiel für so weit wie möglich durchgehende Busspuren, für die Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen und für eine Veränderung des Modalsplits zugunsten der umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsarten (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Dies sind auch Ziele, die der VVL im ÖV-Bericht und der Kanton im Konzept Zukunft Mobilität Luzern grundsätzlich mitträgt. Eine Entspannung der Verkehrsbelastung würde sich auch in attraktiveren Bedingungen für das Fahrpersonal niederschlagen.

Zu 10.:

Wie kann die Stadt Luzern als Aktionärin der vbl aktiv Einfluss nehmen, um die aktuelle Situation schnell und nachhaltig zu verbessern?

Die Stadt Luzern ist mit der vbl über die Eignerggespräche, die zweimal jährlich stattfinden, im Austausch. Die Steuerung der vbl erfolgt auf strategischer Ebene (übergeordnete normative und politische Vorgaben, Eignerstrategie). Die Stadt Luzern greift jedoch nicht ins operative Geschäft ein. Sie hat keine Leistungsvereinbarung mit der vbl. Die Angebotsbestellungen werden ausschliesslich über den VVL abgewickelt und finanziert. Laurent Roux, CEO der vbl, hat die Finanzdirektorin vor Veröffentlichung der Medienmitteilungen über die Massnahmen telefonisch informiert. Die Stadt Luzern als Aktionärin hat mit Bedauern von den offenbar unausweichlichen Massnahmen Kenntnis genommen.