

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 30. Januar 2024  
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

### **A 82 Anfrage Waldvogel Gian und Mit. über die temporäre Buslinien-Einstellung der Verkehrsbetriebe Luzern AG / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Gian Waldvogel, vertreten durch Hannes Koch, ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Hannes Koch: Die Einstellung der Linie 5 bis Ende März 2024 ist für die Fahrgäste nicht haltbar und zeigt die starke Belastung der Busfahrerinnen und Busfahrer. Gerade die Agglomeration ist auf ein attraktives öV-Angebot angewiesen, und die Linie 5 ist sicher ein Teil dieses engmaschigen Systems. Die Antwort des Regierungsrates ist aufschlussreich und fördert übergeordnet Defizite in den Rechtsgrundlagen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) und in der Handlungsmacht der Behörde zutage, wenn bestellte Leistungen nicht erbracht werden können. Die Regierung schreibt, dass die Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen in der Zuständigkeit der Transportunternehmen liegt. Die Regierung macht es sich einfach, wenn sie die Verantwortung auf die Anbieter überwälzt. Aus Medienberichten ist zu entnehmen, dass unter anderem auch in den Kantonen Zürich, St. Gallen oder Graubünden ein akuter Mangel an Busfahrerinnen und -fahrern sowie Zugführerinnen und -führern herrscht. Wir stehen vor einem strukturellen Problem. Deshalb braucht es politische Massnahmen, um den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (öV) des Kantons Luzern grundlegend zu stärken. Bei der Vergabe von Konzessionen braucht es griffige Qualitätskriterien, die sicherstellen, dass bei den öV-Anbietern gute Arbeitsbedingungen und ausreichende Personalreserven bestehen, um die Kurse jederzeit bedienen zu können. In der Konsequenz muss die öffentliche Hand auch in die notwendigen Mittel für attraktive Arbeitsbedingungen investieren. Stattdessen stagnieren die kantonalen Beiträge an den öV seit Jahren, was wir wiederholt kritisiert haben. Zudem haben wir im Rahmen des Budgets 2024 mehr Mittel gefordert. Weiter braucht es Massnahmen bei der öV-Infrastruktur, konkret durchgehend separate Busspuren und -bevorzugungen, damit die Busse in der Stadt und in der Agglomeration ungehindert fahren können. Die derzeitige Situation mit Verspätungen und Ausfällen ist für die Fahrgäste, die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Transportunternehmen eine grosse Belastung. Die Verantwortung für einen attraktiven öV liegt letztlich bei uns, der Regierung und dem Kantonsrat. Wir müssen dafür sorgen, dass die kantonale Mobilitätsstrategie umgesetzt wird. Die Strategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» scheitert, wenn das öV-Angebot nicht zuverlässig ist. Wir können und müssen handeln, denn sonst stehen bald weitere Busse still.

Daniel Gasser: Uns haben ähnliche Fragen beschäftigt. Die temporäre Schliessung der Linie 5 durch die VBL als Betreiberin ist unschön, in der Argumentation aber nachvollziehbar.

Es scheint, dass sich die VBL klare Gedanken gemacht hat, auf welche Linie in dieser Situation für einige Zeit verzichtet werden kann. Aus Sicht der Mitte-Fraktion ist die Antwort der Regierung schlüssig. Im Speziellen unterstützen wir den letzten Satz der Antwort: «Wir erwarten deshalb von der Transportunternehmung, dass der Personalmangel schnellstmöglich behoben und der Betrieb aller fahrplanmässigen Kurse wieder gewährleistet ist.»

Gianluca Pardini: Wir alle haben bemerkt, dass die VBL ihr Angebot aufgrund des Personalmangels einschränken musste. Diejenigen, die zu Stosszeiten in der Stadt Luzern mit dem Bus unterwegs sind, spüren es sichtlich. Wer während der Stosszeiten auf den Linien 1 oder 5 unterwegs ist, merkt, dass es sich nicht um den öV handelt, an den wir uns in der Schweiz gewohnt sind. Abgesehen vom Pendlerinnen- und Pendlerverkehr ist die Situation leider auch für ältere Menschen, für Familien mit Kinderwagen oder für Menschen mit Gehbehinderungen teilweise eine Zumutung. Die SP-Fraktion ist jedoch sehr froh, dass die Regierung in dieser Sache deutliche Worte gewählt hat und ein klares Signal sendet, was die Konzession anbelangt. Bei der Bevölkerung, vor allem bei den öV-Nutzerinnen und Nutzern, ist der Groll gross. Umsteigemöglichkeiten hin oder her – Gespräche zwischen Bestellern und Leistungserbringern sind gut, und es gilt auf den Dialog zu setzen. Aber denjenigen im Kanton, die täglich mit dem öV unterwegs und auf ihn angewiesen sind, ist diese übergeordnete Diskussion im Alltag ziemlich egal. In erster Linie werden ein gut funktionierendes öV-Netz und ein effizientes öV-Angebot verlangt und somit ein funktionierender Service public. Daran werden wir schlussendlich politisch gemessen. Bleibt für längere Zeit ein negativer Grundtenor bestehen, können daraus auch volkswirtschaftliche Schäden entstehen, und viele genervte Passagiere werden sich vom öV abwenden. In diesem Fall hat unser Rat politisch versagt, den Modalsplit zugunsten eines umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrs weiterzuentwickeln und im Kanton das öV-Angebot zu schaffen, das im aktuellen öV-Bericht skizziert wird. Die Probleme sind bei Weitem nicht nur im Stadtzentrum spürbar. Damit der Takt eingehalten werden kann, haben sich die Linienführungen auch in anderen Regionen geändert, und ganze Regionen wurden von der öV-Versorgung abgeschnitten. Sei es in Ettiswil, Schötz, Altishofen, St. Erhard, Buchs oder Triengen – überall fehlt es an Fahrpersonal, und das öV-Angebot wird abgebaut. Das mit 80 Prozent überdeutliche Nein für mehr Beton auf den Strassen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und auch das Nein zum Gegenvorschlag des Regierungsrates hat in Sachen Mobilität klare Tatsachen geschaffen. Der Personalengpass bei den Fahrdienstmitarbeitenden mag unterschiedliche Gründe haben; Corona und andere Krankheiten sind nicht planbar, das ist uns bewusst, aber beim Fachkräftemangel handelt es sich um kein neues Phänomen, und er würde sich beheben lassen. Wir haben die Rezepte dazu, und die Regierung hat bereits skizziert, wie Erschöpfung und Stress bei den Fahrdienstmitarbeitenden verhindert werden können. Wir hoffen, dass das ganze öV-Netz so funktioniert, dass ein Grossprojekt wie der Durchgangsbahnhof den richtigen Nährboden legt. Für diese Voraussetzungen sollten wir uns einsetzen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Wir alle sind unzufrieden, das Parlament und auch die Bevölkerung. Das ist auch verständlich, wenn eine bestellte Buslinie aufgrund des Mangels an Buschauffeuren nicht mehr fährt. Zahlreiche andere Branchen sind auch vom Fachkräftemangel betroffen, und trotzdem kam es auch für uns überraschend, dass plötzlich eine Buslinie eingestellt werden musste. Wir haben uns in der Antwort klar geäussert, dass wir das nicht gut finden und von der VBL erwarten, dass der Personalmangel behoben und die Linie 5 schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen wird. Mir scheint die Abgrenzung wichtig zu sein. Die Regierung und

das Parlament bestellen das Angebot über den öV-Bericht und stellen die Mittel jährlich über den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) zur Verfügung. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL), der aus vier Vertretungen der Gemeinden und drei Vertretungen des Kantons zusammengesetzt ist, bestellt den öV. Die Ausführung liegt bei Privaten wie etwa der VBL, die auch für die Arbeitsbedingungen und den Marktpreis zuständig sind. Wir sind uns einig, dass die Situation sehr unbefriedigend ist. Das hat auch die VBL anerkannt und sucht mit Hochdruck nach Lösungen, um den Personalmangel zu beheben. Mir ist es wichtig, nochmals auf die Aufgabenteilung hinzuweisen. Es ist nicht die Regierung, die hier eine Rolle spielt, sondern in diesem Fall das Transportunternehmen, welches das Personal beschaffen muss.