

Bus-Verbindung Murten–Düdingen**Anfrage**

Seit langer Zeit wird über die Bus-Verbindung Murten–Düdingen diskutiert. Bei jedem Fahrplanwechsel wird der Wunsch nach einer guten Verbindung von der Stadt Murten und den betroffenen Gemeinden eingebracht. Bisher wurde von Seiten des zuständigen Amtes immer argumentiert, dass sich die beiden Konzessionäre Postauto und TPF nicht einigen können. Vor etwa 3 Jahren wurden die Konzessionen offenbar ausgeschrieben. Nach Rekursen blieb aber wieder alles beim Alten, das leider zulasten der betroffenen Bevölkerung.

Ich bitte den Staatsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen.

1. Entspricht es den Tatsachen, dass nach dem abgebrochenen Ausschreibungsverfahren die Konzession für die Linie Kerzers–Düdingen für längere Zeit an die PostAuto Schweiz AG vergeben wurde, ohne eine Auflage betreffend einer besseren Bedienung der Bevölkerung an der Linie Gurmels–Murten und der direkten Verbindung Murten–Düdingen zu machen?
2. Was gedenkt der Staatsrat zu unternehmen, dass ab dem Fahrplanwechsel 2009 eine durchgehende Linie Murten–Düdingen ohne Umsteigen in Gurmels mit Stundentakt eingeführt werden kann?
3. Wie und wo werden Haltestellen eingerichtet und wie werden die Gemeinden in die Entscheidungsfindung einbezogen?

15. Juli 2009

Antwort des Staatsrats

Der kantonale Verkehrsplan (KVP), der gestützt auf Artikel 9 des Verkehrsgesetzes vom 20. September 1994 aufgestellt wurde, legt die Grundsätze für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes fest (3. Kapitel, Beschluss B 3.4.1 bis B 3.4.5).

<i>Beschluss</i>	
	Öffentliches Verkehrsnetz
<i>D 3.4.1</i>	Das öffentliche Verkehrsnetz wird so gestaltet, dass es die wichtigsten Pendlerströme effizient abdeckt.
<i>D 3.4.2</i>	Der Schülerverkehr auf Mittel- und Hochschulstufe muss primär durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden.
<i>D 3.4.3</i>	Zusammen mit den Regionen passt das VEA das öffentliche Verkehrsnetz an und berücksichtigt dabei: <ul style="list-style-type: none"> • die Verbindungen zum Fernverkehr der Bahn und zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrslinien • die Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen

Die Linie Düdingen–Gurmels–Kerzers wird zurzeit von PostAuto betrieben, während die TPF die Konzession für die Linie Gurmels–Murten besitzen. In Gurmels werden die Anschlüsse zwischen den beiden Linien sichergestellt, so dass eine Verkehrsverbindung zwischen Düdingen und Murten mit einer Fahrzeit von 28/31 Minuten hergestellt wird.

Seit dem Abbruch des Ausschreibungsverfahrens für die Linien des Seebezirks bemüht sich das Amt für Verkehr und Energie (VEA) effektiv darum, das aktuelle Verkehrsangebot zwischen Düdingen und Kerzers sowie zwischen Gurmels und Murten anzupassen, um eine direkte Verbindung ohne Umsteigen zwischen Düdingen und Murten zu schaffen. Konkret wurde den beiden betroffenen Unternehmen - den TPF und PostAuto, ein Austausch mehrerer Linien angeboten. Damit könnte im Seebezirk ein homogenes Netz geschaffen werden, das es insbesondere erlauben würde, eine durchgehende Linie Düdingen–Murten ohne Umsteigen zu schaffen.

Auf die Fragen von Grossrat Etter antwortet der Staatsrat wie folgt:

1. Das Bundesamt für Verkehr ist die Behörde, die für die Gewährung von Konzessionen für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung mittels Eisenbahnen und anderen spurgeführten Verkehrsmitteln sowie Trolleybussen, Automobilen und Schiffen zuständig ist. Das Bundesamt hat die Konzession für die Linien Düdingen–Laupen und Düdingen–Gurmels–Kerzers für eine Periode von 10 Jahren bis zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 verlängert. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens hatte das Amt für Verkehr und Energie jedoch beantragt, die Konzession nur bis zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 zu verlängern. Die zu jener Zeit laufenden Gespräche zwischen den Unternehmen und die öffentliche Ausschreibung im Berner Bezirk Laupen rechtfertigten seiner Meinung nach die Verkürzung der üblichen Konzessionsdauer. Das Bundesamt für Verkehr hat diesem Antrag jedoch in seiner Entscheidung nicht Rechnung getragen. Es begründete diesen Schritt mit einer Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung vom 4. Dezember 2007, der die Möglichkeiten einer Verkürzung der gesetzlich vorgesehenen Konzessionsdauer stark einschränkt.
2. Die Volkswirtschaftsdirektion hat gegenüber den beiden betroffenen Verkehrsunternehmen bereits anderweitige Schritte unternommen, damit innert nützlicher Frist ein Linientausch vorgenommen werden kann, der die Kohärenz der Verkehrsnetze verbessert. Am 22. Februar 2010 fand eine Sitzung zwischen den Partnern statt, an der eine Einigung zustande kam. Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2010 wird die zurzeit von den TPF betriebene Linie Murten–Gurmels von PostAuto übernommen. Folglich wird auf dieses Datum die durchgehende Linie Düdingen–Murten ohne Umsteigen realisiert werden. Im Gegenzug wird die Linie Sugiez–Lugnorre, die zurzeit von PostAuto betrieben wird, an die TPF übertragen. Die beiden Unternehmen werden ausserdem in Regionen, in denen mögliche Synergien vorhanden sind, nach Möglichkeiten suchen, ihre jeweiligen Netze umzustrukturieren, damit das Verkehrsangebot verbessert und die Produktionskosten gesenkt werden können.
3. Die Buslinien bedienen heute eine sehr hohe Zahl von Haltestellen. Das regionale Busnetz zählt 926 Haltestellen auf insgesamt 828 Kilometer. Das sind 1.1 Haltestellen pro Kilometer Buslinie. Angesichts dieser Haltestellendichte ist der Bedarf nach neuen Haltestellen begrenzt. Das VEA prüft die Zweckmässigkeit neuer Haltestellen unter Berücksichtigung der Interessen aller potenziellen Benutzer einer Linie. Besondere Beachtung wird ausserdem der Fahrzeit geschenkt, um die Attraktivität der Linie nicht zu verschlechtern. In bestimmten Fällen könnte die Einführung einer zusätzlichen Haltestelle eventuell verbunden mit einem Umweg gar zum Verlust eines Anschlusses führen. Auf Gemeindestrassen sind es in der Regel die betroffenen Gemeinden, die

neue Haltestellen beantragen. Ihre Anträge werden wie folgt bearbeitet: Da der Bau von Standspuren auf den Kantonsstrassen zu Lasten des Kantons geht, holt das Tiefbauamt (TBA) die Stellungnahme des VEA und der Verkehrsunternehmen ein und entscheidet danach über die Zweckmässigkeit des Baus einer neuen Haltestelle. Für Haltestellen auf Gemeindestrassen holt das TBA die gleichen Stellungnahmen ein, bevor es seine eigene Stellungnahme über die Zweckmässigkeit der Haltestelle abgibt.

Freiburg, den 30. März 2010