Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Vincent Brodard QA 3130.13
Bilanz nach drei Monaten Betrieb der RER Fribourg|Freiburg aus Sicht des Kantons als Besteller

I. Anfrage

Im kantonalen Verkehrsplan (KVP) ist im Kapitel «Öffentlicher Personenverkehr» namentlich Folgendes zu lesen:

«Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist ein grundlegendes Anliegen. Die Verkehrspolitik hat erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und in zunehmendem Masse auf die Umwelt und die wirtschaftliche Entwicklung. (...) Die Verkehrsplanung ermittelt, auf welchen Strecken der öffentliche Verkehr angesichts von Erwägungen wie Besiedlung, Umwelt und Rentabilisierung bestehender Infrastrukturen besonders gefördert werden muss.» Weiter unten sind die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik definiert. Ich möchte lediglich die ersten beiden zitieren: «Verbesserung der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale und internationale Eisenbahnnetz; Gewährleistung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton», wobei die Pendler laut Punkt 3.4.1 des KVP die wichtigste Benutzergruppe von öffentlichen Verkehrsmitteln darstellen. Im KVP sind des Weiteren die Netzhierarchie, die Eigenschaften einer jeden Ebene und die Mindesterschliessung für die drei Ebenen (Stundentakt, Zweistundentakt, weniger) angegeben. Der Wille der Kantonsregierung drückt sich in den «Beschlüssen» aus. So heisst es etwa im Beschluss B 3.4.1: «Das öffentliche Verkehrsnetz wird so gestaltet, dass es die wichtigsten Pendlerströme effizient abdeckt.» Und der Beschluss B 3.5.2 legt Folgendes fest: «Das VEA prüft regelmässig das öffentliche Verkehrsnetz und stützt sich dabei auf folgende Kriterien: die Kosten, insbesondere den Kostendeckungsgrad, d. h. das Verhältnis zwischen Ertrag und Aufwand einer Linie; den Auslastungsgrad; den Anschluss an das übergeordnete Netz; die Zufriedenheit der Benutzer.» Zuletzt sei noch B 3.5.8 erwähnt: «Der Kanton setzt sich dafür ein, dass ein System von Anschlussknoten aufgestellt wird, um mehr Anschlüsse zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln anbieten zu können.»

Seit der Einführung des neuen Fahrplans im Dezember 2012 wurden die ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer mit zahlreichen Problemen konfrontiert, namentlich auf der S-Bahn-Linie Bulle/Palézieux–Romont–Freiburg–(Bern): So gab es Verspätungen, Züge fielen aus, die Anschlüsse konnten nicht eingehalten werden, die Zugskompositionen wurden unvermittelt geändert und oft gab zu wenige Sitzplätze. Die Pendlerinnen und Pendler waren entsprechend unzufrieden. Ich stelle dem Staatsrat deshalb folgende Fragen:

Gestützt auf die weiter oben erwähnten Grundsätze und Beschlüsse:

1. Welche Zwischenbilanz zieht der Staatsrat, nun, da die Freiburger S-Bahn seit ein paar Monaten in Betrieb ist?
2. Ist der Staatsrat – insbesondere für Romont und Palézieux – zufrieden mit dem Angebot in Richtung Freiburg–Bern bzw. Lausanne–Genf bei den Anschlussknoten? Falls nicht, was gedenkt er zu tun, um die Situation zu verbessern?
3. Ist er zufrieden mit dem Busangebot für die Pendlerinnen und Pendler sowie für die Lernenden, die in den Glaner und Vivisbacher Dörfern wohnen und sich zum Anschlussknoten Romont oder Palézieux begeben wollen? Falls nicht, was gedenkt er zu tun, um die Situation zu verbessern?
4. Welches ist die Philosophie des Staatsrats bei der Schaffung von neuen Linien bzw. beim Ausbau von bestehenden Verbindungen: Bestimmt die Nachfrage das Angebot oder wird zuerst das Angebot realisiert, um so die Nachfrage (und die Passagierzahlen) zu erhöhen?

18. März 2013

II. Antwort des Staatsrats

Um die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik umzusetzen, führt der Staatsrat schon seit mehreren Jahren eine Politik, die moderne und attraktive öffentliche Verkehrsmittel im Kanton Freiburg anstrebt. Hierfür wurden schon beträchtliche Mittel investiert, insbesondere für die etappenweise Verwirklichung der RER Fribourg|Freiburg. Der Staatsrat unterbreitete dem Grossen Rat zudem für die Jahre 2013–2016 ein Kreditbegehren von knapp 53 Millionen Franken zugunsten der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

1. Welche Zwischenbilanz zieht der Staatsrat, nun, da die Freiburger S-Bahn seit ein paar Monaten in Betrieb ist?

Die 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg wurde im Dezember 2011 mit dem RegioExpress (RE) Bulle–Romont–Freiburg–Bern realisiert. Im Mai 2012 zogen der Staat Freiburg, die TPF und die SBB eine erste positive Bilanz angesichts des Erfolges dieser neuen Verbindung: Im Durchschnitt wurde sie von über 3500 Personen am Tag benutzt – ein ausgezeichnetes Passagieraufkommen, das die Erwartungen selbst an den Wochenenden übertraf. Aus dem Bericht 2012 über die Qualität im SBB-Regionalverkehr ging hervor, dass die RE-Verbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern die Pünktlichkeitsvorgaben übertraf.

Im Dezember 2012 wurde das Angebot der RER Fribourg|Freiburg im Rahmen der Fahrplanänderungen für die Westschweiz («Horaire Romandie 2013») ergänzt und ausgebaut. Gleichzeitig wurde die 1. Etappe der RER Süd auf der Schmalspurstrecke Palézieux–Châtel-Saint-Denis–Bulle–Montbovon/Broc verwirklicht. Die geplante Modernisierung des Netzes und insbesondere die Versetzung des Bahnhofs Châtel-Saint-Denis werden es mittelfristig erlauben, den systematischen Halbstundentakt zwischen Bulle und Palézieux einzuführen. Um die Tatsache zu kompensieren, dass die InterRegio-Züge nicht mehr in Romont und Palézieux halten, verbindet nun des Weiteren ein doppelstöckiger RE jede Stunde Romont und Palézieux mit Lausanne und Genf. In Richtung

Bern wird ein neu eingeführter RE ab Palézieux in Romont mit dem RE, der von Bulle herkommt, gekoppelt, um zusammen im Stundentakt bis Bern weiterzufahren.

Um die Probleme, die mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 auftraten, zu beheben und einen stabilen Fahrplan zu gewährleisten, haben die SBB mehrere Massnahmen getroffen. Im März 2013 haben die SBB, die TPF und das Amt für Mobilität (MobA) eine Zwischenbilanz zum neuen Fahrplan gezogen. Dabei wurde namentlich die Überlastung gewisser Züge diskutiert. Im Juni 2013 wird erneut Bilanz gezogen, um zu prüfen, ob die Massnahmen tatsächlich die erhoffte Wirkung zeigen.

2. *Ist der Staatsrat – insbesondere für Romont und Palézieux – zufrieden mit dem Angebot in Richtung Freiburg–Bern bzw. Lausanne–Genf bei den Anschlussknoten? Falls nicht, was gedenkt er zu tun, um die Situation zu verbessern?*

Gegenwärtig stellt ein RE, der in mehreren regionalen Zentren der Genferseeregion hält, eine stündliche Verbindung zwischen Romont und Lausanne bzw. Genf her. Dank des Flügelzug-Konzepts beim RE Bern–Freiburg–Bulle verfügt Palézieux über eine weitere stündliche Verbindung. An den Werktagen fährt in Romont um 6.19 und 7.19 Uhr ein Regionalzug Richtung Lausanne bzw. um 17.00 und 18.00 Uhr in Lausanne Richtung Romont. Der InterCity Bern ab 4.59 Uhr Richtung Genf Flughafen und der InterCity Genf Flughafen ab 21.45 Uhr hält jeden Tag in Romont und in Palézieux.

Zwischen dem Hauptort des Glanebezirks und Freiburg verkehren ein RE im Halbstundentakt und ein Regionalzug im Stunden- bzw. Halbstundentakt (zu den Spitzenzeiten). Die Passagiere ab Romont haben zudem zweimal in der Stunde eine Zugverbindung Richtung Bern (einmal davon ohne Umsteigen). In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass es zwischen Romont und Freiburg vor der Einführung der RER Bulle–Romont–Freiburg nur eine Direktverbindung pro Stunde gab.

Zwischen Palézieux und Lausanne verkehren pro Stunde 1 RE, 2 Regionalzüge und 1 beschleunigter Zug. Zwischen Palézieux und Genf bzw. Freiburg–Bern verkehrt 1 RE im Stundentakt.

In Romont und Palézieux gibt es somit ein dichtes und zufriedenstellendes Bahnangebot Richtung Freiburg–Bern und Lausanne–Genf. Mit der 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg im Dezember 2011 und der Einführung des Fahrplans «Horaire Romandie 2013» wurde das Angebot sukzessive ausgebaut. Über das MobA ist der Staatsrat auf eine stetige Verbesserung und Optimierung des Angebots bedacht. Dem ist anzufügen, dass die RER Süd, die namentlich den Halbstundentakt zwischen Bulle, Châtel-Saint-Denis und Palézieux einführen wird, gegenwärtig in Umsetzung ist und den Einwohnerinnen und Einwohner des Vivisbachbezirks zugutekommen wird.

3. *Ist er zufrieden mit dem Busangebot für die Pendlerinnen und Pendler sowie für die Lernenden, die in den Glaner und Vivisbacher Dörfern wohnen und sich zum Anschlussknoten Romont oder Palézieux begeben wollen? Falls nicht, was gedenkt er zu tun, um die Situation zu verbessern?*

Das Busangebot wird nach dem Bahnangebot ausgerichtet und ergänzt dieses. Beim Erstellen des Busfahrplans wird darauf geachtet, dass der Anschluss mit den Zügen sichergestellt werden kann. Im Falle des Glane- und Vivisbachbezirks sind die Bahnhöfe Romont und Palézieux die wichtigsten

Anschlussknoten. Die Anschlüsse in diesen beiden Bahnhöfen sollen für die Pendlerinnen und Pendler sowie die Lernenden nach Möglichkeit eine attraktive Fahrzeit zu den wichtigsten Destinationen bieten. Die Züge kreuzen sich indessen nicht in Romont und Palézieux, sodass es nicht immer möglich ist, in alle Richtungen einen optimalen Anschluss zu gewährleisten. So muss aufgrund der Nachfrage eine Wahl getroffen werden, wobei in der Regel der Reisestrom mit der grössten Passagierzahl bevorzugt wird.

Die letzten bedeutenden Änderungen beim Busangebot im Glane- und Vivisbachbezirk gab es im Zusammenhang mit dem Fahrplan «Horaire Romandie 2013» der SBB: Das Angebot auf der Linie 20.481 Attalens–Palézieux beispielsweise wurde verdichtet, um die Anschlüsse Richtung Freiburg und Lausanne sicherstellen zu können. Auf den anderen Buslinien wurden zahlreiche Anpassungen vorgenommen, um einen möglichst nahtlosen Übergang zu den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten.

Im Allgemeinen ist das Busangebot für die Pendlerinnen und Pendler sowie für die Lernenden, die in den Glaner und Vivisbacher Dörfern wohnen und sich zum Anschlussknoten Romont oder Palézieux begeben wollen, zufriedenstellend, auch wenn es nicht immer möglich ist, den Anschluss jederzeit und in alle Richtungen zu gewährleisten. Es gibt zahlreiche Zwänge, insbesondere der Fahrplan auf dem nationalen Netz, die Stundenpläne und der Ort der Schulen, die Vorgaben des Bundes betreffend Kostendeckungsgrad und die verfügbaren Mittel. Der Staat (über das MobA) wird jedoch innerhalb dieser Grenzen daran arbeiten, dass das öffentliche Verkehrsangebot weiter optimiert und verbessert wird. So wird im Rahmen der Planung der künftigen Fahrpläne für mehrere Buslinien, die die Glaner und Vivisbacher Dörfer bedienen, analysiert, wie die Erschliessungsqualität verbessert werden kann.

4. *Welches ist die Philosophie des Staatsrats bei der Schaffung von neuen Linien bzw. beim Ausbau von bestehenden Verbindungen: Bestimmt die Nachfrage das Angebot oder wird zuerst das Angebot realisiert, um so die Nachfrage (und die Passagierzahlen) zu erhöhen?*

Das Angebot im regionalen Personenverkehr, das gemeinsam von Bund und Kanton bestellt wird, ist der einschlägigen Gesetzgebung unterstellt: Die Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs sieht vor, dass Bund und Kantone das Angebot gemeinsam aufgrund der Nachfrage bestellen (Art. 7 ARPV, SR 745.16). Und die Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) legt pro Angebotskategorie einen minimalen Kostendeckungsgrad fest. Das heisst, Verbesserungen im Sinne einer höheren Frequenz sind nur insoweit möglich, als der minimale Kostendeckungsgrad erreicht wird. Die heute zur Verfügung stehenden modernen Planungsinstrumente erlauben eine Abschätzung der künftigen Passagierzahlen eines neuen Angebots. Solche Instrumente werden in Zukunft immer stärker eingesetzt werden müssen, um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Verbesserungen auf der Angebotsseite tatsächlich einer Nachfrage entsprechen. Somit bestimmt das Nachfragepotenzial das Angebot. Mit dieser Vorgehensweise kann aus Sicht des Staatsrats eine wirksame Verwendung der verfügbaren Mittel sichergestellt werden.

11. Juni 2013