



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Bernhard Schafer
Umwandlung Pyjamabus in Nachtexpress

QA 3103.12

I. Anfrage

Vor ca. 10 Jahren wurde durch die Freiburgischen Verkehrsbetriebe in der Region Sense der sehr gute und allseits beliebte Pyjamabus ins Leben gerufen. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde dieser Pyjamabus umgewandelt in den Nachtexpress (Nr. 6001, 6003, 6005) mit fixen Abfahrtszeiten und einem starren und fixen Fahr- und Streckenplan. Dies bedeutet, dass die Busse gegenüber dem bis anhin geltenden System zeitlich viel länger unterwegs sind, zum Teil Streckenziele anfahren, wo keine Passagiere aussteigen, was schliesslich auch nicht gerade umweltschonend ist. Durch die fehlende Attraktivität dieses neuen Systems werden viele bisherige Benutzer wohl wieder auf das Auto umsteigen und wird dementsprechend der Kostendeckungsgrad dieser Linien weiter abnehmen. Der Kanton Freiburg und die Gemeinden leisten einen enormen finanziellen Beitrag an den öffentlichen Verkehr und dürfen daher ein attraktives und kundenfreundliches Angebot erwarten.

Daher meine Fragen:

1. Wie kann es sein, dass die TPF Fahrplanverbesserungen sehr aktiv und offen kommunizieren, diese Veränderung bzw. Verschlechterung aber schlichtweg verschweigen und die betroffenen Regionen nicht in ihre Überlegungen mit einbezieht? Was wird der Staatsrat unternehmen, damit die Kommunikation bei Fahrplanwechseln in Zukunft verbessert wird?
2. Warum wird ein innovatives, flexibles, benutzerfreundliches und ressourcenschonendes System, welches bis anhin gut funktionierte, einfach klammheimlich abgeschafft und durch einen starren Fahr- und Streckenplan ersetzt?
3. Inwiefern wird der sich für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr einsetzende Staatsrat für ein Zurückkommen auf das alte bewährte System engagieren, dies möglichst kurzfristig und nicht erst auf den nächsten Fahrplanwechsel hin?
4. Was wird der Staatsrat unternehmen, damit seitens der TPF in Zukunft solche Fehlplanungen nicht mehr geschehen und die Kommunikation bei Fahrplanwechseln verbessert wird?

6. Dezember 2012

II. Antwort des Staatsrats

Schon seit mehreren Jahren führt der Staatsrat eine Politik, die moderne und attraktive öffentliche Verkehrsmittel im Kanton Freiburg zum Ziel hat. Die Linien der RER Fribourg|Freiburg sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes im Kanton Freiburg, auf dem die Erschliessung der

Regionen und der Orte aufbaut. Die 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg wurde am 11. Dezember 2011 in Betrieb genommen und mit dem vor Kurzem eingeführten Fahrplan 2013 ausgebaut. Daneben wurden auch zahlreiche Buslinien angepasst und optimiert, um die Qualität der ÖV-Erschliessung in unserem Kanton weiter zu verbessern. Mit diesem Ziel – und auch um die Präsenz des Angebots in den elektronischen Medien zu verbessern – fahren die beiden Linien, mit denen in der Nacht der Süden des Sensebezirks erschlossen wird (Pyjamabus bzw. Nachtexpress), seit dem 9. Dezember 2012 eine vorbestimmte Strecke gemäss einem festen Fahrplan ab. Aus betrieblichen Gründen werden bestimmte Ortschaften seit dem Fahrplanwechsel nicht mehr vom Pyjamabus, sondern vom Nachtexpress bedient.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

1. Wie kann es sein, dass die TPF Fahrplanverbesserungen sehr aktiv und offen kommunizieren, diese Veränderung bzw. Verschlechterung aber schlichtweg verschweigen und die betroffenen Regionen nicht in ihre Überlegungen mit einbezieht? Was wird der Staatsrat unternehmen, damit die Kommunikation bei Fahrplanwechseln in Zukunft verbessert wird?

Grundsätzlich werden alle geplanten Fahrplanänderungen jeweils im Frühling im dafür vorgesehenen Vernehmlassungsverfahren publik gemacht. Weil für den 9. Dezember 2012 zahlreiche Änderungen vorgesehen waren, konnten die Transportunternehmen einige Änderungen erst nach der öffentlichen Vernehmlassung konkret festlegen. Davon waren jedoch einzig Nebenlinien betroffen (wie eben die Pyjama- und Nachtexpresslinien). Es war indes eine aussergewöhnliche Situation. Der Staatsrat legt denn auch Wert darauf, dass der öffentlich aufgelegte Fahrplanentwurf so vollständig wie nur möglich ist.

2. Warum wird ein innovatives, flexibles, benutzerfreundliches und ressourcenschonendes System, welches bis anhin gut funktionierte, einfach klammheimlich abgeschafft und durch einen starren Fahr- und Streckenplan ersetzt?

Unter dem alten System mit dem Bus auf Abruf ab Freiburg betrug die durchschnittliche Passagierzahl 19 Personen für die beiden Kurse des Nachtexpressbusses und 25 Personen für die beiden Kurse des Pyjamabusses. Dieses System war zwar beliebt, hatte jedoch auch Nachteile. Der Bus fuhr ab dem Busbahnhof Freiburg ab, wo der Busfahrer die Strecke kurz vor Abfahrt aufgrund der Bestimmungsorte der Fahrgäste festlegte. Weil die Zeit knapp war, konnte es geschehen, dass die gewählte Strecke nicht optimal war und dass der Bus Gemeinden querte, die sich nicht auf dem direktesten Weg befanden. Es ist auch vorgekommen, dass der Busfahrer auf der Rückfahrt, nachdem neue Fahrgäste zugestiegen waren, erneut Ortschaften anfahren musste, die er kurz zuvor bedient hatte. Der Bus, der vom Sensebezirk wieder nach Freiburg zurückkehren musste, um den folgenden Kurs sicherzustellen, kam entsprechend nicht immer pünktlich an. Je nach Bestimmungsort der Fahrgäste war die effektive Fahrzeit grossen Schwankungen ausgesetzt. Die Fahrgäste wussten somit nie, wann sie ankommen würden.

In Bezug auf die Kommunikation hatte das alte System mit dem Bus auf Abruf den grossen Nachteil, dass die Kurse im elektronischen Fahrplan nicht aufgeführt waren. Da immer mehr Personen über ihren Computer oder ihr Smartphone auf den elektronischen Fahrplan zugreifen, war es wichtig, diese Lücke zu schliessen.

Mit dem neuen Fahrplan wurde deshalb das Ziel verfolgt, diese Lücken zu schliessen und die Sichtbarkeit des Angebots zu verbessern. Im Übrigen wurden die vom Pyjama- und Nachtexpress-

bus bedienten Ortschaften für eine ausgeglichene Erschliessung des südlichen Sensebezirk neu auf die beiden Linien aufgeteilt.

Die Zahl der Kurse blieb mit dem neuen Fahrplan unverändert. Auch die Abfahrtszeiten in Freiburg wurden mit nur geringfügigen Anpassungen übernommen. Die Tatsache, dass diese Kurse nun im Fahrplan integriert sind und immer dieselbe Strecke fahren, hat mehrere Vorteile:

- > Die Fahrgäste müssen sich nicht mehr bei den TPF telefonisch anmelden.
- > Es sind neue Verbindungen zwischen den Ortschaften möglich, die von den beiden Linien bedient werden.
- > Die Abfahrtszeiten erscheinen in den klassischen und elektronischen Fahrplänen.

3. Inwiefern wird der sich für einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr einsetzende Staatsrat für ein Zurückkommen auf das alte bewährte System engagieren, dies möglichst kurzfristig und nicht erst auf den nächsten Fahrplanwechsel hin?

Die Modernisierung, die mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 stattfand, ist aus Sicht des Staatsrats positiv zu werten. Namentlich, weil das Angebot nun präziser ist.

Eine Analyse der jetzigen Situation, die das Amt für Mobilität zusammen mit den TPF vornahm, hat jedoch ergeben, dass eine Nachjustierung nötig ist und dass diese Verbesserungen rasch umgesetzt werden können. So wurde beschlossen, die Strecke des Nachtexpressbusses innert nützlicher Frist anzupassen, damit die Ortschaften Brünisried, Rechthalten und St. Ursen direkter angefahren werden (kein Umweg mehr über Plaffeien). Die Haltestellen zwischen Tafers und Heitenried werden nur noch bedient werden, wenn ein Fahrgast dies ausdrücklich wünscht. Die Fahrzeit zwischen Freiburg und Brünisried bzw. St. Ursen kann so um 6 bis 26 Minuten verkürzt werden. In Absprache mit den TPF erfolgte diese Änderung bereits am 18. Februar 2013.

Darüber hinaus wird derzeit eine weitergehende Neugestaltung des Angebots am Abend auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 hin geprüft. Es wird dabei namentlich darum gehen, die Strecken der verschiedenen Linien auf der Grundlage der Fahrgästerhebungen zu optimieren, indem beispielsweise die Strecken neu definiert oder die Ortschaften anders auf die verschiedenen Linien aufgeteilt werden.

4. Was wird der Staatsrat unternehmen, damit seitens der TPF in Zukunft solche Fehlplanungen nicht mehr geschehen und die Kommunikation bei Fahrplanwechseln verbessert wird?

Die Tatsache, dass gewisse Änderungen – namentlich die Änderungen auf den Nachtexpress- und Pyjamabuslinien – zu wenig gut kommuniziert wurden, ist hauptsächlich auf die bedeutenden Fahrplanänderungen auf nationaler Ebene zurückzuführen («Horaire Romandie 2013»). Der Staatsrat gab dem Amt für Mobilität den Auftrag, zusammen mit den Transportunternehmen sicherzustellen, dass künftig alle bedeutenden Änderungen im öffentlich aufgelegten Fahrplanentwurf erscheinen.

19. Februar 2013