



## **Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**

Postulat Bonny David / Brönnimann Charles

2020-GC-211

### **Für bessere öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen dem Saane- und dem Broyebezirk**

#### **I. Zusammenfassung des Postulats**

Mit dem am 18. September 2020 eingereichten und begründeten Postulat ersuchen die Grossräte David Bonny und Charles Brönnimann den Staatsrat, die Möglichkeit einer Linie des öffentlichen Verkehrs zwischen dem Saane- und dem Broyebezirk, die durch derzeit vom öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossene Dörfer führen würde, inklusive Voraussetzungen und Folgen zu untersuchen. Laut Postulanten wird eine solche Linie zwischen der Stadt Freiburg und/oder Villars-sur-Glâne und Estavayer-le-Lac oder zwischen Rosé und Payerne, die Dörfer wie Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny und Grandsivaz bedient, von vielen Einwohnerinnen und Einwohnern gewünscht.

#### **II. Antwort des Staatsrats**

##### **1. Ausbau des öffentlichen Verkehrs, minimale Wirtschaftlichkeit und Raumplanung**

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots, insbesondere des regionalen Personenverkehrs (RPV)<sup>1</sup>, ist eng mit den Passagierzahlen auf den verschiedenen Linien verbunden und berücksichtigt die Pendler- und Schülerströme. Für die RPV-Linien – diese werden gemeinsam von Bund und Kanton bestellt – verlangt der Bund eine minimale Wirtschaftlichkeit. Im Falle des Kantons Freiburg übernimmt der Bund 55 % der Kosten, die nicht durch die Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf gedeckt sind.<sup>2</sup> Diese Bundesvorgabe impliziert den Aufbau eines kohärenten Netzes, dessen Linien nicht in Konkurrenz zueinander stehen. Weiter darf der Kanton nach dem kantonalen Verkehrsgesetz (VG) einzig Leistungen bestellen, die vom Bund anerkannt sind.

Beim Ausbau des RPV-Angebots muss auch die Raumplanung berücksichtigt werden. Auf kantonaler Ebene verknüpft der kantonale Richtplan (KantRP) die Siedlungsverdichtung und Einzonungen mit der Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots. Der Bund beabsichtigt seinerseits, Raumentwicklung, Urbanisierung, Umwelt und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen. Er hat entsprechend den Teil Programm (Mobilität und Raum 2050) seines Sachplans Verkehr vollständig überarbeitet. Das Vernehmlassungsverfahren endete am 15. Dezember 2020 und der Teil Programm soll im Herbst 2021 vom Bundesrat validiert werden.

---

<sup>1</sup> Es wird zwischen drei Arten des öffentlichen Verkehrs unterschieden: Fernverkehr, regionaler Personenverkehr und Ortsverkehr.

<sup>2</sup> Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) und Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) des Bundesamts für Verkehr (BAV).

## 2. Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots im Kanton Freiburg

Der Ausbau des RPV-Angebots im Kanton ist ein kontinuierlicher Prozess, der die vorgängig analysierten Passagierströme und das Nachfragepotenzial berücksichtigt und auf der Grundlage einer Analyse aller Strecken, der Identifizierung von Problemen und Lücken und der Definition möglicher Verbesserungen nach Regionen durchgeführt wird. Die Planung ist eine Aufgabe des Staats, in Zusammenarbeit mit dem Bund, der das Angebot zusammen mit dem Kanton bestellt, den Transportunternehmen, den Regionen und gegebenenfalls den betroffenen Nachbarkantonen. Der in der Planung vorgesehene Ausbau wird mit dem Fahrplan für den öffentlichen Verkehr konkretisiert, dessen Entwurf jedes Jahr im Frühjahr in die öffentliche Vernehmlassung gegeben wird und dessen endgültige Version jeweils am zweiten Sonntag im Dezember in Kraft tritt.

In den letzten Jahren wurde das Angebot deutlich ausgebaut. Die Bahnlinien der etappenweise ausgebauten RER Fribourg | Freiburg bilden das Rückgrat, während die Buslinien die Fahrgäste zu den Bahnhöfen und Umsteigepunkten bringen und die Feinerschliessung des Kantonsgebiets ermöglichen. Das Busangebot wurde daher in Einklang mit den verschiedenen Etappen der RER Fribourg | Freiburg erweitert und optimiert.<sup>3</sup> Die Region Saane-West profitierte hauptsächlich im Dezember 2015 von diesem Ausbau (Fahrplanwechsel 2016).

## 3. Öffentlicher Verkehr in der Region Saane-West

### 3.1. Angebot

Das RPV-Angebot in der Region Saane-West basiert auf den S-Bahn-Linien Freiburg/Freiburg–Romont (S40) und, in geringerem Umfang, Freiburg/Freiburg–Yverdon-les-Bains (S30), die im Halbstundentakt betrieben werden. Die Passagierströme gehen hauptsächlich in Richtung Agglomeration Freiburg und Avry, was auf die Präsenz der Orientierungsschule Saane-West zurückzuführen ist, die von zahlreichen Schülerinnen und Schülern besucht wird. Die Buslinien, die diese Region bedienen, haben daher als Ausgangs- oder Endstation in der Regel den Bahnhof Rosé (wo die Passagiere auf die S40 umsteigen können), den Bushof Freiburg (wo sie eine Buslinie der Agglomeration Freiburg oder einen der vielen Züge, die den Bahnhof Fribourg/Freiburg bedienen, nehmen können) oder in geringerem Mass den Bahnhof Grolley (wo sie auf die S30<sup>4</sup> umsteigen können).

Die von den Grossräten David Bonny und Charles Brönnimann erwähnten Ortschaften Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny und Grandsivaz werden daher von Buslinien bedient, die hauptsächlich auf die Bahnhöfe von Rosé und Freiburg ausgerichtet sind, wo ein Umsteigen möglich ist. Es ist zudem möglich, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Payerne zu begeben, auch wenn die Verbindungen nicht optimal sind.

---

<sup>3</sup> Einführung und Ausbau der RER Fribourg | Freiburg erforderten bedeutende Infrastrukturarbeiten. Zusätzliche Informationen zu den Ausbauetappen der Freiburger S-Bahn finden Sie unter <https://www.fr.ch/de/mobilitaet-und-verkehr/oeffentlicher-verkehr/rer-fribourgfreiburg> und die Seite <https://www.fr.ch/de/mobilitaet-und-verkehr/oeffentlicher-verkehr/entwicklung-des-oeffentliches-strassenverkehrs> beschreibt die Entwicklung des öffentlichen Strassenverkehrs.

<sup>4</sup> In Grolley haben die Busse Anschluss mit den Zügen, die nach Freiburg fahren. Es ist nämlich nicht möglich, hier gute Verbindungen in beide Richtungen (sowohl Payerne als auch Freiburg) anzubieten; so wurde die verkehrsreichste Richtung bevorzugt.

### 3.2. Arbeitsgruppe Saane-West

Wie bereits erwähnt, werden Angebotsverbesserungen nach Region und in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Region geprüft. Im Jahr 2013 wurde eine Arbeitsgruppe für die Region Saane-West eingerichtet. Diese setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern des Amts für Mobilität (MobA) und der betroffenen Verkehrsunternehmen (TPF und PostAuto), dem Oberamt des Saanebezirks, Mitgliedern des Grossen Rats aus der Region sowie Ammännern und Gemeinderätinnen und -räten aus der Region. Diese Arbeitsgruppe begleitete die Arbeiten, die im Dezember 2015 zur Erweiterung und Optimierung des Angebots in der Region Saane-West und der Region Gubloux geführt haben. Sie kommt regelmässig zusammen, um die Mobilitätsfragen in diesem Perimeter zu behandeln.<sup>5</sup>

### 4. Schlussfolgerung

Die obigen Punkte zeigen, dass der Ausbau des RPV-Angebots einem vorbestimmten Prozess folgt. Die Ausbauschnitte decken in der Regel eine oder mehrere Regionen ab, basieren auf einer Analyse des gesamten Angebots und nicht auf der isolierten Betrachtung einer oder zweier Linien und sind meist mit dem Ausbau des Bahnangebots verknüpft.

Es ist möglich, punktuelle Gesuche, wie die der Postulanten, über die Vertreterinnen und Vertreter der nach Region eingerichteten Arbeitsgruppen weiterzuleiten. Dadurch können diese punktuellen Gesuche in eine globale Vision des RPV-Angebots integriert werden. In der von diesem Postulat betroffenen Region wird der neue Bahnhof Avry-Matran, der frühestens für Dezember 2023 geplant ist, neue Perspektiven eröffnen; der Ausbau des Busangebots wird in der bestehenden Arbeitsgruppe diskutiert werden.

Dessen ungeachtet schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat vor, das vorliegende Postulat erheblich zu erklären. Die Studie zur Einrichtung einer Buslinie, die Freiburg (und/oder Villars-sur-Glâne) mit Estavayer-le-Lac verbindet – oder Rosé mit Payerne – und Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny und Grandsivaz bedient, wird eine Analyse der Pendler- und Schülerströme sowie des Nachfragepotenzials umfassen. Sie muss den zukünftigen Bahnhof Avry-Matran und den Grundsatz der Nichtkonkurrenz mit den Bahnlinien Freiburg/Freiburg–Romont und Freiburg/Freiburg–Yverdon-les-Bains oder mit anderen Buslinien berücksichtigen, um deren Passagieraufkommen nicht zu verringern. Diese Studie muss auch die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Sachplans Verkehr des Bundes berücksichtigen, die die Raumplanung und den öffentlichen Verkehr miteinander verknüpfen. Sie wird unter der Leitung des MobA und der Arbeitsgruppe Saane-West durchgeführt werden.

*11. Mai 2021*

---

<sup>5</sup> Was die Broye betrifft, so setzt sich die Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern des MobA, der TPF, von PostAuto, des Kantons Waadt und des Regionalverbands COREB (Communauté régionale de la Broye) sowie dem Oberamt des Broyebezirks zusammen. Sie begleitete die Analysen und Arbeiten, die in den Ausbau des Angebots in diesem Bezirk während der Fahrplanwechsel 2015 und 2017 mündeten. Seit 2018 erfolgt die Zusammenarbeit über den Verkehrsausschuss des COREB, der punktuell Vertreterinnen und Vertreter der Kantone Freiburg und Waadt einlädt.