



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Dafflon Hubert

2021-CE-86

Regionaler Bahnverkehr, sinkende Servicequalität

I. Anfrage

Unser Kanton hat in den letzten Jahren erhebliche, von der Bevölkerung begrüßte Anstrengungen unternommen, um sowohl quantitative als auch qualitative Anreize zur Nutzung des regionalen Bahnangebots zu setzen. Seit genau 30 Jahren bin ich regelmässiger Nutzer der Linie S30 zwischen Yverdon und Freiburg. Diese Linie ist sowohl für Studierende als auch für Arbeitnehmende attraktiv geworden, mit einem Fahrplan, der den Erwartungen einer grossen Mehrheit der Benützerinnen und Benützer entspricht. Während die bestellten Leistungen auf dem Papier gut bis sehr gut sind, ist die Realität eine ganz andere. Diese ist nämlich geprägt durch systematische Verspätungen, Zugausfälle, verkürzt geführte Züge zur Hauptverkehrszeit (!), defektes Rollmaterial, falsche oder verspätete Informationen über Verspätungen und Zugkompositionen usw. Diese Verschlechterung ist nicht auf die Pandemie zurückzuführen, ist sie doch schon seit mehreren Jahren zu beobachten. Die verkürzt geführten Züge zu Spitzenzeiten und Türen, die sich nicht öffnen lassen, erhöhen das Unverständnis der Benutzerinnen und Benutzer; denn das dadurch entstehende Gedränge von Passagieren, die wegen des Coronavirus eigentlich gehalten wären, Abstand zu halten, ist einfach inakzeptabel.

Ich gelange deshalb mit folgenden Fragen an den Staatsrat:

1. Wird der Staatsrat regelmässig von den Transportunternehmen über die verschiedenen quantitativen und qualitativen Mängel im Betrieb vor Ort informiert?
2. Sind auch andere Regionalbahnlinien als die S30 von solchen oder vergleichbaren Mängeln betroffen?
3. Ziehen die Transportunternehmen von den in den Jahresverträgen vorgesehenen Beträgen die Beträge für die nicht erbrachten Leistungen (fehlende Waggons, geschlossene Waggons, ausgefallene Züge, grosse Verspätungen) ab? Wenn ja, wie viel wurde abgezogen?
4. Welche Massnahmen ergreift oder plant der Staatsrat, um die Qualität der bestellten Leistungen im regionalen Schienenverkehr zu verbessern?
5. Was ist mit meiner bisher unbeantworteten Anfrage vom 31. Januar 2020 mit dem Titel «Sparbillette auch in der Tarifgemeinschaft Frimobil»?

8. März 2021

II. Antwort des Staatsrats

Die Linie S30 des Regionalverkehrs verbindet Fribourg/Freiburg mit Yverdon-les-Bains im Halbstundentakt. Sie bedient auch die Gemeinden Givisiez, Belfaux, Grolley, Cousset, Corcelles, Payerne, Cugy, Estavayer, Cheyres und Yvonand und wird von der SBB betrieben. Im Jahr 2018 fielen auf dieser Strecke mehrfach Züge aus, insbesondere wegen technischer Probleme bei

bestimmten Kompositionen und wegen eines Erdrutsches. So gab es 289 Total- und 346 Teilausfälle, was einem Anteil von 2,9 % entspricht. Zum Vergleich: 2019 waren es 346 bzw. 149 (1 %) und 220 bzw. 69 (1,3 %) im Jahr 2020.¹ Auch in den ersten drei Monaten des Jahres 2021 gab es eine ganze Reihe von Ausfällen (70 Total- und 15 Teilausfälle). Die SBB haben die Ursachen (technische Probleme mit dem Rollmaterial) identifiziert und unternommen Schritte, um sie zu beheben.

Ganz allgemein kann festgehalten werden, dass die Eigenschaften der Strecke (insbesondere die Einleisigkeit) dazu führen, dass ein ausgefallener Zug fast automatisch den Ausfall des Zuges in der Gegenrichtung verursacht.

Weiter haben Arbeiten an der Eisenbahninfrastruktur dieser Strecke zu einem vollständigen Unterbruch des Zugverkehrs geführt, während dem Ersatzbusse zum Einsatz kamen. Diese Unterbrüche dauerten sechs Wochen im Sommer 2018 und zwei Wochen im Sommer 2019 während der Arbeiten zur Verlegung und Modernisierung des Bahnhofs Givisiez mit Blick auf die Einführung des Viertelstundentakts zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez. Arbeiten zwischen Estavayer und Yverdon haben zu einer dreiwöchigen Unterbrechung im Frühjahr 2019 geführt.

Der Anteil der pünktlichen Züge² auf dieser Strecke lag 2019 bei 94,83 % in Freiburg, 93,33 % in Payerne, 90,52 % in Belfaux und 94,51 % in Yverdon-les-Bains. 2020 lagen diese Werte bei 94,58 %, 92,54 %, 91,15 % und 95,3 %.³ Das Pünktlichkeitsziel wurde also insgesamt erreicht, auch wenn die Pünktlichkeit bei bestimmten Bahnhöfen weniger gut ist. Verspätungen werden durch eine Vielzahl von Gründen verursacht; die wichtigsten sind Warten auf Anschlusszüge, schlechtes Wetter und hohe Passagierzahlen.

Das liegt daran, dass das Passagieraufkommen in den morgendlichen und abendlichen Stosszeiten sehr hoch ist, insbesondere wegen der gleichzeitigen Anwesenheit von Schülerinnen und Schülern, die in Freiburg zur Schule gehen, und von Pendlerinnen und Pendlern. Besonders problematische Überlastungen traten zeitweise auch aufgrund von Änderungen oder einer Inversion der Zugkompositionen⁴ und nach dem Wechsel der Stundenpläne einer Orientierungsschule (OS) in Freiburg im Herbst 2018⁵ auf.

¹ Auf dieser Linie verkehren jedes Jahr über 20 000 Züge.

² Ein Zug gilt als pünktlich, wenn er weniger als 3 Minuten Verspätung hat.

³ Diese Zahlen sind dem Qualitätsmesssystem (QMS) des Bundesamts für Verkehr (BAV) entnommen. Das Ziel gilt als erreicht, wenn die Pünktlichkeit zwischen 93 % und 96 % liegt, «über dem Akzeptanzwert», wenn sie über diesem Bereich liegt und «unter dem Mindeststandard», wenn sie darunter liegt. Dem ist anzufügen, dass das QMS die Pünktlichkeit erst ab 2019 misst.

⁴ Nach der Intervention der RUBD reagierten die SBB auf diese Änderungen bzw. Inversionen der Zugkompositionen mit dem Erlass strenger Richtlinien. Konkret vertauschten die SBB die Kompositionen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

⁵ Die Schülerinnen und Schüler nahmen dann den 30 Minuten später abfahrenden Morgenzug, der weniger Sitzplätze hatte; die SBB regelten dies, indem sie die Züge vertauschten. Dies hatte jedoch Auswirkungen auf einen Zug während des abendlichen Berufsverkehrs. Immerhin blieb niemand mehr auf dem Perron zurück.

Auf dieser Linie verkehren zwei Zugtypen: der 75 m lange, dreiteilige «Domino 3» mit 296 Sitzplätzen und der 100 m lange, vierteilige «Domino 4» mit 430 Sitzplätzen.⁶ Zu den Hauptverkehrszeiten bestehen die Züge aus zwei Domino 3 mit 594 Sitzplätzen und einer Länge von 150 m, was der Länge der Perrons der Bahnhöfe auf dieser Strecke entspricht.

Ab Dezember 2021 wird nur noch das Modell Domino 4 auf dieser Linie verkehren. Er wird zu Spitzenzeiten mit einem Domino 2 (50 m und 173 Plätze) verstärkt werden. Dies sollte es erlauben, die Probleme der Überbelegung zu einem guten Teil zu lösen.

In Zahlen ausgedrückt, spiegelt sich die Überlastung der Züge während der Hauptverkehrszeiten in den folgenden Belegungszahlen wider:

	2018	2019	2020
ab Yverdon um 6.18 Uhr	80 %	66 %	119 %
ab Yverdon um 6.48 Uhr	135 %	120 %	107 %
ab Freiburg um 16.17 Uhr	80 %	68 %	102 %
ab Freiburg um 17.17 Uhr	111 %	103 %	90 %

Die Auslastung der anderen Züge liegt deutlich unter 100 %.

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

1. Wird der Staatsrat regelmässig von den Transportunternehmen über die verschiedenen quantitativen und qualitativen Mängel im Betrieb vor Ort informiert?

Das Amt für Mobilität (MobA), das der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) unterstellt ist, wird regelmässig von den Transportunternehmen über Probleme mit der Pünktlichkeit oder der Kapazität der Züge informiert. In Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen wird dann nach Lösungen gesucht. Das MobA reagiert auch auf die Beschwerden, die es regelmässig von den Benutzerinnen und Benutzern erhält.

2. Sind auch andere Regionalbahnlinien als die S30 von solchen oder vergleichbaren Mängeln betroffen?

Die Pünktlichkeit der S40 Romont–Fribourg/Freiburg lag mit durchschnittlich 91,82 % unter dem Zielwert von 93 bis 96 %. Der Regionalzug zwischen Romont und Freiburg liegt an einer sehr stark befahrenen Strecke, auf der namentlich Fernverkehrszüge verkehren. Jede Verspätung bei einem dieser Züge hat Auswirkungen auf die der S30. Obwohl es gelegentlich zu Verspätungen und Zugausfällen kommt und die Züge zu den Hauptverkehrszeiten in der Regel stark frequentiert sind, gibt es im Kanton Freiburg keine weiteren problematischen Bahnstrecken.

⁶ Domino 3: 168 Sitzplätze, 20 Klappsitze, 132 Stehplätze, Gesamtkapazität 296; Domino 4: 232 Sitzplätze, 30 Klappsitze, 198 Stehplätze, Gesamtkapazität 430.
Es gilt als akzeptabel, wenn Passagiere 15 Minuten lang stehen müssen.

3. *Ziehen die Transportunternehmen von den in den Jahresverträgen vorgesehenen Beträgen die Beträge für die nicht erbrachten Leistungen (fehlende Waggon, geschlossene Waggon, ausgefallene Züge, grosse Verspätungen) ab? Wenn ja, wie viel wurde abgezogen?*

Nein. Die Transportunternehmen werden von den Behörden auf der Grundlage der vor jeder Fahrplanperiode⁷ abgegebenen Angebote entschädigt; sie erhalten die im Voraus festgelegten Abgeltungen. Diese Abgeltungen werden nicht aufgrund von betrieblichen Unwägbarkeiten geändert, und es gibt keine Kürzungen der Abgeltungen bei Verspätungen, Ausfällen oder mangelnder Kapazität.⁸ Die Qualität der Leistungen wird durch das Amt für Umwelt und auch über ein vom Bundesamt für Verkehr (BAV) eingerichtetes Qualitätsmesssystem (QMS) überwacht (siehe Antwort auf Frage 4).

4. *Welche Massnahmen ergreift oder plant der Staatsrat, um die Qualität der bestellten Leistungen im regionalen Schienenverkehr zu verbessern?*

Das MobA überwacht kontinuierlich die Pünktlichkeitsstatistiken. Diese Statistiken werden in regelmässigem Austausch mit den Transportunternehmen diskutiert. Und im Falle von Problemen wird nach Lösungen gesucht.

Das BAV hat seinerseits 2016 ein Qualitätsmesssystem (QMS) für den regionalen Personenverkehr (RPV) eingeführt. Es stützt sich auf Testkunderhebungen MSS (Mystery Shopping Surveys) und seit 2019 auch auf Daten aus den Pünktlichkeitsmessungen DPM (Direct Performance Measures). Aus den Ergebnissen des QMS werden Berichte nach Unternehmen und Kanton erstellt, in denen Probleme identifiziert und erläutert sowie Lösungen gesucht werden. Werden die QMS-Ziele nicht erreicht, müssen die Transportunternehmen den Bestellern (BAV und Kantone) Verbesserungsmassnahmen vorschlagen, die dann in einen Aktionsplan einfließen.

5. *Was ist mit meiner bisher unbeantworteten Anfrage vom 31. Januar 2020 mit dem Titel «Sparbillette auch in der Tarifgemeinschaft Frimobil?»?*

Die Frage der Fahrscheinpreise und eine allenfalls kostenlose Benützung des öffentlichen Verkehrs für die gesamte oder einen Teil der Kundschaft von Transportunternehmen war Gegenstand verschiedener Vorstösse. Auch auf nationaler Ebene sind Diskussionen im Gang, um die unterschiedlichen Tarifsysteme, die in der Schweiz existieren, zu vereinheitlichen. Darüber hinaus wurde im Sommer 2020 eine Verfassungsinitiative für kostenlose Benützung des öffentlichen Verkehrs angekündigt. Es wurde beschlossen, das Zustandekommen der Initiative abzuwarten (im Amtsblatt Nr. 5 vom 5. Februar 2021 wurde das Zustandekommen festgestellt), um die Antworten anpassen und koordinieren zu können. Die Antwort auf die Frage von Grossrat Hubert Dafflon hängt also vom weiteren Verlauf dieser Initiative ab, die demnächst vom Staatsrat an den Grossen Rat überwiesen wird, sowie von den Diskussionen, die auf Bundesebene stattfinden.

21. Juni 2021

⁷ Eine Fahrplanperiode entspricht zwei Fahrplanjahren.

⁸ In begründeten Ausnahmefällen können die Besteller die Vereinbarung mit einem Vorbehalt versehen, um eine Nachkalkulation zu ermöglichen (gemäss Art. 22 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs [ARPV]). Ein solcher Vorbehalt wurde für das Angebot 2020–2021 der SBB gemacht, weil das Angebot im Jahr 2020 aufgrund des Lokführermangels (der nichts mit der Covid-19-Pandemie zu tun hat) sehr stark gekürzt und reduziert wurde.