



## Bericht 2025-DIME-32

11. März 2025

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

*Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2020-GC-211, das von den Grossräten David Bonny und Charles Brönnimann am 18. Dezember 2020 eingereicht und vom Grossen Rat am 25. Juli 2021 mit 87 zu 0 Stimmen angenommen wurde.*

*Der Bericht ist wie folgt gegliedert:*

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Bedingungen für die Einrichtung oder den Ausbau eines öffentlichen Verkehrsangebots</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Analyse der Pendler- und Schülerströme in den Regionen Broye und Saane-West</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Entwicklung des Angebots in der Region Saane-West</b>	<b>5</b>
<b>4.1</b>	<b>Aktuelles Angebot</b>	<b>5</b>
<b>4.2</b>	<b>Einrichtung einer Buslinie zwischen der Region Saane-West und der Broye</b>	<b>6</b>
<b>4.3</b>	<b>Angebotsentwicklungen</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Schlussfolgerung</b>	<b>7</b>

---

# 1 Einleitung

---

Mit dem Postulat «Für bessere öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen dem Saane- und dem Broyebezirk» ersuchten die Grossräte David Bonny und Charles Brönnimann den Staatsrat, eine Studie über die Einführung einer Linie des öffentlichen Verkehrs zwischen der Stadt Freiburg und/oder Villars-sur-Glâne und Estavayer-le-Lac oder zwischen Rosé und Payerne durchzuführen. Diese Linie solle von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Dörfer genutzt werden können, die in der Nähe dieser Achse liegen, also zum Beispiel von Corjolens, Onnens, Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny und Montagny.

In seiner Antwort vom 11. Mai 2021 beantragte der Staatsrat die Annahme des Postulats und präzisierte dabei, dass die Studie eine Analyse der Pendler- und Schülerströme sowie des Nachfragepotenzials umfassen und insbesondere folgende Punkte berücksichtigen würde:

- > die neue Bahnhofstabelle Avry-Matran;
- > den Grundsatz der Nichtkonkurrenz mit den Bahnlinien Fribourg/Freiburg–Romont und Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains oder mit anderen Buslinien, um deren Passagieraufkommen nicht zu verringern.

Der vorliegende Bericht geht zunächst auf die Bedingungen für die Einrichtung und den Ausbau eines öffentlichen Verkehrsangebots ein. Anschliessend werden die Pendler- und Schülerströme in den Regionen Broye und Saane-West analysiert und die geplanten Änderungen und Entwicklungen in der Region dargestellt, insbesondere im Zusammenhang mit der Eröffnung der neuen Bahnhofstabelle Avry-Matran im Dezember 2025.

## 2 Bedingungen für die Einrichtung oder den Ausbau eines öffentlichen Verkehrsangebots

---

Die Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) werden in der Regel gemeinsam von Bund und Kanton bestellt und abgegolten. Die Gesetzgebung von Bund und Kanton regelt die Einrichtung einer neuen oder die Erweiterung einer bestehenden RPV-Linie und legt die Bedingungen fest.

So sieht Artikel 7 der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) vom 16. Oktober 2024 vor, dass ein Angebot des RPV gemeinsam vom Bund und Kantonen anerkannt und abgegolten wird, wenn:

- a) die Linie ganzjährig der Groberschliessung nach Artikel 5 Absatz 3 VPB dient; darin inbegriffen sind saisonal oder an einzelnen Wochentagen verkehrende Angebote zur Ergänzung der bestehenden Erschliessung;
- b) es bei im Ausland liegenden Linienabschnitten überwiegend schweizerischem Verkehr dient oder der Grenzbahnhof bei Eisenbahnlinien im Ausland liegt;
- c) für die Linie eine minimale Wirtschaftlichkeit und mindestens eine Nachfrage nach Artikel 8 Absatz 2 gegeben sind;
- d) die Vorgaben der Besteller zur Qualität und Sicherheit des Angebots sowie zur Stellung der Beschäftigten eingehalten werden;
- e) der direkte Verkehr nach Artikel 16 PBG gewährleistet ist; und
- f) für das Angebot eine Konzession, eine Bewilligung nach Artikel 8 PBG oder ein Staatsvertrag vorliegt.

Dieser Artikel präzisiert zudem: «Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legt in Richtlinien die Voraussetzungen für die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien fest [...]» Die *Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV)* verknüpft in diesem Sinn die Taktung einer öffentlichen Verkehrslinie mit dem Grad der Kostendeckung durch den Erlös aus dem Verkauf von Fahrausweisen.

---

Sie unterscheidet zwei Angebotskategorien:

1. Grunderschliessung – Busse bis Studentakt, Rufbusse, Bahnergänzungsleistungen, Abend- und Nachtangebote und Seilbahnen: Für Busse umfasst das Grundangebot Linien, die für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnern mit einem Angebot von höchstens einem Studentakt von 18 Kurspaaren täglich (Verkehrsperiode Montag–Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen;
2. übrige Buslinien und übrige Rufbusse, übrige Seilbahnen, Eisenbahnen und Schiffe.

Der minimale Kostendeckungsgrad durch den Billettverkauf beträgt laut Richtlinie 10 % für die erste Angebotskategorie (Grunderschliessung) und 20 % für die zweite.

Das neue kantonale Mobilitätsgesetz (MobG), das am 1. Januar 2023 in Kraft trat, nennt in Artikel 30 drei Angebotsarten des öffentlichen Verkehrs:

- > der RPV im Sinne der Bundesgesetzgebung, der damit vom Bund anerkannt wird;
- > der Personenverkehr von kantonalem Interesse, d. h. der innerkantonale Personenverkehr, der für den Kanton von besonderem Interesse ist, aber vom Bund nicht als RPV anerkannt wird;
- > der lokale Verkehr für die Feinerschliessung in Ortschaften.

Die Angebotsart «Personenverkehr von kantonalem Interesse» ist neu und wurde mit dem MobG eingeführt. Diese Zwischenkategorie ermöglicht es dem Kanton, Angebote des öffentlichen Verkehrs zu finanzieren und zu bestellen, die er als wichtig für den Kanton erachtet, auch wenn sie nicht die Kriterien des Bundes erfüllen und somit vom Bund nicht als mitfinanzierter Regionalverkehr anerkannt werden. Es handelt sich dabei um «Linien des Ortsverkehrs auf eigenen Trassen» und um «Linien, die es ermöglichen, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erfüllen» (Art. 152 Abs. 2 MobG).<sup>1</sup>

Darüber hinaus sieht das MobG in Artikel 185 die Möglichkeit einer staatlichen Finanzierung von Versuchslinien oder -leistungen im Rahmen der Verfügbarkeit der im Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel. Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten finanziellen Prozentsatzes darf 55 % der ungedeckten Kosten nicht überschreiten. Wenn der Versuch erfolgreich ist und die gesetzlichen Bestimmungen es zulassen, wird die Entschädigung vom Bund übernommen. Nach Artikel 112 des Mobilitätsreglements (MobR) können Linien oder Dienstleistungen im Versuchsbetrieb subventioniert werden, wenn:

- > sie zweckmässig oder innovativ sind;
- > keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren;
- > aller Voraussicht nach mittelfristig die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung erreichen.

### **3 Analyse der Pendler- und Schülerströme in den Regionen Broye und Saane-West<sup>2</sup>**

---

Die Schaffung einer neuen Linie des RPV hängt von ihrem Nutzungspotenzial ab, damit sie den in Kapitel 2 dargestellten Mindestanforderungen des Bundes an die Wirtschaftlichkeit entsprechen kann. Die Analyse der Pendler- und Schülerbewegungen erlaubt eine Abschätzung dieses Potenzials.

Alle Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe 1 des betrachteten Gebiets werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Orientierungsschule (OS) Saane West in Avry oder, für Schülerinnen und Schüler aus Grandsivaz und Montagny, zur OS La Broye in Cugy befördert. Für die Sekundarstufe 2 bestehen ebenfalls Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zu den Kollegien der Stadt Freiburg und zum Gymnasium der Broye (GYB) in Payerne. Grundsätzlich gibt

---

<sup>1</sup> Diese Linien werden im kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs, der gegenwärtig in Erarbeitung ist, festgelegt; das Mobilitätsgesetz sieht für dessen Erstellung eine Frist von drei Jahren vor. Die Umsetzung dieser Art von Angebot ist abhängig von den im Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel.

<sup>2</sup> Die Region Saane-West umfasst Matran, Avry, Prez, Neyruz, Cottens, Chénens, Autigny, La Brillaz und Ponthaux.

es keinen Schülertransport zwischen den Regionen Saane-West und Broye. Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern, die eine Buslinie zwischen diesen beiden Regionen nutzen würden, ist daher vernachlässigbar.

Die Abschätzung des Pendlerpotenzials<sup>3</sup> basiert auf den Daten der Strukturhebung 2018–2022 des Bundes<sup>4</sup>. Diese zeigen, dass rund 130 Personen pro Wochentag aus den Gemeinden Avry, Prez und La Brillaz nach Payerne pendeln. Mit Estavayer erhöht sich die geschätzte Gesamtzahl auf 180 Pendlerinnen und Pendler. Der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometer liegt im Kanton Freiburg zwischen 15 und 20 %. Das Potenzial für eine Busverbindung zwischen dem westlichen Saanebezirk und der Broye kann somit auf 30 bis 40 Personen pro Tag geschätzt werden. Diese Zahlen berücksichtigen nicht die angrenzenden Gemeinden, die nicht direkt von einer Linie zwischen diesen beiden Regionen bedient würden. Die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Strassenverkehr ist jedoch viel geringer, wenn ein Umsteigen erforderlich ist und der Strassenverkehr zwar dicht, aber flüssig ist, wie dies bei der Einfahrt nach Payerne oder Estavayer der Fall ist. Das Pendlerpotenzial für eine Buslinie zwischen diesen beiden Regionen ist daher gering.

Im Gegensatz zu den anderen Regionen des Kantons, insbesondere der Region Saane-West, aus denen sich die Pendlerinnen und Pendler hauptsächlich in die Agglomeration Freiburg begeben, ist die Broye durch multidirektionale Pendlerströme gekennzeichnet, wie die folgende Karte zeigt.



Pendlerströme nach Verkehrsmittel (gemäss Daten der Strukturhebung 2018–2022). Die Balken zeigen die Richtung der Ströme: blau-grün Freiburg, rosa Lausanne, dunkelgrün Payerne, blau Bulle, hellgrün Bern, hellrosa Villars-sur-Glâne.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aufgrund der fehlenden Schülerströme und der begrenzten Zahl von Pendlerinnen und Pendlern das Nutzungspotenzial einer RPV-Linie, die die Regionen Saane-West und Broye verbindet, gering ist.

<sup>3</sup> Definition des Bundesamts für Statistik des Begriffs Arbeitspendler/-in: «Erwerbstätige Person ab 15 Jahren, die einen fixen Arbeitsort ausserhalb ihres Wohngebäudes hat. Nicht zu den Arbeitspendler/-innen zählen somit zu Hause Arbeitende sowie Erwerbstätige, die keinen fixen Arbeitsort aufweisen (z. B. Vertreter/-innen).»

<sup>4</sup> Die Strukturhebung (SE) ist Teil des Volkszählungssystems. Bei der Strukturhebung befragt das Bundesamt für Statistik einen kleinen Teil der Bevölkerung schriftlich. Die Strukturhebung wird im Rahmen des neuen Systems der jährlichen Volkszählung realisiert. Hauptaugenmerk dieser Erhebung ist die Beobachtung der sozioökonomischen und der soziokulturellen Strukturen der Bevölkerung in der Schweiz.

---

## 4 Entwicklung des Angebots in der Region Saane-West

---

### 4.1 Aktuelles Angebot

Das Angebot des RPV in der Region Saane-West, das zum Fahrplanwechsel 2016 (Dezember 2015) erweitert und optimiert wurde, hat als Rückgrat die RER-Linie Lausanne–Romont–Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains, die im Halbstundentakt verkehrt. Seit dem 15. Dezember 2024 (Fahrplan 2025) verkehren die Züge der RER-Linie Fribourg/Freiburg–Romont bis Lausanne und sind mit den Zügen der RER-Linie Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains gekoppelt<sup>5</sup>. Sie bedienen insbesondere die Bahnhöfe Rosé (Haltestelle Avry-Matran ab Dezember 2025), Villars-sur-Glâne, Payerne und Estavayer-le-Lac im Halbstundentakt und ermöglichen so eine umsteigefreie Verbindung zwischen der Region Saane-West und der Region Broye. Dieses neue Angebot entspricht teilweise dem Postulat der Grossräte Bonny und Brönnimann. Neben dieser Bahnverbindung wurden auf den Fahrplanwechsel 2025 weitere Verbesserungen zugunsten dieser beiden Regionen eingeführt:

- > Die Buslinie 20.334 Cousset–Montagny–Mannens erhielt drei zusätzliche Kurspaare.
- > Die Busse der Linie 11 der Agglo Freiburg, die die Kantonshauptstadt mit Rosé verbindet, verkehren im Viertelstundentakt zwischen Freiburg und Avry-Centre (Fahrplan 2025).

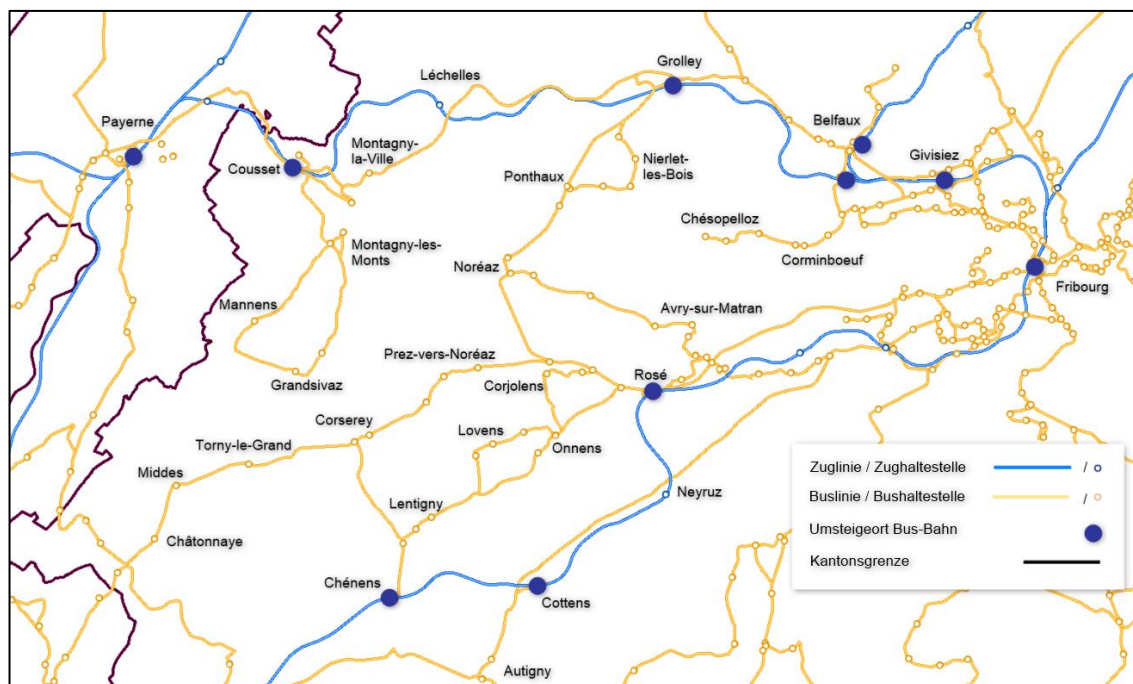
Wie die Abbildung unten zeigt, gehen die Passagierströme hauptsächlich in Richtung Agglomeration Freiburg und Avry, was auf die Präsenz der Orientierungsschule Saane-West zurückzuführen ist, die von zahlreichen Schülerinnen und Schülern besucht wird. Die Buslinien, die diese Region bedienen, haben daher in der Regel folgende Ausgangs- und Endstationen:

- > den Bahnhof Rosé, wo die Passagiere auf die RER Lausanne–Romont–Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains umsteigen können;
- > den Bushof Freiburg, wo die Passagiere eine Buslinie der Agglomeration Freiburg oder einen der vielen Züge, die den Bahnhof Fribourg/Freiburg bedienen, nehmen können;
- > in geringerem Mass den Bahnhof Grolley, wo die Passagiere auf die RER-Linie Lausanne–Romont–Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains umsteigen können.

Die von den Grossräten David Bonny und Charles Brönnimann in ihrem Postulat erwähnten Ortschaften Corjolens, Onnens, Noréaz, Prez-vers-Noréaz, Corserey, Lovens, Lentigny, Montagny und Grandsivaz liegen an der RER-Linie Lausanne–Romont–Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains. Sie werden von Buslinien bedient, die je nach Hauptreiseziel mit dem Bahnnetz verbunden sind. Mit Ausnahme von Montagny und Grandsivaz, die auf Payerne und Freiburg ausgerichtet sind, sind die anderen Orte mit dem Bahnhof Rosé verbunden, wo man umsteigen kann, um nach Freiburg zu gelangen. Das Dorf Noréaz ist per Bus mit den Bahnhöfen Rosé und Grolley verbunden und bietet ausgezeichnete Anschlüsse mit der Bahn sowohl nach Freiburg als auch nach Payerne und Estavayer-le-Lac.

---

<sup>5</sup> Zuvor waren sie mit denen der RER-Linie Fribourg/Freiburg–Ins(–Neuchâtel) gekoppelt.



Schema mit den öffentlichen Verkehrslinien, die die Region Saane-West und einen Teil der Broye bedienen

## 4.2 Einrichtung einer Buslinie zwischen der Region Saane-West und der Broye

Die Analyse in Kapitel 3 zeigt, dass das Nachfragepotenzial nicht ausreicht, um die Einrichtung einer Buslinie zwischen Freiburg (und/oder Villars-sur-Glâne) und Estavayer oder zwischen Rosé und Payerne zu rechtfertigen. Es ist in der Tat unwahrscheinlich, dass eine solche Linie langfristig die Anforderungen des MobR «an Auslastung und Kostendeckung» für die Subventionierung einer Versuchslinie erfüllt. Das MobR legt zudem fest, dass eine solche Linie keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren darf; eine Buslinie zwischen Freiburg und Estavayer würde jedoch die Eisenbahnlinie Lausanne–Romont–Fribourg/Freiburg–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains konkurrenzieren.<sup>6</sup> Dieses geringe Potenzial und diese Konkurrenz machen es für den Kanton schwierig, eine solche Linie als Personenverkehr von kantonalem Interesse einzurichten.

## 4.3 Angebotsentwicklungen

Für Dezember 2025 (Fahrplan 2026) sind in der Region Saane-West weitere Angebotsverbesserungen geplant:

- > Die Bahnhaltestelle Avry-Matran wird in Betrieb genommen werden und wird es ermöglichen, den Umstieg auf einen Bus für viele Schülerinnen und Schüler der OS Saane West zu vermeiden (Fahrplan 2026).
- > Folgende Buslinien werden ausgebaut und systematisch bis zur Haltestelle Avry-Matran verlängert werden (Fahrplan 2026): 20.339 Avry–Rosé–Chénens (drei zusätzliche Kurspaare von Montag bis Freitag), 20.340 Rosé–Grolley (zwei zusätzliche Kurspaare am Samstag), 20.460 Romont FR–Villaz-Saint-Pierre–Sédeilles–Rosé–Avry Centre (zwei zusätzliche Kurspaare am Samstag) und 20.462 Romont FR–Sédeilles–Rosé–Avry Centre (zwei zusätzliche Kurspaare am Samstag).

In der Agglomeration Freiburg ist die Einrichtung einer neuen Buslinie vorgesehen, die Avry-sur-Matran, Rosé und die verschiedenen Arbeitszonen in diesem Sektor miteinander verbindet, sobald die Sanierung des Autobahnanschlusses Matran abgeschlossen ist (Fahrplan 2028). Insbesondere mit der Einrichtung eines zusätzlichen Gleises in Rosé wird es möglich sein, den Viertelstundentakt zwischen der neuen Haltestelle Avry-Matran und Freiburg einzuführen. Diese Angebotserweiterung war für den Fahrplanwechsel 2028 vorgesehen, doch wird das Verfahren durch Einsprachen blockiert, weshalb dieses Angebot auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden muss. Zur Überbrückung werden

<sup>6</sup> Siehe Kapitel 2.

---

Alternativen geprüft. Dies wird der letzte Schritt zur Einführung des Viertelstundentakts in der Agglomeration Freiburg sein.

Darüber hinaus haben Diskussionen innerhalb der Arbeitsgruppe Saane-West<sup>7</sup> und mit der Gemeinde Montagny gezeigt, dass eine Änderung und Verlängerung der Linie 20.334 Cousset–Montagny–Mannens sinnvoll ist, um eine Verbindung Cousset–Montagny–Corjolens Bif, Mannens–Grandsivaz–Prez–Avry-sur-Matran zu schaffen. Dadurch wird es möglich sein, in Cousset oder an der zukünftigen Haltestelle Avry-Matran auf die Regionalzüge der RER-Linie Lausanne–Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains umzusteigen. Die technische Machbarkeit wird derzeit geprüft.

## 5 Schlussfolgerung

Die Analyse der Pendler- und Schülerbewegungen in der Region Saane-West und in der Broye sowie der Grundsatz, öffentliche Verkehrslinien nicht zu konkurrenzieren, um deren Nutzung nicht zu verringern, verunmöglichen derzeit die Einführung einer neuen Buslinie, die diese beiden Regionen verbindet. Die Verlängerung der Regionalzüge Romont–Fribourg/Freiburg bis Yverdon-les-Bains bietet jedoch eine direkte Bahnverbindung zwischen diesen beiden Regionen und entspricht damit teilweise dem Vorschlag der Grossräte Bonny und Brönnimann. Diese Linie wird bis Lausanne verlängert werden und so auch der Region Saane-West eine direkte Bahnverbindung mit der Genferseeregion bieten. Darüber hinaus würde die Umsetzung des Projekts zur Änderung der Linie 20.334 Cousset–Montagny–Mannens und deren Verlängerung bis zur künftigen Haltestelle Avry-Matran ebenfalls eine Verbindung zwischen der Broye und der Region Saane-West schaffen.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

---

<sup>7</sup> Besteht aus der Oberamtfrau des Saanebezirks sowie aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden, der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Amts für Mobilität.