



Bericht 2013-DAEC-22

9. September 2013

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2003.12 Rime Nicolas/Brodard Vincent – Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2003.12 der Grossräte Nicolas Rime und Vincent Brodard, das am 12. September 2012 vom Grossen Rat mit 94 Ja-Stimmen und einer Gegenstimme sowie einer Enthaltung erheblich erklärt wurde. Die Postulanten ersuchten den Staatsrat, zusammen mit den TPF die Möglichkeit zu prüfen, auf der Strecke Bulle–Romont neben den RegioExpress-Zügen (RE) wieder Regionalzüge fahren zu lassen.

1. Einführung

Am 1. Dezember 2009 verabschiedete der Staatsrat die Strategie zur Erstellung eines S-Bahnnetzes im Kanton Freiburg. Im Dezember 2011 wurde die 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg mit dem RegioExpress Bulle–Romont–Freiburg–Bern verwirklicht. Seit Dezember 2012 verkehren diese Züge im Halbstundentakt zwischen Bulle und Freiburg bzw. im Stundentakt zwischen Bulle und Bern. Um auf der Schiene ein Angebot realisieren zu können, das mit dem früheren Busangebot mit der Direktverbindung zwischen Bulle und Freiburg vergleichbar ist, wurde die Eisenbahnlinie modernisiert und die Regionalzüge wurden durch die Buslinie 20.254 ersetzt.

Im vorliegenden Bericht werden zuerst die Bedingungen für die Wiedereinführung der Regionalzüge auf der Linie Bulle–Romont und deren Folgen analysiert. Darauf wird eine Bilanz zum regionalen ÖV-Angebot zwischen Bulle und Romont mit der Buslinie 20.254 gezogen, wobei die Daten zur Benützung des Angebots und die Betriebskosten aufgeführt werden. Im letzten Teil schliesslich wird die Erschliessung durch die Buslinie 20.254 mit der Erschliessung durch eine Regionalzuglinie verglichen.

2. Wiedereinführung der Regionalzüge

2.1. Bedingungen und Fahrplan

Bei einer Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont müssten folgende Bedingungen erfüllt werden:

- > Halt in Vulruz-Nord, Sâles, Rueyres-Treyfayes und Vuisternens-devant-Romont;

- > Beibehaltung der heutigen Angebotsqualität auf der S-Bahn-Linie Bulle–Romont–Freiburg–Bern;
- > Gewährleistung der Anschlüsse in Romont mit den Fernverkehrszügen.

Sofern die nötigen Änderungen an der Infrastruktur angebracht würden, könnten die Regionalzüge stündlich zwischen 6.11 Uhr und 21.11 Uhr ab Bulle abfahren bzw. zwischen 6.26 Uhr und 20.26 Uhr ab Romont. Die Fahrzeit Bulle–Romont betrüge 23 Minuten und es wären zwei Zugkompositionen für die Sicherstellung des Stundentakts nötig. In Romont hätten die Passagiere attraktive Umsteigemöglichkeiten auf die Fernverkehrszüge. Hingegen könnte in Bulle kein Anschluss mit der RER Süd sichergestellt werden. Des Weiteren wäre es ohne negative Auswirkungen auf das aktuelle RER-Angebot nicht möglich, zu den Spitzenzeiten (z. B. für den Schülertransport) zusätzliche Regionalzüge verkehren zu lassen.

Unter Einbezug eines Regionalzugs im Stundentakt könnte der Fahrplan wie folgt aussehen:

	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg	RE	RE	Reg	
Bulle	05:52	06:11	06:20	06:52	07:11	07:20	07:52	08:11	08:20	08:52	09:11	09:20	09:52	10:11	
Vaulruz-Nord	I	06:18	I	I	07:18	I	I	08:18	I	I	09:18	I	I	10:18	
Sâles	I	06:21	I	I	07:21	I	I	08:21	I	I	09:21	I	I	10:21	
Rueyres-Treyfayes	I	06:24	I	I	07:24	I	I	08:24	I	I	09:24	I	I	10:24	
Vuisternens-dt-Romont	I	06:27	I	I	07:27	I	I	08:27	I	I	09:27	I	I	10:27	
Romont	06:09	06:34	06:37	07:09	07:34	07:37	08:09	08:34	08:37	09:09	09:34	09:37	10:09	10:34	
Romont	06:11	06:47	06:39	07:11	07:47	07:39	08:11	08:47	08:39	09:11	09:47	09:39	10:11	10:47	
Fribourg	06:28		06:56	07:28		07:56	08:28		08:56	09:28		09:56	10:28		
Fribourg	06:29		07:04	07:29		08:04	08:29		09:04	09:29		10:04	10:29		
Berne	06:51		07:26	07:51		08:26	08:51		09:26	09:51		10:26	10:51		
Lausanne		07:21			08:21			09:21			10:21			11:21	
Genève		08:09			09:09			10:09			11:09			12:09	
Genève	04:56				05:51			06:51			07:51			08:51	
Lausanne	05:45				06:42			07:42			08:42			09:42	
Berne		05:34	06:09	06:34	07:09	07:34	08:09	08:34	09:09	09:34					
Fribourg		05:55	06:30	06:55	07:30	07:55	08:30	08:55	09:30	09:55					
Fribourg		06:04	06:31	07:04	07:31	08:04	08:31	09:04	09:31	10:04					
Romont	06:15	06:23	06:48	07:21	07:13	07:48	08:21	08:13	08:48	09:21	09:13	09:48	10:21	10:13	
Romont		06:23	06:26	06:49	07:23	07:26	07:49	08:23	08:26	08:49	09:23	09:26	09:49	10:23	10:26
Vuisternens-dt-Romont		I	06:33	I	I	07:33	I	I	08:33	I	I	09:33	I	I	10:33
Rueyres-Treyfayes		I	06:36	I	I	07:36	I	I	08:36	I	I	09:36	I	I	10:36
Sâles		I	06:39	I	I	07:39	I	I	08:39	I	I	09:39	I	I	10:39
Vaulruz-Nord		I	06:42	I	I	07:42	I	I	08:42	I	I	09:42	I	I	10:42
Bulle		06:42	06:48	07:08	07:42	07:48	08:08	08:42	08:48	09:08	09:42	09:48	10:08	10:42	10:48

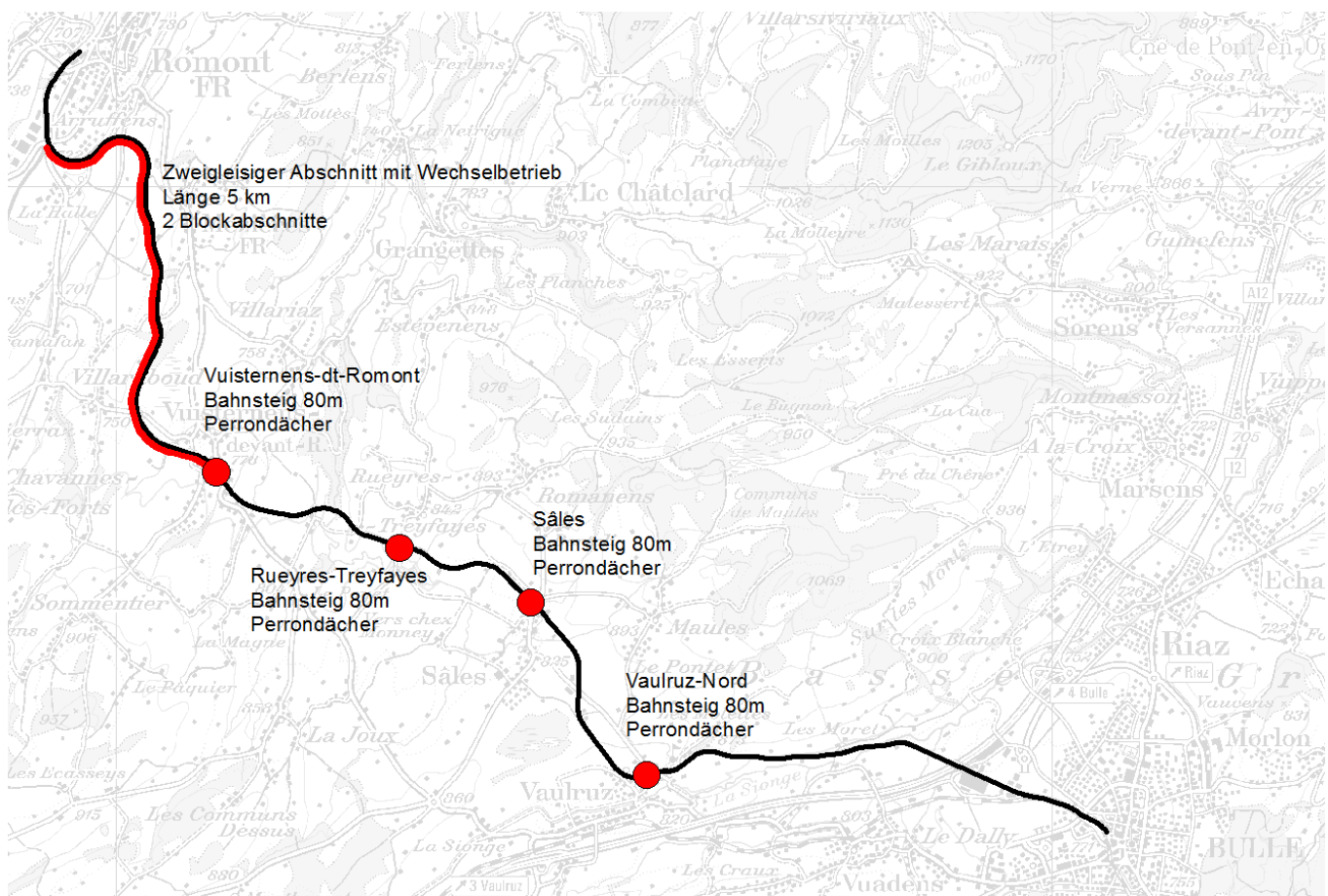
In Schwarz die RER und in Grün die neuen Regionalzüge

Die Benutzerinnen und Benutzer der Regionalzüge hätten innerhalb von 5 Minuten einen Anschlusszug Richtung Freiburg und innerhalb von 13 Minuten Richtung Lausanne. In umgekehrter Richtung bestünden dieselben Anschlüsse.

2.2. Notwendige Infrastrukturanpassungen

Für eine Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont im Stundentakt mit guten Anschlüssen in Romont sind bedeutende Anpassungen an den Infrastrukturen unabdingbar:

- > Verkürzung der Zugfolgezeiten dank einer Erhöhung der Anzahl Blockabschnitte;
- > Bau eines Doppelspurabschnitts zwischen Vuisternens-devant-Romont und Romont bei gleichzeitiger Beibehaltung einer einfachen Spur für die Einfahrt in den Bahnhof von Romont;
- > Ausbau der Bahnsteige in den vier Bahnhöfen, die neu bedient würden.



2.3. Finanzielle Aspekte

2.3.1. Investitionen

Für den Bau der Doppelspur zwischen Romont und Vuisternens-devant-Romont sowie den Ausbau der Bahnsteige in den vier neu bedienten Bahnhöfen sind folgende Investitionen nötig:

Tiefbau, Geleise und Weichen	50 000 000.–
Sicherheitsanlagen	5 650 000.–
Fahrleitungen	4 820 000.–
Ausbau der Bahnsteige, Publikumsanlagen und Perrondächer, P+R, Bau eines Bahnsteigs mit Korrektur der Geometrie in Rueyres-Treyfayes	5 400 000.–
Total	65 870 000.–

(Schätzung der TPF mit einer Genauigkeit von ±30%)

2.3.2. Betriebskosten

Die Betriebskosten wurden von den TPF auf der Grundlage des unter Punkt 2.1 dargelegten Modellfahrplans geschätzt. Die Einnahmen entsprechen den Einnahmen der aktuellen Buslinie 20.254:

Betriebskosten	2 875 758.–
Einnahmen Passagiere	437 296.–
Entschädigungen	2 438 462.–
Kostendeckungsgrad	15%

Damit ist der minimale Kostendeckungsgrad von 20% für regionale Eisenbahnlinien gemäss Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV) nicht erfüllt. Entsprechend würden weder Bund noch Kanton Abgeltungen leisten.

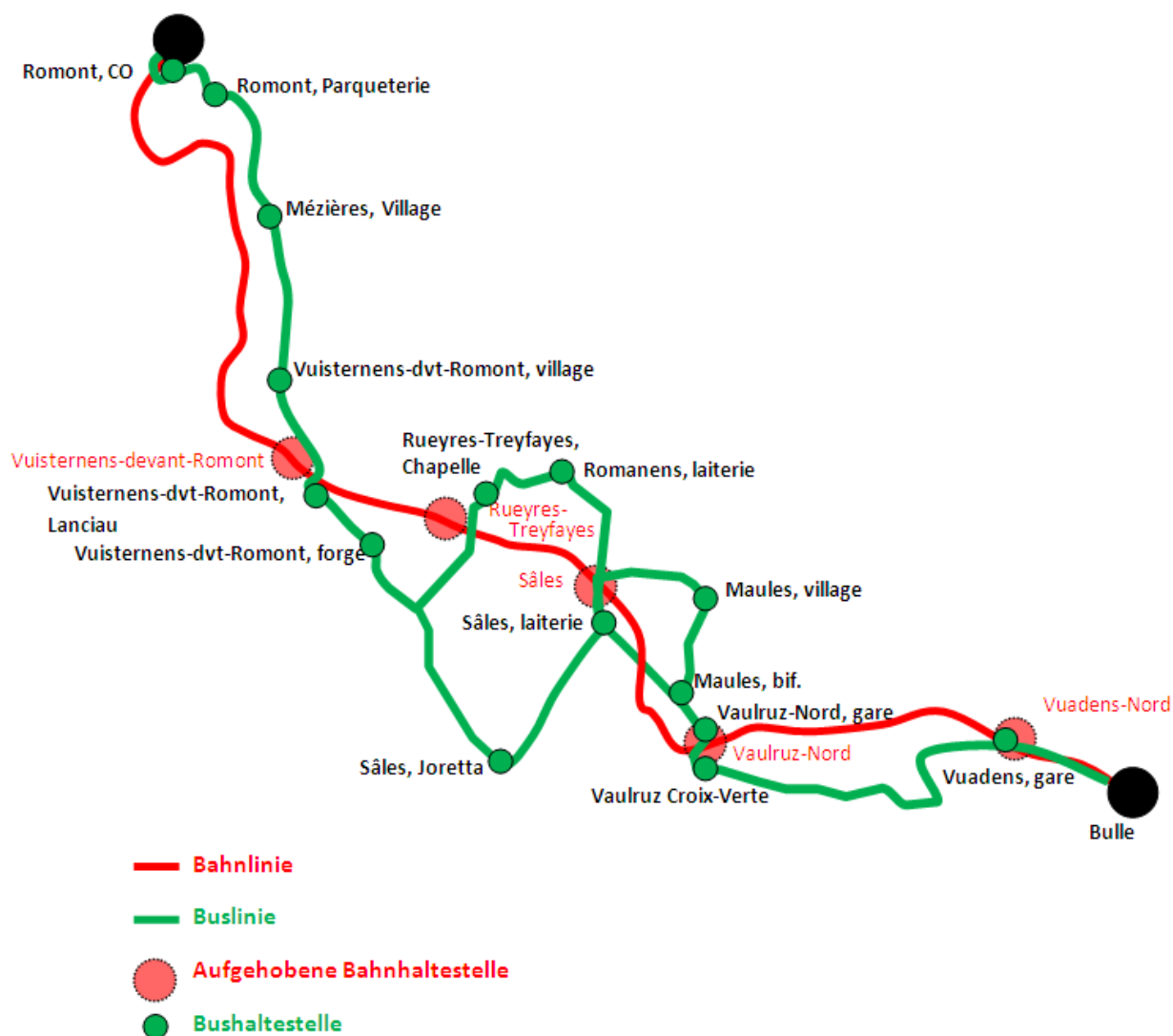
Die Finanzierungskosten im Zusammenhang mit den Infrastrukturinvestitionen, die auf 3% der Investitionen und somit auf 1 976 100 Franken geschätzt werden, sind dabei nicht mitgerechnet.

3. Buslinie 20.254

3.1. Entwicklung des regionalen ÖV-Angebots Bulle–Romont

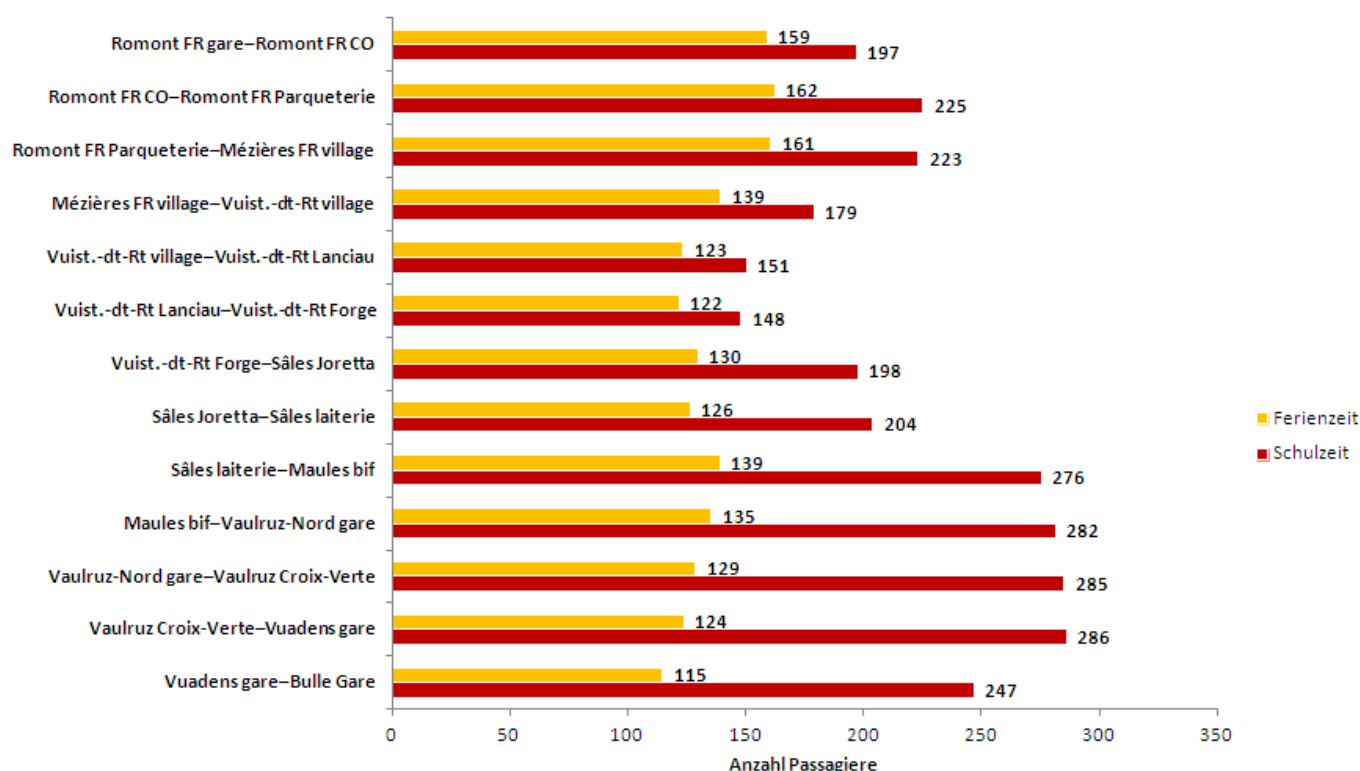
Seit dem 11. Dezember 2011 verkehren von 5.52 Uhr bis 23.20 Uhr RegioExpress-Züge ohne Halt und im Halbstundentakt zwischen Bulle und Romont. Die Fahrzeit beträgt 17 Minuten. Gleichzeitig wurden die Regionalzüge gestri-

chen. Seit Juli 2011 werden die Ortschaften zwischen den beiden Hauptorten durch die Buslinie 20.254 bedient. Diese neue Buslinie erlaubt mit 15 Haltestellen, die meist näher bei den Wohnzonen liegen als die Bahnhöfe, eine feinere Erschliessung. Zwischen 5.55 Uhr und 19.02 Uhr gilt der Stundentakt. Zu den Spitzenzeiten verkehren zusätzliche Busse.



3.2. Passagierzahlen

Zwischen August und Dezember 2012 verzeichnete die Buslinie Bulle–Romont an Werktagen im Durchschnitt folgende Passagierzahlen (Anzahl Passagiere je Abschnitt in beide Richtungen):



Es ist zu beachten, dass noch andere Buslinien zwischen Vuisternens-devant-Romont und Romont verkehren. Im Vergleich zu anderen Buslinien kann festgehalten werden, dass die Buslinie mit über 160 Passagieren auf dem am stärksten frequentierten Abschnitt auch während der Schulferien rege benutzt wird. Mit anderen Worten, im Regionalbus Bulle–Romont fahren viele Pendlerinnen und Pendler.

3.3. Betriebskosten

Die Betriebskosten und Einnahmen bzw. Entschädigungen für die Buslinie 20.254 im Jahr 2012 waren die folgenden:

Kosten	1 503 996.–
Einnahmen	437 296.–
Entschädigungen	1 066 700.–
Kostendeckungsgrad	29%

Mit 29% liegt der Kostendeckungsgrad über den Mindestvorgaben des Bundes, die bei 20% für Busse im Stundentakt liegen.

4. Bewertung

4.1. Vergleich Angebotsqualität

Mit dem Bus können zwischen Bulle und Romont mehr Haltestellen bedient werden als mit dem Zug (15 statt nur 6). Dafür erlaubt die Bahn attraktivere Fahrzeiten zwischen den

bedienten Ortschaften. Einschränkend ist für gewisse Ortschaften zu sagen, dass deren Bewohnerinnen und Bewohner relativ lange laufen müssen bis zum nächstgelegenen Bahnhof (siehe Tabelle weiter unten).

Ortschaft (Bushaltestelle)	Bahnhof	Distanz*	Zeit zu Fuss**
Rueyres-Treyfayes, chapelle	Rueyres-Treyfayes,	500 m	7 min
Romanens, laiterie	Sâles	1500 m	22 min
Sâles, Joretta	Sâles	2200 m	33 min
Sâles, village	Sâles	200 m	3 min
Maules, village	Sâles	1500 m	22 min
Vaulruz, Croix-Verte	Vaulruz-Nord	450 m	7 min

*Distanz zwischen der Ortschaft (Bushaltestelle) und dem nächstgelegenen Bahnhof

**Berechnungsgrundlage: 1000 m in 15 Minuten

Im Durchschnitt können die Bahnhöfe Freiburg, Bern und Lausanne mit dem Bus rascher erreicht werden als mit der Bahn (vom Wohnort aus gerechnet). Die Zeiteinsparung kann über 30 Minuten betragen. Die Personen, die in der Nähe der Bahnhöfe Vaulruz-Nord und Sâles wohnen, gehören zu den Ausnahmen. Sie könnten die drei oben erwähnten Städte mit dem Regionalzug zu den Spitzenzeiten morgens rascher erreichen. Für die Personen, die in der Nähe der Haltestellen Vuisternens-devant-Romont village, Rueyres-Treyfayes Chapelle und Vaulruz Croix-Verte wohnen, gilt dies für einen Teil dieser drei Destinationen.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Differenz in Minuten für die Reise zwischen den verschiedenen Ortschaften einerseits und die Agglomerationen Freiburg, Bern und Lausanne andererseits angegeben. Für die Verbindungen, bei denen der Bus eine Zeiteinsparung bringt, sind die Zellen blau hinterlegt; die in Minuten ausgedrückte Differenz ist negativ. Für die Verbindungen, bei denen die Reise mit dem Bus länger dauert als mit dem Zug, ist der Hintergrund der Zellen gelb und das Vorzeichen positiv.

Reisezeitvergleich Bus/Zug (inkl. Weg zu Fuss bis zur Haltestelle bzw. bis zum Bahnhof)

	Morgens Richtung Zentrum			Nachmittags ab Zentrum		
	Freiburg	Bern	Lausanne	Freiburg	Bern	Lausanne
Vuisternens-devant-Romont, village	+4	-2	+1	-2	-7	-2
Rueyres-Treyfayes, chapelle	+1	-2	-2	-7	-7	-7
Romanens, laiterie	-15	-18	-18	-21	-21	-21
Sâles, Joretta	-27	-27	-30	-34	-34	-34
Sâles, village	+5	+5	+2	-2	-2	-2
Maules, village	-7	-10	-10	-13	-13	-13
Vaulruz, Croix-Verte	+2	+2	-1	-6	-6	-6
Vaulruz-Nord, gare	+8	+8	+5	0	0	0

Reisezeitverkürzung mit dem Bus von über 15 Minuten

Reisezeitverkürzung mit dem Bus von 6 bis 15 Minuten

Reisezeitverkürzung mit dem Bus von 0 bis 5 Minuten

Reisezeitverlängerung mit dem Bus von 1 bis 5 Minuten

Reisezeitverlängerung mit dem Bus von über 5 Minuten

Dem ist anzufügen, dass der Busfahrplan zwischen Bulle und Romont an die besonderen Bedürfnisse der Schulen angepasst werden kann. Diese Flexibilität fehlt auf der Schiene, weil der Fahrplan der RER-Verbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern den Fahrplan der untergeordneten Züge vorgibt.

4.2. Vergleich Passagierzahlen

Aufgrund der Ergebnisse der Passagiererhebungen seit Einführung der Buslinie und der Analyse der Erschliessungsqualität (siehe Punkt 4.1) geht dieser Bericht von der Hypothese aus, dass die Passagierzahlen und somit das Einnahmenvolumen bei einer Wiedereinführung des Regionalzugs und gleichzeitiger Streichung des Regionalbusses gleich blieben. Weil die Bedürfnisse der Schulen (Orientierungsschule) auf

der Schiene weniger gut erfüllt werden könnten, kann ein Einnahmerückgang jedoch nicht ausgeschlossen werden.

4.3. Vergleich Betriebskosten

Die Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont hätten zusätzliche Betriebskosten von jährlich knapp 1 400 000 Franken zur Folge. Hinzu kämen im Zusammenhang mit den Investitionen jährliche Kapitalkosten von knapp 2 000 000 Franken.

	Buslinie	Regionalzüge	Differenz
Kosten	1 503 996.–	2 875 758.–	+1 371 762.–
Einnahmen	437 296.–	437 296.–	0.–
Entschädigungen	1 066 700.–	2 438 462.–	+1 371 762.–
Kostendeckungsgrad	29%	15%	–
Finanzierungskosten der Investitionen	0	1 976 100.–	+1 976 100.–

5. Schlussfolgerung

Für die Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont wären Investitionen von rund 65 Millionen Franken erforderlich. Nur die direkt von diesem Zug bedienten Ortschaften hätten einen Vorteil. Die anderen Ortschaften wären dagegen aufgrund der in einem solchen Fall unerlässlichen Streichung der Buslinie 20.254 schlechter erschlossen als heute. Im Übrigen erfüllte der Kostendeckungsgrad dieser Zugverbindung die Mindestanforderungen des Bundes nicht.

Aus diesen Gründen ist der Staatsrat der Meinung, dass die heutige Buslinie den Bedürfnissen der Region auf effiziente Weise zu erfüllen vermag. Die Wiedereinführung der Regionalzüge, mit der die Erschliessung von nur wenigen Ortschaften verbessert würde, lässt sich wirtschaftlich nicht rechtfertigen.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.