

Anfrage

Auf der TPF-Linie von Murten nach Freiburg sehen sich die SchülerInnen, Reisenden und Pendler der 2. Klasse ab Courtepin dazu gezwungen, in den Gängen der überfüllten Zügen zu stehen, da es nicht genügend Sitzgelegenheiten für sie alle gibt. In Pensier, Belfaux und Givisiez steigen weitere Zugsreisende ein, welche diese Situation noch verschärfen. Das gleiche Bild ergibt sich am Mittag, wenn nur kleine Kompositionen unterwegs sind und am Abend auf der Heimfahrt von Freiburg Richtung Murten. Das heisst, die Transportkapazität zu Stosszeiten auf dem TPF-Linienabschnitt zwischen Courtepin und Freiburg bzw. zwischen Freiburg und Courtepin ist völlig ungenügend.

Es scheint, dass sich die TPF-Direktion auf die Entwicklungen in unserem Kanton nicht im nötigen Mass vorbereitet hat oder dieser keine Aufmerksamkeit schenkt, ungenügende Infrastrukturen bereithält und vor allem die jugendlichen Betroffenen als heutige und zukünftige Kunden nicht ernst nimmt?

Vier beispielhafte Entwicklungen zeigen, dass die Zeit nicht stillgestanden ist:

- Das Bildungsangebot in Freiburg wird immer grösser, immer mehr Jugendliche studieren nach der obligatorischen Schulzeit weiter.
- Der Kanton Freiburg hat eine der stärksten Bevölkerungszunahmen der Schweiz, vor allem von jungen Leuten.
- Die Verbindung Freiburg–Neuenburg bringt neue Zugsreisende.
- Starke Zunahme der wegpandelnden Bevölkerung auch in peripheren Gebieten des Kantons.

Wenn Jugendliche auf dem Heimweg immer wieder stehen müssen, kann dies zu Frustration führen, schliesslich hat jeder und jede denselben Preis für diese Strecke bezahlt, wie alle anderen auch. Frust kann in Einzelfällen dazu führen, dass Nischen (1.-Klasse-Abteil) ausgenützt werden oder Beschädigungen der Einrichtungen folgen. Offenbar gibt es inoffiziell „tolerierte“ Regeln, dass das 1.-Klasse-Abteil bis Belfaux benützt werden kann und danach in die 2.-Klasse gewechselt werden muss?

Ich erinnere mich an eine vor rund 20 Jahren selber erlebte Situation, bei welcher der Kondukteur mir damals beschied, dass das Ticket nur zur Fahrt berechtigt, von Sitzgelegenheit dabei keine Rede sei. Was würde man sagen, wenn man eine Eintrittskarte für das Kino kaufen und dann keine freien Sitzgelegenheiten vorfinden würde?

Meine Fragen an den Staatsrat:

Ist der Staatsrat bereit bei der TPF dafür zu sorgen:

1. dass rasch genügend Sitzgelegenheiten für die SchülerInnen, Jugendlichen und PendlerInnen des oberen Seebezirkes zur Verfügung gestellt werden, zum Beispiel durch zusätzliche Infrastrukturen oder durch Integration einer weiteren Zugskomposition in den Fahrplan (z.B. auch nur ab Courtepin)?
2. dass eine klare Regelung der Belegung der 1.-Klasse-Abteile während den Stosszeiten festgelegt und öffentlich kommuniziert wird?
3. dass die Kontrolleure bei einem Verbleib im 1.-Klasse-Abteil, sofern die Reisenden über einen gültigen Transportschein verfügen, anstelle einer Busse (von heute 80 Franken),

höchstens die Höhe eines ordentlichen Klassenwechsels verrechnen dürfen und nicht als Schwarzfahrer gleichgestellt werden?

4. dass die eingesetzten Kontrolleure über genügend Deutschkenntnisse verfügen (was heute bei weitem nicht der Fall ist), damit die Kunden die übermittelten Informationen verstehen?
5. dass die TPF keine Standardbriefe verschickt, die den Sachverhalt nicht korrekt wiedergeben?
6. dass geprüft wird, ob für Reisende welche während der Fahrt mangels Sitzgelegenheiten stehen müssen, ein reduzierter Tarif angeboten werden kann?

5. November 2008

Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat anerkennt, dass das grosse Interesse an den öffentlichen Verkehrsmitteln zu Problemen führen kann, namentlich dann, wenn die Kapazitäten des Rollmaterials mit der steigenden Nachfrage nicht mehr Schritt halten können. Er ist mit Grossrat Fürst einer Meinung, dass für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel genügend Plätze zur Verfügung stehen müssen. Weiter möchte der Staatsrat daran erinnern, dass die regelmässige Beförderung von Personen über eine entsprechende Bundesgesetzgebung geregelt wird. Die Regeln und Pflichten der konzessionierten Transportunternehmungen entstammen also hauptsächlich den eidgenössischen Gesetzesbestimmungen.

In den vergangenen Jahren ist die Frequentierung der Strecke Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers stark angestiegen. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, wurde das Angebot kontinuierlich angepasst und erweitert. Zwischen 2000 und 2001 bedienten täglich jeweils 22 Zugpaare die Strecke Murten–Freiburg. Drei Züge trafen jeweils vor 8 Uhr in Freiburg ein. 2005 wurde das Angebot auf derselben Strecke auf 25 Paare ausgeweitet. Seit Dezember 2007 verkehren ausserdem zwischen Belfaux und Freiburg zu den morgendlichen Stosszeiten Zusatzzüge, was die Anzahl Züge, die vor 8 Uhr in Freiburg eintreffen, auf 5 erhöht.

Die Kapazität der Züge hängt von der Wagenanzahl und diese wiederum von der Bahnsteiglänge in den einzelnen Bahnhöfen ab. Im Verpflichtungskredit, der am 16. November 2007 vom Grossen Rat verabschiedet wurde, sind die Modernisierung und Verlängerung der Bahnsteige auf der Strecke Freiburg–Murten–Ins vorgesehen.

Was den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes betrifft, so möchte der Staatsrat ausserdem, dass im Kanton Freiburg ein Regionales Expressnetz (S-Bahn FR) entsteht. Die Richtlinien für dessen Umsetzung hat er bereits definiert. Die erste Etappe der S-Bahn FR ist für 2014 vorgesehen. Die Strecke Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers ist Teil dieses Netzes.

1. Wie die Entwicklung der Fahrpläne zwischen 2000 und 2008 verdeutlicht, wurde das Leistungsangebot kontinuierlich an die steigende Nachfrage angepasst. Der Staatsrat möchte diese Politik auch weiterhin fortsetzen. In Zukunft wird die Verbesserung des Angebots jedoch stark von den Verbesserungen der Infrastruktur abhängen, da deren Kapazität zu den Stosszeiten bereits vollständig ausgelastet ist. Dabei wird insbesondere die Verlängerung der Bahnsteige dazu beitragen, dass die Kapazität der Züge erhöht werden kann. Es ist indessen kaum möglich, in den am stärksten besetzten Zügen

unbedingt jedem einzelnen Reisenden einen Sitzplatz garantieren zu wollen. Dadurch würden nämlich unverhältnismässige Kosten entstehen, und zwar sowohl bei den Infrastrukturen als auch beim Rollmaterial, das für den Rest des Tages unbenutzt bleiben würde.

2. Die in der Schweiz geltenden Tarifbestimmungen regeln die Belegung eines Abteils in der 1. Klasse, sofern in der 2. Klasse kein Platz mehr frei ist. Im Tarif T600 ist diesbezüglich folgendes vorgesehen: *Reisende mit einem Fahrausweis zweiter Klasse, denen vom Personal wegen Platzmangels ein Platz in der ersten Klasse angewiesen wurde, dürfen diesen ohne Bezahlung des Preisunterschiedes nur so lange benützen, bis ihnen ein Platz in der zweiten Klasse angewiesen werden kann. Sie verlieren den Anspruch auf den Platz in der ersten Klasse auch, wenn dieser für Reisende mit Fahrausweisen erster Klasse benötigt wird, es sei denn, sie bezahlen den Preisunterschied.* Die Belegung von Plätzen in der 1. Klasse mangels Plätzen in der 2. Klasse ist also bereits heute klar geregelt.
3. Betreffend die Benutzung der 1. Klasse mit einem Fahrausweis 2. Klasse steht im T600: *Die Reisenden haben Anspruch auf Beförderung in der Klasse, auf die ihr Fahrausweis lautet.* In allen Zügen der Strecke Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers gilt «Selbstkontrolle», was bedeutet, dass keine systematischen, sondern nur punktuelle Kontrollen durchgeführt werden. Hier sieht der Tarif T600 folgendes vor: Reisende ohne gültigen Fahrausweis müssen den dafür vorgesehenen Aufpreis von 80 Franken bezahlen. Dieser Aufpreis wird jedoch nicht eingezogen, falls es sich zeigt, dass in analoger Anwendung der unter Punkt 2 erwähnten Bestimmungen ein Platz in der 1. Klasse besetzt wird, weil in der 2. Klasse kein Platz mehr frei ist.
4. Die Forderung, dass das Kontrollpersonal auch die deutsche Sprache beherrschen soll, ist durchaus gerechtfertigt, insbesondere auch in den Zügen, die eine zweisprachige Region bedienen. Die TPF sind natürlich darum bemüht, zweisprachiges Personal anzustellen. Es ist indes nicht immer einfach, deutsch- oder französischsprachiges Personal zu finden, das auch über gute Kenntnisse der anderen Sprache verfügt. Allerdings befinden sich unter den TPF-Angestellten auch deutschsprachige Mitarbeitende. Der Staatsrat wird die TPF darum bitten, bei der Anstellung von neuem Kontrollpersonal soweit möglich darauf zu achten, dass dieses in beiden Sprachen kommunizieren kann.
5. Die TPF sind darauf bedacht, auf die verschiedenen Reklamationen entsprechend zu antworten. Wenn die Antwort jedoch nicht genau dem Sachverhalt entspricht, so ist es am Empfänger bzw. an der Empfängerin zu reagieren und für dessen Berichtigung zu sorgen.
6. Die schweizerischen Tarifbestimmungen sehen keine Tarifänderung entsprechend der Verfügbarkeit von Sitzplätzen vor. Eine solche Tarifanpassung wäre überdies nur schwerlich umsetzbar, vor allem auch in Zügen mit Selbstkontrolle.

Freiburg, den 16. Dezember 2008