

Anfrage

Die Fahrpläne der TPF-Busse werden jedes Jahr geändert. Die neuen Fahrpläne werden jeweils im Dezember veröffentlicht. Die aktuellen Fahrpläne gelten für den Zeitraum vom 11. Dezember 2005 bis 9. Dezember 2006.

Seit einigen Jahren machen Benutzer und Gemeinden Bemerkungen und Vorschläge aufgrund von Ungereimtheiten, die sie feststellen.

Ich möchte hier ein paar Beispiele nennen, die sich auf das Verkehrsnetz des unteren Greyerzbezirks beziehen, weil sich in dieser Region insbesondere die Spitäler von Riaz und Marsens befinden. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Bevölkerung rund um den Greyerzsee seit der Vernetzung der Spitäler im südlichen Kantonsteil auch Verbindungen nach Châtel-St-Denis und Romont benötigen.

Weiter haben diese Regionen zu bestimmten Tageszeiten einen sehr schlechten öffentlichen Anschluss an die Hauptstadt.

Hier einige Beispiele:

a) Eine Person möchte jemanden unter der Woche im Spital von Romont oder Châtel-St-Denis besuchen:

- *Ankunft des TPF-Busses aus Freiburg über Marsens: 10.25 Uhr – Abfahrt des Zugs nach Romont: 10.46 Uhr und nach Palézieux: 10.13 Uhr.*
- *Ankunft des TPF-Busses aus Freiburg über Marsens: 12.09 Uhr – Abfahrt des Zugs nach Romont: 12.04 Uhr und nach Palézieux: 12.13 Uhr.*
- *Ankunft des TPF-Busses aus Freiburg über Marsens: 13.27 Uhr - Abfahrt des Zugs nach Romont: 13.18 Uhr und nach Palézieux: 13.13 Uhr.*

Das gleiche Problem besteht auch für den Bus, der über La Roche fährt und in Bulle um 12.19 Uhr und 13.19 Uhr ankommt. Der nächste Zug nach Romont fährt erst um 14.18 Uhr und nach Palézieux sogar erst um 15.13 Uhr.

b) Die Rückkehr am Abend ist nicht einfacher:

*Ankunft des Zugs aus Romont um 18.09 Uhr., Abfahrt des Busses nach Freiburg über Marsens: 18.10 Uhr und über La Roche 18.12 Uhr.
Ankunft des Zugs aus Palézieux um 17.43 Uhr.
Der folgende Bus nach Freiburg über Marsens fährt um 19.10 Uhr und über La Roche um 19.12 Uhr.*

c) Eine Person möchte von Marsens über Bulle nach Freiburg fahren

Der Bus aus Marsens hält um 14.29 Uhr beim Einkaufszentrum in Bulle. Der direkte Bus nach Freiburg fährt an dieser Haltestelle um 14.28 Uhr ab. Das gleiche Problem wiederholt sich mehrmals am Tag.

d) Zu bestimmten Tageszeiten gibt es keine Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Dies ist insbesondere der Fall für jemanden, der von Marsens nach Freiburg fahren möchte. Es gibt keinen Bus zwischen 6.54 Uhr und 9.26 Uhr und zwischen 12.09 Uhr und 15.26 Uhr.

e) Eine Person kommt am Abend aus Lausanne zurück

Der Bus nach Bulle über Marsens fährt in Freiburg um 21.02, 22.02 und 23.02 Uhr ab, während der Zug aus Lausanne jeweils um --.03 Uhr in Freiburg eintrifft.

Diese Beispiele zeigen, dass nur wenige Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind und gewisse Fahrten mit sehr langen Wartezeiten verbunden sind, oder gar nicht angeboten werden. Diese Regionen sind schlecht erschlossen und die Einwohner können die öffentlichen Verkehrsmittel wegen den schlechten Verbindungen oft nicht benutzen.

Zu einer Zeit, zu der sich die Gesellschaft für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzt, hege ich Zweifel, ob die Behörden ernsthaft darum bemüht sind, alles daran zu setzen, um auch in diese Richtung zu gehen.

Deshalb stelle ich folgende Fragen:

- 1) Hat die für Verkehr zuständige Direktion die Reklamationen berücksichtigt, die bei ihr eingegangen sind?
- 2) Wie ist es zu erklären, dass im vergangenen Dezember keine Änderung am neuen Fahrplan vorgenommen wurde?
- 3) Welche Möglichkeiten hat die für Verkehr zuständige Direktion, um diese Ungereimtheiten zu korrigieren?
- 4) Wie hoch wären die Kosten?

29. März 2006

Antwort des Staatsrats

Das Aufstellen der Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel ist komplex, denn es gilt zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen: Bedarf der Bevölkerung in den erschlossenen Gebieten, spezifische Bedürfnisse bestimmter Benutzergruppen (Schüler/innen), Anschlüsse an den Verkehrsknoten, effizienter Einsatz der Betriebsmittel, Kostendeckungsgrad, Entschädigung durch die öffentliche Hand, spezifische Gesetzgebung usw. Wenn immer möglich werden die Verbindungen an den Knotenpunkten sichergestellt. Wenn es an einem Knotenpunkt aber nicht möglich ist, alle Verbindungen sicherzustellen, wird in der Regel dem wichtigsten Verkehrsstrom der Vorzug gegeben. Die Folgen einer Fahrplanänderung müssen nicht nur für einen Streckenabschnitt bewertet werden, sondern auch für die Anschlüsse am Ende der Linie und der dort geltenden Prioritäten.

Die Fahrplanverordnung des Bundes vom 25. November 1998 regelt das Verfahren zur Erstellung, zur Veröffentlichung und zur Änderung des Fahrplans der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Sie schreibt vor, dass die Kantone die interessierten Kreise in geeigneter Weise anhören. Auf kantonaler Ebene hat das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 eine Fahrplangruppe eingeführt, die beauftragt ist, als Konsultativorgan die Fahrpläne der öffentlichen Transportunternehmen im Kanton zu überprüfen.

In der Regel gibt das Bundesamt für Verkehr den Fahrplanentwurf alle zwei Jahre in die öffentliche Vernehmlassung und bezieht darin auch die Kantone ein. Dies bedeutet, dass der Fahrplan, auch wenn er jeweils für ein Jahr gilt, nur alle zwei Jahre in grösserem Ausmass geändert werden kann.

Das letzte Vernehmlassungsverfahren für einen Fahrplanentwurf betraf den neuen Fahrplan der ersten Etappe von Bahn 2000. Dieser trat am 12. Dezember 2004 in Kraft. Etwa 500 Anträge wurden bei der Fahrplangruppe eingereicht und von dieser bearbeitet. Mehrere Vorschläge wurden im definitiven Fahrplan berücksichtigt. Änderungsvorschläge, die das Amt für Verkehr und Energie oder die Transportunternehmen ausserhalb des

Vernehmlassungsverfahrens erhalten, werden bei der Planung der folgenden Fahrpläne berücksichtigt.

Gemäss dem zweijährigen Rhythmus sollte der Fahrplanentwurf 2007 eigentlich im 2006 in die Vernehmlassung gegeben werden. Da jedoch der Lötschberg-Basistunnel im Dezember 2007 in Betrieb genommen wird, hat das Bundesamt für Verkehr beschlossen, das Vernehmlassungsverfahren um ein Jahr zu verschieben. Deshalb wird im Juni 2006 nur ein kantonales Vernehmlassungsverfahren für den Fahrplanentwurf 2007 durchgeführt.

Um auf die Beispiele von Grossrat Romanens einzugehen, möchte der Staatsrat folgende Präzisionen anbringen:

- Die Verbindung zwischen Romont und Marsens/Riaz wurde seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 verbessert. Vorher war es in der Tat nötig, über Bulle zu fahren. Die Fahrt von Marsens nach Romont betrug durchschnittlich 54 Minuten. Mit der Einführung der Bahn 2000 konnte das regionale Verkehrsnetz durch eine Linie zwischen Sorens und Le Châtelard ergänzt werden. Dadurch erhielt Romont eine direkte Verbindung mit Marsens (und Riaz) mit einer Fahrzeit von 38 Minuten. Die Fahrzeit konnte so um 30% gekürzt werden.
- Die Verbindung zwischen Marsens und Freiburg wird durch die Buslinie Bulle - Farvagny – Freiburg gewährleistet. Eine Verbindung über Bulle oder Romont gibt nur Sinn, wenn auf der Strecke Bulle – Farvagny – Freiburg kein Kurs angeboten wird. Zum Beispiel wird die Verbindung zwischen Marsens und Freiburg um 7.49 Uhr über Bulle sichergestellt (Ankunft in Freiburg um 8.28 Uhr), um 8.34 Uhr über Romont (Ankunft in Freiburg um 9.33 Uhr), um 13.13 Uhr über Bulle (Ankunft in Freiburg um 13.58 Uhr). Diese Möglichkeiten bieten eine geeignete Lösung für die Tageszeiten ohne direkte Busverbindung zwischen Marsens und Freiburg.
- Bestimmte Verbindungen können in Bulle wegen anderen Verbindungen auf dem Verkehrsnetz nicht sichergestellt werden. Zum Beispiel ist der Bus aus Marsens, der an der Haltestelle Bulle, Einkaufszentrum, um 14.29 eintrifft, um 13.47 Uhr in Romont abgefahren, wo er die Verbindung mit dem IC-Zug sicherstellt, der um 13.43 Uhr eintrifft. Würde der Bus Romont – Bulle früher abfahren, so ginge dieser Anschluss in Romont verloren. Der direkte Bus Bulle – Freiburg stellt in Freiburg die Verbindung mit dem IC-Zug nach Bern sicher. Auch hier würde eine spätere Abfahrt in Bulle den Verlust der Verbindung in Freiburg bedeuten. Dieses Beispiel zeigt, wie verflochten die Fahrpläne sind und dass es nicht möglich ist, die Anschlüsse überall sicherzustellen.
- Seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 wird die Verbindung zwischen Bulle und Lausanne durch den tpf-Zug Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux mit Anschluss an den IC-Zug Freiburg – Romont – Palézieux – Lausanne sichergestellt. Bei dieser Verbindung beträgt die Fahrzeit 1 Std. 02 Min. Eine Verbindung über Freiburg würde auch bei einer idealen Umsteigezeit von 4 Minuten eine deutlich längere Fahrzeit bedeuten, nämlich 1 Std. 23 Min. Der Fahrplanentwurf, der demnächst in die Vernehmlassung gegeben wird, sieht ausserdem am Abend eine zusätzliche Verbindung zwischen Palézieux und Bulle vor, wo der letzte Zug um 22.47 Uhr eintreffen wird, d.h. eine Stunde später als heute. Dieser Kurs bietet so eine zusätzliche Abendverbindung zwischen Lausanne und Bulle.

Die im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung gemachten Anträge werden in praktischer und finanzieller Hinsicht überprüft. Die oben aufgeführten Beispiele zeigen, dass der geltende Fahrplan generell die Bedürfnisse der bedienten Bevölkerung deckt. Die Kosten einer Änderung können deshalb nur in Bezug auf einen konkreten Antrag geschätzt werden.

Freiburg, den 7. Juni 2006