Anfrage Nicolas Bürgisser **Nr. 813.05**
über die massive Verschlechterung des Angebots für Berufspendler, welche mit dem Zug aus der Region Düdingen, Schmitten, Wünnewil und Flamatt nach Bern zur Arbeit fahren

---

Anfrage

Etliche Sensler Pendler, welche täglich die öffentlichen Verkehrsmittel für die Fahrt vom Wohnort (Region Düdingen, Schmitten, Wünnewil und Flamatt) an den Arbeitsplatz Bern benützen, beklagten sich bei mir über das ungenügende Platzangebot in den Zügen frühmorgens nach Bern seit dem Fahrplanwechsel vom letzten Dezember. In der Tat sei nach dem Fahrplanwechsel von vergangenem Dezember 2004 das Sitzplatzangebot in den Pendlerzügen durch den Einsatz der neuen Nina-Kompositionen massiv schlechter geworden. Die Sitze werden als viel zu eng wahrgenommen und vor allem Frauen bevorzugen es, lieber zu stehen, als den engen Körperkontakt „erleiden“ zu müssen.

Ein chronischer Platzmangel herrscht vor allem ab Schmitten. So gibt es kaum mehr Sitzplätze. Die Sitzplätze für die Reisenden der ersten Klasse sind bereits nach Düdingen ausgebucht.

Bereits bei den bekannten Problemen des Fahrplanes wurden die Kunden (Pendler) sowie de Besteller (Gemeinden und Kanton) von den Leistungserbringern (SBB, BLS) überhaupt nicht ernst genommen. So fahren die Züge nicht mehr in einem Abstand einer halben Stunde, sondern zweimal innerhalb von 15 Minuten. Die Pendler haben anschliessend während 45 Minuten keine Verbindung mehr.

Ich habe deshalb die folgenden Fragen an den Staatsrat:

a) Wie gedenkt der Staatsrat bezüglich des schlechten und ungenügenden Sitzplatzangebotes bei den Leistungserbringern zu intervenieren?

b) Die Fahrplangestaltung ist ungenügend. Wie gedenkt der Staatsrat, diese Situation zu verbessern? Hat er bereits Schritte für den nächsten Fahrplanwechsel unternommen?

Den 7. März 2005

Antwort des Staatsrats

Seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 sind die Fahrpläne aller öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton neu gestaltet worden. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist zwischen Bern und Olten erforderte eine umfassende Anpassung des Regionalfahrplans. Damit dieser neue Regionalfahrplan möglichst gut in den Rahmen des nationalen Fahrplans passt und die Bedürfnisse der betroffenen Regionen bestmöglich abdeckt, aber auch die finanziellen Vorgaben des Bundes und des Kantons berücksichtigt, hat das Amt für Verkehr und Energie den neuen Fahrplan in zwei Etappen aufgestellt.

In einer ersten Etappe wurde ein Fahrplanvorentwurf aufgestellt, der bei den Gemeinden und Schulen im Frühjahr 2003 in die Vernehmlassung gegangen ist. Die Koordination der

Fahrpläne mit den Stundenplänen war das Hauptproblem, das von den Vernehmlassungsadressaten angesprochen wurde.

In der zweiten Etappe, der Erstellung des Fahrplanentwurfs, ging es darum, eine optimale Koordination der Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen. Dieser Entwurf ging in die öffentliche Vernehmlassung. Alle Vernehmlassungsantworten wurden von der Fahrplangruppe geprüft, die gemäss Verkehrsgesetz aufgestellt wurde.

Weil der Fahrplanwechsel so gross war, hat die Lötschbergbahn (BLS), die Betreiberin der Linie Freiburg – Bern, für jeden Kurs eine Hochrechnung der Nachfrage gemacht, um die Zugskompositionen mit der richtigen Kapazität zu versehen. Seit der Inbetriebnahme des neuen Fahrplans hat die BLS mehrere manuelle Zählungen vorgenommen. Die Zählungen sind zwar noch nicht zahlreich genug, um definitive Schlüsse zuzulassen, doch erlauben sie eine erste Einschätzung. Bei den Kontrollen waren die Sitzplätze auf der Linie S 11 (beschleunigter Kurs Freiburg-Bern) nie voll besetzt. Die durchschnittliche Auslastung des vollsten Zugs entspricht 75% der Sitzplätze (die Stehplätze werden nicht mitgezählt). Auf der Linie S 1 (Regionalzug Freiburg - Bern) verzeichnet ein einziger Zug ab Bern (Abfahrt um 17.45 Uhr) eine durchschnittliche Auslastung, die etwas über der Zahl der Sitzplätze liegt. Aus den bis jetzt vorhandenen Statistiken geht folglich hervor, dass das Platzangebot der Nachfrage entspricht. Die BLS beobachtet sehr genau die Entwicklung der Nachfrage, um in kritischen Fällen gegebenenfalls Massnahmen ergreifen zu können. Mit der baldigen Inbetriebnahme eines automatischen Zählsystems wird sie ausserdem künftig über präzisere und verlässlichere Daten verfügen. Das Amt für Verkehr und Energie verfolgt diese Arbeiten und wird beim Transportunternehmen einschreiten, falls die Situation kritisch wird.

Die neuen Nina-Kompositionen gehen auf den Entscheid zurück, mehr Sitzplätze im Vergleich zu den Stehplätzen zu schaffen. Es stimmt, dass die Steigerung des Sitzplatzanteils eine Verkleinerung der Standardbreite der Sitze erforderte.

Aufgrund dieses Sachverhalts ist der Staatsrat der Meinung, dass es nicht nötig ist, bei den BLS zu intervenieren.

Zwischen Freiburg und Bern verkehren heute die Züge im Fernverkehr im 30-Minuten-Takt. Diese neuen Betriebsvoraussetzungen erlaubten es nicht, das bisherige Angebot beim Regionalverkehr unverändert beizubehalten. Dieses Thema wurde mit den Fahrplanverantwortlichen der SBB intensiv diskutiert. Wie beim alten Fahrplan verkehren stündlich zwei Regionalzüge zwischen Freiburg und Bern. Die Aufteilung der beiden Züge in Richtung Freiburg ist aber tatsächlich nicht mehr so gut wie früher. Dagegen wurde der Zeitintervall zwischen den Zügen aus Freiburg in Richtung Bern verbessert, denn zwischen zwei aufeinander folgenden Zügen (S1-S11), entspricht der Abstand 22, bzw. 38 Minuten. Nach altem Fahrplan betrug der Intervall 20, bzw. 40 Minuten. Der neue Fahrplan brachte dem Sensebezirk ferner einen deutlich besseren Anschluss an die grossen Deutschschweizer Agglomerationen. Während der alte Fahrplan zu den Hauptverkehrszeiten eine Verbindung pro Stunde von Düdingen nach Zürich mit einer Fahrzeit von 1 Std. 57 Min. anbot, bietet der neue Fahrplan zwischen den beiden Orten zwei Verbindungen pro Stunde, von der die eine den Weg in 1 Std. 33 Min. zurücklegt.

Im Rahmen der Planung der nächsten Verbesserungsschritte am Berner Regio-S-Bahnnetz prüft das Amt für Verkehr und Energie zurzeit verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten für den Regionalanschluss Freiburg - Bern.

Freiburg, den 3. Mai 2005