

**Zugverbindung Bulle–Romont–Freiburg**

---

**Zusammenfassung des Auftrags**

Die Verfasser des am 6. Mai 2009 eingereichten und begründeten Auftrags verlangen vom Staatsrat, dass er umgehend interveniert, damit eine direkte Zugverbindung Bulle–Romont–Freiburg spätestens bis Dezember 2010 eingeführt wird, und dass er die nötigen Mittel dafür bereitstellt.

**Antwort des Staatsrats**

Aufgrund des Ausmasses der zu realisierenden Arbeiten sowie der Zahl der verwaltungs-externen Akteure in dieser Sache ist der Staatsrat erst jetzt in der Lage, diesen Auftrag zu beantworten.

Der Staatsrat hat seit mehreren Jahren die Bedeutung einer Freiburger S-Bahn betont. Im Rahmen der Vereinbarung, die mit den SBB bezüglich der SBB Cargo unterzeichnet wurde, haben der Staatsrat und die SBB am 15. Mai 2008 beschlossen, die Zusammenarbeit zwischen den SBB und den TPF im Hinblick auf die Schaffung einer Freiburger S-Bahn zu verstärken. Im Februar 2009, noch bevor der vorliegende Auftrag eingereicht wurde, beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion das Amt für Verkehr und Energie, die beiden Varianten einer Zugverbindung zwischen Bulle und Freiburg in Zusammenarbeit mit den TPF und den SBB zu bewerten. Gestützt auf diese Arbeiten legte der Staatsrat im Dezember 2009 seine Strategie fest und beauftragte insbesondere die TPF und die SBB, eine attraktive Zugverbindung zwischen Bulle und Freiburg via Romont auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 einzuführen.

**1. AKTUELLE LAGE**

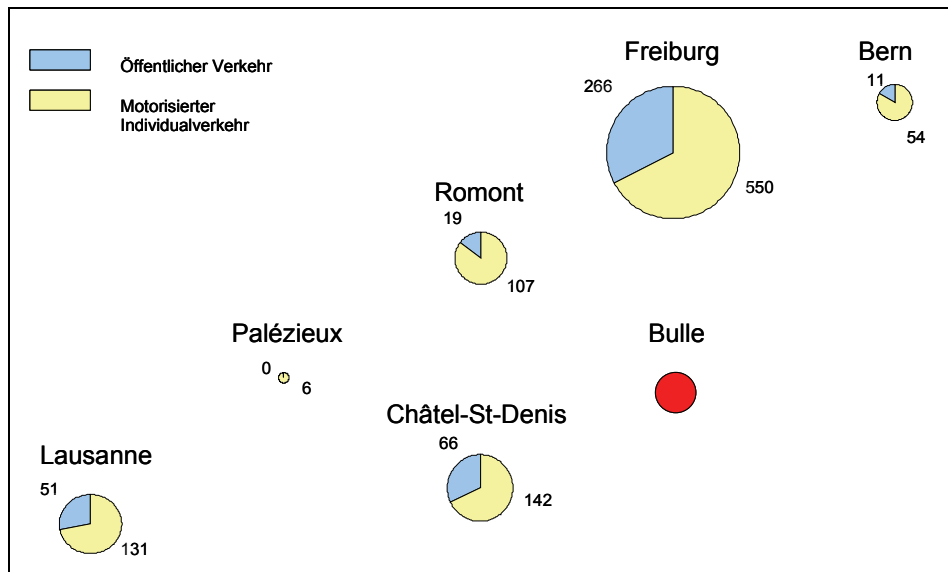
Die Verbindung zwischen Bulle und Freiburg wird zurzeit montags bis freitags im Halbstundentakt (am Wochenende im Stundentakt) durch eine direkte Buslinie sichergestellt. Die Fahrzeit beträgt 32 Minuten. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Zufahrtsstrassen von Freiburg und Bulle oft verstopft, so dass zu diesen Zeiten die fahrplanmässige Fahrzeit von 32 Minuten nicht eingehalten werden kann.

Die aktuelle Busverbindung führt über eine Distanz von 29 Kilometern, davon 23 Kilometer auf der Autobahn. Zum Vergleich beträgt die Zugverbindung von Bulle nach Freiburg über Romont 44 Kilometer. Um die gleiche Fahrzeit wie der Bus zu erreichen, muss der Zug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83 km/h fahren.

Die Buslinie wird jährlich von etwa einer halben Million Fahrgästen benutzt (2008: 465 000).

Die Daten der eidgenössischen Volkszählung aus dem Jahre 2000 geben ein gutes Bild von den wichtigsten Pendlerströmen. Diese Daten berücksichtigen nur die Pendlerströme zwischen den erwähnten Städten. Die Pendler auf anderen Strecken wie zum Beispiel Grandvillard–Freiburg oder Bulle–Genf sind darin nicht enthalten. Die Strecke zwischen Bulle und Freiburg weist bei Weitem die grössten Pendlerströme auf (816 Zu- und Wegpendler).

Darauf folgen die Pendlerströme zwischen Bulle und Châtel-St-Denis (208) sowie Lausanne (182), die 3,5-mal grösser sind als die zwischen Bulle und Bern (65).



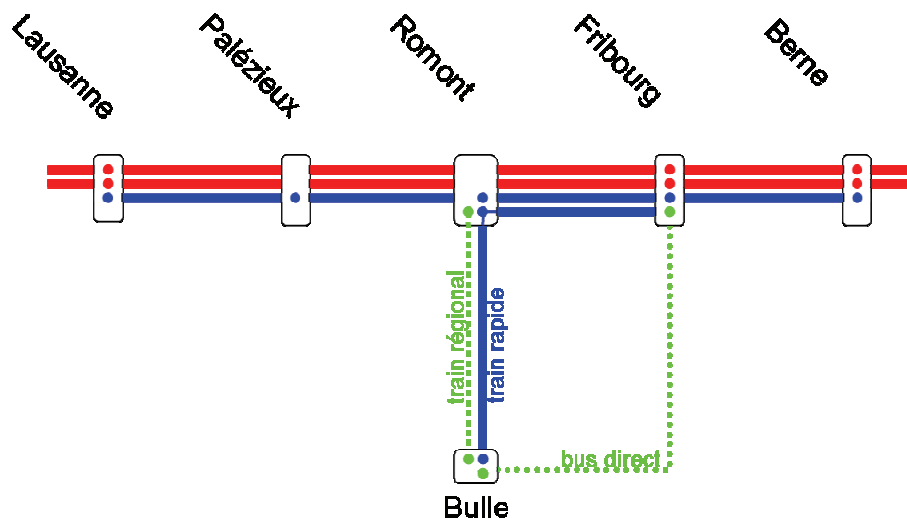
Pendlerströme, Erwerbstätige und in Ausbildung stehende Personen (eidg. Volkszählung 2000)

## 2. BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN VARIANTEN

Im Rahmen der Arbeitsgruppe wurden zwei Varianten zur Verbesserung des Verkehrsangebots zwischen Bulle und Freiburg geprüft. Zur Erinnerung, die Verbindung Bulle–Freiburg wird zurzeit im Halbstundentakt durch einen direkten Bus mit einer Fahrzeit von 32 Minuten sichergestellt.

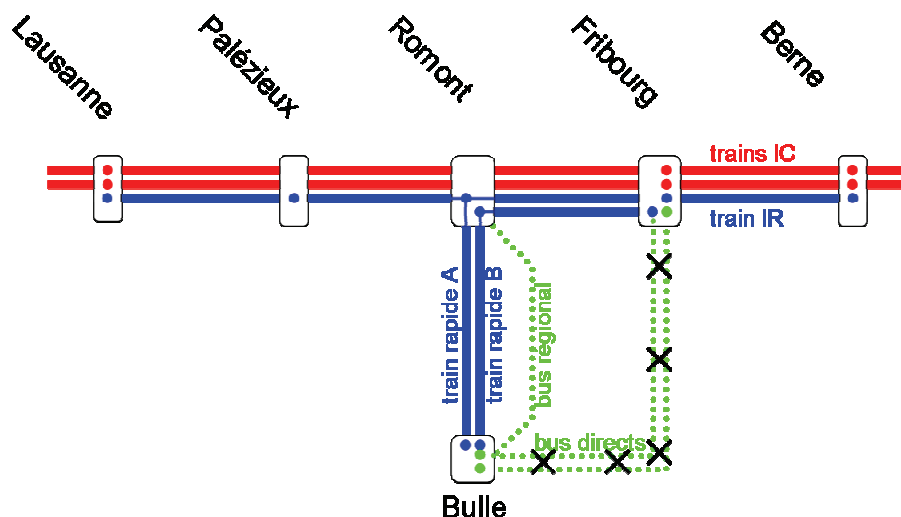
### 2.1 Basisvariante

- Konzept:
- Verbindung Bulle–Freiburg im Halbstundentakt alternierend mit dem Schnellzug und dem direkten Bus
  - Flächenererschliessende Bedienung Bulle–Romont mit dem Zug (mit Bedienung der Ortschaften auf der Strecke)



### 2.2 Variante « Option TPF–SBB »

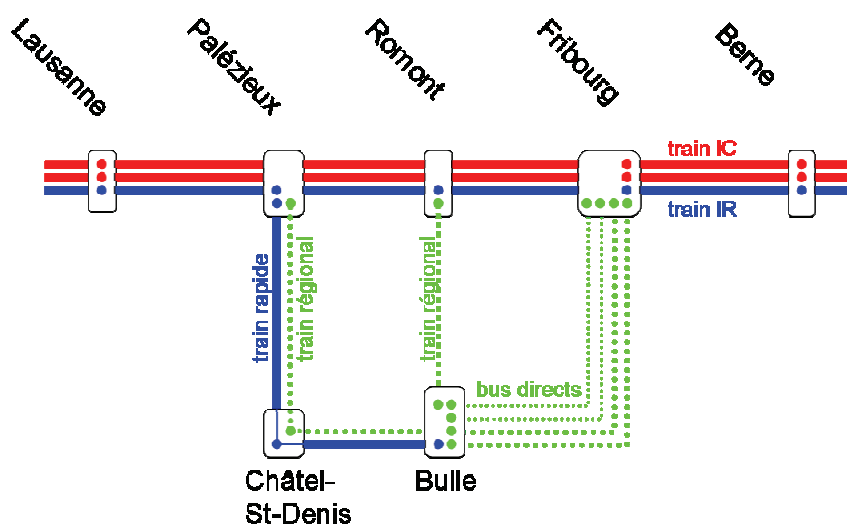
- Konzept:
- Verbindung Bulle–Freiburg im Halbstundentakt mit dem Zug
  - Flächenerschliessende Bedienung Bulle–Romont mit dem Bus (mit Bedienung der Ortschaften auf der Strecke)



### 2.3 Variante Rapido

Im Rahmen der Arbeiten wurde eine Variante « Rapido » aufgestellt, die auf der Verbesserung des aktuellen Busverkehrsangebots basiert. Es ging hauptsächlich darum, über eine Vergleichsvariante zu verfügen, die sich auf die Verbesserung des aktuellen Bedienungssystems abstützt.

- Konzept:
- Verbindung Bulle–Freiburg im Halbstundentakt (im Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten) mit dem Bus
  - Flächenerschliessende Bedienung Bulle–Romont mit dem Zug (mit Bedienung der Ortschaften auf der Strecke)
  - Neuer Schnellzug Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux mit einem Anschluss Richtung Lausanne



### 3. BEWERTUNG DER VARIANTEN

Aus einer Multi-Kriterien-Analyse ging die Variante « Option TPF–SBB » als die vorteilhafteste hervor. Das Resultat ist der folgenden Aufstellung zu entnehmen:

	Basisvariante	Variante «Option tpf - SBB»	Variante «Rapido»
Fahrzeit Bulle – Freiburg (ohne Komfort und Zuverlässigkeit)	–	–	+
Kursfrequenz der Verbindung Bulle – Freiburg	o	o	+
Komfort der Verbindung Bulle – Freiburg	+	++	o
Zuverlässigkeit der Verbindung Bulle – Freiburg	+	++	–
Transparenz des Angebots Bulle – Freiburg (Einheitsprodukt oder gemischtes Produkt Bus-Zug)	–	o	o
Nachfragewirksamkeit der Variante	++	++	+
Umsteigen auf der Strecke Bulle – Bern	o	+	o
Auswirkung auf das Image/die Kohärenz der S-Bahn FR	+	++	–

Legende : o → ohne Einfluss / – → Verschlechterung / + → Verbesserung / ++ → starke Verbesserung

### 4. ENTSCHEID DES STAATSRATS

An seiner Sitzung vom 1. Dezember 2009 genehmigte der Staatsrat die Wahl der Variante « Option TPF–SBB » anstelle des heutigen Angebots an Busverbindungen. Er beauftragte die TPF und die SBB, die neue Zugverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern bis spätestens auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 nach dem folgenden Schema einzuführen:

- a) ein **Zug A** im Stundentakt in beiden Richtungen auf der Strecke Bulle–Romont–Freiburg–Bern. Zwischen Romont und Bern wird der Zug, der Bulle bedient, an den neuen Fernverkehrszug angehängt, der Romont und Palézieux bedient;
- b) ein **Zug B** im Stundentakt in beiden Richtungen auf der Strecke Bulle–Romont–Freiburg;
- c) Das Basisangebot mit Halbstundentakt wird in den Abendstunden und am Wochenende an die Nachfrage angepasst.

Eine neue regionale Buslinie wird die Ortschaften zwischen Bulle und Romont bedienen.

Aufgrund der erforderlichen Infrastrukturarbeiten für die Inbetriebnahme der neuen Verbindung und angesichts der Voraussetzungen im Zusammenhang mit dem Fernverkehrsangebot, sieht die aktuelle Planung eine Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 vor.

### 5. SCHLUSS

Abschliessend beantragt Ihnen der Staatsrat die formale Ablehnung dieses Auftrags, den er bereits erfüllt hat, da seine jüngsten Entscheidungen über die Zugverbindung Bulle–Romont–Freiburg schon den Zielen der Verfasser des Auftrags entsprechen.

Freiburg, den 26. Januar 2010