

Antwort des Agglomerationsvorstandes

Postulat¹ betreffend die Wiederherstellung der Erschliessung der Route du Tir Fédéral durch die Buslinie 9 ab Dezember 2022

Post_Leg 2021-2026_2022_008

Autoren: Daniel Berset, Didier Carrard und Benoît Descloux (Givisiez) & Léo Sapia (Freiburg)

1. Beschreibung des Postulats

1.2 Antrag

Das vorliegende Postulat verlangt vom *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (nachstehend Vorstand)* eine Lösung zu prüfen, damit die Stadtbuslinie 9 ab Dezember 2022 die Haltestellen an der Route du Tir Fédéral (Haltestellen Corbusier, Jean-Prouvé und Osses) in Givisiez wieder bedient.

Die Linie 9 bedient derzeit die Industriezone Givisiez-Corminboeuf, den westlichen Teil von Granges-Paccot, sowie die Quartiere Jura, Miséricorde und Pérolles in Freiburg. Diese Linie bediente bis Dezember 2019 die Route du Tir Fédéral und endete vor dem Theater des Osses in Givisiez. Bei der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs in Givisiez wurde die Linie 9 umgeleitet, um sie (auf der Südseite) über die Route Jo Siffert mit der Industriezone Givisiez-Corminboeuf zu verbinden. Ziel war es, eine viertelstündliche Erschliessung der neuen Bahnhaltestelle und die Anschlüsse an die Züge im logischen Sinne des Netzwerks zu gewährleisten.

Die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers La Faye (hauptsächlich der Rue des Femmes Savantes, der Rue Jean-Prouvé, der Rue Robert-Stalder und der Allee Le Corbusier), sowie Personen, die das Theater Les Osses besuchen wollten, wurden in dieser Form mit dem Zug und nicht mehr mit dem Bus bedient, wobei in mehreren Situationen ein zusätzlicher Fussweg in Kauf genommen werden musste.

2. Antwort auf das Postulat

2.1 Erinnerung an die *ÖV-Entwicklung im Sektor La Faye*

Der *Vorstand* legt seine *ÖV-Strategie* im Rahmen der Agglomerationsprogramme der Agglomeration Freiburg fest. Das *Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg (nachstehend AP4)* sieht in seiner Strategie M1.1 vor, "das *ÖV-Angebot* rund um das Schienennetz zu planen". Auf dieser Grundlage hat die Einführung eines viertelstündigen Fahrplankontaktes am Bahnhof Givisiez dazu geführt, dass die direkte Erschliessung des Quartiers La Faye durch die Linie 9 aufgehoben wurde. Es ist wichtig anzumerken, dass die Entwicklung des neuen Bahnhofs im Rahmen der Massnahme 21.09 mit der Umsetzung einer Fussgängerbrücke der TransAgglo einherging, um einerseits den Bahnhof Givisiez zu bedienen und die Zugänglichkeit des gesamten Quartiers La Faye zu verbessern. Der *Vorstand* möchte daran erinnern, dass die Brücke so gebaut wurde, damit sie auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität geeignet ist, und dass sich ihre Kosten auf rund CHF 4'821'000 belaufen.

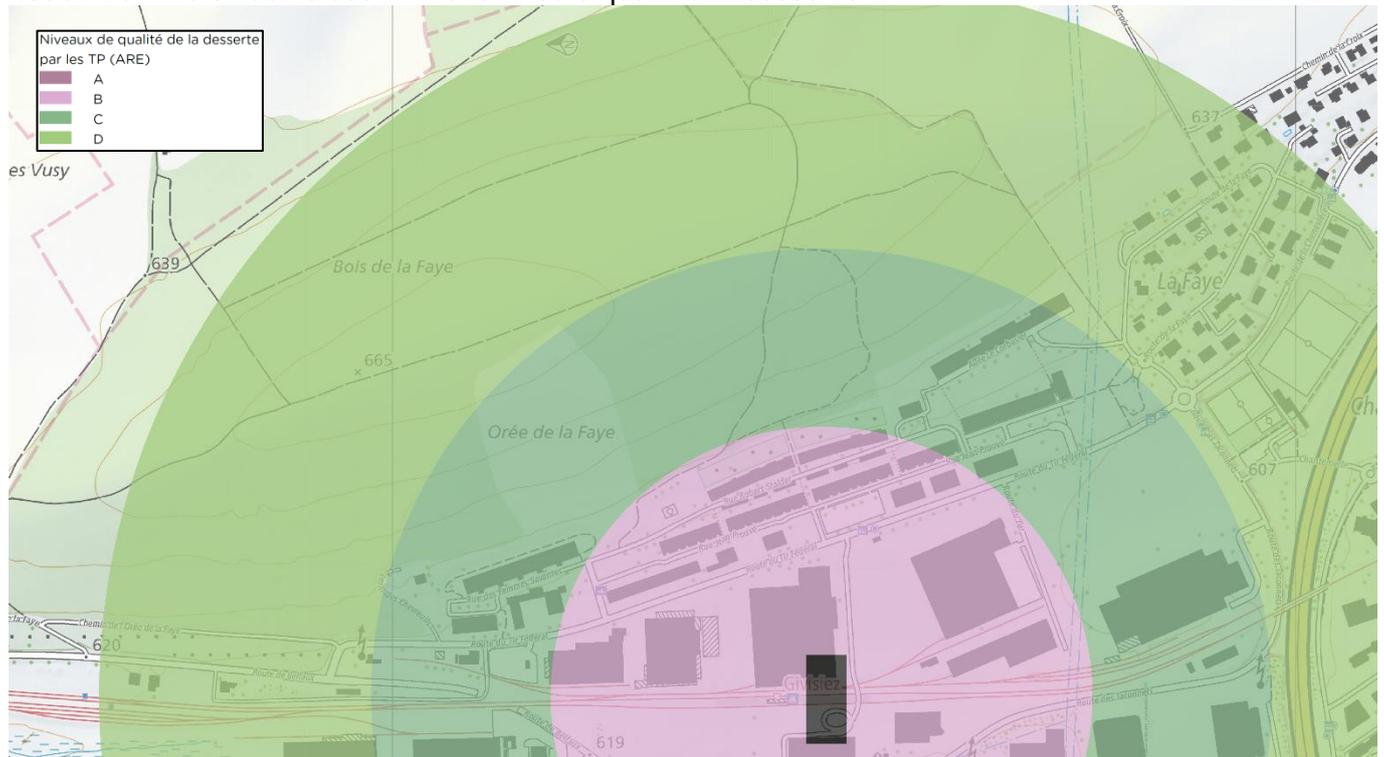
2.1 Quantitative Analyse der Erschliessung anhand der Methodologie *des ARE*

Die Einführung des viertelstündigen Fahrplankontaktes der Bahn führte zu einer konsequenten Verbesserung der Erschliessung des gesamten Quartiers, die aufgrund der Kriterien für die Erschliessungsqualität des *Bundesamts für Raumentwicklung (nachstehend ARE)* geplant wurden. So profitieren Gebäude, die weniger als 300 Meter vom Bahnhof entfernt sind, von einer als gut bezeichneten Erschliessung der Stufe B (violett auf der Karte) und Gebäude, die weniger als 500 Meter entfernt sind, von einer als mittelmässig bezeichneten Erschliessung der Stufe C (dunkelgrün auf der Karte). Vor 2019 gab es 300 Meter um den alten Bahnhof nur eine Erschliessung der Stufe C und der

¹ Der Agglomerationsrat hat am 25. Mai 2023 entschieden, dass es sich um ein Postulat und nicht um eine Motion handelt.

Grossteil des Quartiers musste sich mit einer Erschliessung der Stufe D begnügen, die als schlecht bezeichnet wurde (hellgrün auf der Karte).

Auf dieser Grundlage kann man die Schlussfolgerung ziehen, dass die Erschliessung seit dem Bau des neuen Bahnhofs nach diesen Kriterien heute quantitativ besser ist.



Versorgungsniveau ARE seit 2022.



Versorgungsniveau vor 2019

2.2 Qualitative Analyse der Verkehrserschliessung

Der Bau des neuen Bahnhofs führte zu einem viertelstündigen Fahrplanktakt in Richtung Freiburg bei einer Fahrzeit von 5 Minuten. Zuvor betrug die Fahrzeit nach Freiburg mit der Linie 9 etwa 17 Minuten. Das bedeutet eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeit.

Ausserdem bietet der Zug direkte Verbindungen zu zahlreichen Regionalzentren (Murten, Payerne, Romont, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains), während die Linie 9 vorher in diesem Quartier endete und somit ein Umsteigen erforderlich machte.

Der *Vorstand* räumt jedoch ein, dass die feinere Bedienung und der kürzere Zugang zur Haltestelle für die Linie 9 ein Vorteil waren.

2.3 Schlussfolgerung des Vorstandes zur Entwicklung der Verkehrserschliessung des Quartiers

Aufgrund der quantitativen und qualitativen Analyse im Vergleich zur Verkehrserschliessung kommt der *Vorstand* zum Schluss, dass das Angebot mit der neuen Haltestelle günstiger ist und mit der Strategie des *AP4* übereinstimmt. Nach Ansicht des *Vorstandes* ist es daher nicht notwendig, die Verkehrserschliessung dieses Sektors zu verbessern. Diese Entscheidung ist auch damit zu begründen, dass die Entwicklung der ÖV-Kosten eine gewisse Rationalisierung der aufgewendeten Mittel erfordert.

2.4 Übergangslösung in Planung

Laut Planung der Agglomeration Freiburg soll die derzeitige Linie 9 demnächst auf ihrer gesamten Strecke von einem halbstündigen auf einen viertelstündigen Fahrplankontakt umgestellt werden, um hauptsächlich die Erschliessung der Gemeinde Granges-Paccot zu verbessern.

Der *Vorstand* ist jedoch der Ansicht, dass ein Aufrechterhalten der Linie 9 im Bereich der Route Jo-Siffert, der bereits von der Linie 8 im Viertelstundentakt bedient wird, potenziell zu einem Überangebot führen würde, da sich die Bauentwicklung in der Bahnhofumgebung Givisiez verzögert hat und der Bereich der Route Jo-Siffert noch nicht vollständig verdichtet ist. Der *Vorstand* prüfte daher die Option, den Halbstundentakt in Richtung der Route Jo-Siffert beizubehalten und den Halbstundentakt im Quartier La Faye wieder einzuführen.

So würde die Linie 9 bis zur Haltestelle "Granges Paccot, Chenevière" im Viertelstundentakt verkehren und sich dann in zwei Verzweigungen mit einem halbstündigen Fahrplankontakt aufspalten, eine in Richtung La Faye, die andere in Richtung Route Jo-Siffert.

Der *Vorstand* möchte daran erinnern, dass der Bahnhofsektor Givisiez ein strategischer Sektor der Freiburger Agglomeration ist, der sein Gesicht in den nächsten Jahren stark verändern wird. Die verschiedenen geplanten umfangreichen Umgestaltungen werden möglicherweise dazu führen, dass die Verkehrserschliessung des gesamten betroffenen Sektors vorübergehend oder langfristig geändert werden muss.

2.5 Umsetzung der Erschliessung des Quartiers La Faye

Es ist der Wunsch des *Vorstandes*, mit der Erhöhung des Fahrplankontaktes der Linie 9 so schnell wie möglich voranzukommen. Ursprünglich sah die Planung eine Umsetzung bis August 2023 vor. Derzeit finden jedoch Bauarbeiten auf der Route de Chenevière in Granges-Paccot statt, die bis Dezember 2023 dauern werden. Eine technische Koordination mit der Gemeinde findet gegenwärtig statt, um zu analysieren, ob diese Arbeiten für die Busse zu einem Fahrzeitverlust führen, wodurch der Fahrplan und die Anschlüsse nicht eingehalten werden könnten. In diesem Fall würde die Einführung dieses neuen Abschnitts zeitlich leicht verschoben und erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 erfolgen.

Dieses Postulat ist somit abgeschrieben.

Freiburg, den 6. April 2023