



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Guy-Noël Jelk

2017-CE-69

Längere Fahrzeit für den InterRegio in den kommenden Jahren zwischen Freiburg, Lausanne und Genf

I. Anfrage

Seit 2013 hält der InterRegio, der Luzern mit Genf verbindet, nicht mehr in Romont und Palézieux. Zum selben Zeitpunkt haben die SBB den RegioExpress zwischen Bern und Bulle via Romont einerseits und zwischen Genf und Romont andererseits eingeführt.

Zusammen mit der RER Fribourg | Freiburg sind diese Verbindungen die Garantie für eine direkte und systematische Verbindung im Halbstundentakt zwischen dem Kanton Freiburg und den Zentren Bern, Lausanne und Genf (Flughafen).

Zurzeit wird offenbar die Möglichkeit diskutiert, zum System von vor 2013 zurückzukehren und somit den Halt des InterRegio in Romont und Palézieux wieder einzuführen, was die Fahrzeit zwischen Freiburg und Lausanne bzw. zwischen Freiburg und Genf verlängern würde.

Die gegenwärtig betrachtete Lösung sieht für die Fahrpläne 2018 und 2019 eine Verkleinerung oder Aufhebung des RegioExpress-Angebots vor.

1. Stimmt dies?

Falls ja, müsste der InterRegio Luzern–Genf wieder in Romont und Palézieux halten, was eine um 6 Minuten längere Fahrzeit zwischen Freiburg und Lausanne zur Folge hätte. Wegen der Kapazitätsengpässe zwischen Lausanne und Genf müsste der InterRegio zudem Morges und Nyon bedienen, wodurch weitere 6 Minuten hinzukämen.

2. Ist diese Lösung aus Sicht des Amts für Mobilität befriedigend, wenn man bedenkt, dass sie zwar die Anschlüsse im Knoten Palézieux sicherstellt, gleichzeitig aber auch eine Verschlechterung für die Hauptachse darstellt, weil der Anschluss in Richtung Wallis nicht mehr besteht?

3. Sind andere Lösungen denkbar, die keine Verlängerung der Fahrzeit von 6 bzw. 12 Minuten in Richtung Lausanne und Genf zur Folge haben und die Anschlüsse zwischen dem Vivisbachbezirk und Freiburg nicht zu stark verschlechtern? Könnte dies mit der Einführung eines Busbetriebs erreicht werden?

4. Die Kantone Genf, Waadt, Bern und Luzern machen sich für die Aufrechterhaltung ihrer aktuellen Angebote stark. Wie lautet die Position der Freiburger Regierung in diesem Dossier? Wird sie den SBB eine Lösung vorschlagen, mit der das derzeitige Angebot bewahrt werden kann?

23. März 2017

II. Antwort des Staatsrats

Heute wird das Fernverkehrsangebot zwischen Lausanne, Fribourg/Freiburg und Bern durch den InterCity (IC) Sankt-Gallen–Genf Flughafen, dem InterRegio (IR) Luzern–Genf Flughafen, dem RegioExpress (RE) Romont–Palézieux–Lausanne–Genf und dem RE Bern–Fribourg/Freiburg–Romont–Bulle bzw. Palézieux (Flügelzug) sichergestellt. Der erste Fahrplanentwurf 2018¹ der SBB sah die Aufrechterhaltung der aktuellen Bedienung von Romont und Palézieux durch den RE vor, doch war der vorgeschlagene Fahrplan wegen der äusserst schlechten Anschlüsse ein Rückschritt für den Süden des Kantons Freiburg. Ein weiterer Nachteil dieser Lösung ist eine unattraktive, ineffiziente und teure Doppelspurigkeit zwischen Palézieux und Romont, welche die SBB entsprechend über kurz oder lang aufheben wollen.

Seit Mai 2015 arbeiten die SBB, das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Kantone Waadt und Freiburg gemeinsam an einer für alle zufriedenstellenden Lösung. Der Kanton Freiburg hat von Beginn weg klare Forderungen gestellt:

- > stündliche, direkte Verbindung zwischen Romont bzw. Palézieux und Fribourg/Freiburg bzw. Bern;
- > stündliche, direkte Verbindung zwischen Romont bzw. Palézieux und Lausanne bzw. Genf;
- > stündliche, direkte Verbindung zwischen Bulle und Bern;
- > keine Verschlechterung der Anschlüsse in den Knoten Romont und Palézieux.

Die Variante «Halt des IR» in Romont und Palézieux kann diese Forderungen am besten erfüllen. Sie ist zudem kompatibel mit den geplanten Arbeiten in den Bahnhöfen von Lausanne und Genf sowie mit den Arbeiten auf den Abschnitten Lausanne–Genf und Fribourg/Freiburg–Bern. Bei dieser Variante, die mit einer um 12 Minuten längeren Fahrzeit des IR zwischen Bern und Genf Flughafen einhergeht, handelt es sich allerdings um eine Übergangslösung. Denn der Kanton Freiburg besteht darauf, dass die perfekte Taktung des IC und IR in Verbindung mit einem RE Genf–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern, der die regionalen Zentren bedient, mittelfristig wiedereingeführt wird. Es war nicht möglich, dieses dritte Produkt anzubieten, ohne gleichzeitig die anderen Angebote erheblich zu verschlechtern, doch setzen sich die Kantone Freiburg und Waadt beim Bund dafür ein, dass es im Rahmen des Referenzangebots 2025 eingeführt wird.

Gegen den Widerstand der Kantone Waadt und, vor allem, Bern und Genf haben die SBB den Halt des IR in den Fahrplanentwurf 2018 für den Fernverkehr integriert. Weil dies mit der Konzession des BAV vereinbar ist, liegt der Entscheid in der Kompetenz der SBB. Allerdings wollen auch die SBB so rasch wie möglich die perfekte Taktung des IC und IR zwischen Bern und Genf Flughafen zurückbringen.

Nach diesen allgemeinen Erwägungen kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

1. *Stimmt dies?*

Ja, die Informationen im Besitz von Grossrat Guy-Noël Jelk sind korrekt. Der Fahrplanentwurf 2018 für den Fernverkehr, der demnächst in die Vernehmlassung gehen wird, sieht vor, dass der IR Luzern–Genf Flughafen in Romont, Palézieux, Morges und Nyon hält. Weiter sollen der RE

¹ Mit dem Fahrplan 2018 wird der Halbstundentakt zwischen Payerne und Lausanne eingeführt (Broye longitudinale).

Romont–Palézieux–Lausanne–Genf sowie das Flügelzug-Konzept, dank dem der RE Bern–Fribourg/Freiburg–Romont bis Bulle und Palézieux weiterfahren konnte, aufgehoben werden.

Wie bereits erwähnt ist dies eine Übergangslösung; mit ihr können attraktive Anschlüsse in Romont und Palézieux unter den jetzigen Umständen am besten sichergestellt werden.

- 2. Ist diese Lösung aus Sicht des Amts für Mobilität befriedigend, wenn man bedenkt, dass sie zwar die Anschlüsse im Knoten Palézieux sicherstellt, gleichzeitig aber auch eine Verschlechterung für die Hauptachse darstellt, weil der Anschluss in Richtung Wallis nicht mehr besteht?*

Der Staatsrat und das Amt für Mobilität wollen beide die Wiedereinführung einer perfekten Taktung des IC und IR zwischen Bern–Fribourg/Freiburg–Lausanne–Genf Flughafen in Verbindung mit einem RE Genf–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern, der die regionalen Zentren bedient. Auch darf es keine Verschlechterung des Angebots namentlich zwischen Bulle und Bern geben. Der Halt des IR in Romont und Palézieux ist eine provisorische Lösung und im Moment die beste Lösung für den Kanton Freiburg.

Dabei darf auch nicht vergessen werden, dass die erwähnten Nachteile dieser Lösung (längere Fahrzeit, kein Anschluss Richtung Wallis) nur den IR betreffen. Bei der IC-Verbindung ändert sich nichts bezüglich Bedienung und Anschlüsse.

- 3. Sind andere Lösungen denkbar, die keine Verlängerung der Fahrzeit von 6 bzw. 12 Minuten in Richtung Lausanne und Genf zur Folge haben und die Anschlüsse zwischen dem Vivisbachbezirk und Freiburg nicht zu stark verschlechtern? Könnte dies mit der Einführung eines Busbetriebs erreicht werden?*

Die SBB, das BAV sowie die Kantone Waadt und Freiburg arbeiten seit Mai 2015 gemeinsam an einer für alle zufriedenstellenden Lösung. Die betroffenen Stellen haben zahlreiche Varianten geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die Variante «Halt des IR» am wenigsten Nachteile aufweist. Auch handelt es sich um eine Übergangslösung.

Ein Ersetzen des Bahnangebots durch Busse für die Reisenden, die derzeit den RE ab oder nach Romont bzw. Palézieux nehmen, ist ausgeschlossen. Das Ziel des Kantons Freiburg besteht darin, auch im südlichen Teil des Kantons ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot zu garantieren und eine stündliche, direkte Bahnverbindung zwischen Romont und Palézieux sowie Lausanne, Genf und Bern aufrechtzuerhalten. Die Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb würde eine längere Fahrzeit nach sich ziehen. Reisende Richtung Genf, Fribourg/Freiburg oder Bern müssten einmal mehr umsteigen. Zudem wäre es nicht möglich, die Einhaltung des Fahrplans zu garantieren, weil gewisse Strassenachsen und das Strassennetz in den Agglomerationen überlastet sind. Weil ein Bus deutlich weniger Passagiere transportieren kann als eine Zugskomposition, wäre der Einsatz zahlreicher Busse nötig.

Nicht zuletzt werden die Bahninfrastrukturen im Süden des Kantons in den kommenden Jahren stark um- und ausgebaut werden, namentlich mit der Modernisierung der Bahnhöfe von Châtel-Saint-Denis und Bulle, um das Angebot und den Anschluss an das nationale Netz zu verbessern. Für diesen Ausbau werden mehrere Millionen Franken investiert. Eine Umstellung auf den Busbetrieb liefe diesen Anstrengungen zuwider.

4. *Die Kantone Genf, Waadt, Bern und Luzern machen sich für die Aufrechterhaltung ihrer aktuellen Angebote stark. Wie lautet die Position der Freiburger Regierung in diesem Dossier? Wird sie den SBB eine Lösung vorschlagen, mit der das derzeitige Angebot bewahrt werden kann?*

Die Übergangslösung schafft für den Kanton Freiburg am wenigsten Schwierigkeiten. Dies haben mehrere Studien gezeigt. Entsprechend wird sich der Staatsrat dieser Lösung nicht widersetzen. Er wird sich aber auch in Zukunft dafür stark machen, dass die perfekte Taktung des IC und IR wie geplant und so schnell wie möglich wieder eingeführt wird und dass ein RE die Erschliessung der regionalen Zentren zwischen Genf und Bern sicherstellt. Ganz allgemein wird er darauf hin arbeiten, dass das Angebot an verschiedenen Orten im Kanton verbessert wird, um die Fahrzeiten zu verkürzen, die Taktung zu erhöhen und das Angebot, überall dort, wo es Engpässe gibt, zu verstärken.

15. Mai 2017