Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

—

Postulat Didier Castella 2013-GC-8

Die Entwicklung der Bahn im Kanton Freiburg voraussehen

Antwort des Staatsrats

Um die Ziele des kantonalen Verkehrsplans (KVP) von 2006 zu verwirklichen, führt der Staatsrat schon seit mehreren Jahren eine Politik, die moderne und attraktive öffentliche Verkehrsmittel im Kanton Freiburg zum Ziel hat. Dazu gehört insbesondere die etappenweise Realisierung der RER Fribourg|Freiburg. Die 1. Etappe wurde im Dezember 2011 mit der Einführung des RE Bulle–Romont–Freiburg(–Bern) in Betrieb genommen. Mit der 2. Etappe wird auf sämtlichen Eisenbahnlinien, die den Hauptort verbinden, der Halbstundentakt eingeführt werden. Die Verwirklichung der RER Süd, die eine Schnellverbindung zwischen Bulle und Palézieux vorsieht, begann mit der 1. Etappe im Dezember 2012.

Der Staatsrat will das Angebot auch in Zukunft schrittweise ausbauen und die Anbindung des Kantons an das nationale Netz weiter verbessern. Hierzu hat er in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2010 eine strategische Eisenbahnplanung festgelegt. Diese Planung, die vom Freiburger Amt für Mobilität (MobA) sichergestellt wird und an der auch die im Kanton Freiburg tätigen Transportunternehmen (SBB, TPF, BLS) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) beteiligt sind, sieht eine Koordination mit den Nachbarkantonen vor. Die Planung muss zahlreichen Parametern wie den Zielen der öffentlichen Transportunternehmen, der Fernverkehrsstrategie der SBB sowie des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) Rechnung tragen und in eine integrierte bzw. koordinierte Planung gemäss Grundsätzen der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) münden.

Die Hauptziele der strategischen Eisenbahnplanung, zu der in der zweiten Hälfte 2014 der Schlussbericht vorliegen wird, lauten: die Aspekte in Verbindung mit der Planung des Fahrplans 2015 der RER Fribourg|Freiburg (2. Etappe) zum Abschluss bringen sowie die Entscheidungsgrundlagen für die nachfolgenden Ausbauetappen des Bahnangebots im Kanton ausarbeiten. Die wichtigsten Entwicklungsachsen für das regionale Angebot sind:

> den Halbstundentakt auf den Hauptverbindungen weiterentwickeln und Angebot zu den Spitzenzeiten ausbauen;
> die Attraktivität des regionalen Angebots erhöhen, die Fahrzeiten verkürzen und neue Haltestellen schaffen;
> die Anschlüsse mit dem nationalen Verkehr in Freiburg, Yverdon-les-Bains, Romont, Palézieux und Neuenburg verbessern;
> den Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg einführen;
> die Linien Bulle–Romont–Freiburg und Freiburg–Neuenburg beschleunigen.

Ein Teil dieser Projekte wurde in das Bahnausbaupaket (ZEB) und das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) integriert. Es wurden finanzielle Mittel für den Bahnhof Freiburg sowie für ein Überholgleis für Güterzüge zwischen Chénens und Romont blockiert. Ausserdem wurde Land für das neue Trassee zwischen Romont und Freiburg reserviert. Die Einführung des Viertelstundentakts in der Agglomeration Freiburg und einer Schnellverbindung zwischen Freiburg und Neuenburg sowie die Verkürzung der Fahrzeiten auf 30 Minuten zwischen Freiburg und Bulle sind integrierender Bestandteil der laufenden Planung.

Die erste Forderung von Grossrat Castella («die mittelfristigen Ziele setzen, um bis im Jahr 2025 den Halbstundentakt auf dem gesamten Netz der RER Fribourg|Freiburg sowie den Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg einzuführen sowie die Fahrzeiten Richtung Lausanne, Bulle, Neuenburg und Yverdon-les-Bains zu verkürzen») wird somit bereits erfüllt. Dasselbe gilt für die zweite Forderung («zusammen mit den Bahnunternehmen einen Plan zur Umsetzung dieser Ziele ausarbeiten und eine Bestandesaufnahme der bestehenden Infrastrukturen, der laufenden Projekte und der künftigen Bedürfnisse vornehmen»).

In seiner Antwort vom 26. Juni 2012 auf das Postulat «Abschätzung der finanziellen Kosten für leistungsstarke Eisenbahninfrastrukturen» von Grossrat Dominique Corminboeuf hielt der Staatsrat fest, dass er in Einklang mit seinem Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2030 zu erhöhen, daran sei, seine langfristige Strategie für die Entwicklung des Freiburger Netzes auszuarbeiten. Er empfahl das Postulat denn auch zur Annahme und stellte in Aussicht, dass er in seinem Bericht die verschiedenen geplanten Verbesserungen (nach Zeithorizont aufgeschlüsselt) und die damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten darlegen werde.

Aus den dargelegten Gründen empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat abschliessend die Annahme des Postulats von Grossrat Didier Castella. Der Staatsrat will jedoch dieses Postulat gleichzeitig mit dem Bericht zum Postulat Dominique Corminboeuf behandeln, wofür der Bericht zur strategischen Eisenbahnplanung vorliegen muss. Somit ist nicht sicher, dass die gesetzliche Frist eingehalten werden kann.

9. Dezember 2013

- Diskussion und Abstimmung über die Erheblicherklärung dieses Vorstosses finden sich auf SS. XXX ff.