

Ausbau des öffentlichen Verkehrs: Halbstundentakt auf den Bahnlinien und weitere Fahrplanverbesserungen

Anfrage

In seiner Antwort auf das Mandat 4003.07 (TGR S. 2132) lehnt der Staatsrat den Halbstundentakt auf der Bahnlinie Bulle–Palézieux u.a. mit dem Argument ab, dies würde die anderen geplanten Halbstundentakte in Frage stellen.

Wir fragen Sie deshalb an:

- Auf welchen Linien plant der Staatsrat den "systematischen Halbstundentakt"? Was heisst in diesem Sinn durchgehender Halbstundentakt genau? Wann wird dieser auf welcher Linie eingeführt?

Der Staatsrat erwähnt zudem die schwache Auslastung der Linie Montbovon–Palézieux.

- Da der Halbstundentakt abgelehnt wurde, sind andere Fahrplanverbesserungen notwendig, um die Auslastung zu verbessern. Wie gedenkt der Staatsrat, diese Linie attraktiver zu gestalten?

Das beste Mittel für eine bessere Frequentierung der Bahnlinien sind Verbesserungen auf den Zubringerlinien von Bahn und Bus.

- Welche Verbesserungen plant der Staatsrat auf dem übrigen Bahn- und Busangebot des Kantons?

Wir bitten Sie um eine detaillierte Antwort, welche Verbesserungen ab wann wo geplant sind.

4. April 2008

Antwort des Staatsrats

In seiner Antwort auf den Auftrag 4003.07, die am 1. April 2008 vom Grossen Rat mit 47 gegen 39 Stimmen und 2 Enthaltungen abgelehnt wurde, hat der Staatsrat dargelegt, dass er auf den wichtigsten Strecken des Kantons den systematischen Halbstundentakt progressiv und innerhalb der Budgetgrenzen des Bundes und des Kantons einführen möchte, dass aber die Annahme des Auftrags die vorgesehenen Verbesserungen im übrigen Kantonsgebiet einfrieren oder gar zu einer Reduktion der Leistungen auf anderen Strecken führen würde.

Die Verbesserung des Angebots im Personenverkehr muss den vom Bund definierten Kriterien entsprechen. Gemäss den Weisungen des Bundes (Abgeltungsverordnung, ADFV) ist das Leistungsangebot (Anzahl Kurspaare) von der effektiv beobachteten Nachfrage abhängig. Unabhängig von finanziellen Fragen ist folglich unter Einhaltung dieser Weisungen der Leistungsausbau sehr begrenzt. Diese Weisungen haben zum Ziel, eine ausreichende Auslastung und eine effiziente Nutzung sowohl der finanziellen wie auch der energetischen Ressourcen sicherzustellen.

Der Staatsrat beantwortet die gestellten Fragen wie folgt:

- 1) Das Angebot der regionalen Bahnlinien ab Freiburg, wie etwa Freiburg–Bern, Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains, Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers und Freiburg–Romont kann progressiv vergrössert werden, um einen Halbstundentakt anbieten zu können. Die verfügbare Infrastruktur erlaubt es jedoch nicht immer, einen durchgehenden Halbstundentakt einzuführen, weshalb das Amt für Verkehr und Energie zurzeit eine Studie über die mittelfristige Planung der Eisenbahninfrastruktur in Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen durchführt. Anhand der Resultate dieser Studie wird der Staatsrat den Bedarf an Infrastrukturen definieren können, die nötig sind, um das Verkehrsangebot auf den wichtigsten Eisenbahnstrecken des Kantons Freiburg verbessern zu können. Ausserdem läuft zurzeit immer noch die Planung der neuen Haltestelle St-Léonard: der Staatsrat sollte sich im Herbst 2008 zu einem Finanzierungsprojekt aussprechen. Ausserdem sieht er im Rahmen der Vereinbarung vom 15. Mai 2008, die er mit den SBB unterzeichnet hat, die Umsetzung einer Freiburger S-Bahn bis 2014 vor, an der auch die tpf beteiligt sind. Ihre Einführung sollte schrittweise erfolgen.

Wenn die Taktfrequenz von der Morgenspitze bis zur Abendspitze unverändert bleibt, wird von einem durchgehenden Halbstundentakt gesprochen.

- 2) Das Angebot auf der Strecke Palézieux–Bulle–Montbovon wird seit mehreren Jahren regelmässig verbessert. Zur Erinnerung ist das Angebot von 13 Kurspaaren im 2003 auf 16 Kurspaare heute erhöht worden. Bevor ein Halbstundentakt in Betracht gezogen werden kann, müssen auf der Strecke bestimmte Fahrplanschwächen verbessert werden.
- 3) Es ist nämlich wichtig, die verschiedenen öffentlichen Verkehrslinien bestmöglich zu koordinieren, um die Attraktivität der Hauptachsen zu verbessern. Aufgrund der Entwicklung der Nachfrage insbesondere in Verbindung mit dem Bevölkerungswachstum werden zurzeit Ergänzungen zum aktuellen Angebot geprüft. Zusätzlich zu den anzubringenden Verbesserungen auf der Strecke Bulle–Romont–Fribourg stellen die im Rahmen der öffentlichen Fahrplanaufgabe eingereichten Anträge in dieser Beziehung eine wichtige Planungsgrundlage dar. Die Linien Massonnens–Villaz-St-Pierre und Villarimboud–Villaz-St-Pierre sind ein gutes Beispiel dafür: Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 verkehren diese Busse bis nach Romont und stellen so eine direkte Verbindung zum Bezirkshauptort her. Die Anschlüsse in Villaz-St-Pierre von und nach Freiburg und Romont wurden aufrechterhalten und die Verstärkungskurse konnten aufgehoben werden.

Der Staatsrat ist fest entschlossen, das öffentliche Verkehrsangebot im Kanton schrittweise auszubauen. So ist auch die Produktion der tpf gestützt auf die bei diesem Unternehmen bestellten Leistungen zwischen 2003 und 2008 beim Eisenbahnverkehr um 5,73 % (1 318 861 km im 2003 / 1 394 540 km im 2008) und bei den regionalen Buslinien um 7,62 % angestiegen (4 458 033 km im 2003 / 4 797 781 km im 2008).

Freiburg, den 1. Juli 2008