



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Dominique Corminboeuf

P 2001.12

Abschätzung der finanziellen Kosten für leistungsstarke Eisenbahninfrastrukturen

I. Zusammenfassung des Postulats

In seinem am 7. Februar 2012 eingereichten und begründeten Postulat spricht Grossrat Dominique Corminboeuf den derzeit ungenügenden Zustand der Eisenbahninfrastrukturen an, der kein effizientes Nebeneinander der S-Bahn und der Regionalzüge erlaubt. Neben der Linie Bulle–Romont sind laut Postulant noch weitere Abschnitte von diesem Problem betroffen.

Grossrat Corminboeuf besteht darauf, dass die Eisenbahninfrastrukturen modernisiert werden müssen, um das Kreuzen von Zügen und eine höhere kommerzielle Geschwindigkeit zu erlauben. Mit diesen Verbesserungen können die Strassen entlastet und die Erwartungen der Freiburger Bevölkerung im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs erfüllt werden.

Damit die politischen Instanzen über die finanziellen Folgen einer solchen Unternehmung Bescheid wissen und diese Massnahmen in Kenntnis der Sache unterstützen können, verlangt das Postulat eine Studie des gesamten Netzes und eine Schätzung der finanziellen Mittel, die für die Modernisierung der Eisenbahninfrastrukturen auf Freiburger Boden nötig sind.

II. Antwort des Staatsrats

Schon seit mehreren Jahren führt der Staatsrat eine Politik, die einen bedeutenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Freiburg zum Ziel hat. So stiegen die finanziellen Mittel des Staats zugunsten des öffentlichen Verkehrs in 8 Jahren (2005 bis 2012) um 221 % an. Die Inbetriebnahme der ersten Etappe der RER Fribourg|Freiburg Ende 2011 ist ein ganz konkretes Resultat dieses politischen Willens.

Mit der Direktverbindung zwischen Romont und Bulle konnte diese Eisenbahnlinie in das Fernverkehrsnetz integriert werden. Ausserdem können so attraktive Fahrzeiten auf der Linie Bulle–Romont–Freiburg angeboten werden. Die Ortschaften zwischen den beiden Hauptorten werden mit Regionalbussen bedient. In Bezug auf die bemängelten Unzulänglichkeiten dieser Busverbindung verweist der Staatsrat auf seine Antwort zum Postulat «Wiedereinführung der Regionalzüge zwischen Bulle und Romont», in der er sich verpflichtet, die Möglichkeit einer solchen Wiedereinführung zu prüfen.

Die zweite Etappe der RER Fribourg|Freiburg folgt 2014 und sieht die Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen S-Bahn-Linien vor, die die Hauptstadt verbinden, das heisst auf den Strecken Yverdon-les-Bains–Estavayer-le-Lac–Payerne–Freiburg, Freiburg–Romont und Neuenburg/Kerzers–Murten–Freiburg. Hierfür werden Kreuzungsstellen in Cheyres, Grolley und

Givisiez eingerichtet werden müssen. Die Bahnhöfe von Grolley und Givisiez werden bei dieser Gelegenheit modernisiert.

Die regionalen und lokalen Buslinien werden an die mit der RER Fribourg|Freiburg eingeführten Änderungen angepasst, um den ÖV-Benutzerinnen und -Benutzern eine durchgehende Transportkette anbieten zu können.

Auf der Schmalspurstrecke Bulle–Châtel–St-Denis–Palézieux wird das Angebot mit der Einführung des Halbstundentakts und der Einführung einer Schnellverbindung zwischen Palézieux und Bulle deutlich ausgebaut. Eine erste Etappe des Projekts «RER Süd» wird angesichts der geplanten Fahrplanänderungen für die Westschweiz («Horaire Romandie 2013») und den damit einhergehenden Neuerungen bei den Anschlüssen in Palézieux bereits Ende 2012 realisiert.

In Einklang mit seinem Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs bis 2030 zu erhöhen, ist der Staatsrat gegenwärtig daran, seine langfristige Strategie für die Entwicklung des Freiburger Netzes auszuarbeiten. Abschliessend empfiehlt der Staatsrat das Postulat zur Annahme. In seinem Bericht wird er die verschiedenen geplanten Verbesserungen (nach Zeithorizont aufgeschlüsselt) und die damit verbundenen Investitions- und Betriebskosten darlegen. Da es sich um eine umfangreiche Arbeit handelt, wird der Bericht nicht innerhalb der gesetzlichen Frist von einem Jahr verfasst werden können. Er sollte jedoch 2014 vorliegen.

26. Juni 2012