ANFRAGE Dominique Corminboeuf **QA 3357.10**

Erschliessung des unteren Broyebezirks durch den öffentlichen Verkehr

---

Anfrage

Am 3. Februar 2010 schrieb die Gemeinde von Avenches dem Waadtländer Regierungsrat François Marthaler einen Brief, um ihn über die Besorgnisse der Region der unteren Broye bezüglich des Bahnverkehrs zwischen Payerne und Murten zu informieren.

Diese Besorgnisse, die die Gemeinde Avenches gegenüber dem Waadtländer Infrastrukturdepartement äusserte, werden auch von den Freiburger Einwohnerinnen und Einwohnern dieser Region geteilt. Denn im Freiburger S-Bahn-Projekt wird die Bahnlinie Payerne–Murten völlig vergessen.

Auch wenn auf den nächsten Fahrplanwechsel bestimmte Kurse der Strecke Lausanne–Payerne bis nach Murten und umgekehrt verlängert werden, bringt dies für die Region der unteren Broye keine namhafte Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Aufgrund dieser Feststellung erlaube ich mir, Ihnen folgende Fragen zu stellen:

1. Hat das Waadtländer Infrastrukturdepartement in dieser Sache mit der Freiburger Volkswirtschaftsdirektion (VWD) Kontakt aufgenommen?
2. Hat die VWD über ihr Amt für Verkehr ernsthaft geprüft, ob die Strecke Payerne–Murten in das Netz der Freiburger S-Bahn integriert werden soll?
3. Welche Studien hat die VWD bis heute über den öffentlichen Verkehr in der Region der unteren Broye durchgeführt?
4. Besteht eine Zusammenarbeit zwischen den zuständigen (Freiburger und Waadtländer) Kantonsbehörden in diesem Bereich für die gesamte Region der unteren Broye?

9. Dezember 2010

Antwort des Staatsrats

Gestützt auf die kantonale Verkehrspolitik wurde die Freiburger S-Bahn (RER Fribourg|Freiburg) so gestaltet, dass sie die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel auf den Bahnlinien verbessert, die das Kantonszentrum bedienen. Ihre Einführung ist in zwei Etappen vorgesehen. Die erste Etappe besteht in der Errichtung einer neuen Schnellverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern mit der Bahn im Halbstundentakt ab Dezember 2011. Die zweite Etappe, deren Umsetzung 2014 geplant ist, besteht in der Einführung des Halbstundentakts auf allen regionalen Bahnlinien, die nach Freiburg führen, das heisst auf den Linien Yverdon-les-Bains–Estavayer-le-Lac–Payerne–Freiburg, Freiburg–Romont und Neuenburg/Kerzers–Murten–Freiburg. Mit der Linie Freiburg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains wird also auch die Region Broye direkt von der RER Fribourg|Freiburg profitieren.

Durch die Realisierung dieser beiden Etappen wird der öffentliche Verkehr den Mobilitätsbedürfnissen der Freiburger Bevölkerung besser entsprechen. Die Linien der künftigen S-Bahn decken etwa die Hälfte aller Fahrten und stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Staatsrat die Fragen von Grossrat Corminboeuf wie folgt:

1. *Hat das Waadtländer Infrastrukturdepartement in dieser Sache mit der Freiburger Volkswirtschaftsdirektion (VWD) Kontakt aufgenommen?*

   Die Planung des Regionalverkehrs in der Region Broye – und insbesondere der Bahnlinie Payerne–Murten – wird von der interkantonalen Arbeitsgruppe «Broye/Seeland» koordiniert, die regelmässig Vertreter der Kantone Waadt, Freiburg, Neuenburg und Bern zusammenführt. Auch die Verkehrsunternehmen BLS, SBB und TPF sind an den Arbeiten beteiligt. Die Arbeitsgruppe wird als Plattform für den Gedankenaustausch und die Planung genutzt. Insbesondere im Rahmen dieser Arbeitsgruppe werden auch besondere Anträge besprochen.

   Die zuständigen Dienststellen der Kantone Waadt und Freiburg pflegen ausserdem ständige Kontakte.

2. *Hat die VWD über ihr Amt für Verkehr ernsthaft geprüft, ob die Strecke Payerne–Murten in das Netz der Freiburger S-Bahn integriert werden soll?*

   Die RER Fribourg|Freiburg betrifft die Strecken, die das Kantonszentrum bedienen. Die Linie Freiburg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains ist somit Teil dieses Netzes. Die Linie Payerne–Murten gehört dagegen zur Berner S-Bahn. Ein Teil der Züge verkehrt denn auch morgens und abends ohne Umsteigen zwischen Payerne und Bern. Die Überlegungen, die im Rahmen der Arbeitsgruppe «Broye/Seeland» angestellt werden, zielen auf einen Ausbau des Angebots zwischen Payerne und Bern ab. Insbesondere soll den Reisenden künftig das Umsteigen am Bahnhof von Murten, einem grossen Nachteil dieser Strecke, erspart werden. Mit der Aufhebung der Wartezeit in Murten sollte es gelingen, Payerne systematisch in weniger als einer Stunde mit Bern zu verbinden. Die Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels im Jahre 2015 sollte die Einführung eines attraktiven Angebots erleichtern.

3. *Welche Studien hat die VWD bis heute über den öffentlichen Verkehr in der Region der unteren Broye durchgeführt?*

   Die ersten Studien über die Verkehrsplanung in der Region Broye wurden im Hinblick auf die Einführung des Fahrplans der ersten Etappe von Bahn 2000 im Dezember 2004 durchgeführt. Die Region war im Übrigen an den Arbeiten beteiligt.

   In den Jahren 2009 und 2010 wurden zwei Studien in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden auf den Strecken Cousset–Mannens–Montagny–Cousset und Cheiry–Granges-près-Marnand–Lucens durchgeführt. Die gefundenen Lösungen wurden umgesetzt und sollten es den beiden Linien erlauben, den Anforderungen des Bundes zu entsprechen.

   Ganz allgemein stellen die Bahnlinien die Grundstruktur des öffentlichen Verkehrsnetzes dar, auf die die regionale Erschliessung aufbaut.

4. *Besteht eine Zusammenarbeit zwischen den zuständigen (Freiburger und Waadtländer) Kantonsbehörden in diesem Bereich für die gesamte Region der unteren Broye?*

   Die interkantonale Arbeitsgruppe «Broye/Seeland» erlaubt es, das Angebot des öffentlichen Verkehrs zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg zu koordinieren und die durch die Kantonsgrenzen hervorgerufenen Mobilitätsbedürfnisse zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass auf beiden Seiten der Kantonsgrenze unterschiedliche Bedürfnisse bestehen, die etwa durch die jeweilige Organisation der Schulen (Orientierungsschule) verursacht werden und die den Aufbau des Netzes und des Leistungsangebots beidseits der Kantonsgrenzen stark beeinflussen. Folglich stellt die Kantonsgrenze kein Hindernis für eine integrierte Planung dar. Sie verursacht jedoch in beiden Kantonen spezifische Bedürfnisse insbesondere in Verbindung mit den Schulen, so dass der öffentliche Verkehr entsprechend organisiert werden muss.

Freiburg, den 15. Februar 2011