



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Perler Urs / Schneuwly André

2021-CE-150

Fahrplanerweiterung – RER Express Bulle–Schmitten: Ein- und Aussteigen in Schmitten

I. Anfrage

Der Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg ist eine der wichtigsten Entwicklungsschritte beim Freiburger Netzwerk der Bahnen (SBB; BLS und tpf). Bis 2024 soll der Viertelstundentakt im ganzen Perimeter der Agglomeration gelten. Diese Änderung ist sehr zu begrüßen, da sie zu einem neuen Verhalten der Fahrgäste führen kann: Bei einem Halbstundentakt sucht man sich den nächsten Zug im Fahrplan. Beim Viertelstundentakt geht ein Passagier zum Bahnhof und nimmt den nächsten Zug.

Damit weiterhin mehr Freiburgerinnen und Freiburger auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, muss der Kanton das Angebot weiter ausbauen. In dem Sinne begrüßen wir die Aussagen von Staatsrat Jean-François Steiert sehr, dass das neue Modul des RegioExpress (RE) Bulle–Freiburg bis nach Schmitten fährt, was Düdingen vier Verbindungen in der Stunde bringt. Etwas weniger glücklich sind wir mit der Ankündigung, dass aus Sicherheitsgründen auf den Fahrplanwechsel Dezember 2021 hin zwar der Zug bis nach Schmitten fährt, aber keine Passagiere in Schmitten zu- resp. aussteigen können.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Staatsrat um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie begründet der Staatsrat diese Sicherheitsgründe und inwiefern ändern die geplanten Umbauarbeiten am Bahnhof Schmitten im Jahr 2023 etwas daran?
2. Ist es auf den Fahrplanwechsel Dezember 2021 im Sinne eines Pilotversuches denkbar, dass Passagiere in Schmitten ein- und aussteigen können?
3. Beabsichtigt der Kanton bezüglich der Verbindung Freiburg–Schmitten noch an einem Viertelstundentakt festzuhalten und hat er beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein entsprechendes Gesuch eingereicht?
4. Was unternimmt der Kanton konkret, dass mittelfristig ein Viertelstundentakt Freiburg–Schmitten möglicherweise auch bis nach Wünnewil möglich wird?

Wir danken dem Staatsrat für die rasche Beantwortung dieser Fragen und fordern ihn auf, das Angebot des Ein- und Aussteigens in Schmitten in den RegioExpress in die Vernehmlassung des Fahrplanes einfließen zu lassen.

28. April 2021

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend weist der Staatsrat darauf hin, dass der Kanton Freiburg im Rahmen der Planung des Ausbaus 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP AS 2035) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Angebotskonzept für den Viertelstundentakt für die Bahnhalte zwischen Fribourg/Freiburg und Schmitten eingereicht hat. Dessen Verwirklichung bedingt den Ausbau der Infrastruktur und unterliegt noch den Entscheidungen des Bundes.

Weiter erinnert der Staatsrat daran, dass der RegioExpress (RE) Bulle–Fribourg/Freiburg wegen der bedeutenden Bauarbeiten im Bahnhof Freiburg, die 2021 begonnen haben und bis 2024 dauern werden, ab dem 12. Dezember 2021 aus Platzmangel nicht mehr in Freiburg wenden können. Da die Züge stattdessen im Bahnhof Schmitten, der bis 2022 über drei Gleise verfügt, wenden werden, wurde die Gelegenheit genutzt, den Bahnhof Düdingen zu bedienen, wo das Wenden nicht möglich ist.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den einzelnen Fragen.

1. *Wie begründet der Staatsrat diese Sicherheitsgründe und inwiefern ändern die geplanten Umbauarbeiten am Bahnhof Schmitten im Jahr 2023 etwas daran?*

Die Infrastrukturbetreiberin des Bahnhofs Schmitten und der Strecke bis Fribourg/Freiburg ist SBB Infrastruktur. In dieser Rolle genehmigt das Unternehmen den Betrieb von Zügen auf dieser Strecke und ist für deren Sicherheit verantwortlich. Die Ausrüstung für das Gleis 3 im Bahnhof Schmitten, wo der RE Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg wenden wird, erlaubt keine sichere kommerzielle (reguläre) Nutzung für den Passagierverkehr. Da die Sicherheitsbedingungen nicht erfüllt sind, ist SBB Infrastruktur nicht bereit, die Verantwortung für einen möglichen Unfall zu übernehmen. Entsprechend hat das Unternehmen die Bedienung Schmittens durch den RE ausgeschlossen, auch im Rahmen eines Pilotversuchs. Nach der erfolglosen Prüfung verschiedener alternativer technischer Lösungen schloss sich der Staatsrat diesem Standpunkt an, insbesondere weil realisierbare Varianten in Anbetracht ihrer Kosten und des sehr kurzen Zeitraums bis zu den für 2023 geplanten Bauarbeiten schwer zu rechtfertigen wären.

2023 soll der Bahnhof Schmitten auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Dieser Ausbau umfasst die Installation einer neuen Signalisation, welche die kommerzielle Nutzung des Gleises 3 ermöglichen und mit der Schliessung einer der drei Gleise einhergehen wird. Solange die Arbeiten nicht abgeschlossen sind, ist eine Bedienung von Schmitten durch den RE nicht möglich.

2. *Ist es auf den Fahrplanwechsel Dezember 2021 im Sinne eines Pilotversuches denkbar, dass Passagiere in Schmitten ein- und aussteigen können?*

Nein, ein solcher Pilotversuch ist aus den in der Antwort auf die vorherige Frage genannten Sicherheitsgründen nicht möglich.

3. *Beabsichtigt der Kanton bezüglich der Verbindung Freiburg–Schmitten noch an einem Viertelstundentakt festzuhalten und hat er beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein entsprechendes Gesuch eingereicht?*
4. *Was unternimmt der Kanton konkret, dass mittelfristig ein Viertelstundentakt Freiburg–Schmitten möglicherweise auch bis nach Wünnewil möglich wird?*

Der Staatsrat will nach wie vor den Viertelstundentakt im ganzen Bahnperimeter der Agglomeration Freiburg einführen, idealerweise bis nach Schmitten auf dem nördlichen Teil des Netzes im Kantonszentrum. Im Rahmen des Planungsprozesses STEP AS 2035 wurde das BAV über diese Zielsetzung und insbesondere über die Pläne für einen Viertelstundentakt für Regionalzüge (RER) zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez, zwischen Fribourg/Freiburg und dem zukünftigen Bahnhof Avry-Matran sowie zwischen Fribourg/Freiburg und Düdingen informiert. Seit Dezember 2019 und der Modernisierung des Bahnhofs Givisiez profitiert der Abschnitt Fribourg/Freiburg–Givisiez von diesem Takt, weil nun die Züge zwischen Fribourg/Freiburg und Yverdon-les-Bains in Givisiez halten können. Der Viertelstundentakt zwischen dem künftigen Bahnhof Avry-Matran und Fribourg/Freiburg wurde vom Bund für den STEP AS 2035 beschlossen und vom Bundesparlament im Juni 2019 genehmigt; er wird ab Dezember 2025 in Kraft treten, vorbehaltlich des Ergebnisses der Verfahren. Leider sind der Viertelstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Düdingen (Regionalzüge) und die Finanzierung der dafür notwendigen Infrastruktur darin nicht enthalten.¹ Immerhin kann die Verbindung nach Düdingen durch den Halt des RE verbessert werden.

Der Staatsrat wird dieses Angebotskonzept im Rahmen des Planungsprozesses für den nächsten Ausbauschnitt (2040–2045) des STEP, der 2023 beginnt, erneut dem BAV unterbreiten. In diesem Rahmen wird er die Möglichkeiten zum Ausbau des Angebots aller Haltestellen der Bahnlinie Freiburg/Freiburg–Bern, die sich auf Freiburger Gebiet befinden, einschliesslich der Haltestellen in Schmitten und Wünnewil, analysieren. In der Tat zielt die Strategie des Kantons gemäss kantonalem Richtplan auf eine Verdichtung entlang der Bahnachsen in Verbindung mit einer Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots im Allgemeinen und des Bahnangebots im Besonderen.

Durch die Verlängerung des RE Bulle–Fribourg/Freiburg bis Schmitten aufgrund der Arbeiten im Bahnhof Freiburg wird Düdingen jedoch ab dem 12. Dezember 2021 viermal pro Stunde mit dem Kantonshauptort verbunden sein. Der Kanton will sein Engagement fortsetzen, damit dieses Angebot auf Schmitten ausgedehnt werden kann.

16. November 2021

¹ Das Hauptkriterium für die Auswahl eines Angebotskonzepts im Rahmen dieses Programms ist sein Beitrag zur Verringerung bestehender oder absehbarer Überlastungen des Eisenbahnnetzes und zur Beseitigung von Engpässen.