Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Brönnimann Charles 2018-CE-121
Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Region Saane-West

I. Anfrage

Die Region Saane-West ist gegenwärtig durch die Bahnhöfe Matran und Rosé erschlossen. Offenbar wird die Aufhebung dieser beiden Bahnhöfe nach der Verwirklichung der geplanten Bahnhaltestelle in Avry (Avry-Centre) in Betracht gezogen. Die Aufhebung des Bahnhofs Rosé hätte aber schmerzhafte Konsequenzen für die Landwirtschaft – namentlich für die Zuckerrübenerzeuger, die den Bahnhof Rosé benutzen, um ihre Produkte zu transportieren.

Ich stelle dem Staatsrat deshalb folgende Fragen:

1. Wie sieht die Planung für ein Eisenbahnnetz mit der neuen Bahnhaltestelle Avry-Centre aus?
2. Werden die Bahnhöfe Matran und Rosé aufrechterhalten? Falls nicht, warum nicht? Und für wann ist die Aufhebung geplant?
3. Heute wird der Bahnhof Rosé von zahlreichen Bussen bedient; zahlreiche Passagiere steigen hier auf die Eisenbahn um. Werden sich diese Personen bis zur neuen Bahnhaltestelle in Avry begeben müssen? Ist ein grosser Parkplatz für diese Benützerinnen und Benützer (P+R) vorgesehen?
4. Bestünde die Möglichkeit, in Rosé einen Güterbahnhof aufrechtzuerhalten, damit dort namentlich Zuckerrüben verladen werden können?
5. Müssen die Zuckerrübenerzeuger, falls der Bahnhof nicht in Betrieb bleibt, ihre Ware wieder auf der Strasse transportieren? Wäre ein solcher Rückschritt vereinbar mit den Zielen des Kantons für die nachhaltige Entwicklung?

29. Mai 2018

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat führt seit mehreren Jahren eine Politik der Bahninfrastrukturentwicklung und der Erschliessung des Kantons Freiburg durch die Bahn. Dies setzt eine kurz-, mittel- und langfristige Planung voraus. Im Rahmen der Planung des Ausbauschritts 2030/35 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP AS 2030/35) hat der Kanton deshalb 16 Angebotskonzepte definiert und im November 2014 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) unterbreitet. Zu diesen 16 Angebotskonzepten gehören die Einführung des Viertelstundentakts im Perimeter der Agglomeration Freiburg sowie der Bau der Bahnhaltestelle in Avry. Diese beiden Massnahmen sind auch im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (AP2) vorgesehen.

Die Verwirklichung einer neuen Bahnhaltestelle in Avry:

> erlaubt eine direkte Anbindung der Orientierungsschule Saane-West an das Bahnnetz (ein Umsteigen auf den Bus in Rosé ist nicht mehr nötig);
> schliesst die Gemeinde Avry mit dem Einkaufszentrum, das um 2021 mit Kultur- und Sportangeboten (Klubschule Migros, Kino, Schwimmbad) ausgebaut werden wird, an die Bahn an;
> nimmt die bedeutende demografische Entwicklung, die in diesem Sektor erwartet wird, vorweg.

Die neue Bahnhaltestelle Avry-Matran wird in eine multimodale Mobilitätsplattform integriert werden, die folgende Elemente umfasst:

> einen Busbahnhof für den regionalen und städtischen Busverkehr;
> Verbindungen für den Langsamverkehr (ein Abschnitt der Transagglo[1] zwischen dem Zentrum von Rosé und der Orientierungsschule Saane-West sowie eine Verbindung zum Zentrum von Matran);
> eine P+R-Anlage für den motorisierten Individualverkehr und für Velos, die auch Kurzzeitparkplätze umfasst.

Die Einrichtung einer solchen Plattform wird der gesamten Region und dem Kanton zugutekommen.

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

1. Wie sieht die Planung für ein Eisenbahnnetz mit der neuen Bahnhaltestelle Avry-Centre aus?

Der Bau der neuen Bahnhaltestelle umfasst die Einrichtung von zwei Perrons, Zugänge zu den Perrons (Rampen und Treppen), eine Unterführung, ein Vordach mit Unterstand sowie die Beleuchtung. Bei den Gleisen selber ist kein Eingriff nötig.

Nach heutigem Stand ist die Inbetriebnahme der Haltestelle für Dezember 2020 vorgesehen. Ab 2022 soll sie im Viertelstundentakt bedient werden.

2. Werden die Bahnhöfe Matran und Rosé aufrechterhalten? Falls nicht, warum nicht? Und für wann ist die Aufhebung geplant?

Die Verhandlungen über die Beibehaltung oder Aufhebung der Bahnhöfe Matran und Rosé sind im Gang. Es wird jedoch kaum möglich sein, drei Haltestellen innerhalb von 2,8 km aufrechtzuerhalten (1,3 km zwischen Rosé und der künftigen Bahnhaltestelle Avry-Matran, 1,5 km zwischen Avry-Matran und Rosé), umso mehr, als der Verkehr auf dieser Linie jetzt schon sehr dicht ist und mit der Einführung des Viertelstundentakts im Perimeter der Agglomeration Freiburg weiter zunehmen wird. Es gibt auch Konflikte mit dem Güterverkehr. Und schliesslich ist es wegen der hohen Kosten nicht möglich, die Bahnhöfe Matran und Rosé gemäss Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) zu sanieren.

Der Kanton, die betroffenen Gemeinden und die Agglomeration Freiburg sind der Meinung, dass die neue Bahnhaltestelle Avry-Matran besser gelegen ist als die Bahnhöfe Matran und Rosé, um den Einwohnerinnen und Einwohner von Matran und Rosé ein attraktives Gesamtangebot zu bieten,

---

[1] Die Transagglo ist eine Langsamverkehrsachse, die Avry mit Düdingen verbindet und durch Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot führt.

sofern die Einführung des Viertelstundentakts garantiert ist. Sie sprechen sich zudem für einen Ausbau des Busangebots, die Verwirklichung eines Langsamverkehrsnetzes und die Schaffung einer multimodalen Mobilitätsplattform aus (siehe Einleitung).

3. *Heute wird der Bahnhof Rosé von zahlreichen Bussen bedient; zahlreiche Passagiere steigen hier auf die Eisenbahn um. Werden sich diese Personen bis zur neuen Bahnhaltestelle in Avry begeben müssen? Ist ein grosser Parkplatz für diese Benützerinnen und Benützer (P+R) vorgesehen?*

Sollte der Bahnhof Rosé aufgehoben werden, würden der Fahrplan und die Streckenführung der Busse angepasst werden, sodass das Umsteigen zwischen Bus und Bahn bei der neuen Bahnhaltestelle Avry-Matran erfolgen könnte. Wie bereits in der Einleitung erwähnt, soll darüber hinaus eine P+R-Anlage für Autos und Velos gebaut werden.

4. *Bestünde die Möglichkeit, in Rosé einen Güterbahnhof aufrechtzuerhalten, damit dort namentlich Zuckerrüben verladen werden können?*

Der Bahnhof Rosé steht schon seit mehreren Jahren nicht mehr für den Güterverkehr zur Verfügung. Eine Ausnahme bilden die Zuckerrüben, auch wenn dieser Bahnhof nicht zu den Bedienpunkten der Schweizer Zucker AG für das Jahr 2018 gehört.

Dessen ungeachtet sind Studien für den Ausbau des Bahnhofs Rosé im Gang. In diesem Rahmen wird die Möglichkeit geprüft werden, den Erzeugern weiterhin die Möglichkeit zu geben, in Rosé Zuckerrüben zu verladen, wofür bei einer Einführung des Viertelstundentakts eine zusätzliche Spur eingerichtet werden müsste. Der Staat wird sich dafür einsetzen.

5. *Müssen die Zuckerrübenerzeuger, falls der Bahnhof nicht in Betrieb bleibt, ihre Ware wieder auf der Strasse transportieren? Wäre ein solcher Rückschritt vereinbar mit den Zielen des Kantons für die nachhaltige Entwicklung?*

Sollte das Verladen der Zuckerrüben in Rosé dereinst nicht mehr möglich sein, könnten die Rüben weiterhin in den Bahnhöfen Chénens und Grolley verladen werden. Die Wahl der Transportweise ist jedoch Sache der Schweizer Zucker AG. Bund und Kanton können lediglich die Verlagerung auf die Schiene fördern, indem sie darauf achten, dass es genügend Bedienpunkte für den Güterverkehr gibt.

4. September 2018