Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Ralph Alexander Schmid und Bernadette Hänni QA 3059.12
Fahrplanentwurf Murten–Kerzers 2013

I. Anfrage

Vor kurzem wurde die Vernehmlassung des Fahrplanentwurfs 2013 durchgeführt. Im Seebezirk war die Genugtuung gross, dass gemäss dem Fahrplanentwurf 2013 nach Freiburg, Romont, Düdingen und Bulle der durchgehende Halbstundentakt auch zwischen Murten und Bern eingeführt werden soll. Aber anscheinend war das nur ein schöner Traum, wie der Presse kürzlich entnommen werden konnte. Die BLS habe zwar eine Offerte für den durchgehenden Halbstundentakt tagsüber unterbreitet, der Kanton habe diese Variante jedoch abgelehnt.

1. Wann wurde bei der BLS eine Offerte für den Halbstundentakt Murten–Kerzers(–Bern) eingeholt?
2. Wurden bei den TPF, welche diese Strecke auch bedienen, oder andern Anbietern ebenfalls Offerten eingeholt?
3. Nach welchen Kriterien wurde(n) diese Offerte(n) beurteilt und wieso wurde(n) sie abgelehnt?
4. Hat der Staatsrat diese Offerte(n) abgelehnt?
5. Ist der Staatsrat gewillt, auf diese Ablehnung zurückzukommen, damit ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2012 dieser Halbstundentakt eingeführt werden kann?
6. Ist der Staatsrat gewillt, sich bei Verhandlungen mit den ÖV-Anbietern auch für eine Verkürzung der Reisezeit zwischen dem Seebezirk im Allgemeinen – der Region Murten im Besonderen – und Bern einzusetzen, um die Konkurrenzfähigkeit der Schiene zur Autobahn zu erhöhen?
7. Eine höhere Frequenz Murten–Bern kann auf verschiedene Arten erreicht werden. Hat der Staatsrat sich auch schon aktiv dafür eingesetzt, dass Murten–Freiburg in Kerzers einen Anschluss an den Schnellzug Bern–Neuenburg erhält, der die Reisezeit von Bern nach Murten wegen weniger Halte angenehmer gestalten und verkürzen würde (auch in umgekehrter Richtung)?
8. Kann der Staatsrat die Umsetzung der 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg mit der Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen Linien, die nach Freiburg führen (und so auch auf der Linie Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers) auf den Fahrplan 2014 hin bestätigen?
9. Kann im Zusammenhang mit der Organisation und der Zukunft des öffentlichen Verkehrs bald mit einem Bericht zum Postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 gerechnet werden?

9. Juli 2012

II. Antwort des Staatsrats

Die kantonale Mobilitätspolitik, die im 2006 vom Staatsrat verabschiedeten kantonalen Verkehrsplan definiert ist, will unter anderem die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton gewährleisten und den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr erhöhen. Der Wille des Staatsrats, der in dieser Politik zum Ausdruck kommt, wurde mit der Inbetriebnahme Ende 2011 der 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg ganz konkret umgesetzt.

Mit dieser 1. Etappe konnte eine schnelle und attraktive Eisenbahnverbindung zwischen Bern und Bulle geschaffen und der Hauptort des Greyerzbezirks in das Fernverkehrsnetz integriert werden.

Die 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg sieht die Einführung im Dezember 2014 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.

Ein solcher Ausbau des Angebots hat zwangsläufig Auswirkungen auf das gesamte Eisenbahnnetz. Um die bestmöglichen Anschlüsse und die kürzestmöglichen Fahrzeiten anbieten zu können, müssen die Fahrpläne deshalb jedes Jahr angepasst werden.

Die Termine und Fristen für das Fahrplan- und Bestellverfahren zu einer Fahrplanperiode werden vom Bundesamt für Verkehr festgelegt. Allgemein gilt, dass die Transportunternehmungen ihre Angebote jeweils bis am 30. April einreichen müssen. Eine öffentliche Vernehmlassung des Fahrplanentwurfs für das kommende Jahr wird in der Regel alle zwei Jahre – von Ende Mai bis Mitte Juni – durchgeführt. Im Anschluss an die Vernehmlassung behandelt die nach dem kantonalen Verkehrsgesetz gebildete Fahrplangruppe die anlässlich der Vernehmlassung eingereichten Bemerkungen. Gestützt auf die Stellungnahme des Amts für Mobilität (MobA) entscheidet die Fahrplangruppe darauf, inwieweit die einzelnen Bemerkungen berücksichtigt werden können und sollen. Die betroffenen Transportunternehmungen werden dann vom Entscheid der Fahrplangruppe in Kenntnis gesetzt. Die Transportunternehmungen ihrerseits unterbreiten in einer nächsten Etappe ihre Vorschläge dem MobA, das unter Berücksichtigung der vorhandenen Mittel die Finanzierung der Umsetzung dieser Vorschläge analysiert.

Aufgrund des Zweijahresrhythmus stand 2012 eigentlich keine Vernehmlassung für den Fahrplanentwurf 2013 an. Angesichts des Ausmasses der geplanten Änderungen beschloss der Kanton Freiburg jedoch, trotzdem eine Vernehmlassung für den Fahrplanentwurf 2013 aller öffentlicher Verkehrslinien durchzuführen.

Die Übermittlung der Fahrplanentwürfe an das mit der Veröffentlichung der Entwürfe beauftragte Unternehmen ist Sache der Transportunternehmungen. Trotz anderslautender Vorgaben des MobA liess die BLS, offenbar wegen eines Missverständnisses, eine vom Kanton nicht validierte Unternehmervariante im Fahrplanentwurf publizieren. Hierzu ist zu vermerken, dass die betroffenen zusätzlichen Züge einzig in den Fahrplanfeldern der BLS vorgesehen sind.

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

1. Wann wurde bei der BLS eine Offerte für den Halbstundentakt Murten–Kerzers(–Bern) eingeholt?

Das MobA erhielt am 7. Mai 2012 das am 30. April 2012 fertiggestellte Angebot 2013 für alle Leistungen und Varianten der BLS.

2. Wurden bei den TPF, welche diese Strecke auch bedienen, oder andern Anbietern ebenfalls Offerten eingeholt?

Die TPF haben ein Angebot für ihre Leistungen auf der Linie 255 Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers eingereicht. Darin ist keine Variante vorgesehen, die insgesamt einen integralen Halbstundentakt zwischen Murten und Kerzers bilden würde. Für den Abschnitt Murten–Kerzers hat kein anderes Unternehmen ein Angebot unterbreitet.

3. Nach welchen Kriterien wurde(n) diese Offerte(n) beurteilt und wieso wurde(n) sie abgelehnt?

Der Staatsrat sieht in seiner Planung vor, dass das Angebot auf der Strecke Murten–Bern im Rahmen der 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg und somit ab Dezember 2014 ausgebaut wird. Diese Planung schlug sich sowohl bei den Angebotsanfragen als auch bei der Beurteilung der von den Transportunternehmungen eingereichten Angebote nieder.

4. Hat der Staatsrat diese Offerte(n) abgelehnt?

Für die Verhandlungen mit den Transportunternehmungen ist das MobA zuständig. Zu den Details des Angebots wurde kein formeller Entscheid getroffen. Der Staatsrat forderte jedoch das MobA auf, sich an die festgelegte Planung zu halten, die den Ausbau des Angebots auf diesem Abschnitt im Rahmen der 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg vorsieht.

5. Ist der Staatsrat gewillt, auf diese Ablehnung zurückzukommen, damit ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2012 dieser Halbstundentakt eingeführt werden kann?

Die Verhandlungen über das Angebot 2013 der BLS sind noch im Gang. Wie bereits erwähnt, bildet indessen die vom Staatsrat validierte Strategie für den Ausbau der RER Fribourg|Freiburg und namentlich für die 2. Etappe die Grundlage für diese Verhandlungen.

6. Ist der Staatsrat gewillt, sich bei Verhandlungen mit den ÖV-Anbietern auch für eine Verkürzung der Reisezeit zwischen dem Seebezirk im Allgemeinen – der Region Murten im Besonderen – und Bern einzusetzen, um die Konkurrenzfähigkeit der Schiene zur Autobahn zu erhöhen?

Die Verkürzung der Reisezeit und die Erhöhung der Frequenz auf den Linien, die den Seebezirk mit Bern verbinden, gehören zu den Zielen des Kantons. Dieser Perimeter wird im Rahmen der interkantonalen Arbeitsgruppe Broye-Seeland, in der die Kantone Freiburg, Bern, Neuenburg und Waadt sowie das Bundesamt für Verkehr und die Transportunternehmungen SBB, TPF und BLS vertreten sind, behandelt. Derzeit ist eine Studie im Gang, in der namentlich die weiter oben erwähnten Ziele des Kantons Freiburg als Grundlage verankert sind.

7. Eine höhere Frequenz Murten–Bern kann auf verschiedene Arten erreicht werden. Hat der Staatsrat sich auch schon aktiv dafür eingesetzt, dass Murten–Freiburg in Kerzers einen Anschluss an den Schnellzug Bern–Neuenburg erhält, der die Reisezeit von Bern nach Murten wegen weniger Halte angenehmer gestalten und verkürzen würde (auch in umgekehrter Richtung)?

Wie im vorherigen Punkt erwähnt, gehört die Erhöhung der Frequenz auf den Linien, die den Seebezirk mit Bern verbinden, zu den Zielen des Kantons und zu den Vorgaben der laufenden Studie. Es wurde auch einen Anschluss mit dem Schnellzug ins Auge gefasst, doch bietet dieser in Bern keinen Anschluss mit den Fernverkehrszügen. Deshalb hat die Aufrechterhaltung der Anschlüsse in Bern Priorität.

8. Kann der Staatsrat die Umsetzung der 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg mit der Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen Linien, die nach Freiburg führen (und so auch auf der Linie Freiburg–Murten–Neuenburg/Kerzers) auf den Fahrplan 2014 hin bestätigen?

Im Dezember 2009 beschloss der Staatsrat die Verwirklichung der RER Fribourg|Freiburg. Die Verwirklichung der 2. Etappe ist in diesem Zusammenhang für den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 (Fahrplan 2015) geplant.

9. Kann im Zusammenhang mit der Organisation und der Zukunft des öffentlichen Verkehrs bald mit einem Bericht zum Postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 gerechnet werden?

Der Bericht zum Postulat Eric Menoud / Jean-Louis Romanens P2077.10 wird dem Grossen Rat im Herbst 2012 unterbreitet werden. Einschränkend ist allerdings daran zu erinnern, dass dieser den südlichen Kantonsteil zum Gegenstand hat.

28. August 2012