



—
**des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat 2077.10 Eric Menoud/Jean-Louis Romanens betreffend Studie mit
Vorschlägen zur Organisation und zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs
für die drei Bezirke im südlichen Kantonsteil**

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2077.10 der Grossräte Eric Menoud und Jean-Louis Romanens. Die Verfasser des Postulats verlangen vom Staatsrat, dass eine Studie durchgeführt wird und Vorschläge zur Organisation und zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs im südlichen Kantonsteil – insbesondere in Bezug auf die Eisenbahn – gemacht werden. Der Grossrat erklärte das Postulat am 9. Dezember 2010 mit 50 zu 6 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) erheblich.

1. Einleitung

Die kantonale Mobilitätspolitik, die im 2006 vom Staatsrat verabschiedeten kantonalen Verkehrsplan definiert ist, will insbesondere die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton gewährleisten und den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr erhöhen. Mit dem Ziel, das Angebot auf der Schiene zu verbessern, führte das damalige Amt für Verkehr und Energie in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen mehrere Studien durch. Daraus entstand die Strategie zur Erstellung eines Freiburger S-Bahn-Netzes, die am 1. Dezember 2009 vom Staatsrat verabschiedet wurde. Bei dieser Gelegenheit beauftragte der Staatsrat das für die Mobilität zuständige Amt, die Zweckmässigkeit einer neuen Schnellverbindung zwischen Gruyères und Palézieux zu untersuchen. Nach der Analyse mehrerer Varianten wurde schliesslich die Variante «RER Süd» ausgewählt, welche die Einführung des Halbstundentakts zwischen Palézieux und Bulle vorsieht.

Die Resultate der Studie wurden vom 27. Februar bis zum 9. März 2012 den durch das Schmalspursystem betroffenen Gemeinden, Oberämtern und Schulen zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Mehrheit der Vernehmlassungsadressaten begrüssten die Verbesserungen, die das Projekt «RER Süd» mit sich bringt. Sie sahen auch ein, dass die Aufhebung von acht Haltestellen zwar bedauerlich, aber notwendig für den Erfolg des Gesamtprojekts ist.

Zusammen mit der 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg (neue Linie Bulle–Romont–Freiburg–Bern) bildet das Projekt «RER Süd», das in Bulle und Palézieux mit dem Hauptnetz verbunden ist, das Rückgrat der öffentlichen Verkehrsmittel im südlichen Kantonsteil. Das Projekt wird im 3. Kapitel detailliert beschrieben.

2. RER Fribourg|Freiburg, 1. Etappe

Der Staatsrat hat seine Strategie für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Freiburg bereits bei verschiedenen Gelegenheiten darlegen können, so etwa in seinem Bericht zu den Postulaten 2015.07 und 2073.10.

Mit der Inbetriebnahme der RegioExpress-Linie (RE) Bulle–Romont–Freiburg–Bern im Dezember 2011 wurde die Freiburger S-Bahn Wirklichkeit. Zwischen Bulle und Freiburg verkehren vom Montag bis Freitag zwei Züge pro Stunde und an den Wochenenden ein Zug pro Stunde. Zu den Stosszeiten fährt jeder zweite Zug bis Bern weiter. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 (Fahrplan Romandie 2013 der SBB) wird das Angebot auf dieser Linie ausgebaut werden: Ab dann wird die Strecke Bulle–Bern auch ausserhalb der Stosszeiten jede Stunde bedient. Des Weiteren wird der Halbstundentakt auf die Wochenenden ausgedehnt. Das erweiterte Angebot wird nicht nur den Bewohnerinnen und Bewohnern des südlichen Kantonteils zugutekommen (attraktiveres Angebot Richtung Bern), sondern auch den Personen, die diese Region und namentlich den Greyerzbezirk besuchen wollen und dabei von einer direkten Verbindung zwischen Bern und Bulle profitieren werden.

Das Regionalzentrum des Glanebezirks wiederum wird mit der neuen RegioExpress-Linie Romont–Lausanne–Genf jede Stunde mit der Genfersee-Region verbunden. Zu den Stosszeiten wird der Regionalzug Romont–Palézieux bis Lausanne verlängert, womit stündlich ein zweiter Zug Richtung Lausanne fährt. Die Verbindung Richtung Bern wird mit dem RE Palézieux/Bulle–Romont–Freiburg–Bern

sichergestellt. Am Bahnhof Romont werden somit zu den Stosszeiten erheblich mehr, nämlich rund 50 % mehr Züge abfahren als noch vor der Inbetriebnahme der 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg (Fahrplan 2011).

3. Das Projekt RER Süd

3.1. Zielsetzung

Die Studien, die dem Projekt «RER Süd» zugrunde liegen, hatten vor allem eine attraktivere Verbindung Bulle–Palézieux dank einer kürzeren Fahrzeit und einem dichteren Fahrplan zum Ziel. Im Zusammenhang mit den für den kommenden Fahrplan vorgesehenen Anpassungen (Fahrplan Romandie 2013 der SBB) musste auch darauf geachtet werden, dass die guten Anschlüsse in Palézieux Richtung Lausanne und Freiburg beibehalten werden können.

3.2. Aktuelles Angebot

Das heutige Angebot auf dem Schmalspurnetz besteht aus dem Regionalzug Montbovon–Bulle–Châtel-Saint-Denis–Palézieux, der jede Stunde fährt und alle Haltestellen auf dieser Strecke bedient. Zwischen Bulle und Palézieux halten die Züge an 15 Haltestellen, die im Durchschnitt 1,5 km voneinander entfernt sind. Im Übrigen verlieren die Züge am Bahnhof Châtel-Saint-Denis Zeit wegen der Spitzkehre. Die Züge stehen dort mindestens 3 Minuten. Dies alles führt zu einer effektiven Geschwindigkeit von lediglich 37,6 km/h und einer Fahrzeit zwischen Bulle und Palézieux von 42 Minuten.

3.3. Ausgewählte Variante

In den Studien wurden mehrere Varianten untersucht, in denen in unterschiedlicher Weise Regionalzüge, die überall halten, Eilzüge, die lediglich an den grösseren Bahnhöfen halten und Schnellzüge, die lediglich Bulle, Châtel-Saint-Denis und Palézieux bedienen, kombiniert wurden. Von allen möglichen Varianten wurden vier im Detail geprüft. Diese Prüfung ergab, dass nur eine der vier Varianten die festgelegten Ziele zu erfüllen vermag. Diese Variante «RER Süd» sieht pro Stunde zwei Eilzüge zwischen Bulle und Palézieux vor, wobei einer der beiden Züge bis Gruyères verlängert wird.

Mit dem Projekt «RER Süd» wird diese Linie attraktiver: Die Fahrzeit verkürzt sich, die Kadenz wird verdoppelt und darüber hinaus kommt leistungsfähigeres und komfortableres Rollmaterial zum Einsatz. Der Anschluss in Palézieux Richtung Lausanne (jede halbe Stunde) und Freiburg (jede Stunde) ist gewährleistet. Mit dieser Variante können zudem

die spezifischen Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler erfüllt werden. Nicht zuletzt wird das Angebot dank der direkten Verbindung zwischen Gruyères und Broc-Fabrique auch für Ausflüge in der Region interessanter.

Zur Erreichung aller gesteckten Ziele muss das heutige Angebot angepasst werden. Um eine attraktive Fahrzeit zu erreichen, werden acht Haltestellen gestrichen werden müssen: Planchy, Les Colombettes, Les Ponts, Le Crêt, Prayoud, Au Moulin, Tatroz und Granges. Diese wurden aufgrund des geringen Passagieraufkommens (≤ 6 Personen/Tag, die ein- oder aussteigen) und ihrer Nähe zu einer anderen Haltestelle (≤ 1 km) ausgewählt. In diesem Zusammenhang sei auf die untenstehende Grafik verwiesen, aus der hervorgeht, dass 3 Haltestellen (Bulle, Châtel-Saint-Denis, Palézieux) 70 % bzw. 9 Haltestellen 94 % des Passagieraufkommens abdecken.

3.4. Notwendige Anpassungen an den Infrastrukturen und am Rollmaterial

Zur Verringerung der Fahrzeit müssen des Weiteren erhebliche Verbesserungen an den Infrastrukturen vorgenommen werden. In erster Linie müssen der Bahnhof von Châtel-Saint-Denis versetzt (Aufhebung der Spitzkehre) und die Strecke modernisiert (Ermöglichung höherer Fahrgeschwindigkeiten) werden. Ausserdem müssen bestimmte Bahnübergänge saniert werden, damit sie den aktuellen Sicherheitsnormen entsprechen und die Züge nicht mehr wegen ungesicherter Bahnübergänge abbremsen müssen. Auch das neue Rollmaterial wird zu einer Verringerung der Fahrzeit beitragen. Und schliesslich muss bis Ende 2023 dafür gesorgt werden, dass die Bahnhöfe wie überall auf dem nationalen Eisenbahnnetz die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) erfüllen.

Angesichts des Ausmasses der nötigen Arbeiten wird das Projekt «RER Süd» nicht sofort in seiner Endversion in Betrieb genommen werden können. Die Umsetzung wird stattdessen in mehreren Etappen erfolgen.

4. Verwirklichung des Projekts

4.1. 1. Etappe: ab dem 9. Dezember 2012

Die 1. Etappe der RER Süd wird zusammen mit dem Fahrplan Romandie 2013 der SBB in Betrieb genommen. In dieser Etappe werden lediglich die weiter oben erwähnten Haltestellen gestrichen. Das Rollmaterial und die Infrastrukturen werden in den späteren Etappen geändert.

Zwischen Bulle und Palézieux wird jede Stunde ein Eilzug fahren; zwischen Châtel-Saint-Denis und Palézieux wird während des ganzen Tages, sieben Tage die Woche, der Halbstundentakt gelten. Der Halbstundentakt wird auch zwischen Semsales und Bulle sichergestellt werden, jedoch nur während der Woche zu den Stosszeiten. Diese Verbindung wird im Übrigen für die Schülerinnen und Schüler zu ganz bestimmten Zeiten bis Châtel-Saint-Denis verlängert.

Bereits mit diesen Massnahmen kann die Fahrzeit zwischen Bulle und Palézieux um 5 Minuten, von 42 auf 37 Minuten, gesenkt werden. Die durchschnittliche Distanz zwischen zwei Haltestellen wird von 1,6 auf 3,3 km erhöht.

Das Angebot wird auf den Fernverkehr-Fahrplan der SBB in Palézieux und den Fahrplänen der Freiburger und Waadtländer S-Bahnen abgestimmt, damit die gesamte Bevölkerung vom attraktiven Fahrplan 2013 profitieren kann.

4.2. Die nächsten Etappen

In den darauffolgenden Etappen wird das Projekt «RER Süd» mit der Modernisierung der Infrastrukturen, der Sanierung der Bahnübergänge und der Einführung des neuen Rollmaterials Schritt für Schritt verwirklicht werden. Die Bauarbeiten für den Bahnhof Châtel-Saint-Denis werden darin ein wesentliches Element bilden.

Dem ist anzufügen, dass die Verwirklichung des Projekts auch von den finanziellen Mitteln des Staats abhängen wird.

5. Schlussfolgerung

Im Endausbau werden pro Stunde zwei Eilzüge zwischen Bulle und Palézieux verkehren, einer davon bis Gruyères. Das Angebot im regionalen Eisenbahnverkehr wird damit deutlich ausgebaut.

Dank der 1. Etappe mit der Einführung des integralen Halbstundentakts zwischen Châtel-Saint-Denis und Palézieux und dem Halbstundentakt zu den Stosszeiten zwischen Semsales und Bulle wird der erhöhten Nachfrage (durchschnittlich 1500 Passagiere an Werktagen zwischen Palézieux und Châtel-Saint-Denis) entsprochen werden können. Damit können zudem in Palézieux attraktive Anschlussmöglichkeiten Richtung Lausanne und Freiburg angeboten werden.

Aus den dargelegten Gründen betrachtet der Staatsrat die RER Süd zusammen mit der neuen RE-Linie Bulle–Romont–Freiburg–Bern als Rückgrat der öffentlichen Verkehrsmittel

im südlichen Kantonsteil. Damit können die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden, die mit der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Greyerz-, Vivisbach- und Glanebezirks einhergehen.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
