



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Chevalley Michel

2020-CE-110

Fahrzeitverkürzung auf der SBB-Linie Lausanne–Bern. Auswirkungen für den Kanton Freiburg

I. Anfrage

Der Kanton Waadt will mit seiner «Vision 2050» den Bund überzeugen, neue Infrastrukturen auf den Linien, die zum Bahnknoten Lausanne-Renens führen, zu finanzieren.

Die Strategie des Kantons Waadt ist unbestreitbar auf eine nachhaltige Mobilität ausgerichtet. Es gibt jedoch einen Aspekt, der von besonderem Interesse ist: die geplante Fahrzeitverkürzung zwischen Bern und Lausanne.

Konkret geht es darum, 15 Minuten einzusparen, um eine Fahrzeit von unter 60 Minuten zu erreichen, so wie dies bereits zwischen Bern und Zürich der Fall ist.

Reisende, die es eilig haben, würden so auf der Strecke Lausanne–Bern 15 wertvolle Minuten gewinnen. Das alles ist gut und recht!

Als Freiburger, der zudem in der Nähe der Kantonsgrenze lebt, frage ich mich allerdings, wie diese Verkürzung erreicht soll.

Mit anderen Worten, wo und wie sollen diese 15 Minuten eingespart werden?

Einige Bundesparlamentarier haben dazu bereits ein paar mehr oder weniger umfangreiche Ideen. All diese Vorschläge beunruhigen die Freiburgerinnen und Freiburger, vor allem diejenigen, die täglich auf der Linie Genf–Lausanne–Freiburg–Bern–Zürich unterwegs sind.

Wie sie befürchte auch ich, dass die Fahrzeitverkürzung, die so gar nichts zum im Waadtland praktizierten akademischen Viertel zu passen scheint, zu Lasten der peripheren Regionen geht.

Die Bezirke und Regionen können ein Lied davon singen. Sie haben die Mobilität zu einer Priorität gemacht. Sie kämpfen mit Nachdruck für eine optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ihres Gebiets.

Die Idee, eine Viertelstunde Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern einzusparen, ist eine gute Idee. Dieser Zeitgewinn darf aber nicht zulasten von Freiburg, Palézieux oder Romont gehen.

In ihrer Medienmitteilung vom 3. Juni 2020 beschwichtigt die Waadtländer Kantonsregierung und hebt hervor, dass ihre «Vision 2050» eine enge Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen als Grundlage hat.

Ich für meinen Teil bin allerdings nicht wirklich beruhigt und stelle daher folgende Fragen an den Staatsrat:

In Bezug auf die Eisenbahnpolitik ...

1. ... ist von einer engen Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Waadt und den anderen Kantonen die Rede. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg in der Praxis?
2. Welchen Standpunkt vertritt der Staatsrat in Bezug auf die vorgeschlagene Fahrzeitverkürzung zwischen Lausanne und Bern?
3. Besteht allenfalls die Gefahr, dass sich die Situation für Freiburg sowie für die anderen Bahnhöfe auf der Linie Lausanne–Bern verschlechtert?
4. Wenn ja, welche Position gedenkt der Kanton einzunehmen und welche Mittel stehen ihm zur Verfügung, um seiner Stimme Gehör zu verschaffen, insbesondere beim Bundesamt für Verkehr und den SBB?
5. Der Kanton Waadt zählt mehr als 800 000 Einwohnerinnen und Einwohner, zweieinhalb Mal so viele wie der Kanton Freiburg. Stellt diese blosser Tatsache nicht einen beträchtlichen Vorteil dar? Kann Freiburg seinerseits gewisse Trümpfe ausspielen? Falls ja, welche?
6. Der Kanton Waadt hat seine «Vision 2050» vorgestellt. Auf welche Instrumente stützt sich die aktuelle Planung des Kantons Freiburg? Wie lautet die Stossrichtung?

8. Juni 2020

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat antwortet wie folgt auf die Fragen von Grossrat Michel Chevalley:

1. *In Bezug auf die Eisenbahnpolitik ist von einer engen Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Waadt und den anderen Kantonen die Rede. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg in der Praxis?*

Die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Waadt und dem Kanton Freiburg zeigt sich namentlich in zahlreichen Austausch und regelmässigen Treffen zwischen den Dienststellen und Regierungsvertretern (Staatsrat Jean-François Steiert und Regierungsrätin Nuria Gorrite), die für die Eisenbahnplanung und die Festlegung des öffentlichen Verkehrsangebots zuständig sind, sowie in gemeinsamen Studien und Schreiben an das Bundesamt für Verkehr (BAV).

Diese Zusammenarbeit findet auch im Rahmen der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO) statt, zu der die Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura gehören. Die CTSO vertritt die Planungsregion West im Planungsprozess für die Ausbauschritte des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes (siehe Antwort auf Frage 6).

2. *Welchen Standpunkt vertritt der Staatsrat in Bezug auf die vorgeschlagene Fahrzeitverkürzung zwischen Lausanne und Bern?*

Der Freiburger Staatsrat setzt sich für eine Verkürzung der Fahrzeiten der Züge zwischen Lausanne und Bern ein. Diese Verkürzung muss durch den Bau neuer Trassees erreicht werden, die auch und vor allem die Kapazität und den Bahnverkehr auf dieser überlasteten Linie erhöhen. Das Ziel, die Fahrzeit der Fernverkehrszüge auf 56 Minuten zu verkürzen sowie vollständige und symmetrische Knoten zur vollen und halben Stunde in Lausanne und Bern einzurichten, ist auch im kantonalen Richtplan Freiburgs (KantRP) festgehalten¹. Längerfristig streben die Kantone Freiburg und Waadt eine Fahrzeit von rund 40 Minuten an.

Die beiden Kantone haben sich gemeinsam dafür eingesetzt, dass die erforderlichen Studien und Planungsarbeiten zur Fahrzeitverkürzung und zur Erhöhung der Kapazität dieser Strecke in den Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) aufgenommen werden, um sie in einer späteren Phase zu realisieren². 2019 haben sie zudem proaktiv eine Machbarkeitsstudie bei einem spezialisierten Büro in Auftrag gegeben. Darin wird zusätzlich zur bestehenden Strecke der Bau eines Tunnels zwischen Freiburg und Chénens vorgeschlagen. Die SBB wurden vom BAV damit beauftragt, die Analyse für einen solchen Ausbau zu vertiefen. Ein politischer Ausschuss, in dem die Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Genf und Waadt vertreten sind, wird dieses Dossier begleiten.

Der Kanton Waadt hat in seiner Vision 2050 für die Mobilität die Fahrzeitverkürzung zwischen Lausanne und Bern als Ziel aufgenommen.

3. *Besteht allenfalls die Gefahr, dass sich die Situation für Freiburg sowie für die anderen Bahnhöfe auf der Linie Lausanne–Bern verschlechtert?*
4. *Wenn ja, welche Position gedenkt der Kanton einzunehmen und welche Mittel stehen ihm zur Verfügung, um seiner Stimme Gehör zu verschaffen, insbesondere beim Bundesamt für Verkehr und den SBB?*

Die Strecke Lausanne–Bern hat ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Es ist äusserst schwierig, darauf zusätzliche Züge fahren zu lassen und gute Anschlüsse in alle Richtungen und bei allen Knotenpunkten entlang dieser Strecke herzustellen. Der Bau neuer Trassees zur Verkürzung der Fahrzeiten der Fernzüge ermöglicht die Trennung von Fern- und Regionalverkehr, wie zwischen Bern und Zürich (Bahn-2000-Strecke), und damit die Erhöhung der Kapazität. Dadurch können zusätzliche Züge verkehren und kohärente Bahnknotenpunkte mit guten Anschlüssen bei den Bahnhöfen Freiburg, Palézieux, Romont und Düdingen sowie in Bulle eingerichtet werden. Ausserdem kann so das öffentliche Verkehrsangebot im Glane-, Greyerz- und Vivisbachbezirk sowie in der Region Broye ausgebaut und verbessert werden.

Der Staatsrat ist daher der Ansicht, dass die Fahrzeitverkürzung durch den Bau zusätzlicher Trassees die Situation beim Bahnhof Freiburg und den anderen Bahnhöfen auf der Strecke Lausanne–Bern nicht verschlechtern, sondern im Gegenteil verbessern wird. Beim geringsten

¹ Zur Erinnerung: Dieses Anliegen war bereits im Konzept Bahn 2000 als Ziel definiert worden. Das Konzept sah mehrere neue Trassees zwischen Oron und Freiburg vor, doch wurde letztlich nur der Tunnel zwischen Vauderens und Siviriez gebaut. Das Ziel von Bahn 2000 wurde im STEP-Ausbaustritt 2025 teilweise aufgegriffen, allerdings mit der Vorgabe, die Fahrzeit von 66 auf 61 Minuten zu reduzieren. Um dies zu erreichen, setzen das BAV und die SBB auf Rollmaterial mit Wankkompensation (WAKO), wodurch die Züge in Kurven schneller fahren können.

² Dieser Ausbauschnitt wurde im Juni 2019 vom Bundesparlament verabschiedet.

Risiko einer Verschlechterung des regionalen Bahnverkehrs würde der Staatsrat intervenieren und sein ganzes Gewicht in die Waagschale werfen. Er kann dabei auf die Unterstützung des Kantons Waadt zählen, der genauso wenig eine Verschlechterung des Regionalverkehrs auf dieser Strecke wünscht, auf der die Züge zwischen Payerne und der Genferseeregion verkehren (Broye longitudinale), sowie auf die Freiburger Deputation in den eidgenössischen Räten und auf die TPF.

Eine solche Verschlechterung liefe dem Ziel der Regierung zuwider, das kantonale Zentrum zu stärken, einem Ziel, das dem ganzen Kanton zugutekommt. Der Staatsrat verweist zudem darauf, dass die Fusion der Gemeinden Grossfreiburgs den Behörden der neuen Gemeinde mehr Gewicht geben wird bei der Unterstützung dieser Bemühungen zur Bewahrung und Verbesserung der Situation des Bahnhofs Freiburg.

5. *Der Kanton Waadt zählt mehr als 800 000 Einwohnerinnen und Einwohner, zweieinhalb Mal so viele wie der Kanton Freiburg. Stellt diese blossе Tatsache nicht einen beträchtlichen Vorteil dar? Kann Freiburg seinerseits gewisse Trümpfe ausspielen? Falls ja, welche?*

Zahlreiche Bahn- und Buslinien bedienen die Kantone Freiburg und Waadt. Ein grosser Teil der Freiburger Bevölkerung, vor allem im Süden des Kantons und in der Broye, arbeitet in der Genferseeregion und nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel, um dorthin zu gelangen. Deshalb kooperieren die beiden Kantone beim öffentlichen Verkehr.

Darüber hinaus besteht zwischen allen Kantonen der Westschweiz eine gute Zusammenarbeit, insbesondere im Rahmen der CTSO; denn für ein leistungsfähiges Bahnnetz müssen die Kantone gut miteinander verbunden sein. Die Fahrzeitverkürzung und die Kapazitätserhöhung auf der Strecke Bern–Lausanne, der wichtigsten Eisenbahnachse der Schweiz, wird von allen diesen Kantonen gewünscht und verteidigt. Dies ermöglicht nicht nur die Wiederherstellung des Halbstundentakts zwischen Bern und Genf für InterCity- und InterRegio-Züge, sondern vor allem die Einführung eines RegioExpress (RE) Genf–Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern sowie weiterer RE- und Regionalzüge und die Schaffung symmetrischer Knotenpunkte in Lausanne und Bern und guter Anschlüsse bei den anderen Bahnknoten auf dieser Strecke.

6. *Der Kanton Waadt hat seine «Vision 2050» vorgestellt. Auf welche Instrumente stützt sich die aktuelle Planung des Kantons Freiburg? Wie lautet die Stossrichtung?*

Die «Vision 2050» des Kantons Waadt legt die Bahnplanung des Kantons dar. Diese Planung basiert auf einem Verfahren, das im Kanton Freiburg mehr oder weniger identisch ist und dessen Planungsprozess weiter oben beschrieben ist.

Der regionale Personenverkehr (RPV) wird gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und finanziert. Die Planung des Bahnangebots erfolgt daher in enger Zusammenarbeit mit dem BAV, aber auch mit den betroffenen Verkehrsunternehmen (für den Kanton Freiburg: SBB, TPF, BLS und MOB) und den Nachbarkantonen. Soweit möglich, werden auch Anträge von Gemeinden und Regionen berücksichtigt. Diese Planung ist ein fortlaufender und evolutionärer Prozess. Die RUBD stellt dem Staatsrat regelmässig die geplanten Entwicklungen im öffentlichen Verkehr vor.

Die Einführung der RER Fribourg | Freiburg erfolgte 2009 per Staatsratsbeschluss. Die Umsetzung erfolgte in mehreren Etappen:

- > Einführung des RegioExpress Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg, der seit Dezember 2012 im Halbstundentakt verkehrt und stündlich bis Bern verlängert wird;
- > Einführung im Dezember 2014 und Dezember 2017 des Halbstundentakts auf den Regionallinien, die das Kantonszentrum bedienen: Freiburg/Freiburg–Yverdon-les-Bains, Freiburg/Freiburg–Romont, Freiburg/Freiburg–Murten/Morat–Ins sowie Kerzers–Murten/Morat;
- > Einführung des Halbstundentakts zwischen Bulle und Palézieux im Dezember 2018;
- > Einführung des Viertelstundentakts zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez im Dezember 2019 (erste Etappe des Viertelstundentakts in der Agglomeration Freiburg).

Für diese Angebotsverbesserungen waren erhebliche Arbeiten an der Bahninfrastruktur nötig.

Seit dem 1. Januar 2016 wird der Ausbau der Bahninfrastruktur über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert und vom Bund in Form von STEP-Ausbausritten geplant³. Die Inhalte der einzelnen Ausbausritte basieren auf den zahlreichen Angebotskonzepten, die von den in Planungsregionen zusammengeschlossenen Kantonen eingereicht werden. Das Hauptkriterium für die Aufnahme eines Angebotskonzepts in einen Ausbausritt ist die Behebung von identifizierten Überlastungen im Bahnnetz.

Zusammen mit den anderen Kantonen der Westschweiz ist Freiburg Teil der Planungsregion West, die von der CTSO geleitet wird. Am 28. November 2014 unterbreitete sie dem BAV ihren Bericht zur Vorbereitung des Ausbausritts 2035. Dieser enthielt rund 90 Massnahmen für den Ausbau des Angebots, darunter 16 aus dem Kanton Freiburg. Aufgrund des eingeschränkten finanzpolitischen Handlungsspielraums des Bundes konnten nicht alle berücksichtigt werden. Der Bundesrat hat am 31. Oktober 2018 seine Botschaft zum Ausbausritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur dem Bundesparlament unterbreitet, das sie im Juni 2019 angenommen und den Betrag auf 12,89 Milliarden Franken (rund 200 Projekte) erhöht hat. Dieser über den BIF finanzierte Betrag wird für Studien und vor allem für die notwendigen Infrastrukturverbesserungen zur Umsetzung der ausgewählten Angebotskonzepte verwendet.

Unterhalt, Instandhaltung und Instandsetzung der Eisenbahninfrastruktur werden ebenfalls über den BIF finanziert. Sie werden von den Infrastrukturbetreibern im Rahmen von Leistungsvereinbarungen (LV) geplant und ermöglichen auch bestimmte Entwicklungen im Angebot.

Die nächsten geplanten Entwicklungen des Bahnangebots im Kanton Freiburg sind⁴:

- > Halbstundentakt abends und an Wochenenden auf allen Linien der RER, die Fribourg/Freiburg bedienen (im Gang, ohne Infrastruktur);
- > Verlängerung des RE Fribourg/Freiburg–Bulle bis Broc-Fabrique dank Umstellung auf Normalspur des Abschnitts Bulle–Broc-Fabrique (LV);
- > Halbstundentakt zwischen Bulle und Gruyères (LV);
- > Verwirklichung einer neuen Bahnhaltestelle in Avry-Matran (LV);
- > Viertelstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Avry-Matran (STEP AS 2035);
- > Fahrzeitverkürzung zwischen Bulle und Fribourg/Freiburg (STEP AS 2035);
- > Halbstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Neuenburg (STEP AS 2035);

³ Infolge der Annahme durch das Schweizer Stimmvolk am 9. Februar 2014 des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI).

⁴ In Klammern steht das Planungswerkzeug für die Arbeit, d. h. STEP oder LV.

- > Aufhebung der Ausnahmen zum Halbstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Yverdon-les-Bains (STEP AS 2035);
- > Einführung eines RE Genf–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern mit Halt in Palézieux, Romont und Düdingen dank der Verlängerung eines von vier RE, die zwischen Genf und Lausanne verkehren (teilweise STEP AS 2025, teilweise STEP AS 2035);
- > Bau einer Bahnhaltestelle in Agy (STEP AS 2035);
- > Schaffung des Logistikzentrums Broye im Sektor Rose de la Broye (STEP AS 2035).

Darüber hinaus wünscht sich der Kanton Freiburg, dass die nicht im STEP AS 2035 enthaltenen Massnahmen in die nächste Planungsphase aufgenommen werden, ebenso wie eine Fahrzeitverkürzung der Fernverkehrszüge durch Streckenkorrekturen zwischen Bern und Lausanne. Es sind dies:

- > Viertelstundentakt zwischen Freiburg und Schmitten (dritte und letzte Etappe der Einführung des Viertelstundentakts im Bahnperimeter der Agglomeration Freiburg);
- > Fahrzeit von 45 Minuten für den RE Fribourg/Freiburg–Neuchâtel (Stundentakt);
- > Fahrzeitreduzierung auf 30 Minuten zwischen Bulle und Palézieux;
- > zusätzliche Verbindung Bulle–Romont mit Halt an zusätzlichen Haltestellen (Stundentakt);
- > zweite stündliche Verbindung zwischen Romont und Lausanne mit Halt in den Bahnhöfen zwischen Romont und Palézieux;
- > Verlängerung der Züge der Linie Bulle–Montbovon bis Château d’Ëx.

Der Kanton wird sich des Weiteren für folgende Massnahmen einsetzen:

- > neue Bahnverbindung Vevey–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern (via Weinberglinie);
- > RE Genf–Lausanne–Palézieux–Payerne–Murten/Morat durch Verlängerung eines der vier zwischen Genf und Lausanne verkehrenden RE.

Das BAV wird Ende 2022 den Planungsprozess für den nächsten STEP-Ausbauschnitt einleiten.

20. April 2021