Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Michellod Savio 2021-CE-63
Verschlechterungen für den Bahnknoten Palézieux – eine ganze Region ohne Anschluss?

I. Anfrage

Die SBB führen regelmässig Arbeiten an ihren Bahninfrastrukturen durch. Das können wir nur begrüssen; denn Wartung und Verbesserung des Netzes sind für einen reibungslosen Betrieb unerlässlich. Ebenso wichtig ist jedoch, dass in Fällen, in denen solche Arbeiten von längerer Dauer sind, wirksame Alternativen bereitgestellt werden. Auf diese Weise wird verhindert, dass sich die Reisezeit übermässig verlängert und dass Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs deshalb auf das Auto umsteigen. In einer Zeit, in der der öffentliche Verkehr die während der Covid-19-Pandemie verlorenen Passagiere zurückzugewinnen versucht, muss diesem Punkt nach meiner Überzeugung grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dies gilt insbesondere im Vorfeld des Ausbaus des Bahnhofs Lausanne, wo Störungen die Verbindungen zwischen dem östlichen Teil der Waadt oder dem Unterwallis und Bern stark beeinträchtigen könnten.

Wir wissen des Weiteren, dass der IR15 mittelfristig nicht mehr in Palézieux halten wird. Der Anschluss an den Fernverkehr von diesem Bahnhof aus ist jedoch äusserst wichtig für den östlichen Teil der Waadt, Lavaux-Oron, die Broye und den Vivisbachbezirk. Das Desinteresse, das die SBB und das BAV für diesen Knoten zu haben scheinen, zeigt sich darin, dass Passagiere, die ab oder über Palézieux reisen, bei Bauarbeiten längere Reisezeiten und Anschlussbrüchen in Bern und/oder Lausanne hinnehmen müssen.

Die Schwächung des Bahnknotens Palézieux schwächt ausserdem den vom Staatsrat unterstützten Willen des Vivisbachbezirks, sich an der Stärkung der Verbindungen zwischen Vevey und Palézieux zu beteiligen, entweder mit einer Bahnverbindung über Puidoux oder durch die Einrichtung einer Buslinie zwischen diesen beiden Bahnknotenpunkten.

Ich stelle dem Staatsrat deshalb die folgenden Fragen:

1. Wie begleitet und beurteilt der Staatsrat die Reduzierung der Bedienung von Palézieux durch den Fernverkehr, im Allgemeinen und während der Bauarbeiten im Speziellen? Schliesslich wird dieser Bahnhof, obwohl er im Kanton Waadt liegt, von zahlreichen Freiburger Pendlerinnen und Pendlern genutzt.
2. Was unternimmt die Regierung, um diesen Knoten zu stärken? Wird sie sich dafür einsetzen, dass Passagiere, die über Palézieux reisen, auch in Zukunft immer attraktive Anschlüsse in Lausanne und Bern haben werden, um von dort aus weiterzureisen?
3. Wie gedenkt der Staatsrat angesichts der Bedeutung des wirtschaftlichen Austausches zwischen der Riviera und dem südlichen Teil des Vivisbachbezirks den Verkehr zwischen diesen beiden Regionen auszubauen?

16. Februar 2021

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat antwortet wie folgt auf die Fragen von Grossrat Savio Michellod:

1. *Wie begleitet und beurteilt der Staatsrat die Reduzierung der Bedienung von Palézieux durch den Fernverkehr, im Allgemeinen und während der Bauarbeiten im Speziellen? Schliesslich wird dieser Bahnhof, obwohl er im Kanton Waadt liegt, von zahlreichen Freiburger Pendlerinnen und Pendlern genutzt.*

Einleitend betont der Staatsrat, dass die Bedienung von Palézieux und Romont durch einen Fernverkehrszug der SBB in der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilten und bis 2029 gültigen Fernverkehrskonzession festgeschrieben ist und somit nicht zur Diskussion steht. Sollte ein Verzicht auf diese Art der Erschliessung im Rahmen der Vergabe der nächsten Konzession zur Sprache kommen, wird sich die Freiburger Regierung entschieden dagegen wehren.

In den letzten Jahren fanden zahlreiche Arbeiten an der Bahnstrecke Genf–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern statt. Sie hatten trotz der Ersatzangebote negative Auswirkungen auf die Bedienung der auf dieser Achse liegenden Bahnhöfe, waren aber nötig, einerseits für die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur und damit für die Sicherheit der Passagiere und andererseits für die Durchführung von Anpassungen an der Infrastruktur, um bestimmte Entwicklungen des Angebots zu ermöglichen. Auch der Bahnhof von Palézieux war davon betroffen. Im Jahr 2023 sollen umfangreiche Arbeiten an diesem Bahnhof, dem Bahnhof Puidoux und der Strecke zwischen diesen beiden Bahnhöfen stattfinden.

Die Infrastrukturbetreiberin, in diesem Fall SBB Infrastruktur, und die betroffenen Transportunternehmen, also SBB Personenverkehr und TPF, planen und organisieren die Bauarbeiten und erarbeiten Konzepte für den Ersatz des Angebots sowie die durch diese Arbeiten bedingten Fahrplanänderungen.[1] Die Kantone Waadt und Freiburg werden konsultiert, doch werden ihre Beanstandungen und Anmerkungen nicht immer berücksichtigt, weshalb manchmal starke politische Reaktionen nötig sind, um Änderungen des Formats und des Zeitplans der Arbeiten oder des Ersatzkonzepts zu erreichen.

Die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) hat zudem im März 2021 bei der Direktion der SBB interveniert, damit die Ausarbeitung solcher Konzepte verbessert und die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs besser berücksichtigt werden. Das Unternehmen SBB bestätigte, dass die Konzepte in Zukunft auf dem aufrechtzuerhaltenden Angebot basieren würden, statt umgekehrt, was es ermöglichen werde, Verfügbarkeitsfenster für Arbeiten zu definieren. Derzeit laufen Gespräche mit dem Bund, nachdem die RIMU das BAV wegen Nichteinhaltung ihrer Richtlinien zu den Arbeitszeiten angezeigt hat.

In den nächsten zehn Jahren sind zwischen Lausanne und Bern zahlreiche Baustellen sowohl bei den Bahnhöfen als auch auf der Strecke geplant. Diese Arbeiten dienen der Substanzerhaltung und der Anpassung der Infrastruktur an die Normen, insbesondere an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Das Unternehmen SBB prüft derzeit die beste Strategie für diese Arbeiten, mit dem Ziel, den Kunden ein Angebot mit möglichst wenigen Beeinträchtigungen zu garantieren. Im Moment ist die Lage jedoch aufgrund des Fahrplanentwurfs 2025 der SBB, der derzeit

[1] Art. 11b der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV) legt die Regeln und Pflichten der Infrastrukturbetreiberin bei Bauarbeiten fest.

ausgearbeitet und diskutiert wird, höchst unsicher. Der Staatsrat wird die Entwicklung dieser Strategie genau verfolgen.

2. *Was unternimmt die Regierung, um diesen Knoten zu stärken? Wird sie sich dafür einsetzen, dass Passagiere, die über Palézieux reisen, auch in Zukunft immer attraktive Anschlüsse in Lausanne und Bern haben werden, um von dort aus weiterzureisen?*

Palézieux ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt sowohl für den Kanton Freiburg als auch für den Kanton Waadt; denn die Züge aus dem und in Richtung Greyerzbezirk, die den Vivisbachbezirk bedienen, und die Züge von und nach der Freiburger und Waadtländer Broye haben hier sehr gute Anschlüsse mit den Verbindungen zum Genferseebogen sowie auf den InterRegio (IR) 15 nach Fribourg/Freiburg und Bern. Der Bahnhof Palézieux wird von folgenden Zügen bedient:

> IR15 Genf-Flughafen–Luzern (Fernverkehr); verkehrt stündlich und ermöglicht gute Anschlüsse in Lausanne ins Wallis sowie in Bern nach Zürich und in die Ostschweiz;
> S9 Kerzers–Payerne–Palézieux–Lausanne (Waadtländer S-Bahn); verkehrt stündlich und wird zwischen Palézieux und Lausanne beschleunigt;
> S8 Payerne–Palézieux (Waadtländer S-Bahn); verkehrt stündlich;
> S6 Palézieux–Lausanne (Waadtländer S-Bahn); verkehrt stündlich;
> S4 Romont–Palézieux–Lausanne–Allaman (Waadtländer S-Bahn); verkehrt dreimal morgens und dreimal abends in beide Richtungen;
> S50 Bulle–Palézieux (RER Fribourg | Freiburg); verkehrt im Halbstundentakt.

Der Kanton Freiburg setzt sich in Koordination mit dem Kanton Waadt aktiv für die Interessen der Reisenden ein, die via Palézieux reisen, damit das Angebot dort nicht nur aufrechterhalten, sondern auch verbessert wird, insbesondere dank der Einführung eines RE Genf–Bern, der den Halt der IR15 in Palézieux und Romont ersetzen soll.

Die beiden Kantone haben bei den SBB ausserdem eine Studie in Auftrag gegeben, um eine Verbindung Vevey–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern über die sogenannte Rebberglinie und mit dem Flügelzugkonzept in Romont auf dem RE Bulle–Bern in Betrieb zu nehmen. Diese Studie ist im Sinne des Postulats 2020-GC-19 von Grossrat Roland Mesot «Halbstundentakt auf der Linie Palézieux–Freiburg bzw. Freiburg–Palézieux».

Zu beachten ist, dass der Zustand der Eisenbahninfrastruktur zwischen Bern und Lausanne Angebotsverbesserungen und die Möglichkeiten für zusätzliche Verbindungen einschränkt. Die Kantone Waadt und Freiburg setzten sich deshalb dafür ein, dass die Prüfung neuer Linienführungen zwischen Bern und Lausanne in den Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) mit Verwirklichung im nächsten Ausbauschritt aufgenommen wird. Ihrem Anliegen wurde stattgegeben. So haben die beiden Kantone eine Analyse solcher Trassees, die direkter und parallel zu den bestehenden verlaufen, vorgenommen. Sie wurde an das BAV weitergeleitet, das die SBB mit der Durchführung einer Studie zu diesem Projekt beauftragte; der Bericht wird derzeit fertiggestellt. Die Realisierung dieser neuen Trassees wird neue Perspektiven für den Ausbau des Angebots in Palézieux und anderswo eröffnen.[2] Die Ankündigung der SBB vom 1. Juli 2022, beim Fernverkehr-Doppelstockzug (FV-Dosto) auf das schnelle Fahren in Kurven auf Basis der sogenannten Wankkompensation (WAKO) verzichten zu wollen, hat zur Folge, dass die Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne

[2] Für weitere Informationen und Details siehe Antwort des Staatsrats vom 20. April 2021 auf die Anfrage 2020-CE-110 Chevalley Michel *Fahrzeitverkürzung auf der SBB-Linie Lausanne–Bern. Auswirkungen für den Kanton Freiburg*.

(im Ausbauschritt 2025 des Programms zur strategischen Entwicklung der Bahninfrastruktur STEP als Ziel verankert und den betroffenen Kantonen Ende Oktober 2022 vom Bund zugesichert) nur durch neue Trassees erreicht werden kann.

3. *Wie gedenkt der Staatsrat angesichts der Bedeutung des wirtschaftlichen Austausches zwischen der Riviera und dem südlichen Teil des Vivisbachbezirks den Verkehr zwischen diesen beiden Regionen auszubauen?*

Wie in der Antwort auf die zweite Frage erwähnt, will der Staatsrat kurzfristig das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch eine Ausweitung bestimmter Bahnverbindungen, insbesondere nach Puidoux und Vevey, ausbauen. Die Busverbindung zwischen dem Süden des Vivisbachbezirks (Attalens, Granges, Bossonnens usw.) und der Agglomeration von Vevey wird im Dezember 2022 (Fahrplan 2023) ebenfalls deutlich verbessert werden. So wird die Taktung der Busse montags bis samstags bis 20.00 Uhr zwischen Châtel-Saint-Denis und Vevey auf 30 Minuten erhöht. Eine neue Linie wird jede Stunde Vevey mit Palézieux verbinden. Sie wird Granges und Attalens bedienen und in Palézieux einen Anschluss mit dem IR15 Genf–Lausanne–Bern bieten. Dank der neuen Linie und der bestehenden Linie Bossonnens–Vevey wird die Bevölkerung von Attalens eine halbstündliche Verbindung mit Vevey haben.

Mittelfristig wird der Bau neuer, direkterer Bahntrassees zwischen Lausanne und Freiburg, wie er derzeit geprüft wird, einen deutlich konsequenteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs zwischen der Riviera und dem Vivisbachbezirk ermöglichen, namentlich weil auf diese Weise Kapazitäten auf der aktuellen Linie frei werden.

2. November 2022