

Öffentlicher Verkehr im Kanton Freiburg

Anfrage

Laut Angaben des Bundesamts für Statistik (BFS) wird die Bevölkerung im Kanton Freiburg in den kommenden Jahren stetig weiterwachsen, was sehr erfreulich ist. Ein Wachstum von 15 % bis 2020, wie es vom BFS prognostiziert wurde, zwingt uns jedoch, geeignete Strategien zu entwerfen, um dieser Entwicklung angemessen zu begegnen. Zehntausende von neuen Einwohnern werden das Bedürfnis nach Mobilität anschwellen lassen und deshalb muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Freiburg verbessert werden. Meiner Ansicht nach ist bereits die heutige Lage äusserst besorgniserregend. Von allen Seiten wird Kritik laut, aber die Kantonsregierung lässt nichts über ein grösseres Projekt verlauten. Ein kurzer Vergleich mit den Nachbarkantonen zeigt, dass überall Grossprojekte in der «Pipeline» sind:

Kanton Bern:

- In der Märzsession wird der Grosse Rat über einen Rahmenkredit von 462 Millionen für die Periode 2010–2013 befinden.

Kanton Jura:

- Die Regio-S-Bahn Basel wird verlängert und ausgebaut, um neu auch Delémont zu bedienen. Fünf Kantone aus der Nordwestschweiz, darunter der Jura, haben zusammen mit der SBB Pläne ausgearbeitet, deren Umsetzung auf rund 540 Millionen geschätzt wird.

Kanton Genf:

- In Genf sind verschiedene Verlängerungen von Tramlinien und Verdichtungen auf der zukünftigen S-Bahnlinie Coppet–Genf geplant: Der Bund unterstützt dieses Projekt mit 200 Millionen.

Kanton Neuenburg:

- Leistungsausbau auf der Bahnverbindung zwischen den Städten Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Neu soll ein Halbstunden-Takt eingeführt werden. Das riesige Projekt «Transrun» soll bis 2016–2018 umgesetzt werden.

Kanton Waadt:

- Abgesehen von der Metro M2, die bereits in Betrieb ist, ist ein Projekt für die Ost-West-Verbindung Lausanne–Morges in Planung. Auch ab dem Bahnhof Malley ist der Bau einer S-Bahnlinie quer durch Lausanne geplant.

Aufgrund dieser Feststellungen bitte ich unsere Kantonsregierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie will der Kanton Freiburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf das vom BFS prognostizierte Bevölkerungswachstum reagieren?
2. Ist die Kantonsregierung nicht der Meinung, dass sich Freiburg im kantonalen Vergleich mit seinen Projekten zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ernstlich im Rückstand befindet?

3. Welche Vision hat die Kantonsregierung im Bereich der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs?
4. Befinden sich im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurzeit konkrete Grossprojekte in Planung? Wenn ja, in welchem(n) Zeitrahmen sollen sie umgesetzt werden?
5. Der Kanton verfügt zurzeit über ein beneidenswertes Vermögen; wäre es nicht sinnvoll, einen Teil davon in Grossprojekte zu investieren?
6. Was will die Kantonsregierung unternehmen, um den Bedürfnissen der Benutzer des öffentlichen Verkehrs aus den Agglomerationen Rechnung zu tragen? Ist der Kanton Freiburg bereit, im konkreten Fall der interkantonalen Region Broye zusammen mit dem Kanton Waadt zu arbeiten, um die Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs gemeinsam umzusetzen?

20. Februar 2009

Antwort des Staatsrats

Die kantonale Politik im Bereich des öffentlichen Verkehrs stützt sich in erster Linie auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994. Die Ziele dieses Gesetzes wurden in Artikel 2 Abs. 1 definiert und lauten wie folgt:

«Ziel dieses Gesetzes ist die Organisation eines Gesamtverkehrssystems zur Sicherstellung der Mobilität von Personen und Waren; dabei soll insbesondere den Bedürfnissen der Wirtschaft, den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, den Anforderungen an den Umweltschutz, der wirtschaftlichen Nutzung von Boden und Energie sowie der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden.»

Artikel 9 des Verkehrsgesetzes bildet die Grundlage für den kantonalen Verkehrsplan (KVP), welcher als Koordinationsinstrument für den Verkehr dient. Der KVP soll die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik umsetzen; die Kriterien bestimmen, die als Entscheidungsgrundlage für Verkehrsfragen dienen; und sämtliche allgemeine Massnahmen aufzeigen, die zu treffen sind, um die Ziele nach Artikel 2 des Verkehrsgesetzes zu erreichen.

Der öffentliche Verkehr wird namentlich in Kapitel drei des KVP behandelt. Hier werden die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik erläutert und in der Form von zwingenden Beschlüssen konkretisiert. Auf Grundlage der globalen Vision, die im KVP definiert wurde, hat der Staatsrat am 18. September 2007 das Programm zur Verwirklichung des kantonalen Verkehrsplans angenommen.

Der Staatsrat teilt die Meinung von Grossrat Collomb: Angesichts des starken Bevölkerungswachstums im Kanton Freiburg ist der Mobilität besondere Priorität einzuräumen. Er wiederholt deshalb nachdrücklich, dass die angemessene Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu seinen Hauptzielen gehört. Ausserdem muss diese Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr durch die Förderung des Langsamverkehrs und eine effizientere Nutzung der privaten Fahrzeuge mittels Car-Sharing ergänzt werden.

Im Folgenden geht der Staatsrat ausführlicher auf die einzelnen Fragen von Grossrat Collomb ein:

1. Der Staatsrat beabsichtigt, seine Verkehrspolitik für den öffentlichen Verkehr auch weiterhin zu verfolgen. Nach Bereinigung der Auswirkungen des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA-bereinigt) ist die

Betriebsabgeltung für den Regionalverkehr zwischen 2000 und 2009 insgesamt um 6 400 000 Franken gestiegen. Dies entspricht einer mittleren Wachstumsrate von 5,6 % pro Jahr. Dagegen ist die Bevölkerung im Kanton Freiburg zwischen 2000 und 2007 um rund 1,5 % pro Jahr gewachsen. Der Staatsrat ist deshalb der Ansicht, dass die Mittel für den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Bevölkerungswachstum verhältnismässig sind.

2. In der Novembersession 2007 hat der Grosse Rat das Dekret über einen Verpflichtungskredit von 36 200 000 Franken für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (2007–2011) beschlossen. Zuzüglich der Bundesbeiträge belaufen sich die geplanten Investitionen auf 84 000 000 Franken. Zu den zahlreichen Projekten, die mit diesem Verpflichtungskredit finanziert werden sollen, gehört u. a. die Erneuerung der Strecken Bulle–Romont und Freiburg–Murten–Ins sowie der Bahnhöfe auf diesen Strecken. Besonders die Arbeiten an den Bahnhöfen zwischen Freiburg und Murten werden die Beförderungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs steigern und somit die starke Nachfrage auf dieser Strecke befriedigen. Zu erwähnen ist ausserdem der massive Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr der Agglomeration Freiburg (rund 50 % in zehn Jahren). In Bulle wird der regionale Verkehrsverbund Mobul seinen Agglomerationsplan im Dezember des laufenden Jahres in Betrieb nehmen und auch der Ende 2006 eingeführte Freiburger Tarifverbund Frimobil trägt zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bei. Deshalb kann man sagen, dass der Kanton Freiburg seinen Rückstand zu einem grossen Teil aufgeholt hat. Hinzu kommt, dass der Staatsrat die feste Absicht hat, die S-Bahn Freiburg als Herzstück des öffentlichen Verkehrs möglichst rasch zu verwirklichen. Nicht zuletzt sieht der kantonale Plan zur Stützung der Wirtschaft und zur Krisenbewältigung im Kanton Freiburg einen Betrag von 4 590 000 Franken für den öffentlichen Verkehr vor.
3. Der Staatsrat will die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Freiburg auch weiterhin im Sinne seines Regierungsprogramms umsetzen: *«Das Angebot im öffentlichen Verkehr wird so ausgebaut, dass der Kanton besser im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz integriert wird und für die Freiburger Bevölkerung eine angemessene Mobilität auf dem ganzen Kantonsgebiet gewährleistet ist»*. Konkret ist der Staatsrat mit der Umsetzung der Freiburger S-Bahn beschäftigt, wobei auf allen Strecken, welche die Kantonshauptstadt bedienen, ein Halbstunden-Takt eingeführt werden soll. Mit dieser S-Bahn wird der Kanton Freiburg über ein öffentliches Verkehrssystem verfügen, das zwischen der Kantonshauptstadt und den wichtigen Ortschaften der Nachbarkantone sehr attraktive Verbindungen anbietet. Abgesehen davon wird seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 sowohl die regionale Verbindung Freiburg–Bern als auch die Direktverbindung Freiburg–Bulle im Halbstunden-Takt bedient.
4. Nebst den Projekten, die im Rahmen des Verpflichtungskredits umgesetzt werden (siehe Punkt 2), bedingt die Einführung der Freiburger S-Bahn auch zusätzliche Modernisierungen des SBB-Netzes. Gemäss den laufenden Planungsarbeiten müssten insbesondere folgende Arbeiten vorgenommen werden: Umbau der Haltestelle Cheyres zu einer Kreuzungsstation; Ausbau des Bahnhofs Grolley, um eine gleichzeitige Einfahrt zu ermöglichen; Bau einer Doppelspurinsel in Givisiez, inklusive Modernisierung der Haltestelle Givisiez; neue Haltestelle in Avry und Endstation. Nicht zuletzt muss auch die neue Haltestelle in St. Leonard Erwähnung finden, deren Inbetriebnahme unter Vorbehalt der Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren auf Ende 2011 geplant ist. Die Massnahme Nr. 18 des kantonalen Plans zur Stützung der Wirtschaft und zur Krisenbewältigung im Kanton Freiburg beinhaltet einen Betrag von 3 090 000 Franken für die Sanierung der Bahnübergänge auf der Strecke der zukünftigen Freiburger S-Bahn. Damit kann der Sicherheitsstandard trotz der geplanten, erhöhten Geschwindigkeit der Züge zur Verkürzung der Reisezeiten aufrechterhalten oder sogar

verbessert werden. Diese Massnahme umfasst auch neue Infrastrukturen in den Bahnhöfen, um den Zugang zu verbessern. Des Weiteren sollen Arbeiten für die Vernetzung der Sicherheitsanlagen zwischen bestimmten Bahnhöfen vorgenommen werden und nicht zuletzt sind Untersuchungsarbeiten für Netzanpassungen im Zusammenhang mit der Einführung der Freiburger S-Bahn vorgesehen.

5. Wie die Ausgabenentwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre zeigt, hat der Staatsrat nicht zugewartet, bis er für die Investitionen in den Verkehr im Allgemeinen und in den öffentlichen Verkehr im Besonderen über ein Reinvermögen verfügte. Tatsächlich ist es dank dem derzeitigen Reinvermögen des Kantons Freiburg möglich, Investitionen zu tätigen ohne Anleihen aufzunehmen. Ausserdem hat der Staatsrat in seinem Plan zur Stützung der Wirtschaft, den er dem Grossen Rat am 19. Mai 2009 vorgelegt hat, vorgesehen, die Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs um einen Betrag von 4 590 000 Franken zu erhöhen.
6. Die kantonale Politik hat das Ziel, der Freiburger Bevölkerung eine attraktive Mobilität zu gewährleisten; dasselbe gilt auch für die Randregionen des Kantons. Was nun die Broye betrifft, so arbeiten die zuständigen Dienststellen der Kantone Freiburg und Waadt seit zahlreichen Jahren zusammen. Davon zeugen u. a. die jüngsten Kontakte mit der Transportkommission des Regionalplanungsverbands Broye (COREB). Diese interkantonale Zusammenarbeit erstreckt sich ausserdem auch auf Tariffragen, damit auch den Pendlern, die zwischen den beiden Kantonen hin- und herpendeln, ein passendes Angebot gemacht werden kann. Hier sei ausserdem darauf hingewiesen, dass dieser Aspekt im Postulat 2015.07 Charly Haenni (Kantonale Verkehrspolitik) zur Sprache kommt und in einem Bericht des Staatsrats fristgemäss behandelt werden wird.

Freiburg, den 3. Juni 2009