

**Entwicklung eines S-Bahn-Netzes und verbesserte
Bedienung der Agglomerationen und Ortschaften
auf Freiburger Gebiet**

Zusammenfassung des Auftrags

Die Unterzeichneten des Auftrags, der am 8. Mai 2009 (*TGR* S. 797) eingereicht und begründet wurde, verlangen vom Staatsrat, dass er die beiden folgenden Projekte so bald wie möglich in Angriff nimmt und zügig durchführt:

1. Die Errichtung eines Freiburger S-Bahn-Netzes.
2. Die Aufstockung der materiellen und personellen Ressourcen für eine bessere Bedienung der Freiburger Agglomerationen und Ortschaften.

Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat antwortet auf die Forderungen der Grossräte wie folgt:

Ad 1) Errichtung eines Freiburger S-Bahn-Netzes

Ab 2006 hat die Volkswirtschaftsdirektion die Verbesserung des Freiburger Eisenbahnnetzes in Planung gegeben. Insbesondere wurde eine Arbeitsstruktur aufgestellt (Planungsauftrag), die alle betroffenen Akteure unter sich vereinte. Die Resultate dieser Arbeiten wurden in einem Zwischenbericht präsentiert, der im Juni 2009 vorgelegt wurde. Diese Arbeiten haben dem Staatsrat im Übrigen geholfen, die Leitlinien und Ziele für die Realisierung eines Freiburger S-Bahn-Netzes (S-Bahn FR) festzulegen.

Im März 2009 wurde das Amt für Verkehr und Energie beauftragt, eine Arbeitsgruppe aufzustellen, um die verschiedenen Varianten einer Bahnverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern zu bewerten. Diese Arbeitsgruppe hat ihren Schlussbericht im Herbst 2009 vorgelegt.

Der Staatsrat hat an seiner Sitzung vom 1. Dezember 2009 den formellen Entscheid getroffen, eine Freiburger S-Bahn in zwei Schritten einzuführen.

Die erste Etappe beinhaltet den Ersatz der heutigen direkten Busverbindung durch eine neue direkte Bahnverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern im Halbstundentakt nach dem folgenden Schema:

- a) ein Zug im Stundentakt in beiden Richtungen auf der Strecke Bulle–Romont–Freiburg–Bern. Zwischen Romont und Bern wird der Zug, der Bulle bedient, an den neuen Fernverkehrszug angehängt, der Romont und Palézieux bedient;
- b) ein Zug im Stundentakt in beiden Richtungen auf der Strecke Bulle–Romont–Freiburg;
- c) Das Basisangebot mit Halbstundentakt wird in den Abendstunden und am Wochenende an die Nachfrage angepasst.

Der Staatsrat hat den TPF und den SBB den Auftrag gegeben, diese erste Etappe bis spätestens auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 einzuführen. Die Ortschaften zwischen Bulle und Romont werden durch eine neue Buslinie der TPF bedient werden.

Die zweite Etappe der S-Bahn FR soll bis 2014 realisiert werden. Sie beinhaltet den integralen Halbstundentakt auf allen regionalen Bahnlinien nach Freiburg.

Der Staatsrat hat ausserdem das Amt für Verkehr und Energie beauftragt, in Zusammenarbeit mit den TPF zu prüfen, ob eine Schnellverbindung zwischen dem Greyerzerland und Palézieux ab 2014 eingeführt werden soll.

Diese kurze Beschreibung der realisierten Arbeiten zeigt, dass die erste Forderung der Grossräte bereits erfüllt wurde. Die Arbeiten an der Einführung der S-Bahn werden nach Plan fortgesetzt.

Ad 2) Die Aufstockung der materiellen und personellen Ressourcen für eine bessere Bedienung der Freiburger Agglomerationen und Ortschaften

Was die zweite Forderung betrifft, so ist der Staatsrat der Meinung, dass die Aufstockung der Mittel für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots nicht alleine auf die Agglomerationen ausgerichtet sein darf. Er wünscht eine ausgeglichene Entwicklung des öffentlichen Verkehrs auf dem ganzen Kantonsgebiet. Er möchte insbesondere, dass jede Region angemessen an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen ist.

Im kantonalen Verkehrsplan erwähnt der Staatsrat in seinem Beschluss D 3.3.1 Folgendes:

« Der Kanton setzt sich dafür ein, dass

- der 30-Minuten-Takt auf der Linie Bern–Freiburg–Lausanne beibehalten oder sogar verdichtet wird, wenn die Nachfrage dies rechtfertigt;
- die Fahrzeiten auf der Linie Bern–Freiburg–Lausanne soweit reduziert werden, bis sie den Vorgaben von Bahn 2000 entsprechen. Die Fahrzeit Bern–Lausanne soll weniger als 60 Minuten betragen;
- die Verbindung zwischen Freiburg und Neuenburg verbessert wird;
- die Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und den ausserkantonalen Agglomerationen verbessert werden. »

Aus der eidgenössischen Volkszählung geht hervor, dass der Kanton Freiburg gegen aussen besonders offen ist. Im Jahr 2000 waren 15% der im Kanton wohnhaften Personen in einem anderen Kanton erwerbstätig oder in Ausbildung (1990: 12%). Ebenfalls im Jahr 2000 kamen 7% der Personen, die im Kanton erwerbstätig waren oder in Ausbildung standen, aus einem anderen Kanton (1990: 5%).

Der Kanton Freiburg verzeichnete 2000 die grössten Pendlerströme mit den Kantonen Bern (50%) und Waadt (40%). Mit Neuenburg sind es nur noch 3%, mit Genf und Zürich je 1,5%.

Bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots ist es deshalb wichtig, auch die Verbindungen mit den Agglomerationen ausserhalb des Kantons Freiburg zu berücksichtigen.

Der Staatsrat beabsichtigt, die nötigen Mittel für eine ausgeglichene Verkehrspolitik bereitzustellen. Für 2010 hat er deshalb für die Modernisierung der Bahninfrastrukturen 12 425 000 Franken ins Budget aufgenommen. Dieser Betrag ist übrigens in den vergangenen Jahren ständig erhöht worden und wird auch in Zukunft weiter aufgestockt werden, wie die folgende Tabelle zeigt:

Jahr	Investitionen (Fr.)	%	Betrieb (Fr.)	%
2009 (Budget)	10 180 000	-	43 317 000	-
2010 (Budget)	12 425 000	+ 22 %	46 894 000	+ 8 %
2011 (Finanzplan)	15 620 000	+ 26 %	50 604 000	+ 8 %
2012 (Finanzplan)	21 120 000	+ 35 %	53 473 000	+ 6 %

Abschliessend beantragt Ihnen der Staatsrat diesen Auftrag abzulehnen, denn er hat ihn mit dem Entscheid, die S-Bahn FR bis 2014 einzuführen, bereits erfüllt.

Freiburg, den 15. März 2010