

Studie mit Vorschlägen zur Organisation und zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs für die drei Bezirke im südlichen Kantonsteil

Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 18. Juni 2010 eingereichten und begründeten Postulat (*TGR S. 1060*) verlangen Grossräte Eric Menoud und Jean-Louis Romanens 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.

Dieses Postulat gilt als Ergänzung zum Postulat 2015.07 von Grossrat Charles Haenni über die interkantonale Verkehrspolitik und zum Postulat 2047.09 der Grossräte Christian Ducotterd und Charles de Reyff über die Optimierung des öffentlichen Verkehrs zwischen den verschiedenen Regionen des Kantons und seiner Hauptstadt.

Antwort des Staatsrats

Der Greyerzbezirk, der Vivisbachbezirk und der Glanebezirk haben in den letzten Jahren einen starken Bevölkerungs- und Beschäftigungszuwachs verzeichnet. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – und insbesondere des Bahnverkehrs – zu steigern, hat der Staatsrat beschlossen, ein Freiburger Regio-S-Bahnnetz zu schaffen, das voraussichtlich in zwei Etappen in Betrieb gehen wird. Die erste Etappe sieht die Realisierung einer neuen, schnellen Bahnverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern vor. Mit der Einführung dieser neuen Bahnverbindung wird die aktuelle Busverbindung Bulle-Freiburg über die Autobahn aufgehoben werden. Die bisherige Verbindung Bulle–Romont mit dem Regionalzug wird durch eine neue regionale Buslinie ersetzt werden, die eine bessere Erschliessung der Ortschaften sowie bessere Anschlüsse insbesondere in Richtung Lausanne bieten wird.

Die Linien der künftigen S-Bahn FR stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar, auf dem die Erschliessung der Regionen und der Orte aufbauen wird, um die Verkehrskette zu vervollständigen. Die Buslinien werden an die Änderungen angepasst werden, die durch die Einführung der S-Bahn FR verursacht werden. Unter der Leitung des Amtes für Verkehr und Energie (VEA) ist die entsprechende Planung bereits im Gange. Für die Agglomeration Bulle wird das Angebot durch den regionalen Verkehrsverbund MOBUL in Zusammenarbeit mit dem VEA definiert werden.

Die Einführung der S-Bahn FR in zwei Etappen, wie sie sich heute präsentieren, ist jedoch nicht das einzige Ziel. So hat der Staatsrat die Volkswirtschaftsdirektion bereits beauftragt, eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie für einen umfassenden Ausbau der Schmalspurstrecke Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux durchzuführen (Einführung einer Schnellverbindung). Weitere Überlegungen sind ebenfalls im Rahmen der Planung der verschiedenen nationalen Fahrpläne im Gange (ZEB, Bahn 2030).

Im Übrigen ist der Staatsrat der Ansicht, dass Bahn und Bus je ihre eigenen Vorteile aufweisen. Die Bahn erreicht bessere Resultate in Bezug auf die Sicherheit, die Pünktlichkeit und den Komfort der Reisenden. Sie verursacht auch weniger externe Kosten pro Personenkilometer, insbesondere da sie dazu bestimmt ist, eine grosse Zahl von Personen zwischen dichtbesiedelten Gebieten zu befördern. Der Bus bleibt jedoch insbesondere in schwach besiedelten Regionen ein unerlässliches öffentliches Verkehrsmittel. Je nach

Anzahl der zu befördernden Personen kann der Bus das energieeffizienteste Verkehrsmittel sein.

Auch wenn es so scheinen mag, stellt der Ersatz des Regionalzugs Bulle–Romont durch eine neue regionale Buslinie keine Verlagerung vom Zug auf den Bus dar. Insgesamt werden nämlich mehr Züge als bisher zwischen Bulle und Romont verkehren und dieser Strecke mehr Bedeutung verleihen, nachdem der Bund sie noch vor wenigen Jahren zu einer zweitrangigen Verbindung abwerten wollte. Ausserdem wird die direkte Busverbindung Bulle–Freiburg über die Autobahn aufgehoben werden. Folglich werden ab Dezember 2011 mehr Züge und weniger Busse verkehren.

Die kantonale Verkehrspolitik hat zum Ziel, alle Bezirke und regionalen Zentren gleichermassen effizient zu bedienen. Es besteht kein Konkurrenzverhältnis zwischen allfälligen Projekten der Agglomeration, deren Nutzen im Übrigen noch nicht erwiesen ist, und Projekten anderer Regionen des Kantons. Es steht auch ausser Frage, die ländlichen Regionen den Städten zu opfern. In Bezug auf die Sparmassnahmen, die der Bund in seinem Konsolidierungsprogramm 2012/13 vorschlägt, wehrt sich der Staatsrat gegen eine Kostenabwälzung auf die Kantone und verlangt vom Bund, dass er seinen Teil zur Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs beiträgt. Der öffentliche Verkehr muss ausserdem mit der Raumplanung koordiniert werden, um seinen Auftrag erfüllen zu können.

Angesichts der laufenden Planungsarbeiten wird der Staatsrat seine Vision auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs und die vorgesehenen Massnahmen zu deren Verwirklichung vorstellen.

Deshalb beantragt Ihnen der Staatsrat, dieses Postulat erheblich zu erklären. Er wird dem Grossen Rat innerhalb der gesetzlichen Frist einen entsprechenden Bericht unterbreiten.

Freiburg, den 2. November 2010