ANFRAGE Eric Menoud / Denis Grandjean **QA 3329.10**

Park and Ride am Bahnhof von Sâles

Anfrage

Park-and-Ride sind Anlagen, die es den Automobilisten erlauben, ihr Fahrzeug ausserhalb der Stadt abzustellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Stadtzentrum zu fahren. Damit wird natürlich das Ziel verfolgt, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, um den Verkehr zu reduzieren, das Parkplatzproblem in den Städten abzuschwächen und die Luftverschmutzung in Grenzen zu halten. Die Park-and-Ride-Anlagen müssen so günstig wie möglich, wenn nicht gratis, zur Verfügung gestellt werden und für die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln reserviert sein.

Im südlichen Kantonsteil kann das vorzügliche S-Bahn-Projekt als Gelegenheit genutzt werden, um Park-and-Ride-Parkplätze ausserhalb der Städte zu bauen. Denn die Parkplätze von Bulle, Romont und Palézieux-Gare sind überfüllt und um eine Zunahme des Verkehrs in diesen Zentren zu vermeiden, könnte der Bahnhof von Sâles dem öffentlichen Verkehr im südlichen Teil des Kantons Freiburg zu neuem Schwung verhelfen. Das gesamte Sionge-Becken, der ganze obere Vivisbachbezirk und ein Teil des Glanebezirks könnten diesen Parkplatz benutzen. Aufgrund der nahen Verkehrsachsen und der wenige Kilometer entfernten Einfahrt auf die A12 in Vaulruz sowie der Kreuzung in Sâles, wo die Strassen aus Bulle, Romont, Oron-la-Ville und Châtel-St-Denis aufeinander treffen, ist Sâles ideal gelegen, um für die Region ein Zentrum des öffentlichen Verkehrs zu werden.

Grundsätzlich werden die Bahnhöfe von Vuisternens-devant-Romont und Vaulruz künftig nicht mehr benutzt werden; im Gegenzug wird die Stärkung des Bahnhofs von Sâles für die ganze Region von besonders grosser Bedeutung sein.

Fragen:

- Wird ein Park-and-Ride in Sâles gebaut werden, um den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Einwohnern der Region einen besseren Zugang zu den Zentren zu ermöglichen?
- Wenn der Zug schon in der Nähe des Bahnhofs von Sâles bremsen muss, warum nicht 4- oder 6-Mal täglich einen Halt vorsehen, damit die Benutzer ihr Auto in Sâles abstellen und mit dem Zug weiter in Richtung Lausanne oder in Richtung Freiburg fahren können? Diese Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln entspricht voll und ganz dem heutigen Mobilitätstrend.
- Könnte der Bahnhof von Sâles nach der Inbetriebnahme der S-Bahn sofort wieder durch die Bahn bedient werden, da der Bahnhof erhalten bleibt? Diese Bedienung betrifft mit dem gesamten Sionge-Becken, dem oberen Vivisbachbezirk und einem Teil des Glanebezirks über 10 000 Personen. Viele Pendler dieser Regionen wären übrigens sehr froh, den Zug in Sâles nehmen zu können.
- Zu einem Zeitpunkt, da bestimmte Buslinien aufgehoben werden (wie etwa für bestimmte Randgemeinden), ist es in keinem Fall angezeigt, die Eisenbahn als Rückgrat unserer Verkehrsinfrastruktur zu schwächen. Sollte unser Kanton nicht alles daran setzen, um eine Reduktion des Bahnangebots im Kanton zu vermeiden?

Sehr geehrte Staatsrätinnen und Staatsräte, bitte entwickeln Sie den öffentlichen Verkehr in unserer Region mit einem Zugang zur S-Bahn in Sâles.

Freiburg, den 18. August 2010

Antwort des Staatsrats

Die erste Etappe der Freiburger S-Bahn umfasst die neue, schnelle Bahnverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern, die die Region von Bulle in das nationale Eisenbahnnetz einbinden wird. Aufgrund der beschränkten Kapazität der Strecke Bulle–Romont wird die bisherige Bedienung der Bahnhöfe auf dieser Stecke durch ein neues Busangebot ersetzt werden.

Die neue Buslinie wird gegenüber dem heutigen Angebot insgesamt bessere Leistungen bringen. Sie wird die Region besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschliessen, da neue Haltestellen in den Ortschaften von Vaulruz, Maules, Romanens, Rueyres-Treyfayes, Vuisternens-devant-Romont, Villariaz, Mézières und Romont vorgesehen sind. Ausserdem wird sie in Romont bessere Anschlüsse insbesondere in Richtung Lausanne bieten. Es stimmt allerdings, dass der Ersatz des Regionalzugs durch einen Bus die Reisenden in Richtung Freiburg, die in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs von Sâles wohnen, benachteiligt, da ihre Reisezeit um 6 Minuten verlängert wird. Diese Verschlechterung muss jedoch relativiert werden, da sie nur 15 der durchschnittlich 80 Reisenden betrifft, die den Bahnhof von Sâles täglich benutzen. Diesen 15 Reisenden müssen auch die erwarteten 2000 Reisenden gegenüber gestellt werden, die die S-Bahn zwischen Bulle und Romont langfristig benutzen werden. Für die neu durch den Bus bedienten Ortschaften wird sich jedenfalls die Situation im Vergleich zu heute deutlich verbessern. Zum Beispiel wird die Reisezeit zwischen Romanens und Freiburg um 25% reduziert.

Dies vorausgeschickt, kann der Staatsrat die Fragen der Grossräte Menoud und Grandjean wie folgt beantworten:

- *Wird ein Park-and-Ride in Sâles gebaut werden, um den öffentlichen Verkehr zu fördern und den Einwohnern der Region einen besseren Zugang zu den Zentren zu ermöglichen?*

  Die erste Etappe der S-Bahn FR sieht keine Bedienung des Bahnhofs von Sâles vor. Der Bau eines P+R ist folglich nicht geplant. Die neue Buslinie wird es den Reisenden aus der Region erlauben, die regionalen Zentren und das Kantonszentrum zu erreichen, ohne über ein Privatfahrzeug zu verfügen. Die Erfahrung hat ausserdem gezeigt, dass mindestens eine Bedienung im Halbstundentakt nötig ist, damit ein P+R wirklich Kunden anzieht. Vier oder sechs Bahnverbindungen pro Tag stellen keine glaubwürdige Option dar.

- *Wenn der Zug schon in der Nähe des Bahnhofs von Sâles bremsen muss, warum nicht 4- oder 6-Mal täglich einen Halt vorsehen, damit die Benutzer ihr Auto in Sâles abstellen und mit dem Zug weiter in Richtung Lausanne oder in Richtung Freiburg fahren können? Diese Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln entspricht voll und ganz dem heutigen Mobilitätstrend.*

  Der Halt am Bahnhof von Sâles ist rein technisch bedingt. Bei Verspätung kreuzen sich die Züge in Vuisternens-devant-Romont oder in Vaulruz. Ein Halt in Sâles würde die Stabilität des Fahrplans gefährden. Langfristig ist vorgesehen, einen zweispurigen Abschnitt zu bauen, um die Fahrzeit zu reduzieren («dynamische Kreuzung»). Ein Halt in Sâles würde diesem Ziel zuwiderlaufen und auch die Buslinie schwächen.

- *Könnte der Bahnhof von Sâles nach der Inbetriebnahme der S-Bahn sofort wieder durch die Bahn bedient werden, da der Bahnhof erhalten bleibt? Diese Bedienung betrifft mit dem gesamten Sionge-Becken, dem oberen Vivisbachbezirk und einem Teil des Glanebezirks über 10 000 Personen. Viele Pendler dieser Regionen wären übrigens sehr froh, den Zug in Sâles nehmen zu können.*

  Die erneute Bedienung des Bahnhofs von Sâles ist nicht möglich. Dieser Halt würde die Fahrzeit verlängern und würde das Projekt verunmöglichen.

- *Zu einem Zeitpunkt, da bestimmte Buslinien aufgehoben werden (wie etwa für bestimmte Randgemeinden), ist es in keinem Fall angezeigt, die Eisenbahn als Rückgrat unserer Verkehrsinfrastruktur zu schwächen.*

  Sollte unser Kanton nicht alles daran setzen, um eine Reduktion des Bahnangebots im Kanton zu vermeiden?

  Die Inbetriebnahme der S-Bahn FR 2011 wird die Stellung der Eisenbahn im Kanton Freiburg gesamthaft stärken. Die Region von Bulle wird über die Bahn mit der Kantonshauptstadt verbunden sein und nicht mehr über eine direkte Buslinie. Damit wird es keine Verspätungen aufgrund der Verkehrsüberlastung an den Eingängen der beiden Städte mehr geben, wie das heute immer wieder der Fall ist.

  Die neue Buslinie Bulle–Romont wird nicht von einer allfälligen Aufhebung wenig benutzter Buslinien in den Randregionen betroffen sein. Es wird für diese Line mit einer Benutzerzahl von etwa 400 Personen im Tag gerechnet, was deutlich über der aktuellen Mindestnachfrage von 32 Personen oder der vorgesehenen Mindestnachfrage von 100 Personen gemäss dem Konsolidierungsprogramm 2012–2013 des Bundesrats liegt.

Freiburg, den 2. November 2010