

**Politik der TPF gegenüber der des Kantons Freiburg
in Bezug auf den öffentlichen Verkehr**

Anfrage

Die TPF haben in ihrer Medienmitteilung vom 9.6.08 ihre Mobilitätsvisionen für den Zeithorizont 2025 mit konkreten Umsetzungen bereits ab 2014 dargelegt. Sie möchten ein sternförmiges regionales Expressnetz (S-Bahn) aufbauen, das in Freiburg zusammenläuft und folgende Strecken umfasst:

- Bulle–Romont–Freiburg–Bern
- Estavayer–Payerne–Freiburg–Bern
- Kerzers–Murten–Freiburg
- Wiederherstellung einer « GFM » mit der Strecke Givisiez–Freiburg–Marly

Zur Erinnerung ist der Kanton Freiburg Haupteigentümer der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF), 3 Staatsräte haben Einsitz im Verwaltungsrat.

Somit hat der Staatsrat die Aufgabe, einerseits als Regierung aufzutreten, die im Kanton ein funktionierendes Verkehrsnetz und einen leistungsfähigen Service Public gewährleistet, und andererseits als Besitzer eines Verkehrsunternehmens, das bestimmte Wirkungsziele erreichen muss, um sein Fortbestehen zu sichern.

Die Resultate des Mikrozensus 2005 über das Mobilitätsverhalten der Freiburger Bevölkerung zeigen ferner, dass die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Freiburg (12.2%) mit Ausnahme der Zone der CUTAF deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt liegt (20.4%). Dies bedeutet, dass der Kanton über ein grosses Entwicklungspotenzial beim öffentlichen Verkehr verfügt. Die Vision der TPF scheint dieser Tatsache Rechnung zu tragen.

Angesichts dieses Sachverhalts bitte ich den Staatsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt der Staatsrat ganz oder teilweise die Vision « seines » Transportunternehmens?
2. Falls er diese Vision nicht ganz teilt, kann er klar darlegen, welche Aspekte dieser Vision er nicht unterstützen würde?
3. Es scheint offensichtlich, dass bei der Festlegung der Prioritäten die umfangreichen finanziellen Bedürfnisse und die beschränkten finanziellen Mittel des Kantons berücksichtigt werden müssen. Kann er uns genauere Angaben zu den Prioritäten machen?
4. Mit ihrer Absicht, den Eisenbahnverkehr auszubauen, geben die TPF klar zu verstehen, dass sie den Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöhen möchten. Dagegen enthält der kantonale Verkehrsplan folgende Aussage: « Der Kanton zielt darauf ab, die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel im Kanton auf dem Stand von 2000 zu halten. » (D 2.9.3, S. 22). Die finanziellen Auswirkungen dieser beiden Erklärungen sind nicht die gleichen. Wie beabsichtigt der Staatsrat, mit diesen beiden Ansätzen, die auf den ersten Blick widersprüchlich erscheinen, umzugehen?
5. Die TPF möchten Strecken betreiben, für die bereits der BLS eine Konzession erteilt wurde, namentlich die Strecke Romont–Freiburg–Bern. Der Betrieb dieser Strecke wird vom Kanton und vom Bund gemeinsam finanziert. Es ist wohl undenkbar und auch nicht wünschenswert, dass mehrere Unternehmen Subventionen für die gleiche Strecke erhalten. Wäre es also vorstellbar, dass mit Unterstützung des Kantons die Konzession

für den Betrieb dieser Linie den TPF zum Nachsehen der BLS übertragen wird? Wären andere Lösungen wie etwa eine gemischte Betriebsgesellschaft TPF/BLS denkbar?

16. Juni 2008

Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat wünscht effektiv, dass ein regionales Expressnetz (S-Bahn FR) im Kanton Freiburg aufgebaut wird. Er hat bereits die Leitlinien für dessen Umsetzung definiert. Die erste Etappe der S-Bahn FR ist für den Zeithorizont 2014 vorgesehen.

Seit 2006 führt das Amt für Verkehr und Energie in Zusammenarbeit mit den betroffenen Transportunternehmen Studien über die Entwicklung des Eisenbahnangebots im Kanton durch. Bestimmte Elemente dieser Studien wurden bereits in die Agglomerationsprojekte von Freiburg und Bulle integriert.

Ausserdem hat sich der Staatsrat der Zusammenarbeit der SBB in diesem Vorhaben versichert, denn er hat mit den SBB im Anschluss an ihren Entscheid, das Kundenservice-Center der SBB Cargo von Freiburg nach Basel zu verschieben, eine entsprechende Vereinbarung getroffen.

Der Staatsrat kann deshalb die gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. / 2. Der Staatsrat hat die Leitlinien seiner Strategie für die Entwicklung des Freiburger Eisenbahnnetzes im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat der TPF festgelegt. In diesem Punkt kann er folglich bestätigen, dass eine gemeinsame Strategie für die Entwicklung des Bahnangebots existiert;
3. Die laufenden Studien werden es erlauben, die Umsetzungsschritte der S-Bahn zu definieren. Dabei werden selbstverständlich die finanziellen Möglichkeiten des Staats berücksichtigt. Der Staatsrat ist trotzdem bereits in der Lage, mitzuteilen, dass gemäss Planung die erste Etappe der S-Bahn FR die Umsetzung der folgenden Projekte bis 2014 vorsieht:
 - Durchgehender Halbstundentakt auf den Strecken, die nach Freiburg führen;
 - stündliche Direktverbindung Bulle–Romont–Freiburg.

Das Vorhaben der S-Bahn FR beinhaltet ausserdem die Aufwertung des Eisenbahnnetzes für Verbindungen innerhalb der Agglomerationen von Freiburg und Bulle. Diese wird sich nach den Resultaten von Zweckmässigkeitsstudien richten, die noch durchzuführen sind (z.B. TPF-Projekt Givisiez–Freiburg–Marly). Das Agglomerationsprojekt von Freiburg sieht eine entsprechende Studie vor. Denn das Projekt C04 « Aufwertungsstudie der Eisenbahnlinien für den internen Agglomerationsverkehr » hat zum Zweck, die Möglichkeiten einer Aufwertung des Bahnnetzes abzuklären. Die geplanten Studien müssen zwingend auch die Fragen der Machbarkeit und der Zweckmässigkeit berücksichtigen.

4. Im Rahmen der Vernehmlassung zum kantonalen Verkehrsplan hat der Staatsrat bereits zu dieser Frage Stellung genommen. Er hat nämlich bestätigt, dass das Ziel, einen unveränderten Modal Split aufrechtzuerhalten, ambitiös ist, da dies auf kantonaler Ebene eine Trendumkehr verlangt. Aus dem Verkehrsplan geht ausserdem hervor, dass dieses Ziel einem kantonalen Durchschnitt entspricht und dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen erhöht werden soll (siehe kantonaler Verkehrsplan S. 22, Anmerkungen zu den Punkten 2.9.1 bis 2.9.4). Damit gab der Staatsrat seinen Willen zum Ausdruck, den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Kanton Freiburg bei den täglichen Wegstrecken an den Schweizer Durchschnitt von 20,4%

anzunähern (Freiburg: 12,2%). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beläuft sich im Übrigen auf 22,4% in der Zone der CUTAF und auf 30,6% in der Stadt Freiburg. Die Absichten der TPF stehen folglich nicht im Widerspruch zu denen des Staatsrats, insbesondere was den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen betrifft;

5. Der Staatsrat meint, dass auf diese Frage mittels Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Transportunternehmen geantwortet werden kann. Eine Studie über die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit wird übrigens im Rahmen künftiger Arbeiten durchgeführt werden. Der Staatsrat wünscht in dieser Sache, dass die TPF eine zentrale Rolle bei der Einführung der S-Bahn FR spielen können.

Freiburg, den 1. September 2008