

### **Anfrage**

Der Bund hat vor einigen Tagen das Konzept Bahn 2030 vorgestellt. Mit dem Konzept will die Bahn mit gezielten Ausbauten für relativ wenig Geld wesentliche Verbesserungen im Bahnangebot realisieren können. Das Projekt ist begrüssenswert, sind doch z.B. auf der Strecke zwischen Lausanne und Bern Begradigungen vorgesehen, die die Fahrzeiten – insbesondere nach Lausanne – drücken werden.

Aus meiner Sicht sollten mit dem vorhandenen Geld auch die Anliegen des Regionalverkehrs und der Privatbahnen - wie der TPF – berücksichtigt werden, und gezielt Geld zur Verfügung gestellt werden. Ich denke dabei insbesondere an die Regionalverbindungen zwischen Bern und Freiburg, aber auch zwischen Freiburg und Romont bzw. Lausanne (Halbstundentakt). Daneben sind auch die Anschlüsse aus den Regionen an die Hauptverkehrsachse zu fördern wie beispielsweise zwischen Bösinggen und Düdingen bzw. zwischen Tifers und Freiburg inklusive der Vernetzung Richtung Heitenried und Senseoberland. Auch im welschen Kantonsteil gibt es zahlreiche Linien, auf welchen gezielte Verbesserungen angestrebt werden müssen. Ich gelange deshalb mit folgenden Fragen an den Staatsrat:

- Hat der Staatsrat das vorliegende Projekt « Bahn 2030 » und die Auswirkungen für unseren Kanton studiert und Einfluss auf die Umsetzung dieses Konzepts genommen?
- Falls ja, welche konkreten Schritte hat er bisher im Zusammenhang mit dem Konzept Bahn 2030 in die Wege geleitet und was will er noch zusätzlich für eine Besserstellung der Regionen in unserem Kanton tun?

9. April 2006

### **Antwort des Staatsrats**

Im Rahmen der von den eidgenössischen Räten gewünschten Gesamtschau zur «Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte» (ZEB) hat eine Planungsgruppe aus Vertretern des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Vorschläge für das Bahnangebot der Zukunft erarbeitet: Der Zugsverkehr soll auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden.

Finanziert wird der Ausbau mit den verbleibenden Mitteln aus dem FinöV-Fonds. Nach ZEB geht das Bundesamt für Verkehr davon aus, dass bis ins Jahr 2030 noch rund 6–7Mia. Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinöV-Projekte ab. Um darauf reagieren zu können, ist die Vorlage in ein Kernangebot mit Infrastrukturkosten von rund 4,7 Mia. Franken und in Erweiterungsoptionen aufgeteilt. Diese werden gegenwärtig durch die gemeinsame Planungsgruppe vertieft.

Die Planung des Kernangebots für den Personenfern- und den Güterverkehr basiert auf dem Konzept Bahn 2000. Sie definiert, wo künftig in die Bahninfrastruktur investiert werden muss. Der Ausbau soll dort erfolgen, wo Kapazitätsengpässe bestehen und wo das Marktpotenzial am grössten ist. Dem entsprechend sieht das Kernangebot nur Ausbauten der Infrastruktur

vor, wo diese aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen zwingend sind. Aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses und wegen des beschränkten Finanzrahmens musste auf die ganz grossen Einzelobjekte verzichtet werden.

Das Kernangebot ermöglicht seit Dezember 2004 landesweit bessere Anschlüsse sowie schnellere Verbindungen und ein dichteres Angebot. Die Planung basiert auf der heutigen Bahninfrastruktur, schliesst aber bereits den 2007 in Betrieb gehenden Lötschberg-Basistunnel ein. Der Gotthard-Basistunnel sowie die bereits vom Parlament beschlossenen Ausbauten zur Verbesserung der Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind in der Planung ebenfalls berücksichtigt. Sie setzt zudem voraus, dass die geplanten neuen Linien Zürich–Oerlikon, Genf–Annemasse und Mendrisio–Varese in Betrieb sein werden.

Im Hinblick auf den Kanton Freiburg sieht die ZEB-Vorlage in ihrer aktuellen Fassung vor, die Fahrzeit Bern – Freiburg – Lausanne auf unter 60 Minuten zu reduzieren. So wird eines der ersten Ziele von Bahn 2000, dem das Schweizer Volk 1987 zugestimmt hat, verwirklicht. Bezüglich der Bedienung von Romont und Palézieux ist jedoch die zurzeit vorgeschlagene Variante für den Staatsrat nicht akzeptabel. Er vertritt die Meinung, dass das heutige Anschlussniveau der beiden Ortschaften beibehalten werden muss. Der Staatsrat verlangt deshalb, dass die Intercity-Züge auch in Zukunft an den beiden Bahnhöfen halten, die einen Anschluss an das regionale Netz herstellen.

Im Übrigen wird der Staatsrat zusammen mit den anderen Westschweizer Kantonen verlangen, dass der gesamte ursprünglich für die Bahn 2000 vorgesehene Betrag zur Verfügung gestellt wird, nämlich 13,4 Milliarden Franken minus die 5,9 Milliarden Franken, die im Rahmen der ersten Etappe der Bahn 2000 eingesetzt wurden. Folglich müsste ein Betrag von 7,5 Milliarden Franken und nicht wie vorgesehen 4,7 Milliarden Franken für die ZEB-Vorlage bereitgestellt werden. Der zusätzliche Betrag von 2,8 Milliarden Franken wird es erlauben, den Infrastrukturbedarf für den Regionalverkehr zu einem gewissen Grad zu decken.

Der heutige Stand des Entwurfs des BAV enthält noch keine Angaben über den Zeitplan. Der Staatsrat vertritt die Meinung, dass die Verbesserung der Strecke Bern – Lausanne Vorrang haben muss. Auf jeden Fall muss die Fahrzeit Zürich – Lausanne auf der Mittellandlinie, dem Rückgrat der Ost-West-Verbindung, mindestens so schnell sein wie auf der Jurasüdfusslinie.

Die ZEB-Vorlage wurde den für Verkehr zuständigen kantonalen Direktoren am 7. April 2006 vorgelegt. Anfang Mai wurden die Kantone im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen genauer orientiert. Weitere Kontakte zwischen den Kantonen und dem Bundesamt für Verkehr, bzw. den SBB sind geplant, um die verschiedenen Punkte der ZEB-Vorlage zu prüfen.

Eine Vernehmlassung bei den Kantonen ist im Herbst 2006 vorgesehen. Der Staatsrat wird zum Vorhaben nach Absprache mit den anderen Westschweizer Kantonen Stellung nehmen.

Über die langfristige Planung des Regionalverkehrs werden zurzeit verschiedene Studien vorgenommen: eine interkantonale Studie « Broye/Seeland » in Zusammenarbeit mit den Kantonen Bern, Neuenburg und Waadt für die Region im nördlichen Kantonsteil, daneben ist ein Planungsauftrag für eine Regionalstudie über den restlichen Kanton im Gespräch. Die betroffenen Unternehmen, darunter die tpf und die BLS, werden darin einbezogen.

Freiburg, den 7. Juni 2006