

Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 8. Mai 2007 eingereichten und begründeten Postulat (TGR S. 619) möchte Grossrat Charly Haenni die Absichten des Staatsrats bezüglich der Anwendung von Artikel 78 der Kantonsverfassung kennen. Er möchte ausserdem in Erfahrung bringen, ob der Staatsrat darum bemüht ist, eine echte interkantonale Verkehrspolitik namentlich zugunsten der Randbezirke zu entwickeln.

Antwort des Staatsrats

Der Zwischenbericht Nr. 288 vom 2. Oktober 2006 des Staatsrats an den Grossen Rat über die Umsetzung der neuen Kantonsverfassung (TGR S. 2514 ff) gab Auskunft über den Fortschritt der Arbeiten, zuerst allgemein, anschliessend im Detail, namentlich mittels einer synoptischen Tabelle, in der der Stand der Projekte des Gesetzgebungsprogramms in Verbindung mit dem Inkrafttreten der neuen Verfassung aufgeführt ist. Das Projekt Nr. 19 betraf Artikel 78 Abs. 3 der neuen Verfassung, der wie folgt lautet: « *Er (der Staat) fördert den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr* ». Dieses Projekt wurde nicht berücksichtigt und folglich auch kein Erlassentwurf ausgearbeitet, denn das aktuelle Recht wurde als ausreichend befunden, um den Verfassungsauftrag zu erfüllen.

Der Wille des Verfassungsrats, der in der oben aufgeführten Bestimmung zum Ausdruck kommt, aber auch im Absatz 1 von Artikel 78 der Verfassung (der vorschreibt, dass der Staat eine koordinierte Verkehrs- und Kommunikationspolitik unter Berücksichtigung der abgelegenen Gebiete führt) wird bereits durch verschiedene, vom Grossen Rat oder vom Staatsrat genehmigte Planungsinstrumente und durch die geltenden Gesetzesgrundlagen umgesetzt.

Was den von Grossrat Haenni angesprochenen interkantonalen Aspekt der Verkehrspolitik betrifft, legt das Dekret vom 17. September 1999 über die Leitideen und die Ziele der Raumplanung ausdrücklich folgende Ziele hinsichtlich der Entwicklung des Verkehrs in den Randbezirken fest: Sicherstellen leistungsfähiger Verbindungen zwischen dem Kantonszentrum, den Regionalzentren und den benachbarten Agglomerationen sowie Beitrag zur Sicherstellung der regionalen Verkehrserschliessung, die der spezifischen Situation und den Transportbedürfnissen der Regionen angepasst ist.

Der kantonale Richtplan und der kantonale Verkehrsplan (KVP) setzen die Ziele dieses Dekrets sowie des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 9. Mai 1983 und des Verkehrsgesetzes vom 20. September 1994 um.

Kapitel 3 des KVP befasst sich mit dem öffentlichen Verkehr. Von den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik, die darin aufgeführt werden, sind zwei zu erwähnen:

- Verbesserung der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale und internationale Eisenbahnnetz;
- Gewährleistung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton.

Weiter gibt er die vom Kanton geplanten Massnahmen für die Einbindung in das nationale Eisenbahnnetz und in das Netz der Nachbarkantone an. Der Beschluss B 3.3.1 legt zum Beispiel dar, dass der Kanton sich dafür einsetzt, dass:

- die Verbindung zwischen Freiburg und Neuenburg verbessert wird;
- die Verbindungen zwischen den regionalen Zentren und den ausserkantonalen Agglomerationen verbessert werden.

Daraus geht hervor, dass sich die kantonale Verkehrspolitik auf Gesetzesgrundlagen und Planungsinstrumente abstützt, die die interkantonale Vernetzung durchaus berücksichtigen. Der Staatsrat ist sich ihrer Bedeutung besonders für die Randbezirke bewusst und hat den Grundstein für ihre Entwicklung im KVP gelegt. Er vertritt deshalb die Meinung, dass er damit den im Postulat dargelegten Wünschen von Grossrat Haenni bereits grösstenteils entsprochen hat.

Das Postulat stellt ausserdem eine Frage zur Verkehrsplanung in der Broye im Zusammenhang mit der Bedienung des interkantonalen Gymnasiums der Broye (GYB). In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass ab 2003 die Eröffnung des GYB in die Fahrplanplanung einbezogen wurde. Dies erfolgte im Rahmen der Planung zum Fahrplanwechsel, mit dem die erste Etappe von Bahn 2000 in Betrieb genommen wurde (12. Dezember 2004), und der zum Anlass genommen wurde, um in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen regionale Studien durchzuführen. Im Einvernehmen mit dem Kanton Waadt erleichterte die Erhaltung des Verbindungsknotens in Payerne die Einführung eines Fahrplans, der den künftigen Bedürfnissen des GYB und insbesondere der Schülerinnen und Schüler, die den Zug benutzen, grösstenteils entspricht. Vorausgesetzt, die Gemeinden sind damit einverstanden, könnten über eine Intensivierung dieser Zusammenarbeit weitere Optimierungen, insbesondere hinsichtlich der Buslinien, in dieser Region eingeführt werden. Die interkantonale Koordination hat insgesamt gut funktioniert, wie übrigens auch in allen anderen Fällen, in denen eine Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen nötig ist, um die Bedürfnisse der Bevölkerung bestmöglich zu berücksichtigen.

Diese Zusammenarbeit war auch bei der Einführung des Tarifverbunds frimobil mit Erfolg gekrönt. Dieser Verbund beschränkt sich nicht bloss auf das Kantonsgebiet, sondern umfasst auch einen Teil der Waadtländer Broye, um den Bedürfnissen der Region bestmöglich zu entsprechen. Auch die künftigen Erweiterungen des Waadtländer Tarifverbunds Mobilis wurden berücksichtigt.

Der Staatsrat hat die Absicht, diese interkantonale Zusammenarbeit fortzusetzen und weiter auszubauen, um auf die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung bestmöglich einzugehen.

Deshalb empfiehlt Ihnen der Staatsrat, das Postulat von Grossrat Haenni erheblich zu erklären.

Freiburg, den 26. August 2008