



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage 2026-GC-169

Schwierigkeiten der LNM: Welche Handlungsmöglichkeiten hat der Staat?

Urheber/in:	Raetzo Tina / Collomb Eric
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	7
Einreichung:	26.06.2026
Begründung:	---
Überweisung an den Staatsrat:	26.06.2026
Antwort des Staatsrats:	08.09.2026

I. Anfrage

Seit mehreren Jahren befindet sich die Schifffahrtsgesellschaft auf den Seen von Neuenburg und Murten (im Folgenden: LNM) sowohl in finanzieller als auch in technischer Hinsicht in einer schwierigen Lage. Die Bilanzen weisen erhebliche Verluste auf, und die alternde Flotte erfordert in den kommenden Jahren hohe Investitionen, um betriebsfähig zu bleiben und den Normen zu entsprechen.

Im Jahr 2026 veranlasste diese Situation die LNM dazu, den Beginn der Hochsaison zu verschieben und ihr Angebot stark zu reduzieren, wobei sechs der neunzehn täglichen Fahrten gestrichen wurden, um ihre Ressourcen auf dringende Wartungsarbeiten zu konzentrieren und die Verluste zu begrenzen. Während der Murtensee relativ verschont bleibt, ist das Südufer des Neuenburgersees besonders betroffen. In Estavayer-le-Lac beispielsweise legen die Schiffe in der Hochsaison nur noch einmal täglich an, gegenüber zuvor fünf Mal. Diese Reduzierung erfolgt in einer Region, die im Sommer dennoch stark frequentiert ist – Strände, Wassersport, Grande Carrière, Altstadt – und zahlreiche Veranstaltungen beherbergt. Die dreikantonale Schifffahrtsgesellschaft bleibt ein wesentlicher Akteur des Freiburger Sommertourismus. Der Schiffsverkehr bietet eine Alternative zum Auto und trägt zudem dazu bei, die Strassen der Region zu entlasten, die im Sommer stark belastet sind. Die Reduzierung der Fahrpläne bedeutet somit einen deutlichen Verlust an touristischer und wirtschaftlicher Attraktivität für die gesamte Region.

Die Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt leisten der Schifffahrtsgesellschaft jedes Jahr einen finanziellen Beitrag. In diesem Zusammenhang stellen sich mehrere Fragen:

1. Kann der Kanton Freiburg als Träger und Geldgeber der LNM eine Mindesterschliessung für bestimmte strategische Ziele des Seeverkehrsnetzes festlegen oder einfordern?
2. Sind Massnahmen vorgesehen, um im Jahr 2027 wieder einen regelmässigen Fahrplan in den touristischen Ortschaften am Südufer des Neuenburgersees einzuführen?
3. Wurde dem Kanton ein umfassender Sanierungsplan für die LNM vorgelegt, und welche Art von Unterstützung – finanzieller oder struktureller Art – plant der Staat?

4. Das Mobilitätsgesetz schreibt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität vor: Beabsichtigt der Kanton, künftige Investitionen auf eine nachhaltigere Flotte und die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt auszurichten?

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend weist der Staatsrat darauf hin, dass die Schifffahrtsgesellschaft auf den Seen von Neuenburg und Murten (LNM) mehrheitlich im Besitz der Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt ist. Das Unternehmen ist auf dem Neuenburgersee, dem Murtensee und – in Zusammenarbeit mit der Bielersee Schifffahrt – auf dem Bielersee tätig und stellt einen wichtigen Tourismusakteur der Region dar. Das Unternehmen durchläuft derzeit eine turbulente Phase mit finanziellen und Führungsproblemen. Nach einer Prüfung wurde im Mai 2026 beschlossen, sich von seinem Geschäftsführer zu trennen. Eine Interimsleitung wurde eingesetzt. Zudem wurde der ehemalige Neuenburger Staatsrat Alain Ribaux im Februar 2026 zum Präsidenten des Unternehmens ernannt. Die LNM hat zudem ihr Angebot für die Saison 2026 reduziert.

Im Frühjahr 2026 wurde ein externer Auftrag erteilt, um ein neues Wirtschaftsmodell für die LNM zu erarbeiten. In Kürze werden die drei Kantone, die Mehrheitsaktionäre sind und zugleich Auftraggeber des von diesem Unternehmen erbrachten Freizeitverkehrsangebots, entsprechende Entscheidungen treffen.

Schliesslich ist anzumerken, dass die LNM zu 100 % Eigentümerin der im Gastronomiebereich tätigen LNM Gastro SA ist.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Staatsrat die Fragen der Grossrätin Tina Raetzo und des Grossrats Eric Collomb wie folgt.

1. *Kann der Kanton Freiburg als Träger und Geldgeber der LNM eine Mindesterschliessung für bestimmte strategische Ziele des Seeverkehrsnetzes festlegen oder einfordern?*

Grundsätzlich ja. Dies setzt jedoch die finanzielle Beteiligung der Trägerkantone an der Finanzierung eines solchen Angebots voraus, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Linien, bei denen das Angebot reduziert wurde, diejenigen sind, die die geringsten Fahrgastzahlen aufweisen und die grössten Defizite verzeichnen.

Zur Erinnerung: Der Kanton Freiburg (Staat und Gemeinden) zahlt seit vielen Jahren jährliche Abgeltungen an die LNM. Diese beliefen sich in den Jahren 2023 und 2024 auf 453 015 Franken und im Jahr 2025 auf 480 600 Franken. Die Höhe der Entschädigungen, die im Jahr 2026 gezahlt werden, wird derzeit festgelegt.

Der Staatsrat weist zudem darauf hin, dass der Kanton Neuenburg in Fragen rund um die LNM als federführender Pilotkanton fungiert, da er die höchsten Ausgleichszahlungen leistet.

2. *Sind Massnahmen vorgesehen, um im Jahr 2027 wieder einen regelmässigen Fahrplan in den touristischen Ortschaften am Südufer des Neuenburgersees einzuführen?*

Die im Rahmen des Fahrplans 2026 ergriffenen Massnahmen zielen darauf ab, die finanzielle Lage der LNM zu sanieren. Angesichts der nach wie vor sehr schwierigen finanziellen Lage ist eine Verlängerung dieses Fahrplans bis ins Jahr 2027 nicht auszuschliessen. Die Wiederherstellung eines regulären Fahrplans in den Tourismusorten am Südufer des Neuenburgersees kann erst in Betracht gezogen werden, wenn sich diese Situation stabilisiert hat.

3. *Wurde dem Kanton ein umfassender Sanierungsplan für die LNM vorgelegt, und welche Art von Unterstützung – finanzieller oder struktureller Art – plant der Staat?*

Der Staatsrat weist zunächst darauf hin, dass die auftraggebenden Kantone die LNM bereits unterstützen. Ein Beweis dafür ist, dass die Gesamtentschädigungssumme trotz der finanziellen Schwierigkeiten der LNM und der Reduzierung des Angebots nicht gesunken ist.

Die Situation der LNM war in den letzten Jahren Gegenstand mehrerer Prüfungen und Analysen. Derzeit wird im Auftrag der drei Trägerkantone eine externe Analyse zur Situation der LNM und ihres Geschäftsmodells durchgeführt. Die Ergebnisse werden für Ende 2026 erwartet. Auf dieser Grundlage können dann neue Massnahmen festgelegt werden.

Zudem wird die LNM den Trägerkantonen bis Ende 2026 oder Anfang 2027 einen Sanierungsplan für die Schiffe vorlegen.

Auf der Grundlage dieser Analysen wird eine allfällige zusätzliche finanzielle Unterstützung durch die Auftraggeber diskutiert werden.

Die Höhe der jährlichen Entschädigung, die der Kanton Freiburg im Jahr 2026 zahlen wird, wird, wie in der Antwort auf Frage 1 angegeben, derzeit festgelegt.

Zu beachten ist zudem, dass die auftraggebenden Kantone (Freiburg, Neuenburg und Waadt) sowie das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Jahr 2025 die Nachrangigkeit ihrer rückzahlbaren Darlehen zugunsten der LNM gewährt haben, die sich insgesamt auf 8 881 470 Franken belaufen. Der Betrag der nachrangigen Forderungen beläuft sich für den Staat Freiburg auf 2 307 362 Franken. Ihre Nachrangigkeit bedeutet, dass sie hinter allen anderen gegenwärtigen und zukünftigen Forderungen zurückstehen. Sie können weder zurückgezahlt noch garantiert noch verrechnet werden, ausser in bestimmten Sonderfällen (Forderungsverzicht oder Umwandlung in Aktienkapital). Im Falle eines Konkurses oder einer Liquidation sind sie der Rückzahlung der anderen Gläubiger nachgeordnet.

4. *Das Mobilitätsgesetz schreibt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität vor: Beabsichtigt der Kanton, künftige Investitionen auf eine nachhaltigere Flotte und die Dekarbonisierung der Seeschifffahrt auszurichten?*

Die Ausrichtung der künftigen Investitionen in die Flotte der LNM wird auf der Grundlage des in der Antwort auf Frage 3 erwähnten Sanierungsplans für die Schiffe festgelegt.