



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Benjamin Gasser

QA 3101.12

### Tarifpolitik für den öffentlichen Verkehr im Kanton

#### I. Anfrage

Anlässlich der Debatten zur Motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc– Für einen öffentlichen Verkehr, der für Familien und Jugendliche erschwinglich und attraktiv ist wies ich darauf hin, dass gewisse Freiburger Abonnemente einer Familie teurer zu stehen kommen als das Generalabonnement der SBB. Als Beispiel kann eine vierköpfige Familie (Vater, Mutter und zwei Jugendliche zwischen 20 und 25, die studieren) herangezogen werden, die für die Strecke Bulle–Freiburg der RER Fribourg|Freiburg die nötigen Jahresabonnemente für 7 oder mehr Zonen erwirbt: 2 Abonnemente «Erwachsene» zu je 2079 Franken und zwei Abonnemente «Junior» zu je 1566 Franken. Insgesamt zahlt diese Familie somit 7290 Franken.

Entschiede sich diese Familie stattdessen für ein Generalabonnement der SBB, könnte sie für die beiden Erwachsenen ein Basis-GA (3350 Franken) und ein GA-Plus Familia Partner (1900 Franken) sowie für die beiden Jugendlichen zwei GA-Plus Familia Jugend (je 830 Franken) kaufen. Die Summe betrüge in diesem Fall 6910 Franken.

Ich möchte somit folgende Fragen stellen:

1. Wie kommentiert der Staatsrat diese Zahlen?
2. Mit welcher Strategie gedenkt der Staatsrat die ÖV-Preise für Familien zu senken? Aus welchen Gründen lehnte der Staatsrat die Motion ab, die für Familien eindeutig vorteilhaft gewesen wäre?
3. Hat der Staatsrat die finanziellen Folgen einer familienspezifischen Tarifpolitik ermittelt?
4. Bestimmte Gemeinden leisten Beiträge an ÖV-Abonnemente für Jugendliche, Studentinnen und Studenten sowie für Lernende. Wie steht es mit den Bürgerinnen und Bürgern, die in einer Gemeinde wohnen, die dies nicht tut?
5. Über welchen Spielraum verfügt der Staatsrat in Bezug auf die verschiedenen Tarifstrategien der TPF?
6. Was schlägt der Staatsrat konkret für eine nachhaltige Transportpolitik vor?

6. Dezember 2012

#### II. Antwort des Staatsrats

In seinem aktuellen Regierungsprogramm bestätigt der Staatsrat erneut, dass er dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine grosse Bedeutung beimisst (Punkt 4.2 «Verdichtung des Freiburger

Angebots an öffentlichem Verkehr»). Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Kanton Freiburg zu steigern, wurden bedeutende Investitionen getätigt und namentlich die ersten Etappen der RER Fribourg|Freiburg verwirklicht. Auch wenn das ÖV-Angebot mehrheitlich von der öffentlichen Hand finanziert wird, sind die Einnahmen aus den Billett- und Aboverkäufen eine unerlässliche Ergänzung.

Mit der Einführung im Jahr 2006 des Tarifverbunds Frimobil wurden die bis anhin im Kanton geltenden Tarife vereinheitlicht und vereinfacht. Dabei wurden die früheren Fahrscheine – insbesondere die Streckenabonnemente – im Geltungsbereich von Frimobil ersetzt. Für Strecken ausserhalb des Frimobil-Geltungsbereichs sind hingegen nach wie vor Streckenabonnemente erhältlich. Es kann hier festgehalten werden, dass die Einführung von Frimobil über alles gesehen zu einer Reduktion der Tarife geführt hat. Der damit verbundene Einnahmerückgang wurde von der öffentlichen Hand kompensiert.

Nach diesen einleitenden Worten kommt der Staatsrat zu den gestellten Fragen.

### **1. Wie kommentiert der Staatsrat diese Zahlen?**

Das Generalabonnement sowie die übrigen Abonnemente und Billette der Schweizer Transportunternehmen sind vom gesamtschweizerischen Tarifverbund Direkter Verkehr (DV) abhängig. Für die Geschäftsführung DV ist der Verband öffentlicher Verkehr zuständig.

Die regionalen Tarifverbunde ergänzen den DV und geben ihre eigenen Fahrscheine ab, die die Streckenabonnemente und Einzelfahrkarten in ihrem jeweiligen Geltungsbereich ersetzen. Es ist somit weder die Aufgabe noch das Ziel von Frimobil, das Tarifangebot der Schweizer Transportunternehmen zu konkurrenzieren. Der Preis des Frimobil-Abos 7+ ist denn auch kohärent mit dem Preis des Generalabonnements. Im Übrigen verlangen die Tarifverbunde unserer Nachbarn einen höheren Preis für die Abonnemente, die in allen Zonen gültig sind:

- > Frimobil: 2178.– für Erwachsene;
- > Mobilis: 2430.– für Erwachsene;
- > Libero: 2660.– für Erwachsene;
- > Generalabonnement: 3550.– für Erwachsene.

Ab einer Strecke von etwa 120 Kilometern ist das Generalabonnement günstiger als ein Streckenabonnement. Für eine vierköpfige Familie (zwei Erwachsene plus zwei Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren) ist dies bereits bei Strecken ab 40 Kilometern der Fall. Eine solche Familie würde beispielsweise 7434 Franken für vier Jahresstreckenabonnemente Romont–Lausanne und 7310 Franken für vier Generalabonnemente mit Familienrabatt bezahlen. In ähnlicher Weise ist das Generalabonnement für Familien meist günstiger als die in allen Zonen gültigen Abonnemente der regionalen Tarifverbunde.

Die Tatsache, dass es ab einer bestimmten Anzahl Kilometer oder Zonen vorteilhaft ist, ein Generalabonnement zu kaufen, ist somit nichts Aussergewöhnliches.

Dem ist anzufügen, dass neben Frimobil auch die übrigen regionalen Tarifverbunde wie Mobilis (Waadt), Unireso (Genf), Libero (Bern), ZVV (Zürich), Onde Verte (Neuenburg) bei den Jahresabonnements keine Rabatte für Familien gewähren.

**2. Mit welcher Strategie gedenkt der Staatsrat die ÖV-Preise für Familien zu senken? Aus welchen Gründen lehnte der Staatsrat die Motion ab, die für Familien eindeutig vorteilhaft gewesen wäre?**

Der Staatsrat hat seine Meinung bereits in seiner Antwort auf die Volksmotion 1509.10 der JungsozialistInnen Freiburg – Unentgeltlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel für die Jugend des Kantons Freiburg und in seiner Antwort auf die Motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc – Für einen öffentlichen Verkehr, der für Familien und Jugendliche erschwinglich und attraktiv ist dargelegt. Der Grosse Rat lehnte beide Motionen ab.

Die Preise der Frimobil-Abonnemente sind attraktiv; 6- bis 25-Jährige erhalten ausserdem eine Ermässigung von 25 %; die Einzelbillette werden für Kinder unter 16 Jahren zum reduzierten Tarif angeboten; darüber hinaus gibt es noch weitere Angebote für Kinder und Jugendliche unter 25 Jahren. Als Beispiele seien die Junior- und Enkel-Karten erwähnt. Nicht zuletzt ist auch zu bedenken, dass die Transportkosten für die Jugendlichen, die eine Orientierungsschule besuchen, von der öffentlichen Hand übernommen werden.

**3. Hat der Staatsrat die finanziellen Folgen einer familienspezifischen Tarifpolitik ermittelt?**

Bei der Vorbereitung der Antwort auf die Motion 1134.11 Christa Mutter / Louis Duc – Für einen öffentlichen Verkehr, der für Familien und Jugendliche erschwinglich und attraktiv ist hat das Amt für Mobilität die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Änderung der Frimobil-Tarifstruktur evaluiert. In diesem Rahmen wurden auch finanzielle Schätzungen vorgenommen.

**4. Bestimmte Gemeinden leisten Beiträge an ÖV-Abonnemente für Jugendliche, Studentinnen und Studenten sowie für Lernende. Wie steht es mit den Bürgerinnen und Bürgern, die in einer Gemeinde wohnen, die dies nicht tut?**

Nach Ansicht des Staatsrats muss jede Gemeinde unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Situation selber entscheiden, ob und in welcher Höhe sie Personen in Ausbildung finanziell unterstützen will.

Mit Bezug auf die obligatorische Schule ist anzufügen, dass die Schülerinnen und Schüler Anrecht auf unentgeltlichen Transport haben, wenn die Länge oder die besondere Gefährlichkeit des Schulweges es rechtfertigt (Art. 6 Abs. 2 des Schulgesetzes vom 23. Mai 1985).

**5. Über welchen Spielraum verfügt der Staatsrat in Bezug auf die verschiedenen Tarifstrategien der TPF?**

Bei der Einführung von Frimobil haben die Transportunternehmen, die sich daran beteiligen (TPF, SBB, BLS und PostAuto) ihre Tarifkompetenz an den integralen Tarifverbund Freiburg (ITVFR) abgegeben, der die Rechtsform einer einfachen Gesellschaft hat. Die Besteller ihrerseits (die Kantone Freiburg, Waadt und Bern sowie der CUTAF) haben eine Konvention mit dem ITVFR unterzeichnet, um ihre Erwartungen im Bereich der Tarife gemäss Artikel 13 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr festzulegen.

Der Spielraum des Staatsrats bei der Tarifbestimmung ist jedoch aufgrund der Bundesgesetzgebung sehr gering. So steht in Artikel 10 der Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs: «Bund und Kantone sorgen dafür, dass die Tarife für gleichwertige bestellte

Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind.» Der Staatsrat kann lediglich einen sehr begrenzten Einfluss auf die Frimobil-Tarife ausüben.

#### **6. Was schlägt der Staatsrat konkret für eine nachhaltige Transportpolitik vor?**

Schon seit mehreren Jahren verfolgt der Kanton Freiburg aktiv das Ziel, die öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton zu modernisieren und attraktiver zu gestalten, namentlich über die RER Fribourg|Freiburg. Diese Politik ist ganz im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und einer kohärenten und zweckmässigen Raumplanung.

Der Staatsrat unternimmt ausserdem stete Anstrengungen, um den Langsamverkehr im Kanton zu vereinfachen und zu fördern. So wurden etwa Massnahmen zugunsten der Einrichtung von Fusswegen und zugunsten von sicheren und attraktiven Fussgängerverbindungen getroffen. Des Weiteren wurde eine kantonale Zweiradplanung definiert, die ein kohärentes Fahrradwegnetz zum Ziel hat, dank dem der Pendlerverkehr zwischen den Ortschaften erleichtert werden soll.

29. Januar 2013