



## **Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss**

Motion Vincent Brodard / Hans-Rudolf Beyeler

M 1132.11

### **Für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im ganzen Kanton / Für einen integralen Taktfahrplan**

#### **I. Zusammenfassung der Motion**

Mit der am 9. September 2011 eingereichten und begründeten Motion ersuchen die Grossräte Brodard und Beyeler darum, dass sich der Staat verpflichtet, das Angebot des öffentlichen Regionalverkehrs deutlich auszubauen, um mittelfristig auf dem gesamten ÖV-Netz des Kantons einen integralen Taktfahrplan anbieten zu können.

Die Motionäre sind der Ansicht, dass mit der Einführung eines integralen Taktfahrplans der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht, die Ökobilanz konkret verbessert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert, der Energieverbrauch weiter gesenkt und die sauberen Energien gefördert werden könnten.

#### **II. Antwort des Staatsrats**

Auch wenn sich die Frage stellt, ob die Motion zulässig ist, beantwortet der Staatsrat die Motion wie folgt:

Um die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen, beschloss der Staatsrat die Realisierung der RER Fribourg|Freiburg. Die Umsetzung erfolgt in zwei Etappen: Die erste Etappe wurde am 11. Dezember 2011 mit der RegioExpress-Verbindung Bulle–Romont–Freiburg(–Bern), die im Halbstundentakt funktioniert, in Betrieb genommen. Die zweite Etappe folgt 2014 und sieht die Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen Linien der RER Fribourg|Freiburg vor, die die Hauptstadt verbinden, das heisst auf den Strecken Yverdon-les-Bains–Estavayer-le-Lac–Payerne–Freiburg, Romont–Freiburg und Neuenburg/Kerzers–Murten–Freiburg.

Die Linien der künftigen RER Fribourg|Freiburg stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar, auf dem die Erschliessung der Regionen und der Orte aufbauen wird, um die Verkehrskette zu vervollständigen. Die Buslinien werden an die mit der RER Fribourg|Freiburg eingeführten Änderungen angepasst werden. Unter der Leitung des Amts für Mobilität und in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs ist die entsprechende Planung bereits im Gang.

Die Inbetriebnahme der beiden Etappen der RER Fribourg|Freiburg, so wie sie heute vorgesehen sind, ist jedoch nicht das einzige Ziel. Der Staatsrat beauftragte die für den Verkehr zuständige Direktion, eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie für einen umfassenden Ausbau der Schmalspurstrecke Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux und die Einführung einer Schnellverbindung durchzuführen.

Die Ergebnisse dieser Studie wurden im Dezember 2011 dem Staatsrat präsentiert. Die vorgeschlagene Variante «RER Süd» beinhaltet eine Verkürzung der Fahrzeiten sowie die Einführung des Halbstundentakts zwischen Palézieux und Bulle. Die vollständige Umsetzung dieser Variante kann laut Planung mittelfristig – nach der Versetzung des Bahnhofs Châtel-St-Denis, der momentan ein Sackbahnhof ist – erfolgen. Angesichts der geplanten Fahrplanänderungen für die Westschweiz («Horaire Romandie 2013») und den damit einhergehenden Neuerungen bei den Anschlüssen in Palézieux soll jedoch bereits im Dezember 2012 eine erste Etappe realisiert werden.

Weiter gilt, dass die Bundesbeiträge an den Regionalverkehr von der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben abhängig sind: In Artikel 6 der Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) sind die Abgeltungsvoraussetzungen aufgelistet, während die Richtlinie des Bundesamts für Verkehr die konkreten Anforderungen an die minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr gemäss Artikel 6 ARPV festlegt. So wird für Buslinien mit einem Angebot von mehr als 18 Kurspaaren täglich ein minimaler Kostendeckungsgrad von 20 % verlangt. Für Buslinien mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt von 18 Kurspaaren täglich (Grunderschliessung) legt die Richtlinie einen minimalen Kostendeckungsgrad von 10 % fest.

Die Mehrheit der Linien ohne Stundentakt erfüllen diese Mindestanforderungen des Bundes gegenwärtig nur knapp. Bei einer Erhöhung des Angebots wäre dies nicht mehr der Fall, was bedeutete, dass der Bund keine Beiträge mehr leisten würde. Die systematische Einführung des Stundentakts auf allen Linien des öffentlichen Verkehrs hätte für den Kanton Zusatzkosten von jährlich 25 bis 30 Millionen Franken zur Folge.

Der Staatsrat will den öffentlichen Verkehr im Kanton Freiburg weiter modernisieren und dessen Attraktivität steigern. Dabei will er aber auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage achten, erachtet er doch dieses Gleichgewicht als unabdingbar, um einen zweckmässigen Einsatz der finanziellen Mittel sicherzustellen. Denn es ist offensichtlich, dass Züge und Busse ökologisch gesehen nur dann vorteilhaft sind, wenn sie eine hohe Passagierzahl befördern. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehr bildet ausserdem einen Anreiz, die Zonen zu entwickeln, die am besten dafür geeignet sind, sprich die Zonen, die bereits mit einem attraktiven ÖV-Angebot erschlossen sind.

Der Staatsrat ist der Meinung, dass der Vorschlag der Motionäre zu einem ineffizienten Einsatz der finanziellen Mittel und Energieressourcen sowie zu einem Wegfall eines bedeutenden Teils der Bundesbeiträge führen würde. Er beantragt deshalb die Abweisung der Motion.

3. April 2012