



## **Antwort des Staatsrats auf eine Volksmotion**

—  
Volksmotion

MV 1502.12

Vincent Gremaud / Christian Guisolan / Anne-Françoise Hänni

### **Stundentakt im öffentlichen Verkehr auf den Hauptstrassen mit mehr als 5000 Fahrzeugen/Tag im Kanton Freiburg**

#### **I. Zusammenfassung der Volksmotion**

Am 17. Oktober 2012 haben Vincent Gremaud, Christian Guisolan und Anne-Françoise Hänni von Prez-vers-Noréaz eine Volksmotion mit 455 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Volksmotion wurde am 12. November 2012 an den Staatsrat übermittelt und verlangt von der Freiburger Regierung, dass sie dem Grossen Rat einen Gesetzesentwurf (oder eine Änderung des Verkehrsgesetzes) vorlegt, mit dem der öffentliche Verkehr dazu verpflichtet wird, auf allen Kantonsstrassen mit mehr als 5000 Fahrzeugen pro Tag zwischen 06.00 und 21.00 Uhr mindestens den Stundentakt einzuführen. Auf diese Weise, so die Verfasser der Volksmotion, könnten viele die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos benutzen.

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

Einleitend möchte der Staatsrat daran erinnern, dass er schon seit mehreren Jahren eine Politik führt, die moderne und attraktive öffentliche Verkehrsmittel im Kanton Freiburg zum Ziel hat. Die 1. Etappe der RER Fribourg|Freiburg wurde am 11. Dezember 2011 in Betrieb genommen und mit dem Fahrplan 2013 ausgebaut. In diesem Rahmen wurde auch das Busangebot ausgebaut und optimiert. Die Arbeiten für die 2. Etappe der RER Fribourg|Freiburg sind im Gang. Damit soll im Dezember 2014 auf sämtlichen Eisenbahnlinien, die den Hauptort verbinden, der Halbstundentakt eingeführt werden. Gleichzeitig wird das Angebot auf den Nebenlinien für einen optimalen Anschluss an die RER-Linien angepasst werden.

Das Angebot im regionalen Personenverkehr, das gemeinsam von Bund und Kanton bestellt wird, ist der einschlägigen Gesetzgebung unterstellt: Die Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs sieht vor, dass Bund und Kantone das Angebot gemeinsam aufgrund der Nachfrage bestellen (Art. 7 ARPV, SR 745.16). Sie schreibt ausserdem vor, dass eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt werden muss, wenn auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden. Und: Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so ist ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren anzubieten. Es gibt hingegen keine Bestimmung im Bundesrecht, die eine Mindesterschliessung aufgrund des Verkehrsaufkommens auf einem Strassenabschnitt vorschreiben würde.

Das Verkehrsaufkommen auf der Strasse liefert nämlich absolut keinen Hinweis auf das tatsächliche Potenzial für den öffentlichen Verkehr, da die Routen der ÖV-Linien und diejenigen der Automobilisten nicht immer deckungsgleich sind. So konzentriert sich zum Beispiel der motorisierte Individualverkehr aus der Broyeregion und dem westlichen Teil des Saanebezirks auf der Achse Payerne–Prez-vers-Noréaz–Freiburg, während die Mehrheit der ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer aus diesem Gebiet die Eisenbahnlinie Estavayer-le-Lac–Payerne–Grolley–Freiburg benutzen.

Ausserdem gibt es Strassenverbindungen mit einer grossen Verkehrsbelastung, die kaum Ortschaften queren. Dies gilt etwa für den Strassenabschnitt Payerne–Rosé, der einzig durch das Dorf Grandsivaz (287 Einwohnerinnen und Einwohner) und die Gemeinde Prez-vers-Noréaz (916 Einwohnerinnen und Einwohner) führt, oder auch für die Umfahrungsstrassen, die bekanntlich mit dem Ziel gebaut wurden, Ortschaften und Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen zu entlasten. Entsprechend führen sie auch nicht durch stark besiedeltes Gebiet. Umgekehrt kann ein schwaches Verkehrsaufkommen auf einer Ortsdurchfahrt auf das Vorhandensein einer höher klassierten Strasse (Autobahn), die den grössten Teil des Durchgangsverkehrs aufnimmt, zurückzuführen sein. In einem solchen Fall kann das tatsächliche Potenzial für den öffentlichen Verkehr deutlich höher sein, als es das Strassenverkehrsaufkommen vermuten lässt.

Die obligatorische Einführung des Stundentakts zwischen 06.00 und 21.00 Uhr auf allen Kantonsstrassen mit mehr als 5000 Fahrzeugen pro Tag würde somit in vielen Fällen zu einem öffentlichen Verkehrsangebot führen, das in keiner Weise mit der Zahl der potenziellen ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer übereinstimmt. Solche Linien würden kaum vom Bund finanziell unterstützt, weil die verlangte minimale Wirtschaftlichkeit (Art. 6 ARPV) nicht gegeben wäre.

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. 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 Ansicht, dass eine gute Erschliessung mit der Raumplanung und einer Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet einhergeht. Züge und Busse sind ausserdem ökologisch gesehen nur dann vorteilhaft, wenn sie eine hohe Passagierzahl befördern. Kurzum, das Verkehrsaufkommen auf der Strasse ist keine zweckmässige Referenz für die Bestimmung des öffentlichen Verkehrsangebots.

Aus den dargelegten Gründen schlägt Ihnen der Staatsrat die Ablehnung der Volksmotion vor.

26. März 2013