

Nr. 21

**Botschaft des Agglomerationsvorstandes
an den Agglomerationsrat**

**Botschaft hinsichtlich der Freigabe eines
Studienkredits für die Entwicklung der von der
Agglomeration Freiburg geförderten P+R-Anlagen**

Inhaltsverzeichnis

I. Definitionen	1
II. Bestandsaufnahme	1
III. Herausforderungen	3
IV. Ziel der Studie	4
V. Kosten und Fristen	5
VI. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates	5

Beilage

- Beschlussentwurf

Glossar:

Alle Abkürzungen in diesem Dokument sind in Schrägschrift dargestellt.

Agglomeration	Agglomeration Freiburg (Institution) als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einer Verwaltungs- und einer Fachstelle
Freiburger Agglomeration	Freiburger Agglomeration (Gebiet)
B+R	Veloabstellplätze B+R (Bike and Ride) für die Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr
Kanton	Kanton Freiburg (Gebiet)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Vorstand	Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg
Rat	Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg
Staat Freiburg	Staat Freiburg (politisches Organ)
P+R	P+R-Anlagen für das Parkieren von Personewagen, die von der Agglomeration Freiburg gefördert werden, mit einem Vorzugstarif bei einer Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehr
AP	Agglomerationsprogramm der Agglomeration Freiburg
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation der Agglomeration Freiburg
Park+Ride	Parkplätze mit einer Verbindung zum öffentlichen Verkehr, hauptsächlich zum Busverkehr (manchmal auch zum Zugverkehr)
Park+Rail	Parkplätze mit einer Verbindung zum Zugverkehr
P+R-Reglement	Reglement über das Parkieren von Fahrzeugen in P+R-Anlagen der Agglomeration Freiburg
Mitgliedsgemeinden	Mitgliedsgemeinden der Agglomeration Freiburg
MobA	Amt für Mobilität des Staats Freiburg
ÖV	öffentlicher Verkehr
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding (TPF) AG

21 – 2016-2021: **Botschaft hinsichtlich der Freigabe eines Studienkredits für die Entwicklung der von der Agglomeration Freiburg geförderten P+R-Anlagen**

Auf der Grundlage des Investitionsvoranschlags 2018 der *Agglomeration Freiburg (nachstehend Agglomeration)*, der am 12. Oktober 2017 angenommen wurde, ersucht der *Agglomerationsvorstand (nachstehend Vorstand)* den *Agglomerationsrat (nachstehend Rat)*, die Freigabe eines Gesamtbetrags von CHF 80'000 für die Durchführung einer Studie über die Entwicklung der von der *Agglomeration Freiburg* geförderten *P+R-Anlagen (nachstehend P+R)* zu beschliessen. Damit kann der *Vorstand* die Arbeiten für diese wichtige Studie ab Sommer 2018 einleiten.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen Agglomerationsrätinnen
Sehr geehrte Herren Agglomerationsräte

I. Definitionen

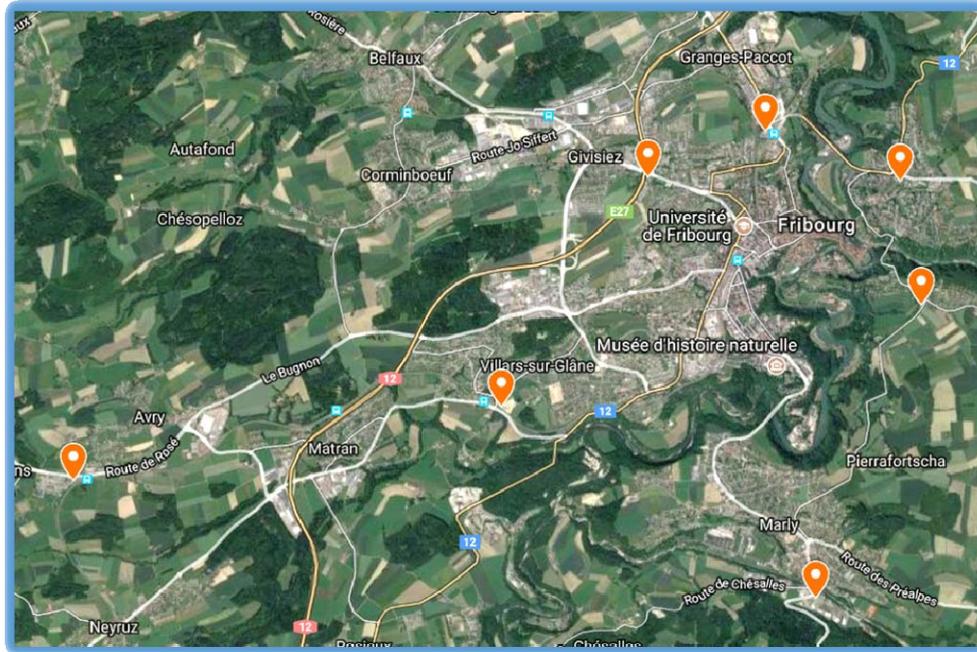
Das Prinzip der *P+R* besteht darin, ein kombiniertes Verkehrsangebot anzubieten, das das Parkieren der Fahrzeuge und die Benutzung des *öffentlichen Verkehrs (nachstehend ÖV)* erlaubt. Dieses Angebot richtet sich hauptsächlich an Personen, die von Daheim bis zur Arbeitsstelle über keine leistungsfähige ÖV-Verbindung verfügen. Sie gestattet ihnen ihr Fahrzeug in der ihrem Wohnort am nächsten gelegenen und vom ÖV erschlossenen *P+R-Anlage* abzustellen und ihre Fahrt mit dem ÖV fortzusetzen. Es gilt zwei Arten von *P+R-Anlagen* zu unterscheiden. Die *Park+Ride* sind Parkplätze mit einer Verbindung zum Busverkehr. Die *Park+Rail-Anlagen* hingegen sind Parkplätze mit einer Verbindung zum Zugverkehr. Die Letzteren liegen nicht im Bereich der *Agglomeration*.

Die Überlegungen zu den Abstellvorrichtungen für Fahrräder, die *Bike+Ride (B+R)* gehören ebenfalls zu dieser Art von Parkplätzen. Für die Radfahrer, die ausserhalb der dichten Siedlungsgebiete wohnen und in der *Freiburger Agglomeration* berufstätig sind, ist es manchmal einfacher, ihr Velo an der ersten verfügbaren ÖV-Haltestelle abzustellen und ihre Fahrt mit dem Bus oder dem Zug fortzusetzen, insbesondere bei schlechtem Wetter.

II. Bestandsaufnahme

Die *Agglomeration* verfügt heute über sieben *P+R* mit insgesamt mehr als 1'000 Parkplätzen. Diese *P+R* befinden sich am Rande des Agglomerationszentrums (*P+R St-Léonard*) oder noch häufiger vor den Toren der *Freiburger Agglomeration (P+R Rosé, P+R Corbaroche)*. Es ist darauf hinzuweisen, dass die *Freiburgischen Verkehrsbetriebe* (nachfolgend *TPF*) auch *Park+Ride* sowie *Park+Rail* in der Nähe der Bahnhöfe ihres Schienennetzes betreiben. Die *Schweizerischen Bundesbahnen* (nachfolgend *SBB*) betreiben *Park+Rail* bei den Bahnhöfen Freiburg und Düdingen.

Das *P+R*-Angebot der *Agglomeration* wurde in drei Etappen entwickelt, die letzte geht auf das Jahr 2013 zurück. Die Nutzungsbestimmung der *P+R* Guintzet, deren Effizienz als unzureichend eingestuft worden war, wurde 2016 aufgehoben. Eine Umfrage ergab, dass die Parkplätze hauptsächlich durch andere Fahrzeuge als jene der Busbenutzer besetzt waren.



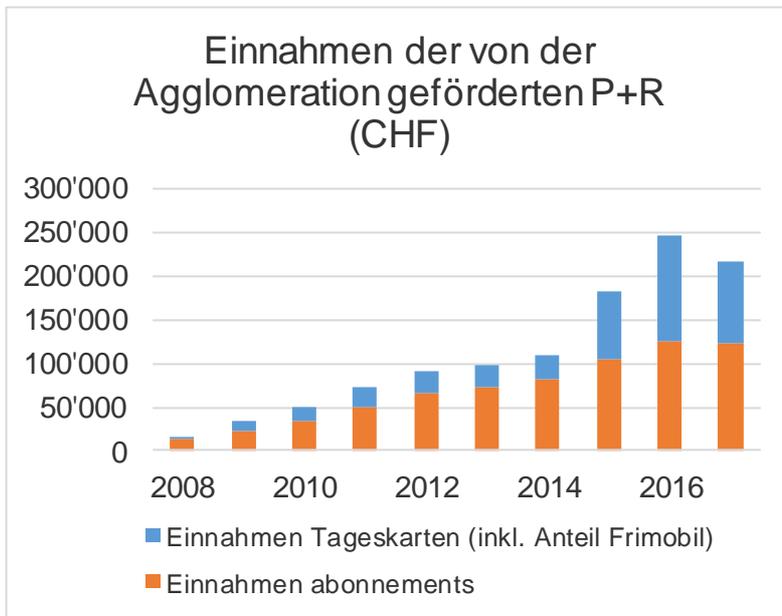
Gegenwärtige P+R-Standorte

Es ist hervorzuheben, dass das Angebot bei den Autobahnausfahrten sehr gering ist.

Gemeinde	Name des P+R	Datum der Inbetriebnahme	Anzahl Parkplätze	Buslinien und Fahrplankontakt	Zone Frimobil
Freiburg	La Chassotte	2008	104	Nr. 3 - 15'	10
Freiburg	Heitera	2008	100	Nr. 2 - 7,5'	10
Villars-sur-Glâne	La Grange	2011	49	Nr. 5 - 15' und Zug	10
Avry	Rosé	2011	60	Nr. 11 - 30' und Zug-60'/30'	11
Freiburg	St-Léonard	2009	562	Nr. 1 - 7.5'/10' und Zug	10
Marly	Corbaroche	2013	110	Nr. 1 - 7.5'/10'	10
Freiburg	Bürglen	2013	40	Nr. 127 - 30'	10
Freiburg	Guinzet	2008	2016 aufgehoben		

P+R-Angebot

Die Tarifeinnahmen der P+R entsprechen der Entwicklung der Nutzungsfrequenz der Letzteren. Der Abonnementsverkauf für die P+R (das Jahresabonnement zu CHF 120 und das Monatsabonnement zu CHF 12) hat deutlich zugenommen und erreicht ein Niveau von rund 500 Jahresabonnements und ungefähr 250 Monatsabonnements. Die kombinierten Tageskarten erlauben das Parkieren eines Fahrzeugs und gestatten den Zugang zum Frimobil-Netz der *Freiburger Agglomeration*. Der Preis einer Tageskarte für die benutzten Zonen und dem jeweils entsprechenden Vergünstigungsvorteil des Benutzers liegt zwischen CHF 5.70 und CHF 10.90. Ihr Verkauf hat zwischen 2008 und 2018 stärker zugenommen. Dies kann bedeuten, dass das gegenwärtige P+R-System über einen treuen Benutzerkreis verfügt, der sich jedoch nur zögernd entwickelt und die Benutzerentreue trotz des grossen Parkplatzangebots und der tiefen Preise kaum fördert. Die durchgeführten Analysen bestätigen diesen Eindruck, mit einer unterschiedlichen Bilanz für die einzelnen P+R.



Der Rückgang der Einnahmen im Jahre 2017, sowie er in der Tabelle dargestellt wird, ist vor allem auf die Aufhebung der P+R des Guintzet Ende 2016 zurückzuführen (142 Parkplätze).

III. Herausforderungen

Die *Agglomeration* ist seit September 2008 mit P+R ausgestattet, wobei sich ihre Strategie seit zehn Jahren nicht wesentlich verändert hat.

Das vom Rat am 13. Oktober 2016 verabschiedete *Agglomerationsprogramm der dritten Generation (nachstehend AP3)* setzt bis 2030 bezüglich der modalen Verlagerung hohe Ziele und sieht ein deutlich verbessertes Busangebot bis an die Grenzen der Agglomeration vor. In den *Agglomerationsprogrammen der Agglomeration (nachstehend AP)* wurde bis 2030 eine Erweiterung der P+R von heute sieben auf elf Anlagen gutgeheissen. Die P+R sehen auch eine Erhöhung ihrer Kapazitäten oder möglicherweise gar eine Verlegung gewisser Anlagen vor, doch die praktischen Modalitäten sind noch festzulegen (gemäß AP).

Der Vorstand hielt es daher für notwendig, seine Strategie so bald wie möglich zu aktualisieren und insbesondere die Standorte der zukünftigen von der *Agglomeration* geförderten P+R in koordinierter Weise mit der Siedlungsentwicklungs- und Verkehrspolitik zu präzisieren. Dabei sind auch die Entwicklungen der letzten zehn Jahre (Elektrofahrzeuge usw.) zu berücksichtigen, wobei diese Neuerungen auch mit dem *Staat Freiburg* und den *SBB* abzustimmen sind, die ihre Strategien schon angepasst haben. So hat der *Staat Freiburg* (zum Beispiel im Jahre 2017 eine Studie über die *Park+Rail-Anlagen* bei den Hauptbahnhöfen des *Kantons Freiburg (nachstehend Kanton)* durchgeführt. Diese Studie erlaubte das Angebotsniveau für die *Park+Rail-Anlagen* der Hauptbahnhöfe festzulegen, wobei deren Schlussfolgerungen auch für die *Freiburger Agglomeration* zu berücksichtigen sind. Die *SBB* und ihre Partner haben auch vielversprechende Perspektiven rund um die neuen Bahnhöfe (Givisiez, Avry-Einkaufszentrum) oder schon bestehenden Bahnhöfe (Düdingen) der *Freiburger Agglomeration* entwickelt. Diese Perspektiven sind mit dem Angebot der *Agglomeration* zu koordinieren. Auch andere durch den Vorstand eingeleitete Dossiers könnten mit den Problemen der P+R verbunden werden. In dem zur Zeit einer Studie unterworfenen Konzept zur Einführung einer Verkehrsregulierungszentrale wäre es beispielsweise sehr gut möglich, eine der vorherrschenden Verkehrsbelastung entsprechende Feinverteilung der Verkehrsflüsse auf die von der *Agglomeration* geförderten P+R einzuplanen.

IV. Ziel der Studie

Eine grundlegende Bilanz wäre zu erstellen, um die genaue Benutzung der von der *Agglomeration* geförderten *P+R* und das Profil der Nutzer besser kennenzulernen. Eine im Jahre 2012 durchgeführte Studie in Antwort auf ein Postulat ergab ein paar nützliche Elemente für die *P+R* dieser Zeit. Seither wurden vor allem für die *P+R* La Chassotte Überlastungsprobleme festgestellt. In anderen Fällen sind die Kapazitäten weitgehend unausgelastet, wobei die Ursachen nicht genau abgeklärt sind (ÖV-Angebot ungenügend, Tarifpolitik und Kommunikation unzulänglich?). Da das Parkieren auch für die Anwohner gestattet wird, kommt es zu Nutzungskonflikten mit den *P+R*-Benutzern in den Anlagen von geringer Kapazität, wie zum Beispiel der *P+R* Heitera.

Das **Wissen über die *P+R*-Benutzer** muss aktualisiert werden. Es wäre interessant, ihr Profil nach geographischer Herkunft und Nutzungsdauer zu untersuchen. Im Jahr 2012 waren die *P+R*-Parkplätze zur Hälfte mit Fahrzeugen besetzt, deren Fahrer keine ÖV benutzten. Diese Zahl ist zu aktualisieren. Frühere Studien haben ergeben, dass die Zunahme der verkauften Abonnemente nicht immer zu einer Zunahme der Benutzung der *P+R* führte. Wie viele Jahresabonnenten benutzen die *P+R* täglich? Der niedrige Preis der aktuellen Abonnemente macht es für einen Anwohner manchmal interessant, ein *P+R*-Abonnement zu kaufen, um sein Fahrzeug für einen längeren Zeitraum zu parkieren.

Bestimmen des aktuellen und zukünftigen Potenzials in Sachen *P+R*-Nutzung

Die aktuelle und zukünftige Nachfrage ist anhand der Daten über die aktuellen Nutzer, aber auch der Daten über die zukünftige Entwicklung und die Agglomerationspolitik zu analysieren. Dabei gilt es insbesondere Folgendes zu berücksichtigen:

- die Anzahl Reisende an den in Betracht fallenden Haltestellen;
- die Bevölkerung des Einzugsgebiets des betroffenen *P+R*, um die potenziellen Nutzer zu extrapolieren;
- das Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz.

Diese Analyse soll zu einer **Entwicklungsstrategie** in Bezug auf die Anzahl Parkplätze und den Standort der Parkplätze führen. Die Studie soll weiter die Standorte und die Dimensionen der *P+R*-Anlagen für die nächsten fünfzehn Jahre festlegen. Dies könnte zum Bau neuer *P+R* in der Nähe der Autobahnausfahrten führen. Es könnte im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Verkehrspolitik aber auch zu einer Verlegung oder gar Aufhebung schlecht situierter *P+R* kommen. Die Analyse soll zu einer funktionalen Beschreibung der zukünftigen Anlagen und einem Investitionsvoranschlag führen. Auch die Anzahl der Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie der Abstellplätze für Zweiräder und *Veloleihstationen* (VLS) in unmittelbarer Nähe der *P+R* ist zu präzisieren.

Darüber hinaus soll die Studie **bestimmte Signalisierungsmodalitäten** in Bezug auf die *P+R* festlegen, weil ihre Beschilderung unzureichend ist. Ein Verbesserungspotenzial ist vorhanden und könnte mit den *Mitgliedsgemeinden der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Mitgliedsgemeinden*) konkretisiert werden.

Schliesslich sind auch Begleitmassnahmen festzulegen. So erscheint es beispielsweise als unangebracht, neben *P+R* umfangreiche und kostenlose Parkplätze zu erstellen. Eine grosszügige Erweiterung der Parkplätze im Stadtzentrum steht ebenfalls im Widerspruch mit der Verkehrsumleitungs politik in Richtung der in der Peripherie liegenden ÖV-Haltestellen. Die Kohärenz der *P+R*-Politik korreliert somit mit der allgemeinen Parkplatzpolitik der *Agglomeration*. Ohne hier ins Detail zu geraten, soll die Studie der Parkplatzpolitik auch ein paar Empfehlungen zu den Erfolgsbedingungen für die Entwicklung der Benutzerfrequenz in den *P+R* und deren Betriebsoptimierung liefern.

Parallel zu dieser Studie ist eine Revision des *Reglements über das Parkieren von Fahrzeugen auf den *P+R*-Anlagen der Agglomeration Freiburg* (nachstehend **P+R*-Reglement*) sowie Überlegungen zum Verkauf der *P+R*-Abonnemente und zur Kommunikation im Gange. Das aktuelle **P+R*-Reglement* stammt aus dem Jahr 2011 und ist weitgehend überholt sowie für Fragen im Zusammenhang mit den zukünftigen Herausforderungen zu starr abgefasst. Das neue **P+R*-Reglement*, das derzeit mit den *Mitgliedsgemeinden*, den TPF und den SBB diskutiert wird, wird dem Rat anlässlich seiner Sitzung vom 11. Oktober 2018 vorgelegt.

V. Kosten und Fristen

Die Kosten

Die vorliegende Botschaft enthält einen *Voranschlag* von insgesamt CHF 80'000, MwSt inbegriffen, was erlaubt, einen Zuschlag des Auftrags im freihändigen Verfahren vorzusehen.

Die Studie wird sich auf die Erforschung der Nachfrage, eine raumbezogene Analyse sowie auf Empfehlungen im Bereich der Kommunikation erstrecken.

Die Fristen

Nach der Validierung durch den *Rat* kann der Studienauftrag rasch vergeben werden. Die damit verbundenen Arbeiten sollten anfangs Sommer 2018 aufgenommen und im ersten Semester 2019 abgeschlossen werden. Der gesamte Prozess wird vom *Vorstand* geleitet und in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe verwirklicht, die sich aus der *Agglomeration* (Leitung), drei an diesem Geschäft interessierten *Mitgliedsgemeinden* (Freiburg, Marly und Villars-sur-Glâne, dem *Amt für Mobilität des Staats Freiburg* (*MobA*) und den *TPF* zusammensetzt. Im Bedarfsfalle können noch weitere Partner hinzukommen.

Finanzielle Auswirkungen

Der *Vorstand* beabsichtigt, die Investition von CHF 80'000 durch ein Bankdarlehen zu finanzieren. Dieses ist zu einem gesetzlichen Zinssatz von 15 % abzuschreiben, was einem jährlichen Betrag von CHF 12'000 entspricht. Die Schätzung der zu erwartenden Zinsen beruht auf der Annahme eines Darlehens zu einem Zinssatz von 2 % für die gesamte Laufzeit. Auf dieser Grundlage wird der gesamte Zinsaufwand auf CHF 7'234.94 geschätzt, was einer durchschnittlichen Jahresverzinsung von CHF 206.71 entspricht. Unter Vorbehalt der Annahme des vorliegenden Geschäfts durch den *Rat*, wird diese Investition in der Rubrik 650.509.16 des Investitionsvoranschlags 2018 verbucht.

VI. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates

Der Vorstand beantragt dem Rat, den Studienkredit für das Planungsvorhaben zur Entwicklung der von der Agglomeration geförderten P+R gemäss dem beiliegenden Beschlussentwurf anzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Agglomerationsvorstandes
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident



René Schneuwly

Der Generalsekretär



Félicien Frossard

DER AGGLOMERATIONS RAT DER AGGLOMERATION FREIBURG

Gestützt auf:

- das Gesetz vom 19. September 1995 über die Agglomerationen (AggG ; SGF 140.2),
- die Statuten der Agglomeration Freiburg vom 1. Juni 2008,
- das Gesetz vom 25. September 1980 über die Gemeinden (GG) und sein Ausführungsreglement vom 28. Dezember 1981 (SGF 140.1 und 140.11),
- die Richtlinie betreffend die Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg vom 12. Oktober 2016,
- den Richtplan der Agglomeration Freiburg vom 13. Oktober 2016,

in Erwägung:

- der Botschaft Nr. 6 des Agglomerationsvorstandes vom 7. Dezember 2011,
- der Botschaft Nr. 2 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Botschaft Nr. 3 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Botschaft Nr. 6 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Stellungnahme der Finanzkommission,
- der Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

Erster Artikel

¹ Der Vorstand der Agglomeration ist ermächtigt, unter der Rubrik 650.509.16 des Investitionsvoranschlags, einen Studienkredit zu einem Betrag von CHF 80'000 für die Analyse der Standorte und der Dimensionierung der P+R aufzunehmen.

² Diese Investition wird durch ein Darlehen finanziert und gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften abgeschrieben.

Freiburg, den 17. Mai 2018

Im Namen des Agglomerationsrates
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident

Der Generalsekretär

Michel Moret

Félicien Frossard