

Botschaft des Agglomerationsvorstandes
zuhanden des Agglomerationsrates

**Botschaft hinsichtlich
der Freigabe eines Studiendarlehens
für den Ausbau des ÖV-Angebots
in Sektoren mit einem beschränkten Nachfragepotenzial**

Inhaltsverzeichnis

I.	Kontext	1
II.	Projektbeschreibung und erwartete Ergebnisse.....	2
III.	Kosten und Fristen	3
IV.	Antrag zuhanden des Agglomerationsrates	4

Beilage

- Beschlussentwurf

Glossar:

Alle Abkürzungen sind in diesem Dokument in Schrägschrift dargestellt.

Agglomeration	Agglomeration Freiburg (Institution) als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einer Verwaltungs- und einer Fachstelle
Bund	Schweizerische Eidgenossenschaft
Freiburger Agglomeration	Freiburger Agglomeration (Gebiet)
Vorstand	Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg
Rat	Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg
Staat Freiburg	Staat Freiburg (politisches Organ)
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation der Agglomeration Freiburg
ÖV	öffentlicher Verkehr
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding (TPF) AG

32 – 2016-2021: Botschaft hinsichtlich der Freigabe eines Studiendarlehens für den Ausbau des ÖV-Angebots in Sektoren mit einem beschränkten Nachfragepotenzial

Das *Agglomerationsprogramm der dritten Generation der Agglomeration Freiburg (nachfolgend AP3)* sieht bis 2030 eine bedeutende Verlagerung zugunsten des *öffentlichen Verkehrs (nachfolgend ÖV)* vor. Aus Effizienz- und Kostengründen ist es nicht möglich, die gesamte *Freiburger Agglomeration* im Viertelstundentakt zu erschliessen. Für Quartiere mit einer weniger starken Nachfrage oder für bestimmte Kundengruppen müssen folglich Lösungen gefunden werden. Auf dieser Grundlage beantragt der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (nachfolgend Vorstand)* ein Studiendarlehen für den Ausbau des ÖV-Angebots in den Sektoren mit einem beschränkten Nachfragepotenzial. Diese Studie beschäftigt sich namentlich mit dem Problem der Tangentiallinien, für die im Investitionsvoranschlag ein Betrag von CHF 30'000 genehmigt wurde.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Agglomerationsrats

I. Kontext

Allgemeine Qualitäts- und Angebotsziele

Die *Agglomeration Freiburg (nachfolgend Agglomeration)* muss ihr ÖV-Angebot stark ausbauen, um die sich gesetzten Verlagerungsziele zu erfüllen. Auf den grossen Achsen, die in die *Freiburger Agglomeration* führen, wird das Angebot bereits als sehr gut eingestuft. Gemäss den Empfehlungen des *Bundes* und dem Projekt des *AP3* muss das Angebot jedoch für die Vorortsgemeinden und für bestimmte Zeitfenster noch erweitert werden.

Die Politik der *Agglomeration* geht entschieden in Richtung eines Ausbaus des stündlichen Linienangebots mit zukünftigen Etappen, die den Ausbau des Angebots tagsüber, am Abend und am Wochenende vorsehen. Die Linienverlängerungen nach *Hauts-de-Schiffenen*, zum *Marly Innovation Center* und nach *Givisiez* fahren bald mindestens im Viertelstundentakt.

Problematik Budget

Die *Agglomeration* hat, mit der Hilfe ihrer Partner (*Staat Freiburg*, *Gemeinden*, *Bund*) in den letzten Jahren bedeutende Mittel für Betriebskosten und Investitionen in die Infrastrukturen des ÖV bereitgestellt. Der Ausbau des Angebots geschah hingegen in erster Linie in den Sektoren mit einem hohen Nachfragepotenzial von Seiten der Kundschaft. Für den Erhalt einer vollständigen kantonalen Subventionierung ist ein Mindestdeckungsgrad von 20 % zu erreichen. Die Subventionierung ist aktuell auf 57,5 % der Betriebskosten der Linie festgelegt. Alle aktuell betriebenen Linien, mit Ausnahme der *Standseilbahn Freiburg*, erreichen diese Rentabilitätsgrenze.

Der Ausbau des Angebots mit neuen Verbindungen, namentlich von Tangentialverbindungen oder in Wohnquartieren, stellt hingegen ein grösseres finanzielles Risiko dar. Der Deckungsgrad dieser Linien liegt möglicherweise in zahlreichen Situationen zumindest kurzfristig unter 20 %. So stellt sich die Frage, welches Angebot, ausserhalb eines minimalen Fahrgastaufkommens am Morgen und Abend, einer geringen oder aktuell nicht bestehenden ÖV-Nachfrage entspricht.

Sektoren mit beschränktem Nachfragepotenzial

Die Attraktivität des ÖV hängt stark von der Abdeckung des Gebiets mit einem passenden Transportangebot ab. Die Agglomerationsprojekte sehen in diesem Zusammenhang die Schaffung von mehreren Tangentialverbindungen vor, die Wohn- oder Arbeitszonen mit aktuell ungenügender Anbindung erschliessen. Abgesehen von der Erschliessung von neuen Verbindungen würden die Ergänzung des Angebots am Abend, zu Beginn der Nacht und am Wochenende sowie die Vereinheitlichung der Zug-Bus-Anschlüsse zu einer Verbesserung der allgemeinen Attraktivität des Busnetzes führen. Die ersten und letzten Abfahrten ab Bahnhof Freiburg (vor 5.30 Uhr, nach 23.30 Uhr) werden nämlich auch nach Abschluss der Entwicklungsphase im Jahr 2021 nicht mit einem Stadtbusanschluss abgedeckt sein. Das gleiche gilt auch für die Fahrpläne zwischen 0.00–5.30 Uhr: in einigen Unternehmen und Arbeitsstandorten (Freiburger Spital des Kantons Freiburg) herrscht auch in der Nacht Betrieb und die fehlende Anbindung zu diesen Zeiten führt zur Nutzung des Autos.

Bevölkerungsgruppen mit spezifischen Bedürfnissen

In den zentralen Gebieten der *Freiburger Agglomeration* gibt es nur wenige Fälle von Kundinnen und Kunden, die mehr als 250–300 m von Haltestellen entfernt sind, da die Haltestellendichte im Freiburger Netzwerk besonders hoch ist. Für einige Bevölkerungsgruppen kann diese Distanz aber ein grosses Hindernis darstellen, das dazu führt, dass sie alternative Angebote nutzen, die oft von Freiwilligen sichergestellt werden (z. B. PässePartout). Relativ dezentrale Standorte (Friedhof Freiburg, Pflegeheime für betagte Personen) führen zudem zum Bedürfnis nach einer Dienstleistung für noch körperlich aktive Personen, deren Bewegungsradius eingeschränkt ist. Die Kosten für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (SR 151.3), dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG), in der *Freiburger Agglomeration* und die unvermeidbaren Verspätungen bei der Anpassung von Haltestellen könnten ebenfalls Überlegungen über mögliche ehrgeizigere Ersatzlösungen auslösen.

Flexibles und angepasstes Transportangebot: ein breites Lösungsspektrum

Mit dem ÖV auf Abruf kann den Einschränkungen von Sektoren mit geringem Potenzial sowie gezielten Nachfragen von bestimmten Bevölkerungsgruppen entsprochen werden. Es gibt zahlreiche technologische Lösungen: Bus mit flexibler Strecke, Rufbus mit Haltestellen, Rufbus von Tür zu Tür. Mit den Technologien können die Strecken beinahe in Echtzeit bedarfsabhängig optimiert werden. Mit Niederflurminibussen können zudem Personen mit eingeschränkter Mobilität an irgendeinem Ort einsteigen.

Solche ÖV-Angebote sind jedoch nicht zwingend ein Wundermittel: denn die Fahrkosten (Arbeitsstunden der Fahrer) stellen einen Grossteil der gesamten Transportkosten dar. Diese Taxi-/Minibusangebote können sogar teurer sein als eine herkömmliche Buslinie: einige Regionen wie die Ajoie (JU) haben sich entschieden, den normalen Busbetrieb wieder einzuführen, nachdem sie ein umfangreiches Ruftransportangebot finanziert haben. Diese Dienstleistungen führen zudem meistens zu einem Zuschlag zum Ticketpreis oder der Zuschlag wird von externen Partnern übernommen.

Diese Angebotsart sollte allerdings trotzdem in Betracht gezogen werden, um zu prüfen, ob im Einzugsgebiet der *Freiburger Agglomeration* das Potenzial eines Zusatzangebots zu den herkömmlichen Buslinien besteht.

II. Projektbeschreibung und erwartete Ergebnisse

Ziel der Studie

Die Studie soll das Nachfragepotenzial und die am besten entsprechende Transportlösung identifizieren, um den ausgedrückten Bedürfnissen zu entsprechen. Dabei kann es sich um einen Ruftransport, das Angebot von Linien mit Einschränkungen in Bezug auf die Betriebszeit oder gemischte Lösungen handeln. Die Studie soll der *Agglomeration* fundiert beurteilte Lösungen mit entsprechenden Umsetzungsdispositiven präsentieren. Es geht folglich darum, das aktuelle Linienangebot zu ergänzen und die stündliche Erschliessung zu verbessern.

Ablauf, Produkt und Projektleitung

Die Studie wird vom *Vorstand* geleitet. Zudem wird eine Arbeitsgruppe mit dem *Staat Freiburg*, den Transportdienstleistern (Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding AG, PostAuto Schweiz) gebildet.

Für jeden Teil der Arbeit werden folgende Inhalte erwartet:

1. Festlegen von Modellsituationen und der möglicherweise betroffenen Sektoren,
2. in anderen Agglomerationen mit vergleichbarer Ausgangslage entwickelte Lösungen,
3. Vorschlag von Modelllösungen für die *Freiburger Agglomeration* mit Kosteneinschätzung für den Betrieb / die Investition, Einschätzung des erwarteten Fahrgastaufkommens, praktischen Umsetzungsmodalitäten usw.

Mit der Studie kann der im Rahmen des AP3 vorgesehene Plan für den Ausbau des ÖV-Netzes verfeinert werden. Gegebenenfalls ermöglicht die Planung die Integration von Massnahmen in das Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg oder in jedem Fall die Integration der Schlussfolgerungen in den ganzheitlichen Ansatz des Agglomerationsprogramms.

Auftrag

Da der zu vergebende Auftrag ein sehr spezifisches Thema behandelt, wird der *Vorstand* einen Auftragnehmer mit grosser Fachkompetenz und Erfahrung im Betreiben des ÖV in Sektoren mit geringer Nachfrage suchen, der einen Businessplan für solche Lösungen liefern kann.

Der zu gewährende Betrag ermöglicht eine freihändige Vergabe (Artikel 41 des Reglements über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBR, SGF 122.91.11) des Staats Freiburg).

III. Kosten und Fristen

Kosten

Die Gesamtkosten der Studie werden auf CHF 30'000 geschätzt.

Fristen

Nach der Gültigerklärung durch den *Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg (nachfolgend Rat)* kann die Studie im Verlauf des Sommers 2019 aufgenommen und Anfang 2020 gemäss folgendem Zeitplan abgeschlossen werden.

Phasen	Zeitplan
Pflichtenheft, Ausschreibung und Zuschlag	Juli 2019
Start der Studie	Sommer 2019
Diagnose, Beginn der Ausarbeitung der Strategien	Sommer 2019
Präsentation Diagnose und 1. Strategieausrichtung	Herbst 2019
Erarbeitung der Strategien und Massnahmen	Anfang 2020
Definitives Dokument	Verlauf 2020

Finanzielle Auswirkungen

Der *Vorstand* sieht vor, diese Investitionsausgabe von CHF 30'000 durch ein Bankdarlehen zu finanzieren. Dieses ist zum gesetzlichen Satz von 15% abzuschreiben, was einem Betrag von CHF 4'500 pro Jahr entspricht. Die Schätzung der vorzusehenden Zinsen gründet auf der Annahme eines Darlehens mit einem Zinssatz von 2% für die gesamte Dauer des Darlehens. Daraus lässt sich eine geschätzte Gesamtzinslast von CHF 2'714 ableiten, was einem durchschnittlichen Jahreszins von CHF 340 entspricht. Unter Vorbehalt der Annahme dieses Geschäfts durch den *Rat* wird diese Investition unter der Rubrik 650.509.12 «Angebot ÖV-Netz» des Investitionsvoranschlags 2019 verbucht.

IV. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates

Der *Vorstand* beantragt dem *Rat*, den vorliegenden Antrag für die Aufnahme eines Darlehens anzunehmen, das vorgesehen ist, um die Agglomeration mit einer Studie über den Ausbau des ÖV-Angebots in Sektoren mit einem beschränkten Nachfragepotenzial zu versehen.

Mit freundlichen Grüßen

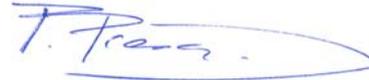
Im Namen des Agglomerationsvorstandes
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident



René Schneuwly

Der Generalsekretär



Félicien Frossard

**AGGLOMERATION DE FRIBOURG
AGGLOMERATION FREIBURG**

DER AGGLOMERATIONSRAT 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; SGF 140.1) und sein Ausführungsreglement vom 28. Dezember 1981 (ARGG; SGF 140.11),
- das Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 (RPBG; SGF 710.1) und sein Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009 (RPBR; SGF 710.11),
- den regionalen Richtplan der Agglomeration Freiburg, angenommen durch den Agglomerationsrat am 13. Oktober 2016 und genehmigt durch den Staatsrat am 5. Dezember 2016 (RPA),

in Erwägung:

- der Botschaft Nr. 3 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Botschaft Nr. 24 des Agglomerationsvorstandes vom 13. September 2018,
- der Botschaft Nr. 27 des Agglomerationsvorstandes vom 17. Januar 2019,
- der Stellungnahme der Finanzkommission,
- der Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

Erster Artikel

¹ Der Agglomerationsvorstand ist ermächtigt, unter der Rubrik 650.509.12 des Investitionsvoranschlags 2019 ein Studiendarlehen zu einem Betrag von CHF 30'000 für die Durchführung einer Studie über den Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs in den Sektoren mit einem beschränkten Nachfragepotenzial aufzunehmen.

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

Freiburg, den 23. Mai 2019

Im Namen des Agglomerationsrates
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident

Der Generalsekretär

Marc Lüthi

Félicien Frossard