

**du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat N° 205.02 Laurence Terrin / Michel
Monney concernant l'augmentation de l'offre de
transports publics**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport sur le postulat Laurence Terrin / Michel Monney concernant l'augmentation de l'offre de transports publics. Ce postulat déposé et développé le 20 mars 2002 demandait que fût étudiée la possibilité d'augmenter de façon importante l'offre des transports publics, notamment en soirée. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a exposé qu'une augmentation importante des prestations n'était pas compatible avec la situation financière actuelle du canton et des communes et qu'il entendait poursuivre une politique d'amélioration progressive et raisonnable de l'offre des transports publics par une réorientation de ladite offre, notamment en faveur des régions les moins bien desservies. Sur la base de ces considérations, il a proposé l'acceptation du postulat.

1. RAPPEL

L'encouragement de l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisantes, dans les limites toutefois de la capacité financière des collectivités publiques, est l'un des buts principaux énoncés par l'article 2 de la loi du 20 septembre 1994 sur les transports.

L'article 30 al. 2 de cette loi dispose en outre que les contributions financières pour l'aide aux investissements et à l'exploitation des entreprises de transports sont octroyées conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer.

C'est en fait l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (OIPAF) qui régit la manière dont sont indemnisés les coûts non couverts des offres de transport commandées par la Confédération de concert avec les cantons ou par la seule Confédération, ainsi que les conditions dans lesquelles des aides financières sont accordées.

L'article 6 OIPAF précise quel niveau d'offre est admissible en relation avec l'utilisation observée.

Art. 6 *Offre du trafic régional des voyageurs*

¹ *La Confédération et les cantons commandent l'offre du transport régional des voyageurs en se fondant sur la demande. Ils veillent notamment à garantir le trafic direct prévu par la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur le transport public.*

² *Lorsque plus de 500 personnes, en moyenne, sont transportées chaque jour sur la section la plus chargée d'une ligne, on offre une cadence horaire intégrale avec 18 paires de courses. L'offre peut être étendue au-delà de la cadence horaire lorsque*

- a. *des raisons de capacité l'exigent;*
- b. *les objectifs de l'aménagement du territoire ou de la protection de l'environnement l'exigent, notamment lorsqu'il est ainsi possible de mettre en valeur d'importants marchés supplémentaires.*

³ *Une desserte minimale (quatre paires de courses) est garantie lorsque la section la moins chargée de la ligne dispose au moins d'un trafic moyen de 32 personnes par jour.*

⁴ *On peut déroger à l'ampleur de l'offre prévue par les 1^{er} à 3^e alinéas, lorsque les conditions générales de l'exploitation et les coûts de la ligne le justifient.*

⁵ *En cas de faible demande, la desserte devra être reliée, dans la mesure du possible, aux autres prestations de transport telles que les bus scolaires, les transports postaux et les services similaires. Les intéressés se partagent les frais en fonction de leur intérêt pour la prestation de transport.*

⁶ *La Confédération et les cantons peuvent convenir d'une indemnité forfaitaire avec l'entreprise de transport lorsque:*

- a. *la demande est, en moyenne, inférieure à 32 personnes par jour;*
- b. *une nouvelle ligne doit être aménagée;*
- c. *les pouvoirs publics en retirent un avantage pour d'autres raisons.*

La reconnaissance de prestations par la Confédération et, par conséquent, sa participation financière aux coûts non couverts du trafic régional sont liées au respect des conditions définies par l'article 6 OIPAF. Il en résulte que toute extension de prestations doit dépendre de la demande effective.

Actuellement, la Confédération participe à raison de 79 % aux coûts non couverts du trafic régional reconnu par elle. Les 21 % de la part cantonale se partagent à raison de 60 % pour l'Etat et de 40 % pour les communes.

2. BRÈVE PRÉSENTATION DES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DES TRANSPORTS

Tous les cinq ans depuis 1974, la Suisse procède à des enquêtes statistiques sur le comportement de sa population en matière de transports (microrecensement sur le comportement en matière de transports). Les données récoltées présentent une image détaillée du trafic des personnes en Suisse. Elles servent de références statistiques pour la préparation et le contrôle de mesures politiques mais aussi de données de base en vue de la réalisation d'analyses approfondies du développement des transports. Ces travaux sont menés par l'Office fédéral du développement territorial et celui de la statistique.

Cette base statistique permet, en particulier, de connaître les fluctuations journalières des déplacements et l'utilisation des différents modes de transports selon les motifs de déplacement. Ainsi, même s'il s'agit d'une base statistique à l'échelle suisse, elle constitue une source importante permettant d'analyser les caractéristiques du marché des transports et son évolution. En particulier, ces enquêtes statistiques permettent de mieux cibler les mesures générales prises en matière de transports et de transports publics en particulier.

2.1 Pointes de trafic en fonction des jours de la semaine

Dès 5 heures du matin, la proportion de la population en déplacement augmente pour atteindre une valeur de près

de 10 % à 7 heures du matin en semaine. Cette proportion est plus faible le samedi et le dimanche. Durant la journée, la proportion de la population en déplacement oscille entre 10 % et 15 %. C'est durant le week-end que la part de la population en déplacement est la plus importante; entre 14 et 16 heures le dimanche, le taux est supérieur à 15 %. Dès 17 heures, tous les jours de la semaine, la proportion de la population en déplacement diminue rapidement. Dès 20 heures, elle est inférieure à 5 %, ce qui représente un marché global des transports très faible.

2.2 Pointes de trafic selon le motif de déplacement

Les pointes matinales sont surtout dues aux trajets pour se rendre au travail. Les pointes du soir sont imputables, avec une intensité croissante, aux déplacements pour les loisirs. Entre 10 heures et 18 heures, les achats sont à l'origine de 10 % des déplacements avec des pointes avant midi et durant l'après-midi.

2.3 Modes de transports selon le motif de déplacement

Les loisirs sont à l'origine de 40 % de tous les déplacements et de 78 % des déplacements du dimanche. Le trafic de loisirs domine la mobilité journalière, même les jours ouvrables, car l'ensemble de la population se déplace pour ses loisirs. La deuxième place est occupée les jours ouvrables par les déplacements pour le travail et la formation et, le samedi, par les trajets pour les achats.

2.3.1 Déplacements pour le travail

La voiture est le moyen de transport le plus utilisé (43 %) pour se rendre au travail. Les facteurs décisifs pour le choix de la voiture sont, outre la disponibilité du véhicule, celle d'une place de stationnement au travail, l'exercice d'une activité professionnelle indépendante et l'obtention d'un revenu mensuel important.

Les déplacements à pied viennent en deuxième place (33 %). Ils sont particulièrement fréquents à défaut de disponibilité de voiture, si le lieu de travail est situé en ville, chez les femmes, et lorsque le revenu mensuel se situe entre 2000 et 4000 francs.

Les transports publics ne sont utilisés que pour moins de 15 % des déplacements pour le travail. Ce pourcentage est néanmoins plus élevé pour les femmes (17 %) que pour les hommes (11 %). La part des transports publics pour se rendre au travail dans les régions urbaines est plus élevée (place de travail en ville: 17 %, à la campagne: 4 %). Les transports publics sont particulièrement attractifs pour les déplacements vers les centres urbains. La concentration des besoins (travail et formation) vers les mêmes destinations et sur les mêmes périodes durant la journée permet d'obtenir des volumes à transporter intéressants pour les transports publics.

2.3.2 Déplacements pour la formation

Le principal mode de déplacement utilisé pour aller suivre une formation est la marche. Au deuxième rang – mais loin derrière – viennent, pour les enfants et les adolescents, le vélo et les transports publics de proximité, et, pour les personnes de plus de 18 ans, les transports publics de proximité et le train.

2.3.3 Déplacements pour les achats

La marche (45 %) et la voiture (39 %) constituent les principaux moyens de transports utilisés pour les achats. Les transports publics jouent dans l'ensemble un rôle secondaire.

2.3.4 Déplacements pour les loisirs

Les loisirs sont le principal motif de déplacement des personnes puisqu'ils sont à l'origine en moyenne de 40 % de tous les déplacements journaliers et de 44 % des distances parcourues. La voiture domine tous les autres moyens de transport, suivie de la marche.

La dispersion des activités de loisirs à la fois dans l'espace et dans le temps rend difficile la mise en place d'offres de transports publics attractives, en particulier dans les endroits où la densité démographique est faible.

3. PLANIFICATION EN COURS

La mise en service de Rail 2000 1^{re} étape, le 12 décembre 2004, modifiera profondément l'offre en transports publics à l'ouest de la nouvelle ligne Mattstetten–Rothrist, entre Berne et Olten. Les temps de passage des trains à longue distance (IC, IR) à Berne, Fribourg, Romont et Palézieux seront décalés de 15 minutes environ. L'ensemble des prestations de transports publics dans le canton de Fribourg, trains et bus régionaux, devra être adapté aux nouvelles conditions horaires dans les nœuds de correspondances.

Jusqu'au changement d'horaire du 12 décembre 2004, le processus d'élaboration du nouvel horaire peut être divisé en trois phases principales:

- *Elaboration de l'avant-projet d'horaire.* Cette phase comprend l'élaboration d'un avant-projet d'horaire, la consultation des communes, des entreprises de transports et des écoles et l'adaptation de l'avant-projet d'horaire.
- *Elaboration du projet d'horaire.* Cette phase consiste pour les entreprises de transports à présenter une offre sur la base des avant-projets d'horaire, puis à préparer le projet d'horaire. Celui-ci sera mis en consultation publique au printemps 2004. Sur la base des requêtes et après avoir consulté le groupe horaire, le Service des transports et de l'énergie statuera et indiquera aux entreprises les éventuelles modifications à apporter à leurs projets d'horaire.
- *Elaboration de l'horaire définitif.* Durant l'été 2004, les entreprises de transports publics élaboreront l'horaire définitif.

Dans le cadre des planifications régionales, les offres actuelles sont analysées de façon critique quant à leur adéquation avec la demande. Le but est, d'une part, de tenir compte des nouvelles conditions de correspondances dans les nœuds principaux, et, d'autre part, d'affecter le plus efficacement possible les moyens disponibles.

4. EXAMEN DE L'AUGMENTATION IMPORTANTE DE L'OFFRE AUX HEURES CREUSES ET EN SOIRÉE

L'hypothèse retenue est celle d'une augmentation de 20 % des prestations offertes, exprimées en kilomètres,

concentrées durant les heures creuses et en soirée, en particulier dans les zones à faible densité de population, zones actuellement peu ou pas desservies durant ces périodes de la journée.

Les coûts supplémentaires liés à une telle augmentation seraient dus essentiellement aux coûts salariaux. Les besoins en matériel roulant resteraient pratiquement les mêmes, car ce sont principalement les pointes du matin et du soir qui conditionnent ces besoins. En moyenne, les charges de personnel représentent 70 % des charges totales des entreprises de transport.

Le taux de couverture moyen des charges pour les prestations offertes actuellement dans le canton de Fribourg est de 34 %.

L'augmentation de 20 % des prestations offertes entraînerait des charges supplémentaires de quelque 14 millions de francs.

Au niveau des recettes, l'expérience prouve que le taux de couverture des charges pour des prestations complémentaires aux heures creuses est plus faible que le taux de couverture pour les prestations fournies aux heures de pointe, lorsque l'essentiel de la demande est concentré. Un taux de couverture moyen de 15 % pour les nouvelles prestations retenues est optimiste; à supposer qu'il puisse être atteint, les recettes supplémentaires s'élèveraient à environ 2 millions de francs.

En conséquence, le montant que les pouvoirs publics devraient prendre en charge serait de 12 millions de francs.

Compte tenu toutefois des conditions nécessaires à la reconnaissance des prestations de trafic régional par la Confédération, les nouvelles prestations envisagées ne pourraient sans doute pas être indemnisées par la Confédération, laquelle, de surcroît, limite sa participation au trafic régional en attribuant à chaque canton une enveloppe financière prédéfinie. Tout dépassement de cette enveloppe est à la charge du canton concerné. Dans l'hypothèse retenue, la quasi-totalité des coûts supplémentaires serait à la charge exclusive du canton de Fribourg, puisque celui-ci se maintient juste dans son enveloppe financière.

5. CONCLUSION

Le marché des transports est un marché complexe où chaque motif de déplacement présente des caractéristiques propres. Les modes de transports (marche, vélo, voiture individuelle, transports publics) ont des avantages concurrentiels variables selon le motif de déplacement.

Les transports publics sont efficaces lorsque les masses à transporter sont importantes. L'offre peut alors être augmentée et l'attractivité des transports publics est renforcée. La politique cantonale en la matière vise ainsi à favoriser les développements urbanistiques là où les flux de transports sont déjà importants. Au sens de la législation fédérale, moins de dix localités représentant moins de 1 % de la population du canton ne sont pas desservies par les transports publics.

Une augmentation importante des prestations dans des zones à faible densité de population ou durant les heures creuses nécessiterait des moyens financiers supplémentaires considérables, qui devraient essentiellement, voire

totalemment être pris en charge par le canton, et ne saurait dès lors être envisagée.

Le Conseil d'Etat doit veiller à une utilisation rationnelle des contributions financières des collectivités publiques. Il entend dès lors poursuivre sa politique visant à optimiser l'offre et à l'augmenter progressivement selon les possibilités financières de l'Etat. Il veillera également à améliorer le réseau de manière à ce que, si cela s'avère possible, les localités qui ne sont pas encore desservies par des transports publics le soient. Les travaux de planification pour le changement d'horaire de décembre 2004 (mise en service de Rail 2000 1^{re} étape) vont d'ailleurs dans ce sens.

Nous vous invitons à prendre acte de ce rapport.

BERICHT Nr. 122 1. März 2004
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat Nr. 205.02 Laurence Terrin / Michel
Monney über den Ausbau des Angebots im öffent-
lichen Verkehr

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht zum Postulat Laurence Terrin / Michel Monney über den Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr. Mit dem am 20. März 2002 eingereichten und begründeten Postulat wurde der Staatsrat aufgefordert, zu prüfen, wie das Angebot im öffentlichen Verkehr besonders abends erheblich ausgebaut werden kann. In seiner Antwort erklärte der Staatsrat, dass ein erheblicher Ausbau des Angebots mit der jetzigen Lage im Finanzhaushalt des Kantons nicht vereinbar ist und dass er weiterhin eine Politik der schrittweisen vernünftigen Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr mittels einer Neuorientierung insbesondere zugunsten weniger gut erschlossener Regionen verfolgen will. Aufgrund dieser Erwägungen beantragte er, dieses Postulat erheblich zu erklären.

1. ZUR ERINNERUNG

Eines der wichtigsten Ziele des Verkehrsgesetzes vom 20. September 1994, das im Artikel 2 angeführt wird, ist es, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, indem im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen ein entsprechendes Leistungsangebot bereitgestellt wird.

Gemäss Artikel 30 Abs. 2 dieses Gesetzes werden die Beiträge an die Investitionskosten und zur Unterstützung des Betriebs der Transportunternehmen gemäss dem Eisenbahngesetz gewährt.

So regelt die Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFV) die Art und Weise, wie die ungedeckten Kosten von Verkehrsangeboten abgegolten werden, die der Bund allein oder gemeinsam mit Kantonen bestellt und unter welchen Voraussetzungen Finanzhilfen gewährt werden.

Der Artikel 6 ADFV legt fest, welches Angebot als nachfragegerecht gilt.

Art. 6 *Angebot im regionalen Personenverkehr*

¹ *Bund und Kantone bestellen aufgrund der Nachfrage ein Angebot des regionalen Personenverkehrs.*

Sie achten dabei insbesondere auch auf die Gewährleistung des direkten Verkehrs nach dem Transportgesetz vom 4. Oktober 1985.

² Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Das Angebot kann über den Stundentakt hinaus verdichtet werden, wenn:

- a. dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist;
- b. es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotentiale erschliessen lassen.

³ Werden auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung mit vier Kurspaaren sicher.

⁴ Vom Angebotsumfang nach den Absätzen 1–3 kann abgewichen werden, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen.

⁵ Bei geringer Nachfrage ist die Erschliessung so weit wie möglich mit anderen Transportdienstleistungen wie Schulbussen, Posttransporten und ähnlichen zu verbinden. Die Beteiligten teilen die Kosten nach Massgabe des Interesses an der Transportdienstleistung unter sich auf.

⁶ Bund und Kantone können mit einer Transportunternehmung eine feste Entschädigung vereinbaren, wenn:

- a. die Nachfrage geringer ist als durchschnittlich 32 Personen im Tag;
- b. eine neue Linie eingerichtet werden soll;
- c. es für die öffentliche Hand aus anderen Gründen von Vorteil ist.

Damit der Bund ein Regionalverkehrsangebot anerkennt und auch einen Beitrag an die ungedeckten Kosten dieses Angebots leistet, müssen die Bedingungen nach Artikel 6 ADFV erfüllt sein. Ein Leistungsausbau kann somit nur gestützt auf die effektive Nachfrage erfolgen.

Zurzeit beteiligt sich der Bund zu 79 % an den ungedeckten Kosten des anerkannten Regionalverkehrsangebots. Der Anteil des Kantons von 21 % wird zu 60 % vom Staat und zu 40 % von den Gemeinden getragen.

2. KURZPORTRÄT DER EIGENSCHAFTEN DES VERKEHRSMARKTS

Seit 1974 führt die Schweiz alle fünf Jahre statistische Erhebungen über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch (Mikrozensus zum Verkehrsverhalten). Die erhobenen Daten liefern detaillierte Informationen über das Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Sie dienen als statistisches Referenzmaterial zur Bereitstellung und Kontrolle von verkehrspolitischen Massnahmen aber auch als Grundlage für umfassende Analysen der Verkehrsentwicklung. Diese Arbeiten werden vom Bundesamt für Raumentwicklung und vom Bundesamt für Statistik ausgeführt.

Die statistischen Daten geben insbesondere Auskunft über die täglichen Schwankungen des Verkehrsvolumens

und die je nach Verkehrszweck verwendeten Verkehrsmittel. Auch wenn sich die statistischen Daten auf die ganze Schweiz beziehen, so stellen sie doch eine wichtige Quelle dar, um die Eigenschaften und die Entwicklung des Verkehrsmarkts zu analysieren. Diese statistischen Erhebungen erlauben es insbesondere, die allgemeinen Verkehrsmassnahmen, aber vor allem auch die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, gezielter einzusetzen.

2.1 Verkehrsaufkommen nach Wochentagen

Werktags nimmt ab 5 Uhr morgens der Bevölkerungsanteil im Verkehr stetig zu und erreicht bis 7 Uhr morgens knapp 10 %. Am Samstag und Sonntag dagegen liegt dieser Anteil tiefer. Im Laufe des Tages schwankt er zwischen 10 % und 15 %. Am Wochenende ist der Anteil der Bevölkerung im Verkehr am grössten, wobei er am Sonntag zwischen 14 und 16 Uhr sogar über 15 % liegt. An Werktagen nimmt der Bevölkerungsanteil im Verkehr ab 17 Uhr rasch ab und liegt nach 20 Uhr unter 5 %, was einen sehr schwachen Verkehrsmarkt darstellt.

2.2 Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck

Die Morgenspitzen sind hauptsächlich durch den Arbeitsverkehr dominiert. Die Abendspitzen dagegen werden mit steigender Intensität durch den Freizeitverkehr geprägt. Zwischen 10 und 18 Uhr trägt zudem der Einkaufsverkehr mit Spitzen vor der Mittagszeit und am Nachmittag rund 10 % zum Verkehrsaufkommen bei.

2.3 Verkehrsmittel nach Verkehrszweck

40 % aller Wege werden für die Freizeit zurückgelegt, am Sonntag beträgt der Freizeitanteil sogar 78 % aller zurückgelegten Wege. Somit dominiert der Freizeitverkehr das tägliche Verkehrsaufkommen selbst an Werktagen. Dies hängt damit zusammen, dass Freizeitwege von der gesamten Bevölkerung unternommen werden. An Werktagen haben die Arbeits- und Ausbildungswege zweitgrösste Bedeutung und am Samstag die Einkaufswege.

2.3.1 Arbeitsweg

Für den Arbeitsweg ist das Auto das häufigste Verkehrsmittel (43 %). Die entscheidenden Faktoren für die Wahl des Autos sind neben der Verfügbarkeit eines Wagens ein Parkplatz am Arbeitsort, die Ausübung einer selbständigen Erwerbstätigkeit und ein hoher Monatslohn.

Die zu Fuss zurückgelegten Wege folgen an zweiter Stelle (33 %). Die entscheidenden Faktoren dafür sind die fehlende Verfügbarkeit eines Autos, ein Arbeitsplatz in der Stadt, das Geschlecht (Frauen) und ein Monatseinkommen zwischen 2000 und 4000 Franken.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden für weniger als 15 % der Arbeitswege benutzt. Dieser Anteil liegt jedoch bei den Frauen (17 %) höher als bei den Männern (11 %). Bei den Arbeitswegen in städtischen Gebieten liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ebenfalls höher (Arbeitsplatz in der Stadt: 17 %, auf dem Land: 4 %). Die öffentlichen Verkehrsmittel sind besonders attraktiv für den Weg in städtische Ballungszentren. Die Konzentration der Nachfrage (Arbeit und Ausbildung) für den gleichen Zielort und während den gleichen Tagesabschnitten

schafft ein interessantes Transportvolumen für die öffentlichen Verkehrsmittel.

2.3.2 Ausbildungsweg

Der Ausbildungsweg wird hauptsächlich zu Fuss zurückgelegt. An zweiter Stelle – jedoch weit dahinter – kommen für Kinder und Jugendliche das Velo und die öffentlichen Nahverkehrsmittel und für Personen über 18 Jahren die öffentlichen Nahverkehrsmittel und der Zug.

2.3.3 Einkaufsweg

Der Einkaufsweg wird hauptsächlich zu Fuss (45 %) und mit dem Auto (39 %) zurückgelegt. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben nur einen geringen Anteil daran.

2.3.4 Freizeitweg

Freizeitaktivitäten stellen den wichtigsten Verkehrszweck dar, denn durchschnittlich 40 % aller Wege und 44 % der Distanzen werden täglich für die Freizeit zurückgelegt. Das Auto dominiert alle anderen Verkehrsmittel, der Fussmarsch folgt an zweiter Stelle.

Aufgrund der örtlichen und zeitlichen Verstreuung der Freizeitaktivitäten ist es besonders in schwach besiedelten Gebieten schwierig, ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot hierfür bereitzustellen.

3. LAUFENDE PLANUNG

Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 wird das Fahrplanangebot westlich der neuen Verbindung Mattstetten–Rothrist zwischen Bern und Olten völlig neu gestaltet. Die Fahrzeiten der überregionalen Züge (IC, IR) ab Bern, Freiburg, Romont und Palézieux werden um ca. 15 Minuten verschoben. Das gesamte öffentliche Verkehrsangebot im Kanton Freiburg – das heisst die regionalen Zug- und Busverbindungen – muss an die neuen Fahrplanbedingungen an den Verkehrsknotenpunkten angepasst werden.

Bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 ist das Vorgehen für die Fahrplangestaltung in drei Hauptphasen eingeteilt:

- *Festlegung des Fahrplanvorentwurfs.* Diese Phase umfasst die Erstellung eines Fahrplanvorentwurfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden, Transportunternehmen und Schulen sowie die Anpassung des Vorentwurfs.
- *Festlegung des Fahrplanentwurfs.* In dieser Phase müssen die Transportunternehmen auf der Grundlage der Fahrplanvorentwürfe ein Angebot aufstellen und einen Fahrplanentwurf vorbereiten. Dieser Fahrplanentwurf wird im Frühjahr 2004 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben. Gestützt auf die Stellungnahmen und nach Befragung der Fahrplangruppe wird das Amt für Verkehr und Energie einen Entscheid fällen und die Unternehmen informieren, falls Änderungen an den Fahrplanentwürfen nötig sind.
- *Festlegung des definitiven Fahrplans.* Im Sommer 2004 legen die öffentlichen Transportunternehmen den definitiven Fahrplan fest.

Im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung wird das jetzige Angebot kritisch darauf hin geprüft, ob es der Nachfrage entspricht. Ziel ist es einerseits, die Verbindungen

an die neuen Voraussetzungen an den Verkehrsknotenpunkten anzupassen und andererseits die verfügbaren finanziellen Mittel möglichst effizient einzusetzen.

4. PRÜFUNG EINES ERHEBLICHEN AUSBAUS DES VERKEHRSANGEBOTS ZU VERKEHRSARMEN ZEITEN UND AM ABEND

Geprüft wurde die Möglichkeit einer in Kilometern gemessenen Angebotssteigerung um 20 % besonders zu verkehrsarmen Zeiten und am Abend sowie in schwach besiedelten Gebieten, die zu diesen Tageszeiten nur wenig oder gar nicht bedient werden.

Die Mehrkosten einer derartigen Angebotssteigerung würden hauptsächlich aus Lohnkosten bestehen. Der Bedarf an Rollmaterial wäre praktisch unverändert, da sich dieser an den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen ausrichtet. Im Durchschnitt entsprechen die Personalkosten 70 % der Gesamtkosten eines Transportunternehmens.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad für das aktuelle Verkehrsangebot im Kanton Freiburg beträgt 34 %.

Der Ausbau des Verkehrsangebots um 20 % würde Mehrkosten von etwa 14 Millionen Franken verursachen.

Bezüglich der Einnahmen ist der Kostendeckungsgrad für Mehrleistungen zu verkehrsarmen Zeiten erfahrungsgemäss tiefer als zu Spitzenzeiten, wenn die grösste Nachfrage herrscht. Ein durchschnittlicher Deckungsgrad von 15 % für die Mehrleistungen ist eine optimistische Schätzung. Wird er erreicht, so würden die Mehreinnahmen etwa 2 Millionen Franken betragen.

Der Betrag, der durch die öffentliche Hand finanziert werden müsste, würde sich folglich auf 12 Millionen Franken belaufen.

Angesichts der Bedingungen, die der Bund an die Anerkennung des Regionalverkehrsangebots stellt, würden die ins Auge gefassten Mehrleistungen zweifellos vom Bund nicht entschädigt werden. Dieser leistet im Übrigen seinen Beitrag an den Regionalverkehr für jeden Kanton in Form eines festen Pauschalbetrags. Jede Überschreitung dieses Betrags geht zu Lasten des Kantons. Im vorliegenden Fall müssten praktisch die gesamten Mehrkosten alleine durch den Kanton Freiburg getragen werden, da er sich heute knapp innerhalb dieses finanziellen Rahmens bewegt.

5. SCHLUSS

Der Verkehrsmarkt ist ein komplexer Markt, in dem jeder Verkehrszweck seine besonderen Eigenschaften aufweist. Die Verkehrsmittel (zu Fuss, Velo, Personewagen, öffentliche Verkehrsmittel) haben variable und konkurrierende Vorzüge, die vom Verkehrszweck abhängen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel sind effizient, wenn grosse Menschenmengen transportiert werden müssen. Dann kann das Angebot ausgebaut werden und die öffentlichen Verkehrsmittel gewinnen an Attraktivität. Die kantonale Raumplanung zielt deshalb darauf ab, die städtebauliche Entwicklung dort zu fördern, wo bereits ein hohes Verkehrsvolumen erreicht wird. Im Sinne der Bundesgesetzgebung werden weniger als zehn Orte, in denen unter 1% der Bevölkerung des Kantons wohnt, nicht von öffentlichen Verkehrsmitteln bedient.

Ein erheblicher Ausbau des Angebots in schwach besiedelten Gebieten oder während verkehrsarmen Zeiten wäre mit hohen Mehrkosten verbunden, die hauptsächlich, wenn nicht gar vollständig, vom Kanton finanziert werden müssten. Deshalb ist ein derartiger Ausbau des Angebots ausgeschlossen.

Der Staatsrat muss für eine rationelle Verwendung der öffentlichen Finanzmittel sorgen. Er beabsichtigt deshalb, seine Politik der Angebotsoptimierung und des schrittweisen Ausbaus im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Staats weiter zu verfolgen. Er wird ausser-

dem darum bemüht sein, dass das Netz verbessert wird, indem soweit möglich Orte, die noch keinen Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz haben, an dieses angebunden werden. Die Planung im Hinblick auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 (Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000) geht im Übrigen genau in diese Richtung.

Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen.
