

RAPPORT N° 249 17 mai 2011
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
**sur le postulat N° 2047.09 Christian Ducotterd/
Charles de Reyff concernant le concept global
des transports publics dans l'agglomération
fribourgeoise**

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport concernant la conception globale des transports publics dans l'agglomération fribourgeoise ainsi qu'entre les différentes régions du canton et le centre cantonal.

1. INTRODUCTION

Suite à la réponse du Conseil d'Etat au postulat 2047.09 et aux discussions en plénum du Grand Conseil le 8 octobre 2009 (prise en considération du postulat acceptée par 89 voix contre 1, et 2 abstentions), le présent rapport vise à répondre aux souhaits des postulants et à présenter un état d'avancement des différents projets concernant les transports publics dans le canton.

2. CADRE LÉGAL ET INSTRUMENTS DE COORDINATION

2.1 Loi sur les transports (LTr; RSF 780.1)

La loi du 20 septembre 1994 sur les transports fixe les buts et les attributions du Conseil d'Etat en matière de transports. La loi vise à encourager l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques et à coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports avec les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (art. 2).

2.2 Plan cantonal des transports (PCTr)

Le plan cantonal des transports institué par la LTr est établi en vue de la coordination des transports dans le canton. Dès son adoption par le Conseil d'Etat, il lie les autorités cantonales et communales. Il a pour buts de concrétiser les objectifs de la politique cantonale des transports, de déterminer les critères permettant de prendre des décisions en matière de transports et d'indiquer l'ensemble des mesures générales à prendre pour atteindre les buts énumérés à l'article 2 de la LTr. Le Conseil d'Etat a adopté, par ordonnance, le plan cantonal des transports le 28 mars 2006. Le chapitre 3 du PCTr traite des transports publics. Les buts de la politique cantonale en la matière sont les suivants:

- Améliorer l'intégration du canton de Fribourg dans le réseau ferroviaire national et international;
- Assurer à la population une mobilité en transports publics sur l'ensemble du territoire cantonal;
- Augmenter la part modale des transports publics afin d'améliorer la qualité de vie et de réduire les nuisances environnementales;
- Permettre une gestion optimale de l'espace réservé aux transports en maximisant le nombre de personnes transportées;

- Permettre un fonctionnement optimal des points de concentration (éviter l'engorgement et la paralysie des centres).

Le réseau urbain complète les lignes nationale et régionale de transports publics. Il constitue un élément important de la chaîne de transport pour de nombreux déplacements en relation avec le centre cantonal. Afin d'assurer des chaînes de transport attractives, les lignes urbaines doivent être coordonnées avec les lignes nationales et régionales. Le PCTr précise les objectifs en la matière:

Décision	
Réseau urbain du centre cantonal	
D 3.4.6	Le canton s'emploie à ce que les lignes principales du centre cantonal soient reliées et coordonnées aux lignes régionales et à longue distance. La cadence et les horaires sont adaptés en conséquence.
D 3.4.7	Sur les lignes urbaines principales, le canton veille à ce qu'une cadence minimale d'une course toutes les 15 minutes soit offerte. Cette fréquence est augmentée aux heures de pointe lorsque la demande le justifie.
D 3.4.8	Le canton et les communes concernées veillent à faciliter la circulation des transports publics en milieu urbain dans le but d'assurer des temps de parcours attractifs.

Suite à l'adoption de la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et des constructions, le plan cantonal des transports est en cours de révision sur les aspects touchant à la coordination de l'urbanisation avec les transports. Le PCTr sera aussi complété sur les aspects concernant le RER Fribourg | Freiburg. La consultation publique des modifications du PCTr devrait être lancée au printemps 2011.

2.3 Communautés régionales des transports et plan régional des transports

Au niveau régional, la loi sur les transports donne la possibilité de constituer des communautés régionales de transport dans le but de résoudre, dans un périmètre donné, les problèmes liés aux transports. Le canton comprend deux communautés régionales des transports constituées: l'Agglomération de Fribourg, qui a repris les tâches de la communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise, et la communauté régionale des transports de l'agglomération bulloise (MOBUL).

Créée en 1996, la communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF) a élaboré, en application de la loi sur les transports, son plan régional des transports qui a été approuvé par le Conseil d'Etat le 5 janvier 1999. Sur cette base, le projet général a été réalisé en 2003. Il est destiné à concrétiser les principes et objectifs du plan régional des transports (PRT). Il comprend quelque cent vingt mesures touchant l'ensemble des modes de transports en présence, notamment pour les transports collectifs: le renforcement et l'uniformisation des cadences des transports publics dans l'agglomération, l'extension de la couverture territoriale du réseau de bus et la création de nouvelles haltes ferroviaires au sein de l'agglomération.

Dès 2009, les activités de la CUTAF ont été reprises par l'Agglomération de Fribourg. Formellement, l'Agglomération de Fribourg est une communauté régionale des transports au sens de la loi sur les transports. Le nouveau plan directeur de l'agglomération de Fribourg constitue, pour sa partie transports, le plan régional des transports au sens de la loi sur les transports.

MOBUL, dont les statuts ont été approuvés par le Conseil d'Etat en mars 2007, a élaboré un projet d'agglomération au sens de la législation fédérale. Sur cette base, le plan directeur d'agglomération a été adopté. Ses aspects «transports» constituent également le plan régional des transports au sens de la loi sur les transports.

Le Conseil d'Etat est de l'avis que les communautés régionales de transport doivent continuer à jouer leur rôle de leader dans la résolution des problèmes de transports circonscrits à leurs périmètres respectifs. Les services de l'Etat doivent soutenir, dans la mesure de leurs moyens, les communautés de transport dans l'accomplissement de ces tâches. Ils doivent en particulier veiller à la coordination avec les objectifs de la politique cantonale.

3. RER FRIBOURG | FREIBURG: DU CONCEPT À LA RÉALISATION

3.1 Concept

Au niveau cantonal, le Conseil d'Etat a décidé en décembre 2009 la mise en place d'un réseau express régional fribourgeois (RER Fribourg | Freiburg).

Le RER est un système de transport public dont l'efficacité n'est plus à prouver. Il existe depuis longtemps dans la plupart des grandes villes européennes et a connu un très fort développement ces dernières années en Suisse, en particulier à Zurich et à Berne.

Les caractéristiques admises des RER sont les suivantes:

- Offre ferroviaire de transport de voyageurs avec politique d'arrêt systématique à la cadence de 30 minutes (60 minutes en cas de faible trafic) sur toutes les lignes principales, cadence possible à 15 minutes à l'intérieur d'une agglomération (superposition des prestations);
- Vitesse commerciale égale ou supérieure à environ 50 km/h;
- Correspondances avec les trains du réseau «Grandes Lignes» et coordination avec les autres moyens et infrastructures de transport (bus, parc vélos, P+R, ...);
- Réseau intégré à une communauté tarifaire;
- Image unifiée et moderne: homogénéité et confort du matériel roulant, logo identificateur, présentation graphique lisible et simple du réseau, désignation et numérotation des lignes, marketing et vente unifiés;

Le Conseil d'Etat a fixé les lignes directrices pour le RER Fribourg | Freiburg (décision du 9 juin 2009):

- a) Le RER Fribourg | Freiburg concerne en priorité le périmètre du canton de Fribourg et doit être axé sur le centre cantonal;
- b) Le RER Fribourg | Freiburg favorise également la mobilité au-delà des frontières cantonales et assure des liaisons attractives notamment en direction de Berne, Lausanne, Neuchâtel et Yverdon-les-Bains;
- c) Le RER Fribourg | Freiburg doit être développé par étapes;
- d) Le RER Fribourg | Freiburg comprend la réalisation, d'ici à 2014 au plus tard, de la cadence semi-horaire en continu sur les tronçons conduisant à Fribourg;
- e) Le RER Fribourg | Freiburg comprend une liaison horaire/semi-horaire directe Bulle–Romont–Fribourg–Berne réalisée pour le changement d'horaire 2011;

- f) Le RER Fribourg | Freiburg doit être développé en tenant compte des possibilités financières de l'Etat;
- g) Le RER Fribourg | Freiburg doit renforcer l'attractivité des transports publics et permettre un positionnement fort du canton de Fribourg entre les agglomérations de Berne et de Lausanne;
- h) Le RER Fribourg | Freiburg intègre également une valorisation du réseau ferroviaire pour les liaisons internes aux agglomérations de Fribourg et de Bulle selon les résultats des études d'opportunités à mener (notamment le projet tpf Givisiez–Fribourg–Marly).

Par sa structure, le projet de RER est conçu de manière à desservir tous les districts et les centres régionaux de façon équilibrée et efficace. La cadence de 30 minutes constitue la norme de base pour chacune des lignes de sorte qu'aucune région ne sera désavantagée. En outre, le RER aura un caractère ouvert en direction des cantons voisins puisque les lignes du RER desserviront notamment Payerne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et Berne. Ainsi les districts situés aux frontières cantonales ne seront pas pénalisés par leur position périphérique.

3.2 Réseaux secondaires et tertiaires

Les lignes de bus seront adaptées en fonction des modifications générées par la mise en œuvre du RER Fribourg | Freiburg.

Une hiérarchisation des réseaux en fonction de la demande effective ou potentielle est nécessaire. Ainsi, il faut distinguer:

- le réseau principal comprenant les lignes du RER Fribourg | Freiburg et les lignes de bus des axes principaux sur lequel la cadence de base est à la demi-heure;
- le réseau secondaire comprenant les lignes de bus où la cadence de base est à l'heure, avec parfois des lacunes aux heures creuses, la demande ne justifiant pas la continuité sur toute la journée;
- le réseau tertiaire comprenant les lignes de bus desservies par moins de 6 paires de courses par jour.

S'agissant des régions situées en bordure des limites cantonales, il y a lieu de rappeler les dispositions existantes dans la législation fribourgeoise et le plan cantonal des transports. Celles-ci permettent notamment de traiter le problème des déplacements intercantonaux. A titre d'exemple, dès 2003 et en prévision du changement d'horaire de décembre 2004, des études régionales ont été menées en collaboration avec les régions concernées en intégrant dès le départ dans la planification l'ouverture du gymnase intercantonal de la Broye (GYB), effective depuis août 2005. D'entente avec le canton de Vaud, le maintien du nœud ferroviaire de Payerne a facilité la mise en place d'un horaire qui satisfait, dans la grande majorité des cas, les besoins du GYB. De manière générale, la collaboration intercantonale fonctionne bien. La preuve en a été également apportée par la création de la communauté tarifaire frimobil. Celle-ci ne s'est pas arrêtée aux frontières cantonales, mais a intégré une partie de la Broye vaudoise afin de répondre au mieux aux besoins de la région. Dans ce cadre-là, il a aussi été tenu compte des futures extensions de la communauté tarifaire vaudoise mobilis. Des accords ont été trouvés entre cette dernière et frimobil, de même qu'entre frimobil et libero (communauté tarifaire bernoise) pour régler les tarifs des déplacements d'une communauté à l'autre.

3.3 Calendrier de réalisation

Le RER Fribourg | Freiburg sera réalisé en deux étapes:

RER Fribourg | Freiburg – 1^{re} étape (dès décembre 2011)

- a) Mise en place d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide Bulle–Romont–Fribourg–Berne à la cadence semi-horaire (changement horaire de décembre 2011) et nouvelle ligne de bus Bulle–Romont en remplacement du train régional;
- b) Mise en service de la nouvelle halte ferroviaire de St-Léonard (changement horaire de décembre 2012).

Les aménagements de l'infrastructure nécessaires entre Bulle et Romont (aménagement des points de croisement, suppression de passages à niveau) seront financés par le 9^e crédit-cadre fédéral et le crédit d'engagement cantonal y relatif. Les procédures d'approbation des plans par l'Office fédéral des transports ont été lancées. Les aménagements seront réalisés, pour la plupart, dans le courant 2011. La procédure d'approbation des plans de la nouvelle halte de Fribourg–St-Léonard a été engagée dès le printemps 2010.

Au niveau du matériel roulant, les deux entreprises concernées par la 1^{re} étape du RER Fribourg | Freiburg, les CFF et les tpf, ont pris les dispositions afin de disposer du matériel nécessaire à fin 2011. Les tpf ont passé commande de nouvelles rames «flirt» du fabricant suisse Stadler.

RER Fribourg | Freiburg – 2^e étape (réalisation jusqu'en 2014)

Mise en place de l'offre régionale à la cadence systématique à 30 minutes sur les lignes ferroviaires conduisant à Fribourg:

- Ligne Fribourg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains;
- Ligne Fribourg–Romont;
- Ligne Fribourg–Morat–Neuchâtel/Châtres (ou Anet);
- Ligne Fribourg–Berne.

Depuis décembre 2008, la cadence semi-horaire est déjà une réalité sur la ligne Fribourg–Berne. Sur les autres lignes, des aménagements de l'infrastructure sont nécessaires pour permettre la circulation des trains à la cadence systématique de 30 minutes. Les aménagements suivants sont en cours de planification:

- Modernisation de la gare de Grolley permettant les entrées et sorties simultanées. La convention relative à l'élaboration de l'avant-projet a été signée et les travaux de planification sont en cours. La modernisation comprend, entre autres, la construction d'un nouveau quai et d'un passage sous-voies. L'objectif est une mise en service pour le changement horaire de décembre 2014.
- Création d'un nouveau point de croisement à Cheyres. Ce nouveau point de croisement est indispensable pour permettre la mise en circulation d'un deuxième train chaque heure entre Estavayer-le-Lac et Yverdon-les-Bains. La convention relative à l'élaboration de l'avant-projet a été signée et les travaux de planification sont en cours. L'objectif est une mise en service pour le changement horaire de décembre 2014.

- Modernisation de l'arrêt de Givisiez. Actuellement, seuls les trains Fribourg–Morat peuvent s'arrêter à Givisiez. La configuration actuelle ne permet pas, d'une part, l'arrêt des trains en provenance d'Estavayer-le-Lac et, d'autre part, limite la capacité du tronçon à voie unique Givisiez–Fribourg utilisé par les deux lignes. Plusieurs variantes d'aménagement sont en discussion. Compte tenu de la complexité de l'aménagement en question et des travaux de planification à mener, il est probable que cet aménagement soit disponible après 2014. La réalisation de la 2^e étape du RER, en particulier la mise à la cadence à 30 minutes, n'est pas remise en cause.
- Création d'un nouvel arrêt à Avry. Le projet initial prévoyait la réalisation d'une halte à la hauteur du croisement avec la route cantonale. Compte tenu des nouvelles normes relatives aux dévers admissibles en station, une telle réalisation impliquerait une réduction du dévers et par conséquent une réduction de la vitesse de tous les trains, y compris les trains IC. Compte tenu des objectifs de réduction des temps de parcours entre Berne et Lausanne, une telle solution n'est pas envisageable. De ce fait, les études visent à déterminer une position d'arrêt compatible avec les impératifs liés à la circulation des trains rapides sur cette ligne.

Dans le cadre de la mise en place du RER Fribourg | Freiburg, le Conseil d'Etat a confié le soin au Service des transports et de l'énergie, en collaboration avec les tpf, d'étudier l'opportunité d'une nouvelle liaison rapide entre Bulle et Palézieux, via Châtel-St-Denis, dès l'année 2014. Dans ce cadre, il sera tenu compte des améliorations envisageables entre Bulle et Lausanne, via Romont. Un rapport intégrant des conclusions concrètes sera remis au Conseil d'Etat à l'été 2011.

4. COMMUNAUTÉS RÉGIONALES

Le canton de Fribourg compte deux communautés régionales de transport: l'Agglomération de Fribourg et MOBUL. L'Agglomération de Fribourg est une corporation de droit public constituée conformément aux dispositions de la loi sur les agglomérations. Elle s'est mise en place dès 2008. En matière de transport, elle a repris les tâches antérieurement assurées par la communauté urbaine de l'agglomération fribourgeoise (CUTAF). MOBUL est une association de communes au sens de la loi sur les communes. MOBUL s'est constitué en 2007.

Au niveau organisationnel, l'Etat a créé un poste de coordinateur de la politique des agglomérations. Les services de l'Etat sont représentés au comité de direction de MOBUL ce qui permet d'assurer une bonne coordination. Des réunions de coordination sont organisées régulièrement entre les organes de l'Etat et ceux de l'Agglomération de Fribourg.

4.1 Agglomération de Fribourg

Le plan directeur d'agglomération (PDA) de Fribourg est l'instrument de référence en matière de planification des transports dans l'agglomération fribourgeoise. Le Conseil d'agglomération a adopté ce plan le 27 novembre 2008. Celui-ci a ensuite été approuvé par le Conseil d'Etat le 30 juin 2009. Le PDA est composé comme suit:

- Rapport explicatif (non liant);

- Modules d'action (liant));
- Fiches de projet (non liant);
- Documents de synthèse (liant).

Les modules d'action (partie liante) comprennent, pour la partie transport, le concept global des transports, les transports collectifs, les transports individuels motorisés, le stationnement et la mobilité douce. Sept fiches de projet concernent les transports collectifs:

1. Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Fribourg–St-Léonard: approbation des plans par l'OFT en mars 2011. Mise en service prévue en décembre 2012.
2. Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Avry. Etude en cours en vue d'un positionnement compatible avec les impératifs liés aux vitesses de circulation des trains «Grandes Lignes». Objectif: horizon 2015.
3. Doublement et réaménagement de la gare de Givisiez. Etude en cours. Objectif de réalisation: horizon 2015.
4. Etude de mise en valeur des lignes ferroviaires pour les circulations internes à l'agglomération. Etude à réaliser en coordination avec le postulat 2057.09 Jean-Pierre Dorand/Pierre-Alain Clément, Etude d'un projet de train-tramway entre Belfaux et Fribourg. Dans ce cadre, il s'agira également de tenir compte des autres projets proposés d'infrastructure lourde, dans la mesure où ces projets auront prouvé leur utilité et qu'ils seront retenus dans les conclusions de l'actuelle révision du projet d'agglomération. Il s'agit notamment du projet de métro de l'agglomération fribourgeoise (MAF) lancé par les tpf.
5. Système de transport automatisé entre la gare de Fribourg et le Plateau de Pérolles, voire Marly. Etude réalisée, dont les conclusions ont été reprises dans le rapport sur le postulat N° 303.05 Nicolas Bürgisser/ Jean-Pierre Dorand concernant la création d'un tramway en site propre entre la gare de Fribourg et le sud de Marly.
6. Amélioration de la desserte bus en lien avec les pôles d'urbanisation-adaptation du réseau et des cadences. L'Agglomération de Fribourg est l'instance responsable pour ce projet.
7. Réalisation de mesures favorisant la circulation des bus. L'Agglomération de Fribourg est l'instance responsable pour ce projet. Dans ce cadre, il y a lieu de citer l'étude d'amélioration de l'axe Marly–Fribourg, réalisée en marge de l'étude d'opportunité de la nouvelle liaison Marly–Matran.

L'Agglomération de Fribourg a engagé la révision de son plan directeur et a décidé de procéder par mandats d'étude parallèles (MEP). Les MEP ont débuté en juin 2010. L'objet des mandats d'étude parallèles est l'élaboration du projet de territoire de l'Agglomération de Fribourg qui – conformément aux directives de la Confédération pour les projets d'agglomération de 2^e génération – devra veiller à concevoir de manière transversale l'urbanisation, les déplacements et le paysage, dans un objectif de développement territorial durable. Ce projet devra préciser la vision stratégique de l'agglomération à l'horizon 2030 dans son environnement large (Suisse occidentale, voire au-delà), puis intégrer les différentes thématiques mentionnées en une vision cohérente du devenir de l'agglomération, en articulant les différentes échelles entre celles-ci, soit de l'agglomération dans son contexte élargi aux pôles stratégiques d'urbanisation ou pôles de développement. Ce document, qui sera déposé

à la Confédération en décembre 2011, prendra fortement appui sur les résultats de cette démarche. C'est pourquoi le Conseil d'agglomération a choisi une procédure de mandats d'étude parallèles pour favoriser les échanges entre professionnels et élus, car il attend beaucoup du dialogue avec les auteurs des propositions pour élaborer un projet de grande qualité.

4.2 MOBUL

Le projet d'agglomération bullois a été remis à la Confédération en décembre 2007. Suite à l'examen positif des services de la Confédération, plusieurs projets bénéficieront des subventions fédérales prévues à cet effet. Le plan directeur d'agglomération a été adopté afin de répondre aux exigences cantonales en la matière.

En matière de transport public, les objectifs sont les suivants:

- Améliorer l'offre en transports publics de manière à offrir une alternative attractive aux transports individuels motorisés.
- Utiliser au mieux le réseau ferroviaire pour les liaisons internes et vers l'extérieur de l'agglomération.
- Utiliser au mieux le réseau régional de bus pour la desserte de l'agglomération.
- Créer deux lignes diamétrales de transports publics routiers desservant les principaux secteurs urbanisés.
- Mettre en place une desserte pour la zone d'activité de Planchy.

La création d'un nouveau réseau urbain constitué de deux lignes constitue de toute évidence la mesure la plus visible du projet bullois. Depuis décembre 2009, le réseau MOBUL comprend la desserte à la cadence de 30 minutes des deux lignes suivantes:

- Ligne 1: Riaz–Bulle–La Tour-de-Trême
- Ligne 2: Morlon–Bulle–Vuadens

La mise en place d'une desserte vers la zone de Planchy est en cours de planification et devrait se concrétiser dans les prochaines années.

5. CONCLUSION

Le développement des transports publics dans le canton en général et dans les deux agglomérations de Fribourg et de Bulle constitue une des priorités du Conseil d'Etat. Les projets en cours démontrent la volonté du Conseil d'Etat d'avancer rapidement dans ce domaine, tout en maintenant la conduite confiée aux communautés régionales de transport pour les questions délimitées à leurs périmètres. Des moyens supplémentaires importants sont d'ailleurs prévus pour la réalisation du RER Fribourg | Freiburg.

Le Conseil d'Etat est de l'avis que les communautés régionales de transport doivent continuer à jouer leur rôle de leader dans la résolution des problèmes de transports circonscrits à leurs périmètres respectifs. Les services de l'Etat doivent soutenir, dans la mesure de leurs moyens, les communautés de transport dans l'accomplissement de ces tâches. Ils doivent en particulier veiller à la coordination avec les objectifs de la politique cantonale.

Nous vous invitons à prendre acte de ce rapport.

BERICHT Nr. 249 17. Mai 2011
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Postulat Nr. 2047.09 Christian Ducotterd/
Charles de Reyff über das Gesamtkonzept
des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration
Freiburg

Wir unterbreiten Ihnen einen Bericht über das Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg und zwischen dem Kantonszentrum und den verschiedenen Regionen des Kantons.

1. EINLEITUNG

Aufgrund der Antwort des Staatsrats auf das Postulat 2047.09 und die Diskussion im Grossen Rat am 8. Oktober 2009 (Erheblicherklärung des Postulats mit 89 zu 1 Stimme und 2 Enthaltungen) enthält dieser Bericht nicht nur die von den Verfassern des Postulats gewünschten Auskünfte, sondern auch Informationen über den Stand der verschiedenen laufenden Projekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton.

2. GESETZLICHER RAHMEN UND KOORDINIERUNGSTRUMENTE

2.1 Verkehrsgesetz (VG; SGF 780.1)

Das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 legt die Ziele und Befugnisse des Staatsrats in Bezug auf den Verkehr fest. Es hat zum Ziel, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern, indem ein ausreichendes Leistungsangebot im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen bereitgestellt wird. Ausserdem bezweckt es, die Entscheidungen im Bereich des Verkehrs mit den Zielen der Raumplanung und des Umweltschutzes zu koordinieren (Art. 2).

2.2 Kantonaler Verkehrsplan (KVP)

Der gestützt auf das VG erstellte kantonale Verkehrsplan (KVP) hat zum Ziel, den Verkehr im Kanton zu koordinieren. Mit seiner Verabschiedung durch den Staatsrat ist er für die Behörden des Kantons und der Gemeinden verbindlich. Der KVP setzt die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik um und legt die Kriterien fest, die es erlauben, Entscheidungen in Verkehrsfragen zu fällen. Im KVP sind ausserdem alle allgemeinen Massnahmen aufgeführt, die umgesetzt werden müssen, um die im Artikel 2 des Verkehrsgesetzes erwähnten Ziele zu erreichen. Der Staatsrat hat den kantonalen Verkehrsplan mit Verordnung vom 28. März 2006 verabschiedet. Das 3. Kapitel des KVP befasst sich mit dem öffentlichen Verkehr. Die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik lauten wie folgt:

- Verbesserung der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale und internationale Eisenbahnnetz;
- Gewährleistung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln für die Bevölkerung im ganzen Kanton;
- Erhöhung des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Reduktion der Umweltbelastung;
- Optimale Bewirtschaftung des verkehrstechnisch genutzten Raums durch Maximierung der Anzahl beförderter Personen;

- Optimale Verkehrsabwicklung in Konzentrationspunkten (Überlastung und Verkehrszusammenbruch in den Zentren vermeiden).

Das Stadtnetz ergänzt die nationalen und regionalen Linien des öffentlichen Verkehrs. Es stellt ein wichtiges Glied in der Transportkette für zahlreiche Fahrten ins Kantonszentrum dar. Um attraktive Verbindungen herzustellen, müssen die städtischen Linien mit den nationalen und regionalen Linien koordiniert werden. Der KVP präzisiert die Ziele auf diesem Gebiet:

Beschluss	
	Stadtnetz des Kantonszentrums
B 3.4.6	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die wichtigsten Stadtlinien des Kantonszentrums mit den regionalen und nationalen Linien verbunden und koordiniert werden. Die Taktfrequenz und die Fahrpläne werden entsprechend angepasst.
B 3.4.7	Auf den wichtigsten Stadtlinien sorgt der Kanton dafür, dass mindestens ein Viertelstundentakt angeboten wird. Zu Stosszeiten wird der Takt erhöht, falls die Nachfrage dies rechtfertigt.
B 3.4.8	Der Kanton und die betroffenen Gemeinden sorgen dafür, dass den öffentlichen Verkehrsmitteln die Fahrt auf städtischem Gebiet erleichtert wird, um eine attraktive Fahrzeit gewährleisten zu können.

Infolge der Verabschiedung des neuen Raumplanungs- und Baugesetzes wird der kantonale Verkehrsplan zurzeit in allen Punkten revidiert, die die Koordination von Besiedlung und Verkehr betreffen. Ausserdem wird der KVP mit den Aspekten der RER Fribourg | Freiburg ergänzt werden. Die Änderungen des KVP werden voraussichtlich im Frühjahr 2011 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben werden.

2.3 Regionale Verkehrsverbünde und regionaler Verkehrsplan

Auf regionaler Ebene bietet das Verkehrsgesetz die Möglichkeit, zur Lösung besonderer Verkehrsprobleme innerhalb eines bestimmten Gebiets regionale Verkehrsverbünde zu bilden. Der Kanton hat zwei regionale Verkehrsverbünde: Die Agglomeration Freiburg, die die Aufgaben des Verkehrsverbunds der Agglomeration Freiburg übernommen hat, und der regionale Verkehrsverbund der Agglomeration Bulle (MOBUL).

Der 1996 geschaffene Verkehrsverbund der Agglomeration Freiburg (CUTAF) hat in Anwendung des Verkehrsgesetzes einen regionalen Verkehrsplan (RVP) ausgearbeitet, der vom Staatsrat am 5. Januar 1999 genehmigt wurde. Auf dieser Grundlage wurde 2003 das Gesamtprojekt aufgestellt. Dieses zielt darauf ab, die Grundsätze und Ziele des RVP umzusetzen und umfasst rund 120 Massnahmen, die alle Verkehrsmittel und insbesondere auch den öffentlichen Verkehr betreffen: grössere und einheitliche Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsmittel in der Agglomeration, grössere räumliche Abdeckung des Busnetzes und Schaffung neuer Bahnhaltstellen innerhalb der Agglomeration.

2009 wurden die Aktivitäten der CUTAF von der Agglomeration Freiburg übernommen. Die Agglomeration Freiburg hat damit die Rolle des regionalen Verkehrsverbunds im Sinne des Verkehrsgesetzes übernommen. Der neue Richtplan der Agglomeration Freiburg enthält ein Kapitel über den Verkehr, das als regionaler Verkehrsplan im Sinne des Verkehrsgesetzes gilt.

MOBUL, dessen Statuten vom Staatsrat im März 2007 genehmigt wurden, erstellte ein Agglomerationsprogramm im Sinne der Bundesgesetzgebung. Gestützt auf diese Grundlage wurde der Agglomerationsrichtplan verabschiedet. Die darin enthaltenen Angaben zum Verkehr gelten ebenfalls als regionaler Verkehrsplan im Sinne des Verkehrsgesetzes.

Der Staatsrat vertritt die Meinung, dass den regionalen Verkehrsverbünden auch in Zukunft eine Schlüsselrolle bei der Lösung von Verkehrsproblemen auf ihren jeweiligen Gebieten zufällt. Die Dienststellen des Staats müssen die Verkehrsverbünde im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützen. Sie müssen insbesondere die Koordinierung mit den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik sicherstellen.

3. RER FRIBOURG | FREIBURG: VOM KONZEPT BIS ZUR REALISIERUNG

3.1 Konzept

Auf kantonomer Ebene hat der Staatsrat im Dezember 2009 beschlossen, ein Freiburger Regio-S-Bahn-Netz (RER Fribourg | Freiburg) aufzustellen.

Eine S-Bahn ist ein effizientes öffentliches Verkehrssystem, das sich bewährt hat. Die meisten europäischen Grossstädte verfügen schon lange über eine S-Bahn. Auch in der Schweiz haben sich S-Bahnen in den vergangenen Jahren stark verbreitet, insbesondere in Zürich und Bern.

Eine S-Bahn hat grundsätzlich folgende Eigenschaften:

- Bahnangebot für den Personenverkehr mit systematischem Halbstundentakt (Stundentakt bei schwacher Auslastung) auf allen Hauptstrecken, wobei ein Viertelstundentakt innerhalb einer Agglomeration angeboten werden kann (Angebotsüberlagerungen);
- Durchschnittsgeschwindigkeit 50 km/h oder höher;
- Anschlüsse an die Fernverkehrszüge und Koordination mit anderen Verkehrsmitteln und Infrastrukturen (Bus, Fahrradabstellplätze, P+R, ...);
- Netz innerhalb eines Tarifverbunds;
- Einheitliches und modernes Image: gleichartiges und komfortables Rollmaterial, identifizierendes Logo, lesbare und einfache grafische Darstellung des Netzes, Bezeichnung und Nummerierung der Linien, einheitliches Marketing und einheitlicher Verkauf;

Der Staatsrat hat für die RER Fribourg | Freiburg folgende Leitlinien aufgestellt (Beschluss vom 9. Juni 2009):

- a) Die RER Fribourg | Freiburg betrifft in erster Linie den Kanton Freiburg mit dem Kantonszentrum als Mittelpunkt;
- b) Die RER Fribourg | Freiburg begünstigt auch die Mobilität über die Kantonsgrenzen hinaus und stellt attraktive Verbindungen insbesondere in Richtung Bern, Lausanne, Neuchâtel und Yverdon-les-Bains sicher;
- c) Die RER Fribourg | Freiburg muss in mehreren Entwicklungsschritten eingeführt werden;
- d) Die RER Fribourg | Freiburg beinhaltet die Realisierung des durchgehenden Halbstundentakts auf den Strecken nach Freiburg bis spätestens 2014;

- e) Die RER Fribourg | Freiburg umfasst eine stündliche/halb-stündliche direkte Verbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern ab dem Fahrplanwechsel 2011;
- f) Die RER Fribourg | Freiburg muss unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Staats entwickelt werden;
- g) Die RER Fribourg | Freiburg muss den öffentlichen Verkehr attraktiver machen und dem Kanton Freiburg zu einer starken Positionierung zwischen den Agglomerationen Bern und Lausanne verhelfen;
- h) Die RER Fribourg | Freiburg beinhaltet auch eine verstärkte Nutzung des Eisenbahnnetzes für Verbindungen innerhalb der Agglomerationen von Freiburg und Bulle, dies gestützt auf die Resultate von Zweckmässigkeitsstudien, die es durchzuführen gilt (insbesondere das tpf-Projekt Givisiez–Freiburg–Marly).

Das S-Bahn-Projekt ist so aufgebaut, dass alle Bezirke und regionalen Zentren gleichermassen effizient bedient werden. Der Halbstundentakt wird für alle Strecken als Basisangebot eingeführt, so dass keine Region benachteiligt wird. Die S-Bahn ist ausserdem in Richtung der Nachbarkantone offen, denn die S-Bahn-Strecken werden insbesondere auch Payerne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel und Bern bedienen. So werden auch die an der Kantonsgrenze gelegenen Bezirke aufgrund ihrer dezentralen Lage nicht benachteiligt.

3.2 Netze zweiten und dritten Ranges

Die Buslinien werden an die Änderungen angepasst werden, die durch die Umsetzung der RER Fribourg | Freiburg verursacht werden.

Die Netze müssen anhand der effektiven oder potenziellen Nachfrage hierarchisch gegliedert werden. Die Einteilung richtet sich nach folgenden Kriterien:

- Das Hauptnetz umfasst die Strecken der RER Fribourg | Freiburg und die Buslinien auf den Hauptachsen mit einem Halbstundentakt als Basisangebot;
- Das Netz zweiten Ranges umfasst die Buslinien mit einem Stundentakt als Basisangebot, wobei zu verkehrsschwachen Zeiten auch grössere Abstände möglich sind, falls die Nachfrage den durchgehenden Stundentakt über den ganzen Tag nicht rechtfertigt;
- Das Netz dritten Ranges umfasst die Buslinien, die mit weniger als 6 Kurspaaren pro Tag bedient werden.

Für die Regionen an den Kantonsgrenzen sind in der Freiburger Gesetzgebung und im kantonalen Verkehrsplan besondere Bestimmungen vorgesehen. Diese erlauben es insbesondere, Fragen im Zusammenhang mit den Strecken zu regeln, die über die Kantonsgrenzen hinauslaufen. Zum Beispiel wurden ab 2003 zur Vorbereitung auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 Regionalstudien in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen aufgestellt. Diese Studien haben von Anfang an auch die Eröffnung des interkantonalen Gymnasiums Broye (GYB) im August 2005 in der Planung berücksichtigt. Im Einvernehmen mit dem Kanton Waadt konnte durch die Aufrechterhaltung des Eisenbahnknotens in Payerne ein Fahrplan aufgestellt werden, der in den allermeisten Fällen die Bedürfnisse des GYB abdeckt. Im Allgemeinen funktioniert die interkantonale Zusammenarbeit gut. Der Beweis dafür wurde auch mit der Schaffung des Tarifverbunds Frimobil erbracht. Dieser ist nicht allein auf das Kantonsgebiet beschränkt. Er deckt auch einen Teil

der Waadtländer Broye ab, um die Bedürfnisse der Region möglichst gut abzudecken. In diesem Zusammenhang wurde auch den künftigen Erweiterungen des Waadtländer Tarifverbunds Mobilis Rechnung getragen. Zwischen Mobilis und Frimobil wie auch zwischen Frimobil und Libero (dem Berner Tarifverbund) wurden Vereinbarungen getroffen, um die Tarife für Fahrten vom einen Tarifverbund in den anderen zu regeln.

3.3 Umsetzungsplan

Die RER Fribourg | Freiburg wird in zwei Etappen umgesetzt werden:

RER Fribourg | Freiburg – 1. Etappe (ab Dezember 2011)

- a) Realisierung einer neuen Schnellverbindung Bulle–Romont–Freiburg–Bern mit der Bahn im Halbstundentakt (auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2011) und neue Buslinie Bulle–Romont anstelle des Regionalzugs;
- b) Inbetriebnahme der neuen Bahnhofstestelle St-Léonard (auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2012).

Die zwischen Bulle und Romont erforderlichen Infrastrukturanpassungen (Einrichtung von Kreuzungsstellen, Aufhebung von Bahnübergängen) werden über den 9. Rahmenkredit des Bundes und den entsprechenden Verpflichtungskredit des Kantons finanziert werden. Die Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr sind im Gange. Die meisten Anpassungen werden 2011 durchgeführt werden. Das Plangenehmigungsverfahren für die neue Bahnhofstestelle Freiburg–St-Léonard ist im Frühjahr 2010 angelaufen.

In Bezug auf das Rollmaterial haben die beiden von der ersten Etappe der RER Fribourg | Freiburg betroffenen Unternehmen (SBB und tpf) die nötigen Massnahmen getroffen, um bis Ende 2011 über das erforderliche Material zu verfügen. Die tpf haben bei der Schweizer Firma Stadler neue Zugskompositionen vom Typ «Flirt» bestellt.

RER Fribourg | Freiburg – 2. Etappe (Umsetzung bis 2014)

Einführung des durchgehenden Halbstundentakts auf allen regionalen Bahnlinien nach Freiburg:

- Strecke Freiburg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains;
- Strecke Freiburg–Romont;
- Strecke Freiburg–Murten–Neuchâtel/Kerzers (oder Ins);
- Strecke Freiburg–Bern.

Seit Dezember 2008 wird die Strecke Freiburg–Bern bereits im Halbstundentakt bedient. Auf den anderen Strecken sind Infrastrukturanpassungen nötig, um den durchgehenden Halbstundentakt zu ermöglichen. Folgende Anpassungen sind zurzeit in Planung:

- Modernisierung des Bahnhofs von Grolley, um das Ein- und Aussteigen bei gleichzeitig eintreffenden Zügen zu ermöglichen. Die Vereinbarung über die Erarbeitung des Vorprojekts wurde unterzeichnet und die Planungsarbeiten sind im Gange. Die Modernisierung umfasst unter anderem den Bau eines neuen Bahn-

steigs und einer Unterführung. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 vorgesehen.

- Schaffung einer neuen Kreuzungsstelle in Cheyres. Diese neue Kreuzungsstelle ist nötig, damit ein zweiter Zug pro Stunde zwischen Estavayer-le-Lac und Yverdon-les-Bains verkehren kann. Die Vereinbarung über die Erarbeitung des Vorprojekts wurde unterzeichnet und die Planungsarbeiten sind im Gange. Die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 vorgesehen.
- Modernisierung der Haltestelle von Givisiez. Zurzeit können nur Züge der Strecke Freiburg–Murten in Givisiez halten. Die aktuelle Konfiguration lässt keinen Halt der Züge aus Estavayer-le-Lac zu und begrenzt die Verkehrskapazität des einspurigen Abschnitts zwischen Givisiez und Freiburg, der von beiden Linien benutzt wird. Mehrere Änderungsvarianten sind im Gespräch. Da diese Änderung und die dafür nötigen Planungsarbeiten sehr komplex sind, wird die Anpassung voraussichtlich nach 2014 abgeschlossen werden. Die Realisierung der 2. Etappe der RER Fribourg | Freiburg und insbesondere die Einführung des Halbstundentakts werden dadurch aber nicht in Frage gestellt.
- Schaffung einer neuen Haltestelle in Avry. Das ursprüngliche Projekt sah vor, die Haltestelle auf der Höhe der Kreuzung mit der Kantonsstrasse zu realisieren. Angesichts der neuen Normen über die zulässige Schienenneigung an Haltestellen, müsste jedoch für die Realisierung des Projekts die Schienenneigung an dieser Stelle reduziert werden, was bedeutet, dass alle Züge einschliesslich der IC-Züge ihre Geschwindigkeit drosseln müssten. Angesichts der Ziele, die auch eine Reduktion der Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne beinhalten, ist eine derartige Lösung nicht denkbar. Deshalb werden zurzeit Studien durchgeführt, um für die Haltestelle einen Standort zu finden, der mit den Anforderungen in Verbindung mit den Geschwindigkeiten der Fernverkehrszüge kompatibel ist.

Im Hinblick auf die Einführung der Freiburger S-Bahn hat der Staatsrat das Amt für Verkehr und Energie beauftragt, zusammen mit den TPF die Zweckmässigkeit einer neuen Schnellverbindung zwischen Bulle und Palézieux via Châtel-St-Denis ab 2014 zu prüfen. Dabei werden die voraussichtlichen Verbesserungen zwischen Bulle und Lausanne via Romont berücksichtigt werden. Ein Bericht mit konkreten Schlussfolgerungen wird dem Staatsrat bis im Sommer 2011 vorgelegt werden.

4. REGIONALE VERKEHRSVERBÜNDE

Der Kanton Freiburg zählt zwei regionale Verkehrsverbünde: die Agglomeration Freiburg und MOBUL. Die Agglomeration Freiburg ist eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, die gestützt auf das Gesetz über die Agglomerationen im Jahre 2008 errichtet wurde. MOBUL ist ein Gemeindeverband im Sinne des Gesetzes über die Gemeinden. MOBUL wurde 2007 gegründet.

In organisatorischer Hinsicht hat der Kanton die Stelle eines Koordinators für die Agglomerationspolitik geschaffen. Die Dienststellen des Kantons sind im Vorstand von MOBUL vertreten, was eine gute Koordination gewährleistet. Zwischen den Organen des Kantons und der

Agglomeration Freiburg werden regelmässige Koordinationssitzungen organisiert.

4.1 Agglomeration Freiburg

Der Richtplan der Agglomeration Freiburg (RPA) ist das Referenzdokument für die Verkehrsplanung in der Agglomeration Freiburg. Der Agglomerationsrat hat diesen Plan am 27. November 2008 verabschiedet. Der Staatsrat hat ihn daraufhin am 30. Juni 2009 genehmigt. Der RPA besteht aus folgenden Teilen:

- dem Erläuterungsbericht (nicht verbindlich);
- den Aktionsmodulen (verbindlich);
- den Projektblättern (nicht verbindlich);
- den Synthesedokumenten (verbindlich).

Die Aktionsmodule (verbindlicher Teil) umfassen in Bezug auf den Verkehr das Gesamtverkehrskonzept, die öffentlichen Verkehrsmittel, den motorisierten Individualverkehr, die Parkplatzbewirtschaftung und den Langsamverkehr. Sieben Projektblätter betreffen den öffentlichen Verkehr:

1. Bau einer neuen Bahnhaltestelle in Freiburg–St-Léonard: Plangenehmigung durch das BAV im März 2011. Voraussichtliche Inbetriebnahme: Dezember 2012.
2. Bau einer neuen Bahnhaltestelle in Avry. Laufende Studie zur Festlegung eines Standorts, der mit den Anforderungen in Verbindung mit den Geschwindigkeiten der Fernverkehrszüge vereinbar ist. Zeithorizont: 2015.
3. Spurverdoppelung und Neugestaltung des Bahnhofs von Givisiez. Studie im Gange. Realisierungshorizont: 2015.
4. Studie über die Aufwertung der Eisenbahnlinien für den internen Agglomerationsverkehr. Realisierung einer Studie, die mit dem Postulat 2057.09 Jean-Pierre Dorand/Pierre-Alain Clément koordiniert werden soll, das die Prüfung eines Projekts für eine Stadtbahn zwischen Belfaux und Freiburg verlangt. In diesem Zusammenhang sind auch weitere aufwändige Infrastrukturvorhaben zu berücksichtigen, sofern diese ihren Nutzen unter Beweis stellen und im Rahmen der aktuellen Revision ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden. Es handelt sich namentlich um das von den tpf lancierte Projekt einer Metro für die Agglomeration Freiburg (MAF).
5. Automatisches Transportsystem zwischen dem Bahnhof Freiburg und der Pérolles-Ebene, eventuell bis Marly. Studie durchgeführt. Deren Schlüsse wurden im Bericht zum Postulat Nr. 303.05 Nicolas Bürgisser/Jean-Pierre Dorand, Tram auf eigenem Trasse zwischen dem Bahnhof Freiburg und dem südlichen Ortsteil von Marly, wiedergegeben.
6. Verbesserung der Erschliessung durch den Bus in Verbindung mit den Siedlungsschwerpunkten – Anpassung des Netzes und der Fahrtenfrequenz. Die Agglomeration Freiburg ist für dieses Projekt verantwortlich.
7. Realisierung von Massnahmen zur Förderung des Busverkehrs. Die Agglomeration Freiburg ist für dieses Projekt verantwortlich. In diesem Zusammenhang ist die Studie über die Verbesserung der Verkehrsachse Marly–Freiburg zu erwähnen, die anlässlich der

Zweckmässigkeitsstudie über die neue Verbindung Marly–Matran realisiert wurde.

Die Agglomeration Freiburg hat begonnen, ihren Richtplan zu revidieren und hat beschlossen, mittels paralleler Studienaufträge (PSA) vorzugehen. Die PSA starteten im Juni 2010. Gegenstand der Studienaufträge ist die Ausarbeitung des Raumplanungsprojekts der Agglomeration Freiburg, das gemäss den Richtlinien des Bundes für Agglomerationsprogramme der 2. Generation dafür sorgen muss, dass die Siedlungsentwicklung, die Mobilität und die Landschaftsentwicklung in transversaler Form und mit dem Ziel einer nachhaltigen Raumentwicklung geplant werden. Das Projekt muss die strategische Vision der Agglomeration bis 2030 in ihrem breiten Umfeld (Westschweiz und darüber hinaus) präzisieren. Es muss die genannten Themen in eine kohärente Vision der künftigen Agglomeration integrieren, indem es die verschiedenen Handlungsebenen aufeinander abstimmt, die von der Agglomeration in ihrem breiten Umfeld bis zu den strategischen Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten reichen. Das Dokument, das im Dezember 2011 den Bundesbehörden zugestellt werden soll, hängt stark von den Ergebnissen der gewählten Vorgehensweise ab. Aus diesem Grund hat sich der Agglomerationsrat entschieden, parallele Studienaufträge in Auftrag zu geben, um den Austausch zwischen den Fachleuten und den gewählten Vertretern zu fördern, denn er erwartet viel vom Dialog mit den Urhebern der Vorschläge, und hofft, so ein Projekt von ausgezeichneter Qualität ausarbeiten zu können.

4.2 MOBUL

Das Agglomerationsprogramm von Bulle wurde dem Bund im Dezember 2007 vorgelegt. Die Bundesbehörden haben eine positive Stellungnahme abgegeben, so dass mehrere Projekte die dafür vorgesehenen Bundesbeiträge erhalten. Der Agglomerationsrichtplan wurde verabschiedet, um die kantonalen Anforderungen in diesem Bereich zu erfüllen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs lauten die Ziele wie folgt:

- Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots, um eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten zu können.
- Das Bahnnetz bestmöglich für den internen Agglomerationsverkehr und für den Verkehr über die Agglomeration hinaus nutzen.
- Das regionale Busnetz bestmöglich für die Bedienung der Agglomeration nutzen.
- Zwei Busdurchmesserlinien schaffen, die die wichtigsten Siedlungsgebiete bedienen.
- Die Arbeitszone Planchy an das öffentliche Verkehrsnetz anschliessen.

Die Schaffung eines neuen Stadtnetzes bestehend aus zwei Buslinien stellt ganz offensichtlich die sichtbarste Massnahme des Projekts von Bulle dar. Seit Dezember 2009 umfasst das MOBUL-Netz die beiden folgenden Linien im Halbstundentakt:

- Linie 1: Riaz–Bulle–La Tour-de-Trême
- Linie 2: Morlon–Bulle–Vuadens

Der Anschluss der Arbeitszone Planchy an den öffentlichen Verkehr ist in Planung und sollte in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

5. SCHLUSS

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton im Allgemeinen und speziell in den beiden Agglomerationen von Freiburg und Bulle gehört zu den Prioritäten des Staatsrats. Die laufenden Projekte stellen den Willen des Staatsrats unter Beweis, auf diesem Gebiet rasch voranzuschreiten, wobei er den regionalen Verkehrsverbünden die Führung in den Fragen überlässt, die sich auf ihr jeweiliges Gebiet beschränken. Umfassende zusätzliche

Mittel sind im Übrigen für die Realisierung der RER Freiburg | Freiburg vorgesehen.

Der Staatsrat ist der Meinung, dass die Verkehrsverbünde auch in Zukunft die Führungsrolle bei der Lösung von Verkehrsproblemen auf ihren Gebieten übernehmen sollen. Die Dienststellen des Kantons ihrerseits müssen im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Verkehrsverbünde bei der Ausführung ihrer Aufgaben unterstützen. Sie müssen insbesondere für die Koordination mit den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik sorgen.

Wir bitten Sie, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
