

## Antwort des Agglomerationsvorstandes

### Postulat bezüglich der Berechnung der Massnahmenkosten zugunsten einer substanziellen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der Freiburger Agglomeration und dessen Attraktivität für die Benutzer

Post\_Leg2016-2021\_2020\_024

Autor: Christoph Allenspach (Freiburg)

#### Fragestellung und Hintergrund

Das Postulat, das vom *Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg (Rat)* an seiner Sitzung vom 26. März 2020 übermittelt wurde, verlangt eine Untersuchung über die Möglichkeiten, Durchführbarkeit, Finanzierung und Umsetzung neuer Massnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklung der Attraktivität des *öffentlichen Verkehrs (ÖV)* zu einem erschwinglichen Preis für die Benutzer. Das Postulat fordert insbesondere eine deutliche Preisreduktion für Abonnements und Fahrkarten für die gesamte Bevölkerung der Freiburger Agglomeration.

Der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg (Vorstand)* stellt hier die Massnahmen dar, die er bezüglich der Angebots- und Tarifpolitik (2), der Handlungsspielräume für Tarifierduktionen (3) sowie für bestimmte Kostenrechnungselemente (4) bereits ergriffen hat. Zuvor will er aber seine gegenwärtigen und zukünftigen Zuständigkeiten (1) in Bezug auf die Bestellung der Verkehrsleistungen und die Tarifgestaltung im Bereich des ÖV präzisieren:

#### (1) Kompetenzen

- **Bestellung des ÖV-Angebots (Fahrplanangebot, Ausrüstung in Verbindung mit ÖV-Angebot)**

Die *Agglomeration Freiburg (Agglomeration)* ist die Auftraggeberin des lokalen ÖV-Angebots und kann daher über die Fahrstrecken, den Fahrplankontakt und die Ausrüstung entscheiden, die mit dem Busangebot verbunden sind (Fahrzeugtypen, usw.). Mit Inkrafttreten des neuen kantonalen Mobilitätsgesetzes am 1. Januar 2023 wird sie Ko-Auftraggeberin des kantonalen ÖV-Angebots, wobei der Staat Freiburg die von der öffentlichen Hand bestellten Verkehrsangebote mitunterzeichnet. Die Verantwortung für die Planung der Koordinierung des städtischen Busnetzes sollte jedoch bei der *Agglomeration* verbleiben. Angebotsausschreibungen für den Regionalbus- und Bahnverkehr liegen hingegen in der Verantwortung des Kantons und werden es auch in Zukunft bleiben.

- **Tarifberechnung**

Die *Agglomeration* ist für diese Sachfragen nicht die Entscheidungsträgerin. Für den Tarifentscheid über den *Perimeter Frimobil* (80 % der Transporteinnahmen in der Freiburger Agglomeration) ist der *Vorstand des Integralen Tarifverbunds Freiburg (Frimobil)* zuständig. Über Massnahmen in diesem Bereich entscheiden demzufolge die Unternehmen TPF, SBB, BLS und PostAuto. Ebenso wie der Staat Freiburg besitzt die *Agglomeration* nur ein beratendes Stimmrecht in diesem Gremium. Auf Bundesebene entscheidet die SwissPass-Allianz über nationale Tariffragen und insbesondere auch über die nationalen Abonnements, die im Raum Freiburg Verwendung finden.

#### (2) Engagierte Aktionen

Das vorliegende Postulat wurde Anfang 2020 überwiesen, also vor der COVID-Krise, die sich sehr umfassend auf den Personenverkehr und die Finanzen des ÖV auswirkte. Seit Februar 2022 bewirkt die russische Invasion in der Ukraine sehr negative Auswirkungen auf die Kraftstoffpreise, was, wenn die Situation anhalten sollte, auch Auswirkungen auf die Kosten der Transportangebote haben wird. Auf institutioneller Ebene wurde seit der Überweisung des Postulats das Fusionsprojekt Grossfreiburg in einer Volksabstimmung abgelehnt, das Gesetz über die Agglomerationen des Staates Freiburg (AggG) wurde revidiert und das *Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg (AP4)* wurde angenommen.

Obschon sich der allgemeine und institutionelle Kontext weiterentwickelt hat, bleiben die Fragen, die dieses Postulat aufwirft, weiterhin aktuell und relevant.

- **Das AP4 und seine ÖV-Vision 2026: ein ehrgeiziges Programm, begleitet von freiwilligen Massnahmen im Bereich der finanziellen Anreize**

Die allgemeinen Ziele der *Agglomeration*, die vom AP4 bestätigt werden, zielen im Einklang mit den im Postulat genannten Zahlen auf eine sehr signifikante modale Verkehrsverlagerung ab. Das Letztere empfiehlt nämlich, den derzeit bei 19 % liegenden modalen ÖV-Anteil wie in Städten Bern und Zürich auf ein Niveau von fast 35 % zu erhöhen. Die *Agglomeration* strebt an, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel bis 2032 zu verdoppeln und die Zahl der Passagiere um rund 10 % pro Jahr zu erhöhen, was schon bereits als sehr ehrgeizig zu betrachten ist. Um dies zu erreichen, hat die *Agglomeration* erhebliche Mittel eingesetzt:

- **Eine ehrgeizige Entwicklung des Verkehrsangebots**

Die *Agglomeration* setzt derzeit den im Rahmen des *Agglomerationsprogramms der dritten Generation der Agglomeration Freiburg (AP3)* vorgesehenen Entwicklungsplan für das Busangebot um, dessen Inhalt im Wesentlichen im Rahmen des AP4 berücksichtigt wurde. Der Plan sieht bis 2026 eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Busverkehr vor. Das entsprechende Angebot wurde bereits teilweise umgesetzt, während weitere Entwicklungen in ihrer Planung schon fortgeschritten sind. Geplant ist eine Steigerung des Kilometerangebots um 60 %. Die Umsetzung der vorgesehenen Erschliessung wird entsprechend den personellen und technischen Ressourcen der TPF schrittweise realisiert.

Die Vision 2026 zielt zunächst darauf ab, die Mängel in Sachen Verkehrserschliessung in den zurzeit nicht abgedeckten Sektoren zu beheben. Dies betrifft insbesondere Düdingen (zwei in den Jahren 2019 und 2021 entwickelten Buslinien), Marly Nord und Les Pralettes (bis 2024) usw. Bezüglich des MIC (Marly Innovation Center) wurde Ende 2021 mit der Verlängerung der Linie 8 sogar der Niederlassung der Bewohner im neuen Wohnviertel vorgegriffen, das sich noch im Bau befindet. Für die Erschliessung dünn besiedelter Gebiete und Weiler wird auch die Möglichkeit des Transports auf Anfrage geprüft.

Es ist nicht ausreichend, allen Benutzern eine Verkehrserschliessung anzubieten, denn auch der Fahrplankontakt muss den Umständen angemessen sein. In mehreren Randsektoren ist eine Verstärkung des aktuellen Angebots geplant, um während der Arbeitswoche eine Grundversorgung alle 15' anzubieten. Besonders die Gemeinden Avry, Matran, Corminboeuf und Granges-Paccot werden davon betroffen.

Die Planung sieht für den gleichen Zeithorizont auch neue Verbindungen mit den ersten beiden Tangentiallinien Avry-Villars-sur-Glâne – Givisiez-Granges-Paccot (Linie 11) sowie Schönberg – Agy – Freiburg – Moncor (Linie 7) vor.

Für die zentralen Sektoren ist eine Erschliessung mit einem Fahrplankontakt von mindestens 10' geplant, auch an Wochenenden. Zudem wurde Ende 2019 eine Erweiterung des Fahrplankontaktes für alle Strecken früh morgens und spät abends (erste und vorletzte Zugverbindungen) realisiert.

Der Staat Freiburg seinerseits baut das RER-Angebot Freiburg-Freiburg im Viertelstundentakt auf der Strecke in Richtung Avry-Matran mit drei neuen Haltestellen stark aus. Düdingen wird heute von Freiburg aus alle 15' bedient, während noch vor fünf Jahren nur zwei Züge pro Stunde verkehrten.

Parallel zur Stärkung des Angebots ist im Sinne der AP4-Strategie mittelfristig auch die schrittweise Dekarbonisierung der Busflotte geplant.

Die gesamte Busstrategie stellt für eine bereits gut versorgte Agglomeration in diesem Umfang eines der ehrgeizigsten Entwicklungsprogramme der Schweiz dar. Es wird für die zukünftigen Haushalte der Mitgliedsgemeinden der *Agglomeration* erhebliche finanzielle Anstrengungen erfordern, wie die Finanzplanung aufzeigt, die der Legislative im Rahmen der jährlichen Kostenvoranschlagsverfahren mitgeteilt wurde.

- **Ein punktueller, aber wichtiger Engagement für die Tarifgestaltung**

In Bezug auf die Tarife hat die *Agglomeration*, obwohl sie nicht Entscheidungsträgerin ist, erhebliche Ressourcen zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität bereitgestellt und an der Entwicklung mehrerer Ideen mitgewirkt. Als beratendes Mitglied des *Frimobil*-Vorstandes drängte sie auf eine Zusammenlegung der Zonen 10-11. Leider hatte dieser Vorschlag keinen Erfolg, wobei jedoch trotzdem mehrere Massnahmen zur Vereinfachung der Zoneneinteilung erreicht wurden, insbesondere mit der Ausdehnung des Stadtbusverkehrs auf die Gemeinde Düdingen.

Zu den umgesetzten Tarifmassnahmen, zu denen die *Agglomeration* aktiv beigetragen hat, gehört die Abschaffung des Nachzuschlags ab Ende 2021. Die *Agglomeration* kofinanziert im Rahmen der Förderung der Mobilitätspläne in Unternehmen weiter die Abonnements der Arbeitnehmer, die mit dem ÖV zur Arbeit fahren (JobAbo), unter Gewährung einer Reduktion von 10 %.

Die *Agglomeration* führte gelegentlich ebenfalls punktuelle Werbeaktionen durch (Freie Samstage im Dezember 2020) und begleitete die Arbeitsgruppe P+R-Event bei ihren Aktionen (St-Nicolas, ...). Gezielte Rabatte für spezifische Begünstigte wie Senioren werden auch auf der Ebene des Tarifverbundes Frimobil untersucht. Die Gemeinden können Fahrkarten für bestimmte Nutzerkategorien kaufen, wie es manchmal für Kinder im schulpflichtigen Alter der Fall ist.

### **(3) Wichtige Tarifreduktionen**

#### **• Gegenwärtiger Kostenaufwand**

Im Perimeter der Freiburger Agglomeration werden derzeit folgende Tarife für erwachsene Kunden verrechnet: die Fahrkarte «1 Zone» kostet CHF 2.20 mit der Tarifiermässigung (Vollpreis CHF 2.90) und CHF 3.10 für «2 Zonen» (Vollpreis CHF 5.20). Das „1 Zonen-Jahresabonnement“ für Erwachsene (CHF 612) ist ab 140 Nutzungstagen finanziell rentabel. Dabei ist zu beachten, dass die Kosten für das „1 Zonen-Jahresabonnement“ für Erwachsene von Frimobil niedriger sind als jenes der Verkehrsverbände Onde Verte (Neuchâtel), Vagabond (Jura) und Mobilis (Waadt). Die Tarife sind seit mehreren Jahren unverändert geblieben.

Für Unternehmen gibt es Subventionsformeln (JobAbo mit einem Rabatt von 10 % bis 20 %, die von *Frimobil* und *der Agglomeration* abgedeckt werden). Seit Dezember 2021 gewährt das FlexiAbo den Pendlern, die nicht täglich zu ihrem Arbeitsplatz fahren, einen Rabatt von 20 % bis 50 % für das Erwachsenenabo.

#### **• Berechnung der finanziellen Auswirkungen eines systematischen Fahrkartenrabattes**

Im Rahmen der Bearbeitung des Postulats hat die *Agglomeration* die finanziellen Folgen einer umfassenden und systematischen Senkung des Fahrkartenpreises für alle Kunden eingeschätzt. Dabei wurde eine lineare Senkung der Kosten für alle Fahrkarten simuliert: Jahres- und Monatsabonnements (Anteil der *Agglomeration*), Einzelfahrkarten und Tageskarten, andere Fahrkarten entsprechend den in den Effizienzberichten und Angeboten übermittelten Daten). Zu beachten ist, dass es grundsätzlich nicht möglich ist, Einzelfahrkarten (1-2 Zonentickets) auf weniger als CHF 2 zu reduzieren.

Die Tabelle zeigt einen Vergleich zwischen dem aktuellen Stand, der 2019 vor der Pandemie festgehalten wurde, und dem voraussichtlichen Stand gemäss Busnetzplanung im Jahre 2024 sowie der damit verbundenen Finanzplanung. Sie zeigt die Auswirkungen einer linearen Preissenkung oder gar Kostenlosigkeit auf die Einnahmen aufgrund verschiedener Hypothesen sowie die zusätzlichen Kosten, die von der *Agglomeration* als Auftraggeberin des Busnetzes zu tragen sind. Die Summe zeigt die finanzielle Gewichtung der im Jahr 2024 zu erwartenden Leistungsentschädigung, zuzüglich des Einnahmenverlustes im Zusammenhang mit den simulierten Tarifreduktionen.

Zu beachten ist, dass hier vollständigshalber auch die Hypothese einer kostenlosen Benutzung des ÖV dargestellt wird. Diese Option wurde jedoch vom Staatsrat in der Botschaft 2021-RUBD-156 vom 17. August 2021 als verfassungswidrig betrachtet, da sie gegen Artikel 81a Absatz 2 der Bundesverfassung verstösst.

• **Auswirkungen auf die Entschädigungen**

Die Auswirkungen einer systematischen Tarifiereduktion wären folgende:

	2019 (Rechnung)	2024 (Gemäss Finanz- und Angebotsplanung)				
Reduktion auf allen Fahrkarten und Abonnements	0 %	Tarif aktuell	25 %	50 %	75 %	100 %
Einnahmen <i>Frimobil</i> und Allianz SwissPass	17'700'000	19'700'000	14'775'000	9'850'000	4'925'000	0
<b>Kompensation des Einnahmenverlustes</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 4'925'000</b>	<b>- 9'850'000</b>	<b>- 14'775'000</b>	<b>- 19'700'000</b>
<b>Entschädigung gemäss Finanz-planung ohne Einnahmenverlust</b>	<b>- 21'070'000</b>					<b>-32'520'000</b>
<b>Total Entschädigungen mit Einnahmenverlust</b>	<b>- 21'070'000</b>	<b>- 32'520'000</b>	<b>- 37'445'000</b>	<b>- 42'370'000</b>	<b>- 47'295'000</b>	<b>- 52'220'000</b>
<i>Evolution der Entschädigung im Vergleich zu 2019</i>	0	- 11'450'000	- 16'375'000	- 21'300'000	- 26'225'000	- 31'150'000
<i>Evolution der Entschädigung im Vergleich zu 2019 in %</i>		54 %	78 %	101 %	124 %	148 %

Bei gleichem Angebot wird der Einnahmenrückgang die Auswirkungen eine starke Reduktion der Deckungsrate bewirken. Dies führt sowohl zu einem erheblichen Verlust bei den Einnahmen aus dem Busverkehr als auch zu einem Risiko für die Höhe der kantonalen Subvention. Die Deckungsrate lag 2019 bei fast 50 % (35 % wären es im Jahr 2024). Tarifierenkungen dürften sich daher um Millionen sehr stark auf die Entschädigung für die Verkehrsleistungen und die Finanzen der *Agglomeration* auswirken.

Die Zahlen in der obigen Tabelle enthalten notwendigerweise eine schematische Strukturierung und können mehrere indirekte und potenziell signifikante Effekte für zukünftige Entschädigungen nicht modellieren:

- Die Entwicklung der kantonalen Subventionen: Die Berechnungsmodalitäten werden im Rahmen der Ausführungsverordnung des neuen Mobilitätsgesetzes, das 2023 in Kraft treten wird, überarbeitet. Die Höhe der derzeitigen Subvention ist mit 57,5 % im Prinzip erheblich. Es sei daran erinnert, dass sich diese Subventionen beim derzeit geltenden Stand der Rechts- und Verwaltungsvorschriften deutlich ändern, sobald die Deckungsquote gesenkt wird. Dabei wäre proportional eine deutliche Erhöhung der Finanzierungsrate der Gemeinden zu erwarten, wenn die *Agglomeration* diese Massnahme selbst beschliessen würde.
- Erhöhung der Einnahmen: Ein induzierter Verkehr verbunden mit Tarifiereduktionen könnte bestimmt zusätzliche Einnahmen generieren. Die Auswirkungen würden in jedem Falle jedoch viel geringer ausfallen als die Kosten der offerierten Tarifiereduktionen. Dieser Punkt wird anschliessend behandelt.
- Die Zunahme der Ausrüstung, insbesondere des Rollmaterials, hängt mit dem erwarteten Anstieg der Passagierzahlen zusammen. Dieser Aspekt ist besonders schwer einzuschätzen. Es ist jedoch daran zu erinnern, dass gewisse Buslinien schon nahe am Sättigungsgrad liegen. Angebotserhöhungen könnten es ermöglichen, bestimmten Situationen vorzugreifen, doch die mittelfristige Kapazitätsplanung berücksichtigt nur das aktuelle Tarifniveau.
- Auch bei der Fahrgastkontrolle und der Billetaushabe sind Kosteneinsparungen zu erwarten. Dies gilt jedoch nur für den Fall einer vollständigen Kostenlosigkeit. Das Kontrollpersonal (oft nicht die Fahrer selbst) müsste demzufolge umgeschult und bestehende Kontrollgeräte demontiert werden. Die Kosten bezüglich Kundenaktionen und Passagierkontrolle würden jedoch weiter bestehen.

• **Auswirkungen der Tarifiereduktionen auf die Passagierzahlen**

Die Einführung einer solchen Massnahme dürfte eine starke Zunahme der Passagierzahlen zur Folge haben. Die Quantifizierung dieser Auswirkungen ist jedoch nicht einfach zu berechnen. Sie wurde deshalb in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt. Nachfolgend werden dazu aber ein paar allgemeine Feststellungen dargelegt.

Sehr starke systematische Langzeitrabatte auf Fahrkarten sind in der Schweiz nicht weit verbreitet. Natürlich werden lokal gewisse Kostenreduktionen angeboten (Skigebiete, gewisse Gemeinden), aber Auftraggeber wie die Tarifgemeinschaften und die SwissPass-Allianz bevorzugen gezielte oder zeitlich begrenzte Massnahmen. Schweizer Referenzen fehlen daher in diesem Bereich. Keine Agglomeration in der Grösse der Region Freiburg hat derartige Massnahmen jemals ergriffen oder auch nur in Erwägung gezogen.

In einer 2021 veröffentlichten Studie zur Verkehrsverlagerung stellt der *Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)* fest, dass der "Einfluss des Preises auf die Verkehrsmittelwahl wichtig, aber weniger entscheidend als die Reisezeit ist". Gestützt auf eine Studie der EPFL aus dem Jahr 2011 kann der ÖV-Marktanteil zwischen 0,27 % und 0,40 % für jeden Reduktionskostenpunkt variieren. Mit anderen Worten, im besten Fall kann in Betracht gezogen werden, dass die Anzahl der Passagiere des Busnetzes bei einer vollständigen Kostenlosigkeit des ÖV um 40 % und bei einer Tarifsenkung von 25 % um etwa 10 % erhöht werden könnte. Doch angesichts der erheblichen Kosten und vergleichsweise begrenzten Auswirkungen empfiehlt der VÖV keine systematischen Tarifrückführungen, aber eine gewisse Anzahl gezielter Massnahmen für Freizeitreisende und Touristen, gelegentliche Kunden, Personen, die auf das Auto verzichten wollen, usw. Der VÖV verweist zudem darauf, dass die Passagierzunahme mit Massnahmen zur Verkürzung der Fahrzeiten, z. B. durch Anbieten von direkten Fahrverbindungen, markanter ausfallen würde (Verdoppelung der Auswirkungen im Vergleich zu einer Tarifrückführungsmaßnahme der gleichen Art).

Anderswo in Europa haben im gleichen Zusammenhang nur wenige Agglomerationen vollständig kostenlose oder stark reduzierte Fahrkarten eingeführt. Luxemburg hat am 1. Mai 2020 die vollständige Kostenlosigkeit des ÖV eingeführt, wobei die Auswirkungen dieser Massnahme noch nicht bekannt sind.

In Frankreich hingegen haben mehrere Agglomerationen in vergleichbarer Grösse wie die *Agglomeration Freiburg* seit anfangs 2000 starke Tarifrückführungen eingeführt: Châteauroux, Libourne, Aubagne (Agglomeration Marseille), Niort. Eine vom Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) in Auftrag gegebene Studie zeigte, dass die Auswirkungen auf die Passagierzahlen je nach Agglomeration sehr unterschiedlich waren und von 25 % bis zur Verdoppelung reichten. Die parallel angebotene Verbesserung des Verkehrsangebots spielt jedoch eine bedeutende Rolle in Agglomerationen, die nicht von einem so hohen Angebot wie die Freiburger Agglomeration profitieren. In diesen Agglomerationen lagen die Deckungsraten vor der Einführung der Kostenlosigkeit vielfach bei etwa 20 %, womit sich die finanziellen Auswirkungen der starken Tarifsenkung proportional als weniger wichtig erwiesen.

#### **(4) Schlussfolgerungen**

Die sehr hohen Ziele der *Agglomeration* in Bezug auf die Verkehrsverlagerung erfordern es, die Anstrengungen fortzusetzen und zu verstärken, um die Attraktivität des ÖV zu steigern.

Nach *Ansicht* des *Vorstandes* muss die Reisezeit als prioritäre Achse weiterverfolgt werden. Die Verstärkung des Fahrplans und der Leistungsqualität (Reisezeit, eigene Standorte) sind die effizientesten Massnahmen. Die *Agglomeration* hat für die Entwicklung ihres ÖV-Angebots im Rahmen der AP3 und AP4 sowie mit ihrer Vision Öffentlicher Verkehr 2026 ein sehr umfassendes Entwicklungsprogramm durchgeführt. Das geplante Angebot sieht für die kommenden Jahre eine sehr starke Zunahme vor, wobei auch die Leistungsentschädigungen für den ÖV bis 2026 sehr deutlich zunehmen werden. Parallel dazu sind mit der vollständigen Dekarbonisierung der kompletten Fahrzeugflotte bis zum Zeithorizont 2030 weitere zusätzliche Kosten zu erwarten, während der Verkehr im gleichen Zeitraum noch hauptsächlich mit Dieselfahrzeugen erfolgen wird.

Auch Tarifierhöhungen sollen umgesetzt werden, um neue Kunden zu gewinnen und die Kundenbindung sicherzustellen. Systematische und grosszügige Tarifrückführungen würden sich bestimmt auf die Passagierzahlen auswirken. Ihre Umsetzung allein – falls die Reduktionen von den Partnern akzeptiert werden – würde jedoch wie bereits erwähnt erfordern, dass das Budget der *Agglomeration* von 5 auf 20 Millionen Franken pro Jahr erhöht werden müsste. Das Kosten-Nutzungs-Verhältnis derartiger Massnahmen muss deshalb als unbefriedigend qualifiziert werden. Anstelle einer solchen Massnahme wünscht der *Vorstand*, die schon im Bereich der Unternehmensmobilität bzw. in der Schulmobilität engagierten Massnahmen fortzusetzen. Gezielte zusätzliche Massnahmen für gewisse Nutzungs- und Kundensegmente werden zurzeit oder zu einem späteren Zeitpunkt mit den Partnern

von *Frimobil* und den Gemeinden geprüft (Senioren, Freizeit, Tourismus, Passagiertransport bei schwachen Verkehrszeiten, Erweiterung der Zone 10, Fördermassnahmen für die Verkehrsverlagerung vom Automobil zum ÖV, usw.). Ziel ist es, die Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖV und zu anderen Transportmitteln unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Gemeindefinanzen einfacher und flexibler zu gestalten (Förderung von *P+R-Parkplätzen* (*P+R*) durch die *Agglomeration*, *PubliBike*, usw.).

Auch die Frage der Transportpreise wird durch ein subjektives Element beeinflusst. Der VÖV stellt fest, dass der Kunde die Kosten des ÖV in seiner Wahrnehmung höher einschätzt als die Kosten für die Benutzung des Automobils, wobei der Gebrauch des Letzteren tatsächlich teurer ist. Die Steuerpolitik hat ebenfalls nachteilige Auswirkungen auf den ÖV, insbesondere was die Steuerabzüge zugunsten der Pendler betrifft. Diese Themen müssen also in einem breiteren Rahmen behandelt werden. Ein Initiative bezüglich der Kostenlosigkeit des ÖV ist auf kantonaler Ebene im Gange und deren eventuelle Umsetzung würde der Forderung des Postulats entsprechen.

Vor allem eine Reduzierung der öffentlichen und privaten Parkplätze in Verbindung mit einer Verbesserung des ÖV-Angebots ist das effektivste Instrument, um die gewünschte Verkehrsverlagerung zu erreichen. Die Analysen im Verlaufe der letzten 20 Jahre zu diesem Thema zeigen, dass ein mit der Einschränkung des Automobilverkehrs nicht behaftetes ÖV-Angebot, nicht zu einer massiven Verkehrsverlagerung führen kann. So wurden im *AP4* mehrere Strategien entwickelt, die auf eine Begrenzung des privaten, mit dem Arbeitsplatz verbundenen Parkplatzangebots abzielen, indem die Reduktionswerte des Angebots auf der Grundlage der ÖV-Angebotsdichte angewendet werden.

Die ungünstig festgestellte Entwicklung in Bezug auf die Verkehrsverlagerung aufgrund der COVID-Krise wird eine Verstärkung der Förderungsmassnahmen zugunsten des ÖV erfordern, die vor allem dank eines noch effizienteren und attraktiveren ÖV-Angebots realisiert werden kann. Der *Vorstand* ist jedoch der Auffassung, dass die vorgeschlagene massive Tarifsenkung für die Gemeinschaft erhebliche zusätzliche Kosten mit sich bringen wird, ohne dass ein angemessenes Ergebnis garantiert werden kann. Aus den oben genannten Gründen unternimmt der *Vorstand* im Sinne des Postulats keine weiteren Schritte, um die geforderte Tarifreduktion für Abonnements und Fahrkarten für die gesamte Agglomerationsbevölkerung einzuführen.

Das vorliegende Postulat ist somit abgeschrieben.

Freiburg, den 19. Mai 2022