



Verband Thurgauer Gemeinden
Geschäftsstelle
Postfach 1060
8580 Amriswil
Tel. 071 414 04 75 / Fax: 071 414 04 76
E-Mail: info@vtg.ch / Internet: www.vtg.ch

Department für Inneres und Volkswirtschaft
Herr Regierungsrat Dr. Kaspar Schläpfer
Verwaltungsgebäude
8510 Frauenfeld

Amriswil, 29. Mai 2009 rm

Vernehmlassungsantwort betreffend Konzept „öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015“

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Schläpfer
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihre Einladung zur Vernehmlassung zu der im Titel genannten Vorlage. Gerne benutzen wir die Gelegenheit zu einer Stellungnahme im Namen der Politischen Gemeinden des Kantons Thurgau.

Der VTG und hat für die Erarbeitung dieser Vernehmlassungsantwort eine Arbeitsgruppe eingesetzt, der folgende Mitglieder angehörten:

- Hansjörg Huber, Gemeindeammann Birwinken (Vorsitz)
- David Blatter, Stadtrat Kreuzlingen
- Maja Grunder, Gemeinderätin Neunforn
- Leo Koller, Gemeinderat Sirnach
- Silvia Schwyter Gemeindeammann Sommeri
- Stephan Tobler, Gemeindeammann Egnach
- Hansueli Walser, Gemeinderat Roggwil
- Reto Marty, Geschäftsleiter VTG

Vorbemerkungen

Der VTG äussert sich in dieser Vernehmlassungsantwort zu den übergeordneten Zielen des Konzepts und nicht zu Detailbestimmungen. Bezüglich einzelnen Linien und Haltestellen äussern sich die betroffenen Gemeinden selbst.

Das Konzept „öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015“ enthält im Vergleich zum Konzept 2004-2008 wenige Neuerungen. Es wird wenig in die Zukunft, in die Zeit nach 2016, geschaut. Dann soll der Ausbau des Hauptbahnhofs Zürich abgeschlossen sein, was voraussichtlich grössere Änderungen mit sich bringen wird. Dem VTG scheint es wichtig, diese Änderungen ins Konzept mit einfliessen zu lassen. Sollte dies nicht möglich sein, soll mindestens ein Ausblick auf die zu erwartenden Änderungen ins Konzept aufgenommen werden.

Bei den übergeordneten Zielen kommt zum Ausdruck, dass der öffentliche Verkehr (öV) vor allem in den Entwicklungsräumen und zwischen den Zentren weiterentwickelt werden soll. Im ländlichen Raum soll nur eine minimale Grundversorgung angeboten werden. Mit diesen Aussagen wird der Eindruck erweckt, dass der öV zwischen den Zentren ausgebaut und der öV im ländlichen Raum ausgedünnt werden soll. Ein solches Vorgehen ist aus der Sicht des VTG völlig unakzeptabel. Der ländliche Raum ist im Kanton Thurgau sehr wichtig und soll angemessene und zweckmässige Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsmittel zwischen den Zentren erhalten. In diesem Punkt lässt das Konzept kreative Lösungsmöglichkeiten vermissen. Aus dem Konzept ist wenig ersichtlich, ob und wie sich Gedanken zum Ausbau des öV auch im ländlichen Raum und allenfalls auch mit unkonventionellen Methoden gemacht wurde. Es fehlen mutige Versuche, den öV noch benutzerfreundlicher und somit beliebter zu machen. Wie sieht es aus mit allfällig neuen innovativen Buslinien

in den ländlichen Raum, mit Nachtbussen am Wochenende, mit „parc and ride“ Angeboten, mit Mitautos- und Velos an Bahnhöfen et cetera? Teilweise lassen auch die Busanschlüsse in den ländlichen Raum, welche Anschlüsse aus den Zentren beziehungsweise ab dem Schnellzugnetz gewährleisten sollen, zu Wünschen übrig. Wenn während Hauptverkehrszeiten über 45 Minuten gewartet werden muss, kann nicht von vernünftigem Service gesprochen werden. Dass mit solchen Angeboten kein befriedigender Kostendeckungsgrad erzielt werden kann, leuchtet ein.

Im Konzept wird auf den neuen kantonalen Richtplan verwiesen. Womit auch die Stossrichtung Zentren – ländlicher Raum begründet wird. Dazu gilt es zu bemerken, dass der neue Kantonale Richtplan noch nicht genehmigt ist. Die Regionalzentren im Thurgau arbeiten gerne mit dem ländlichen Raum zusammen. Es soll kein Keil zwischen die Gebiete geschlagen werden. Beide Partner sind voneinander abhängig und darauf angewiesen, dass der jeweils andere möglichst gut erschlossen ist. Die Anschlüsse von und in den ländlichen Raum und von und in die Zentren müssen verbessert werden.

Die teilweisen Umstellungen von Publicars auf Liniebusse werden begrüsst. Die Administration der Publicars war kompliziert und nicht sehr benutzerfreundlich.

Beantwortung der Fragen der Vernehmlassungsgeber

Gerne beantworten wir die von Ihnen gestellten Fragen wie folgt:

1. Sind mit den übergeordneten Zielen und der Strategie bzw. der Stossrichtung des weiteren Ausbaus des öffentlichen Verkehrs einverstanden? (Ziffer 3 des Konzepts, Seiten 28 – 30)

Wie bereits in den Vorbemerkungen festgehalten, scheinen die übergeordneten Ziele zu wenig mutig und innovativ. Es sollen neue Formen und unkonventionelle Angebote geprüft und ausprobiert werden. Das Ziel muss sein, den motorisierten Individualverkehr zu senken und das öV-Angebot auszubauen. Die Stossrichtung, „nur“ den öV zwischen den Zentren auszubauen und auf einen Ausbau und eine Überprüfung im ländlichen Raum zu verzichten wird als falsch angesehen und soll geändert werden. Der kantonale Richtplan ist noch nicht verabschiedet, diesen als Grundlage zu nehmen, ist deshalb heikel.

-
2. Sind sie mit den Planungsgrundsätzen einverstanden? (Ziffer 4 des Konzepts, Seiten 31 – 42)

Die Grundsätze sind nachvollziehbar, lassen jedoch wenig Handlungsspielraum für kreative Lösungen und wirken sehr träge. Beim Vergleich mit der Abgeltungsverordnung des Bundes ist es störend, dass der Kanton Thurgau die strengeren Werte definiert als der Bund. Die Bundeslösung sollte als Minimallösung angesehen werden.

Die Anzahl der Verkaufsstellen wird als zu klein empfunden. So hat zum Beispiel die Gemeinde Egnach mit vier Bahnhöfen keine einzige Verkaufsstelle. Werden in diesem Punkt Alternativen und Zusammenarbeitsformen mit anderen Stellen geprüft? Die Anzahl Verkaufsstellen soll tendenziell erhöht und das Verkaufsstellennetz verdichtet werden.

-
3. Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle? (Ziffer 5 des Konzepts, Seiten 43 – 50)

Bei dieser Frage wird auf die Einzelantworten der Gemeinden und Regionen verwiesen. Allgemein wird angefragt, die Verbindungen nach 24.00 Uhr zu überprüfen (Nachtnetz) und entsprechend auszubauen. Dies wird als grosses Bedürfnis angesehen und als sinnvoll betrachtet. Neben der Erfolgskontrolle soll auch eine gewisse Solidarität berücksichtigt werden.

4. Können Sie dem Zielangebot, das bis ins Jahr 2015 umgesetzt werden soll, zustimmen oder haben Sie Änderungsvorschläge? (Ziffer 6 des Konzepts, Seiten 51 – 69)

Es gibt verschiedene Lokale Verbesserungen die vorangetrieben werden sollen. Die Ziele sind im Allgemeinen nicht sehr hoch gesteckt und teilweise entsprechen sie bereits dem Status quo.

Die einzelnen Anschlüsse müssen unbedingt besser aufeinander abgestimmt werden. Somit würde der öV kundenfreundlicher und würde sicher noch mehr benutzt.

-
5. Haben Sie Bemerkungen oder Änderungsvorschläge zu den Aussagen betreffend Sicherheit, dynamische Fahrgastinformationen und Tarifmassnahmen? (Ziffer 6 des Konzepts, Seiten 70-76).

Tarifmassnahmen: Die Erweiterung des Tarifverbundes Ostwind wird befürwortet. Ebenfalls sollte eine Annäherung bzw. ein Zusammenarbeit mit den ZVV angestrebt werden. Die Tarifkooperationen sollen unbedingt angestrebt werden. In gewissen Zonen (v. a. Hinterthurgau) führte die Zusammenarbeit mit Ostwind teilweise zu massiven verteuerten Verbindungen (bis zu 50%). Dies muss rückgängig gemacht werden.

Sicherheitsmassnahmen: Die Reisenden sollen sich in den öV sicher fühlen können, dafür sind die nötigen Vorkehrungen zu treffen. Private Sicherheitsdienste sind grundsätzlich abzulehnen. Die Aufgabe soll im Bereich des Staates bleiben. Der Videoüberwachung kann zugestimmt werden, die rechtlichen Rahmenbedingungen dazu müssen sauber eingehalten werden.

Dynamische Fahrgastinformationen: Die Einführung der Fahrgastinformationen ist sehr zu befürworten. Die Informationen an den Haltestellen sowie in den Zügen oder Bussen sollen ausgebaut und damit die Benutzerfreundlichkeit erhöht werden.

-
6. Haben Sie Bemerkungen zum Kapitel 7 Bahninfrastruktur? (Seiten 77-80)

Die Bahninfrastruktur soll sich in einem guten Zustand befinden, die nötigen Investitionen sind entsprechend zu tätigen.

-
7. Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Kosten und deren Finanzierung? (Ziffer 8 des Konzepts, Seiten 81-89).

Bereits durch den NFA sind für Kanton und Gemeinden Mehrkosten in der Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs entstanden. Nun sind weitere Mehrkosten in Aussicht gestellt. Angesichts der voraussichtlichen Einführung der Flat Rate Tax gilt es festzuhalten, dass die Mehrkosten beim öffentlichen Regionalverkehr die Gemeindehaushalte zusätzlich belasten werden. Bei den Gemeinden stösst eine Kostenerhöhung dann auf Unverständnis und wird abgelehnt, wenn sie keine direkte Verbesserung der öV-Anbindungen mit sich bringt.

Ansonsten wird wie bereits anlässlich der NFA-Diskussion am Teiler 1/3 Gemeinden, 2/3 Kanton festgehalten, mit der Forderung, die Anliegen der Gemeinden entsprechend zu berücksichtigen.

Zum übrigen Konzept wird folgende Bemerkung abgegeben

Der Ausblick 2016 und später (ab Seite 90) ist sehr kurz und knapp gehalten. Hier werden klarere Angaben erwartet.

Wir bitten Sie, unsere Anregungen und Vorschläge zu berücksichtigen und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VTG

Der Präsident


Roland Kuttruff

Der Geschäftsleiter


Reto Marty