

Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus
Postfach
8510 Frauenfeld

Hauptstrasse 12
CH-9320 Arbon
Telefon +41 (0)71 447 61 34
Telefax +41 (0)71 447 61 50
info@oberthurgau.ch
www.oberthurgau.ch

Arbon, 29. November 2016

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024 Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2016 laden Sie uns zur Vernehmlassung mit Frist bis 9. Dezember 2016 zum Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024 ein. Vielen Dank. Gerne nehmen wir dazu Stellung.

Vorbemerkungen und Einleitung

Das Konzept macht einen guten Eindruck und zeigt detailliert eine langfristige Planung auf. Dies ist im Bereich öffentlicher Verkehr notwendig, weil es sich gesamthaft und eine komplexe Angelegenheit handelt, welche zeitlich einen sehr langen Vorlauf hat.

Der Leiter der Fachstelle Öffentlicher Verkehr hat den Mitgliedern der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau und den Oberthurgauer Kantonsräten am 7. November 2016 eindrücklich die geplante Entwicklung, basierend auf dem bisherigen Angebot, dargestellt. Dafür und für die anschliessende Beantwortung der Fragen und den Austausch durch Werner Müller danken wir herzlich.

Den Konzeptentwurf haben wir zur Kenntnis genommen.

Die Strategie, die Überprüfungsmechanismen und die einzelnen Angebotserweiterungen in den verschiedenen Regionen sind zum grossen Teil nachvollziehbar. Es handelt sich im Wesentlichen um die Fortschreibung des eingeschlagenen Weges, mit dem Unterschied, dass ein weiterer Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr nur mit grossen Investitionen – vorwiegend in bauliche Massnahmen - möglich sein wird. Die eindrücklichen Steigerungen der Angebotskilometer (+25 %) und Passagierzahlen (+61 %) der vergangenen 10 Jahre liessen sich noch weitgehend einfach mit Angebotsverdichtung auf dem bestehenden Netz realisieren. Dies dürfte mit ein Grund sein, dass die Abgeltungen der öffentlichen Hand in den letzten 10 Jahren moderater gestiegen sind. Der Kanton hat es verstanden, rechtzeitig die Gemeinden auch an den Investitionen zu beteiligen.

Gemäss Konzept 2019 - 2024 wird die Nachfrage weiter steigen. Wir rechnen mit einer überdurchschnittlichen Steigerung der Abgeltungen durch die Gemeinden. Im Konzept auf Seite 120 sind die mutmasslichen Steigerungen der Abgeltungen durch die Gemeinden für die Jahre 2016 - 2024 mit jährlich 6,3 % veranschlagt. Interessant wäre die Entwicklung seit 2015. Die Gemeindebeiträge lagen damals noch bei rund 9 Mio., 2016 bereits bei 14,2 Mio. Franken. Die Tabelle auf den Seiten 122/123, in welcher die Differenzbeträge pro Gemeinde berechnet sind, wirkt alarmierend und bringt die Gemeinden im Oberthurgau an die

Grenzen des Machbaren.

Die Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr sind nicht die einzigen Ausgabepositionen mit starkem Wachstum. Ähnliche Steigerungsraten bestehen in den Bereichen Gesundheit, Pflege, Soziales oder Umwelt. Vor allem die Investitionen in andere Infrastrukturanlagen belasten die Gemeinden im Oberthurgau sehr. Wir bezweifeln, dass die Oberthurgauer Gemeinden dieses Wachstum an Abgeltung verkraften können. Wir bitten den Regierungsrat, das Konzept unter diesem Gesichtspunkt nochmals kritisch zu prüfen bzw. zu überarbeiten. Kostendeckungsgrade von unter 30 % sind einfach zu tief und lassen sich nicht mehr rechtfertigen.

Weiter muss vermehrt der Gesuchsteller zur Abgeltung beigezogen werden. Hierfür muss aus unserer Sicht das Gesetz angepasst werden.

Bemerkungen zu den einzelnen Kapiteln

Zusammenfassung

Der kantonale Richtplan ist noch nicht rechtskräftig. Nach unserer Beurteilung muss er gründlich überarbeitet und vereinfacht werden, damit er durch den Grossen Rat genehmigt wird. Vermutlich hat dies auch auf dieses Konzept Einfluss.

Wachstum im Verkehr, wie Sie das auf Seite 4 erläutern, ist nicht per se positiv. Grundsätzlich wäre es positiver, wenn die Menge des Verkehrs stagnieren oder sogar zurückgehen würde.

Wir stellen in Abbildung Z2 fest, dass Sie sehr alte Zahlen verwenden. Vergleiche zwischen 2000 und 2010 sind heute irrelevant. Hinten bei der Entwicklung der Kosten für die Gemeinden (Seite 122/123) erwähnen Sie nicht einmal mehr das Jahr 2015. Wie hoch waren die Abgeltungen der einzelnen Gemeinden 2000, 2005 oder 2010?

Zielangebote Bahn 2024

Der geplante Ausbau bringt einen riesigen Kostenschub. Eine Schnellzugsverbindung St. Gallen – Konstanz mit einem Stundentakt steht der Bekämpfung des Einkaufstourismus durch das AWA und den neuen Leiter Daniel Wessner diametral gegenüber.

Zielangebot Bus

Vielen Dank für den Hinweis: „Ziel sind effiziente und damit finanzierbare Busfahrpläne und sichere Bahnanschlüsse“. Wir erkennen nicht, dass auf Finanzierbarkeit durch die Gemeinden geachtet wird. Der Kanton geht davon aus, die Gemeinden verfügen für diesen Zweck eine unendliche Quelle.

Wichtigste Änderungen in den Regionen

Wer fordert einen Halbstundentakt zwischen Arbon und St. Gallen 80.200 am Sonntag? Alternativ stehen auch Zugverbindungen über Romanshorn oder Rorschach zur Verfügung.

Wer benötigt einen Halbstundentakt am Samstag zwischen Romanshorn und Arbon 80.945? Parallel gibt es auch eine Zugverbindung mit Halbstundentakt.

Die *Entwicklung der Abgeltung (9.) und Finanzierung (10.) für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastukturfonds (BIF)* haben wir bereits vorgehend grundsätzlich abgehandelt. Die Wachstumsraten sind enorm. Der Kanton hat es verstanden, die Gemeinden auch bei den BIF-Beiträgen zu beteiligen und damit seine Kosten moderat ansteigen zu lassen. Für die Oberthurgauer Gemeinden ist die Höchstgrenze an Beiträgen für den öffentlichen Verkehr bereits erreicht.

Seite 21, Kapitel 2.1. Angebot und Nachfrage Fernverkehr, Titel Nachfrage

Bemerkung zur Feststellung „Ein weiterer Grund sind die generell stark zunehmenden Nachfrageströme zwischen dem Kanton Thurgau und dem Wirtschaftsraum Zürich in den letzten 10 Jahren (Thurgau als attraktiver Wohnkanton für Arbeitnehmende im Raum Winterthur/Zürich)“:

Mit der Befriedigung dieser Nachfrageströme wird das Pendeln noch mehr gefördert. Neue Angebote schaffen neue Nachfragen. Die ÖV-Lobbisten sprechen dann von einer positiven Entwicklung. Derweil müsste das Ziel sein, den Verkehr zu reduzieren oder zumindest zu stabilisieren. Durch vermehrte Ansiedlungen von Unternehmen im Kanton Thurgau könnte hier ein Signal gesetzt werden. Gerade im aktuell zu überarbeitenden kantonalen Richtplan müsste reagiert und ein Signal auch für den Oberthurgau gesetzt werden. Potential haben hier sämtliche Gemeindetypen.

Kostendeckung

Der Kostendeckungsgrad für Bahn und Bus muss neu beurteilt werden. Aus unserer Sicht sind sie generell zu tief angesetzt. Falls das Angebot trotzdem verlangt wird, ist es ausserhalb des üblichen Finanzierungsschlüssels durch die Gesuchsteller zu finanzieren. So liegt z.B. der NBUS Romanshorn – Rorschach 845N bei 16 %. Die Finanzierung eines Taxis wäre wohl günstiger.

Seite 60, Kapitel 4.2. Kantonaler Richtplan (KRP), Entwurf Mai 2016 für die öffentliche Bekanntmachung

Im vorliegenden Konzept wird der neue kantonale Richtplan als eine der wichtigen Grundlagen für die zu erreichenden Ziele und deren Strategien dazu aufgeführt. Der kantonale Richtplan ist als Grundlage noch nicht definitiv. Aktuell befindet er sich in der Phase zur Überarbeitung. Und wir gehen davon aus, dass einige Anpassungen erforderlich sind, damit er überhaupt genehmigungsfähig wird.

Seite 64, Kapitel 4.3. Strategie

Als eines der ersten Ziele wird hier formuliert: „*Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraums.*“ Wir teilen die Meinung, dass der öffentliche Verkehr hier einen wichtigen Beitrag leisten kann. Er ist aber bei weitem nicht das einzige Kriterium, um dieses Ziel zu erreichen. Zum Beispiel benötigt der Kanton Thurgau bzw. der Oberthurgau auch attraktive Arbeitsplätze, die Verfügbarkeit von Fachpersonal, von Bauland für Gewerbe und Industrie oder leistungsfähige Verkehrsträger für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Auch gute dezentrale Bildungsangebote sind von hoher Bedeutung.

Seite 66, Kapitel 5.2. Überprüfungsmechanismus

Der in Tabelle 14 dargestellte Überprüfungsmechanismus ist dringend notwendig.

Seite 67, Kapitel 5.3. Angebotsgrundsätze, Grundsätze zur Erschliessungsqualität

Siedlungsgebiete sollen als erschlossen gelten, wenn die Gehdistanz zum nächstmöglichen Haltepunkt nicht mehr als 500 m bei der Erschliessung per Bus oder 1000 m bei der Erschliessung per Bahn beträgt.

Weiter sind Ortschaften mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen, welche mindestens 200 Einwohner / Arbeitsplätze aufweisen.

Aus unserer Sicht sind diese Regelungen zu überprüfen und differenziert je Raumtyp die Vor- und Nachteile abzuwägen. Mit dem Ergebnis sind diese Regelungen zu optimieren.

Seite 71, Tabelle 28: Anzustrebende Ausstattung Haltestelleninfrastruktur

Hier verstehen es Kanton sowie Bus- und Bahnbetreiber, die Gemeinden überdurchschnittlich zu belasten. Es ist nicht einzusehen, weshalb z.B. neue Bushaltestellen oder Veloständer alleine durch die Gemeinde finanziert werden müssen. Ein Gewerbetreibender muss seine Abstell- und Warteräume auch selber finanzieren. Die Wartenden und die Velofahrer sind Kunden der Bahn- und Busbetreiber und nicht der Gemeinden.

Seiten 76, Kapitel 5.4 Linienkostendeckungsgrad

Die Schwellenwerte sind generell zu tief angesetzt. Sie sind anzuheben, um die Kosten für die Gemeinden erträglich zu gestalten.

Seiten 81, Kapitel 6.1

RE Konstanz – St. Gallen: Ein Stundentakt Mo – So von 6 bis 21 Uhr ist aus unserer Sicht unverhältnismässig (siehe unter „Einkaufstourismus senkt Löhne“ von Daniel Wessner in der TZ vom 16. Nov. 2016).

Seiten 115/116, Kapitel 6.4. Tarifmassnahmen/Distribution

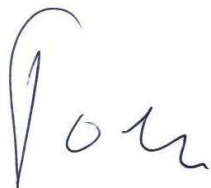
Die mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2016 geplanten Tarifierhöhungen dienen primär der Abgeltung von höheren Trassenpreisen. Auch wenn der öffentliche Verkehr im Wettbewerb zum Individualverkehr steht, sollten ernsthaft weitere Tarifmassnahmen geprüft werden. Dies mit dem Ziel, die Abgeltung der öffentlichen Hand finanziert mit allgemeinen Steuermitteln reduzieren zu können. Dazu verweisen wir auf unsere grundsätzlichen Überlegungen in der Einleitung.

3. Schlussbemerkung

Der öffentliche Verkehr ist für unsere Bevölkerung zweifellos ein wichtiger Teil für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse. Die Investitionen lohnen sich grundsätzlich. Wir sind aber der Ansicht, dass dem Engagement zur Finanzierung durch die öffentliche Hand Grenzen zu setzen sind. Die Kostenentwicklung gegen oben kann nicht offen sein. Die Kostentwahrheit muss den Nutzern der Angebote bewusst sein. Mobilität hat seinen Preis, wer sie beansprucht, muss auch angemessen dafür bezahlen. Sie soll in einem für alle Anspruchsgruppen verträglichen Masse ausgebaut werden. Diesbezüglich muss aus unserer Sicht das Gesetz angepasst werden.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse



Stephan Tobler
Präsident der Regionalplanungsgruppe
Oberthurgau



Gilbert Piaser
Geschäftsleiter