

FDP des Kantons Thurgau
Postfach
CH-8280 Kreuzlingen
Tel: +41 (71) 672 17 20
Fax: +41 (71) 672 17 30
E-Mail: info@fdpthurgau.ch
Web: www.fdpthurgau.ch

FDP Thurgau 8280 Kreuzlingen per E-Mail

Kanton Thurgau
Departement für Inneres und
Volkswirtschaft
8510 Frauenfeld

Kreuzlingen, 29. Mai 2009

Vernehmlassung des Konzeptes öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Herren Regierungsräte

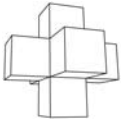
Die FDP. Die Liberalen des Kantons Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit, zum Konzept öffentlicher Regionalverkehr Stellung nehmen zu können. Das Konzept stellt eine umfassend begründete und sorgfältig erarbeitete Fortschreibung der bisherigen Strategie des Regierungsrates dar, den Kanton für seine Einwohnerinnen und Einwohner, aber auch für potenzielle Neuzuzüger und für Arbeitnehmende und Unternehmer aus anderen Regionen attraktiver zu machen. Eine erfolgreiche Strategie, wie die Wachstumszahlen belegen.

Das Konzept 2010-2015 wird es nicht leicht haben, an diesen Erfolgen anzuknüpfen. Zum einen hat das wirtschaftliche Umfeld unter der Wirtschaftskrise gelitten, was sich auf die öffentlichen Finanzen auswirken wird. Zum anderen werden die Optimierungen, die jetzt anstehen, zwar zu grösseren Investitionen führen, aber deren Nutzen stehen nicht mehr im gleich guten Verhältnis zum Aufwand, wie das in der Vergangenheit der Fall war.

Gerne nehmen wir deshalb die Gelegenheit wahr, im Rahmen der Beantwortung Ihrer Fragen auch den Aspekt des Kosten-/Nutzenverhältnisses zu thematisieren. Nachfolgend unsere Antworten in der Reihenfolge des Konzeptes:

1. Übergeordnete Ziele und Strategie des weiteren Ausbaus:

Der Ausbau des ÖV-Angebotes wird vom Regierungsrat konsequent entlang der Vorgaben des kantonalen Richtplanes geplant. Diese Ausrichtung hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll weitergeführt werden. Wo der ÖV seine Stärken zur Geltung bringen kann, nämlich zwischen Zentren und bei gebündelten Verkehrsströmen, soll er gefördert werden, wo der Individualverkehr im Vorteil ist, vornehmlich im ländlichen Raum, soll auf ihn abgestellt werden. Dennoch sollen die betriebswirtschaftlichen Kriterien (Verhältnis Angebot und Nachfrage, Kostendeckungsgrad) nicht vernachlässigt werden. Entsprechend berücksichtigt das Konzept diese Kriterien auch in der später folgenden konkreten Ausgestaltung.



Dies ist auch deshalb zu begrüßen, weil das verdichtete Angebot zwischen Zentren nur Sinn macht, wenn auch jene Zubringerrouen aus Agglomerations- und ländlichen Gebieten gestärkt werden, die auf Grund steigender Nachfrage über eine Auslastung mit gutem Potenzial zur Verbesserung verfügen. **Einzig der Hinweis fehlt, dass für eine Verbesserung des Umsteigeeffektes des individuellen Zubringerverkehrs genügend Parkplätze bei den Bahnhöfen zur Verfügung stehen müssen.**

2. Planungsgrundsätze:

Die Planungsgrundsätze sind unserer Meinung nach ausgewogen und differenziert ausgestaltet. Die Berücksichtigung des Richtplanes und betriebswirtschaftlicher Prinzipien und die Kombination derselben ergeben ein Set von Kriterien, das die gezielte Entwicklung unterstützt. Nichts desto trotz werden die künftig getätigten Investitionen nicht mehr dieselbe Steigerung der Nachfrage bewirken können wie in der Vergangenheit, ist doch das Angebot des ÖV bereits sehr weit optimiert worden. **Die kritische Frage, die sich der Regierungsrat künftig bei jedem Ausbau wird stellen müssen, ist, ob der ökologische Nutzen im richtigen Verhältnis zu den Kosten steht.**

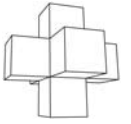
3. Bemerkungen zur Erfolgskontrolle:

Die FDP. Die Liberalen begrüsst es, dass die Auslastung und der Kostendeckungsgrad flächendeckend erhoben werden. Erfolgskontrolle ist aber nur dann sinnvoll, wenn sie auch effektiv ist. **Bei erfolgreichen Angeboten muss geprüft werden, ob sie noch ausbaubar sind, während erfolglose Angebote allenfalls einzustellen sind.**

4. Zielangebot:

Der Regierungsrat beweist mit seinem Zielangebot 2015, dass er es mit der Erfolgskontrolle ernst meint. Er schlägt dort den Ausbau vor, wo dafür die Nachfrage vorhanden ist, und setzt dort Fragezeichen, wo die Auslastung ungenügend ist. Tendenziell ist er eher offensiv beim Ausbau und vorsichtig beim Abbau. Dies schlägt sich denn auch bei der Entwicklung der Kosten nieder. **Die FDP. Die Liberalen erwartet deshalb vom Regierungsrat, dass er beim Aus- und beim Abbau die Masse angleicht, um die Kostenentwicklung allenfalls zu dämpfen.** Zu folgenden Einzelpunkten haben wir noch vertiefende Bemerkungen:

- **Die Karte auf Seite 52 (identisch mit jener auf Seite 9) ist auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen.** Dem geneigten Leser ist aufgefallen, dass beispielsweise der Ortsname Eschenz dort steht, wo Mammern liegt. Dies könnte evt. auch bei anderen Orten der Fall sein.



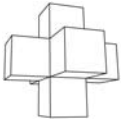
- Beim Zielangebot Bahn ist uns aufgefallen, dass bei Angeboten wie Weinfelden-Winterthur, Romanshorn-Rorschach und Winterthur-Wil wohl aufgeführt wird, dass die Erfolgskontrolle hier negative Ergebnisse gezeitigt haben. Dies wird jedoch mit Hinweis auf die Planrechnung wieder relativiert und eine positivere Entwicklung prognostiziert. **Es fehlt allerdings der Hinweis, was der Regierungsrat mit den Angeboten zu tun gedenkt, falls die Planrechnungen sich als zu optimistisch erweisen sollten.**
- Positiv aufgefallen ist uns, dass zum Teil auch weitere Kriterien für Optimierungen des Angebots aufgeführt werden (z.B. bei 80.834, 80.838 und 80.722) und dass auch Rücksicht auf ausserkantonale Entwicklungs- oder Zentrumsräume genommen wird.
- Wenn bei diversen Angeboten von einem **Ausbau in Form von Verdichtungskursen** während des Hauptverkehrszeiten die Rede ist (z.B. bei der Bahn Kurs 821 und beim Bus Kurs 80.825), so ist zu berücksichtigen, dass diese **schwergewichtig eher in die Morgen- als in die Abendstunden** zu legen sind, da die Hauptverkehrszeiten morgens in einem engeren Zeitfenster (6-8 Uhr) als abends (16-19 Uhr) liegen. Hinzu kommt, dass die Nutzung des ÖV durch Schüler-Ströme morgens mit einer kleineren Streuung als nachmittags erfolgt bedingt durch unterschiedliche Stundenpläne. Entsprechend empfehlen wir, vor allem auf Linien, die zu Standorten mit Bildungsinstitutionen führen, die Verdichtungskurse eher morgens als abends zu führen. Wo z.B. vier zusätzliche Verdichtungskurse vorgeschlagen sind auf einer Route, die ab 06.30 Uhr stündlich jeweils xx.30 fährt, empfehlen wir, morgens schon 05.30 zu beginnen und auch um 06.00 und 07.00 einen Kurs zu führen, abends jedoch nur einen solchen um 17.00.
- Zu überlegen wäre zusätzlich, ob bei den Busbetrieben auf jenen Linien **ein früherer Start** empfehlenswert ist, wo diese zu einem Schnellzugsbahnhof auf der Linie Richtung Zürich-Bern führen. Dies könnte etwa bedeuten, dass die Buslinien nach Frauenfeld bereits so einsetzen, dass der 06.12-Uhr-Zug erreicht werden könnte.

5. Sicherheit, Fahrgastinformation und Tarifmassnahmen:

Keine Bemerkungen.

6. Bahninfrastruktur:

Keine Bemerkungen.



7. Entwicklung der Kosten und deren Finanzierung:

Durchschnittlich sollen die Kosten jährlich mit 3,5% wachsen. Da der Bund jedoch jährlich nur 1% mehr Kosten übernimmt, fällt die Finanzierungslast auf Kanton und Gemeinden, die beide durchschnittlich mit jährlichen Kostensteigerungen von 6% rechnen müssen. Die FDP. Die Liberalen sieht diese Entwicklung nur dann als möglich an, wenn gleichzeitig in anderen Gebieten Ausgaben reduziert werden können. **Wir halten die Förderung des ÖV und dessen gezielten Ausbau für richtig. Doch die damit verbundenen Kostensteigerungen in einem Bereich staatlichen Handelns muss anderweitig kompensiert werden, wollen wir die Staatsquote nicht stärker als vom Wirtschaftswachstum zu rechtfertigen wachsen lassen.**

Der Regierungsrat ist sich offensichtlich der Problematik der in Relation zur Wirtschaftsentwicklung überproportionalen Kostensteigerung beim ÖV bewusst. Denn er benennt selber auf Seite 83 die Gewichtung, die bei allfällig knapperen Mitteln angewandt werden müsste, um die Ausbauschritte zu priorisieren. Der Regierungsrat tut auch deshalb gut daran, die Ausbaupläne allenfalls zu redimensionieren, weil der Ausbau des ÖV bei einigen Gemeinden zusätzliche Mittel in der Höhe von 2 Gemeindesteuerprozenten binden würde.

In diesem Sinne wünschen wir dem Regierungsrat ein gerüttelt Augenmass bei seinen künftigen Entscheidungen und bedanken uns nochmals für die Möglichkeit, uns zum ÖV-Konzept vernehmen zu lassen.

Mit freundlichem Gruss

FDP des Kantons Thurgau

Bruno Lüscher
Präsident

Thomas Wehrich
Geschäftsführer