

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025-2030

Teilnehmerangaben:

Verband Thurgauer Gemeinden
Verband Thurgauer Gemeinden
23a
Thomas-Bornhauser-Strasse
8570 Weinfelden

Kontaktangaben:

Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Verwaltungsgebäude Promenade
Promenadenstrasse 8
8510 Frauenfeld

E-Mail-Adresse: div@tg.ch

Telefon: +41 58 345 54 60

Teilnehmeridentifikation:

121739

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Allgemeine Bemerkungen zum Konzept (Aufbau, Nachvollziehbarkeit, usw.)	Das Konzept verfolgt sehr gute Ansätze. Die Aufteilung in urbane sowie ländliche Räume ist sinnvoll. Für die Erschliessungslücken wurden kreative Lösungen gefunden. Die Investition in die Frühbusangebote erscheint uns ebenfalls wichtig und zukunftsorientiert.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Allgemeine Bemerkungen zum Konzept (Aufbau, Nachvollziehbarkeit, usw.)	Es darf nicht vernachlässigt werden, über die Kantonsgrenze hinweg zu sehen und interkantonale Angebote einzubeziehen. Sie beeinflussen den Kostendeckungsgrad der betroffenen Gemeinden.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Allgemeine Bemerkungen zum Konzept (Aufbau, Nachvollziehbarkeit, usw.)	<p>Wurden alle Regionen und Städte in der Ausarbeitung des Konzepts gleich betrachtet und behandelt?</p> <p>Ist es gewollt, das einige Städte ausschliesslich durch Regionallinien erschlossen sind, welche sogar ausgebaut werden, wohingegen andere Städte sogar ihre Quartiere mit einem «Stadtbus» erschliessen dürfen? (Bsp. Weinfeldern)</p> <p>Aus Sicht der Pendler oder weiterer Nutzer ist es nicht attraktiv mit Regionalverbindungen durch Quartiere zu fahren. Mit diesen sollten insbesondere die Hauptachsen bedient werden, sodass die Endstationen direkt und schneller erreicht werden, bzw. die Fahrzeiten attraktiv sind.</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 3: Umsetzungskontrolle Zielangebot 2019-2024	Legende zur Tabelle ergänzen	Es ist nicht nachvollziehbar, was die einzelnen Spaltenbezeichnungen der Tabellen bedeuten, bspw. was unter Angebotsfunktion zu verstehen ist.
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 5: Übergeordnete Ziele und Strategien	<p>5.4. Kantonaler Richtplan (KRP)</p> <p>Die Überarbeitung des KRP sollte in einem längeren Horizont passieren. Eine alternierende Anpassungen, gibt Planungs- und Rechtssicherheit (bspw. nur alle vier Jahre).</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	<p>Die Angebotsstufen für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Thurgau ist sinnvoll und nachvollziehbar. Es ist logisch, dass die Fahrpläne für die Zentren mehr zu verdichten sind.</p> <p>In den Richtplänen wird heute noch von ÖV-Güteklassen gesprochen. Im vorliegenden Konzept kommt der Begriff nicht mehr vor. Wurde er durch den Begriff «Angebotsstufen/-Grundsätze» abgelöst?</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Für die Akzeptanz des ÖV ist es essentiell, wenn die Abfahrtszeiten auf den Fahrplänen einer logischen Regelmässigkeit folgen. Dennoch sollen die Angebotsstufen differenziert betrachtet werden. Wir hinterfragen beispielsweise, ob es Sinn macht, einen Wochenendfahrplan für Samstag und Sonntag mit dem gleichen Takt auszugestalten. Es ist u.E. nicht in jeder Gemeinde bzw. auf jeder Linie sinnvoll, einen Halbstundentakt umzusetzen. Ringlinien, die keine Zentren bedienen, könnten ausgenommen werden. Dazu sollten möglicherweise die SA- und SO-Taktfahrpläne unabhängig voneinander betrachtet werden. Möglicherweise kann stellenweise zwischen Pendler- und Freizeitrouen unterschieden werden.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Die Realisierung von Busbevorzugungsmassnahmen ist wichtig und wird sehr begrüsst. Dazu ist zu prüfen, ob die Blaulichtorganisationen ebenfalls von den Massnahmen profitieren könnten.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	On-Demand-Angebote in weniger städtischen Gebieten sind sehr zukunftsgerichtet und füllen Erschliessungslücken. Der VTG legt wert darauf, dass das Angebot nicht ausschliesslich über ein App , sondern beispielsweise auch via Telefon reserviert werden kann. Auch die nicht mobile-affine Bevölkerungsschicht soll das Angebot nutzen können.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Das Konzept fixiert sich auf den Fahrplan und weniger auf externe Einflüsse. Obwohl erwähnt wird, dass nicht alleine wegen der Verbesserungen im Fahrplan der MIV-Anteil gesenkt werden kann, macht es keine Vorschläge ausserhalb der Fahrplangestaltung. In diesem Punkt ist das Konzept nachzubessern. Weitere Anreize - über den Fahrplan hinaus - sollen dazu verleiten, auf den ÖV umzusteigen (Bsp. Tarif-System). Im Konzept fehlen Anreize für die vermehrte Nutzung des ÖV. Es stellt sich im Kontext der Aktualität die Frage, ob das Angebot, das noch weiter ausgebaut werden soll, grundsätzlich erweitert werden kann. Der Fachkräftemangel ist auch in dieser Branche hoch und die Anforderungen sind gestiegen. Zudem sind die Kosten für die Ausbildung nicht zu unterschätzen und wirken hemmend.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.6 - 8.8: Fahrzeuge, Qualität, Benchmarking	8.6.2 Busse Der Ausbau des Busnetzes und die Umstellung auf Elektrobusse wird den Infrastrukturausbau und die damit verbundenen Finanzen belasten. Zudem existieren verschiedene Zielhorizonte: In der Strategie des Bundes bis 2050, im Konzept wird die Umsetzung bis 2036 terminiert. Es braucht für die Finanzierer sowie die Transportunternehmen Planungssicherheit. Aus unserer Sicht gibt es offene Fragen: - Ist die Umsetzung bis 2036 realistisch und umsetzbar? - Die Antriebs-Technologie soll vorläufig offen bleiben. Es ist wichtig, dass nicht ausschliesslich auf Elektrobusse gesetzt wird. - Wie können die hohen Investitionskosten (Ladestationen, Busausbau, usw.) gedeckt werden?	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.6 - 8.8: Fahrzeuge, Qualität, Benchmarking	8.7.2 Ausbaustandard Bushaltestellen Der Ausbaustandard des Angebots soll im Ermessen der Gemeinden bleiben. Sie kennen die Gegebenheiten vor Ort und können differenziert entscheiden wie Bushaltestellen im urbanen Raum bzw. im Kulturräum ausgebaut werden sollen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 9: Ausblick	Die Kosten für den öffentlichen Verkehr steigen für die Gemeinden unterschiedlich. Vielerorts ist mit einer Erhöhung von bis zu 30% zu rechnen. Für die Finanzplanung ist es wichtig, dass die detaillierte Umsetzungsplanung (welche Verbesserungen werden wann wirksam) mit den Gemeinden koordiniert wird. So können die steigenden Kosten entsprechend im Budget und in der Finanzplanung berücksichtigt werden.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 9: Ausblick	Der mögliche Rückbau von Bushaltestellen muss in Koordination mit den einzelnen Gemeinden passieren. Einzelne Gemeinden weisen daraufhin, dass Planungen für einen behindertengerechten Ausbau einer Bushaltestellen bereits angelaufen bzw. in der Umsetzung sei, und jetzt bekannt werde, dass diese Haltestelle in wenigen Jahren wieder aufgehoben werden sollen. Der Koordination mit den Gemeinden ist im Besonderen Rechnung zu tragen.	