

## **Ausbau und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs 2006-2008 im Kanton Thurgau**

**Medienkonferenz vom 18. März 2005, Regierungsgebäude, Frauenfeld**

---

Referat von Regierungsrat Dr. Kaspar Schläpfer, Chef des Departements für Inneres und Volkswirtschaft

---

Ende Juni 2004 hatte der Regierungsrat das Konzept „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004-2008“ nach einem breit angelegten Vernehmlassungsverfahren verabschiedet. Darin legte er dar, wie der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren auszubauen ist mit den Zielen:

- die Marktanteile des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen
- und die Attraktivität des Kantons Thurgau als Wirtschafts- und Lebensraum zu steigern.

Der Regierungsrat hat an seiner letzten Sitzung beschlossen, das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren kontinuierlich weiter auszubauen. Diese Vorwärtsstrategie steht in Übereinstimmung mit den Regierungsrichtlinien und dem kantonalen Richtplan, dessen Kapitel Verkehr der Grosse Rat des Kantons Thurgau kürzlich genehmigt hat.

Das Angebot von Bahn und Bus konnte bekanntlich bereits Ende 2004 wesentlich verbessert werden. Ich erinnere an den ICN-Studentakt Konstanz-Weinfelden-Zürich, der den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Weinfelden und Zürich ermöglichte, sowie an den Ausbau des Busangebotes in der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz.

In einem nächsten Ausbauschnitt werden ab Dezember 2005 die Regionalzugslinien Weinfelden-Winterthur und Wil-Winterthur im Halbstundentakt betrieben und die Fahrpläne der regionalen Buslinien verdichtet. Diese Verbesserungen verteilen sich auf alle thurgauischen Regionen mit Ausnahme der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz, die - wie er-

wähnt - bereits im Dezember des letzten Jahres von einem markanten Angebotsausbau profitieren konnte.

Insgesamt steigt das Angebot auf den Bahn- und Buslinien im Kanton Thurgau um 700'000 Fahrplan-Kilometer (+8 Prozent) auf rund 9,5 Mio. Kilometer. Diese Mehrleistungen lösen zusätzliche Abgeltungskosten für die öffentliche Hand von 3,1 Mio. Franken (+6 Prozent) aus.

Der gesamte Mittelbedarf für den öffentlichen Verkehr (inklusive Kosten des Tarifverbundes) erhöht sich von 51,9 Mio. Franken im Jahr 2004 auf durchschnittlich 55,9 Mio. Franken in den Jahren 2006 und 2007. In diesem Betrag sind die zusätzlichen Kosten von 0,8 Mio. Franken enthalten, die bei den Buslinien durch den möglichen Wegfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung aufgrund des Entlastungsprogramms 04 des Bundes entstehen könnten. Diese Kosten können von den Bahn- und Busunternehmungen dank Produktivitätssteigerungen zu drei Vierteln kompensiert werden.

Im Jahr 2008 wird der Mittelbedarf infolge der geplanten Verlängerung der S8 von Winterthur bis Weinfelden und der vorgesehenen Fahrplanverdichtung auf der Bahnlinie Weinfelden-St. Gallen auf 57,8 Mio. Franken steigen.

Nach Abzug der Bundesmittel von 33,0 bis 34,2 Mio. Franken und dem Anteil aus dem kantonalen LSVA-Ertrag von 4,4 bis 4,9 Mio. Franken steigt die Nettobelastung des Kantons – wie im gültigen kantonalen Finanzplan berücksichtigt – in den Jahren 2006 bis 2008 auf 12,0 bis 12,2 Mio. Franken. Das entspricht im Vergleich zu 2004 (10,4 Mio. Franken) einer Steigerung von 1,6 bis 1,8 Mio. Franken.

Der Beitrag der Gemeinden an den regionalen Personenverkehr erhöht sich in der gleichen Zeitspanne auf 6,4 bis 6,5 Mio. Franken (2004: 5,5 Mio. Franken).

In diesen Zahlen sind die möglichen Auswirkungen des Entlastungsprogramms 2004 des Bundesrates berücksichtigt. Sollte das Eidg. Parlament weniger weit gehen als der Bundesrat, würde sich die Belastung von Kanton und Gemeinden entsprechend reduzieren.

Zusammenfassend kann ich heute feststellen:

- Das Konzept für den Ausbau des öffentlicher Regionalverkehrs kann nach heutigen Kenntnissen bis 2008 planmässig umgesetzt werden, auch wenn einzelne Angebotsverbesserungen leicht verzögert werden.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2005 im ganzen Kanton nochmals markant besser.
- Das Entlastungsprogramm 04 des Bundes wird im Kanton Thurgau zu keinem Angebotsabbau führen.
- Ausschlaggebend für diese erfreuliche Situation sind zum einen die Kosteneinsparungen und Produktivitätssteigerungen der Transportunternehmungen und der Umstand, dass die Verlängerung der S-Bahn Zürich wegen des Rollmaterialengpasses voraussichtlich erst auf Dezember 2007 verlängert werden kann.
- Ein ganz besonderes Lob richte ich in diesem Zusammenhang an die im Kanton Thurgau tätigen Transportunternehmungen. Sie haben ihre Kosten seit 1996 dank Rationalisierungen und Produktivitätssteigerungen kontinuierlich gesenkt und damit die bisherigen und die aktuellen Angebotsverbesserungen erst ermöglicht.