

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025-2030

Teilnehmerangaben:

Sozialdemokratische Partei des Kantons Thurgau
Hohenzornstrasse 4
8500 Frauenfeld

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:

126661

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Allgemeine Bemerkungen zum Konzept (Aufbau, Nachvollziehbarkeit, usw.)	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Die SP Thurgau dankt für die Möglichkeit zur Vernehmlassung. Wir danken Ihnen ausserdem für die in verschiedener Hinsicht ausgezeichnete Auslegeordnung:</p> <p>Inhaltlich erkennen wir eine zweckmässige Zusammenfassung der Grundlagen. Es findet weiter eine kontextuelle Einbettung des Angebots statt: erst flankierende Massnahmen machen das Angebot wirklich attraktiv und verändern den Modalsplit. Nicht zuletzt ist eine substantielle Weiterentwicklung des Angebots vorgesehen (dazu gehört die erstmals erstellte Potenzialanalyse inklusive Erschliessungslücken, S. 64ff.).</p> <p>Formal überzeugt die plausible Methodik/Systematik, so etwa die Raumaufteilung in urbane (Mittel-) Zentren, kompakte Siedlungsräume und ländliche Gebiete, das Aufzeigen von Erschliessungslücken. Sprachlich ist das Konzept präzise, aber auch verständlich und für Nicht-Experten gut lesbar.</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 2: Entwicklungen der letzten Jahre	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Erfreulich an der vom Vorgängerkonzept umfassten Zeitspanne ist der erhebliche Ausbau des Regionalverkehrsangebotes von 2019. Der durch die Covid-19-Pandemie in den Jahren danach verursachte Einbruch bei der Nachfrage und der daraufhin in Teilen verzögerte weitere Ausbau darf nun aber in den nächsten Jahre nicht zu einem weiteren Ausbremsen beim Ausbau führen.</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 3: Umsetzungskontrolle Zielangebot 2019-2024	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Die Verzögerung bei der Umsetzung des Zielangebotes um ungefähr zwei Jahre aufgrund des Nachfrage- und Etragsrückganges infolge der Covid-19-Pandemie ist bedauerlich, lässt sich aber nicht mehr ändern. Als Ausgangspunkt für die neuen Zielsetzungen muss aber von dem angestrebten und nicht von dem realisierten Angebot ausgegangen werden.</p>	Der Rückgang aufgrund der ausserordentlichen Situation widerspiegelt nicht den tatsächlichen Bedarf. Unter normalen Umständen wäre und ist die Nachfrage bei Ausbau des Angebotes aller Voraussicht nach steigend.
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 3: Umsetzungskontrolle Zielangebot 2019-2024	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Wir regen an, in Zukunft die Ergebnisse der wichtigsten Qualitätselemente (wie Pünktlichkeit, Anschlussgewährung, Information etc.) im ÖV-Konzept je Linie darzulegen.</p>	Die Qualität der Anschlüsse bzw. die Gewährleistung sicherer Anschlüsse hat einen massgeblichen Einfluss auf den Umsteigeeffekt von MIV zu ÖV.
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 4: Erfolgskontrolle des aktuellen Angebots	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Es wird auf Antrag 1 zu Kapitel 3 verwiesen.</p> <p>Beim öffentlichen Verkehr steht Wirtschaftlichkeit nicht im Mittelpunkt. Investitionen in den öv sind langfristige Investitionen in Lebensqualität und Umweltschutz.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 5: Übergeordnete Ziele und Strategien	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Die aufgeführten übergeordneten Ziele und Strategien, auf die sich das ÖV-Konzept abstützt, erfordern aus guten Gründen mit hoher Priorität den weiteren Ausbau des ÖV. Insbesondere der Kantonale Richtplan KRP und das Gesamtverkehrskonzept GVK verlangen eine weitere konsequente Entwicklung des ÖV. Ohne konsequente Umsetzung verkommen sie jedoch zu «Papiertigern».</p> <p>Zitat: «Der Kanton Thurgau erhält und optimiert dazu die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und stellt eine hohe regionale und überregionale Erschliessungsgunst sicher. Dabei setzt er auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen, beachtet die Grundsätze von Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit und minimiert die negativen Auswirkungen des Verkehrs» (S. 51, aus GVK).</p> <p>Explizit und mehrfach wird in den massgebenden Grundlagen auch gefordert, den ÖV- (und LV-)Anteil, gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen, substanziell zu erhöhen.</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Neben den Raumnutzenden (6.2 Angebotsgrundsätze, S. 58), welche Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale abbilden, sollten analog zum Langsamverkehrskonzept auch weitere Attraktoren berücksichtigt werden (Spitäler, Mittel- und Hochschulen, Sportstätten, Freizeiteinrichtungen etc.). Ohne Beachtung dieser Zielorte bleiben die Grundlagen für das Erkennen möglicher Nachfragen lückenhaft.</p> <p>Sinnvollerweise folgt dann aus der Analyse solcher Attraktoren eine Kommunikations- und Marketingoffensive bei den Thurgauer Unternehmen und Einrichtungen durch Kanton und Tarifverbund Ostwind in Zusammenarbeit mit dem IHK und anderen, abgestimmt mit den Nachbarkantonen.</p> <p>Die meisten Unternehmen bieten ihren Mitarbeitenden gratis oder sehr günstig Parkplätze an. Diese Unternehmen könnten im Interesse des Klimaschutzes einen substanziellen Beitrag zur CO2-Reduktion leisten, indem sie ihre Parkplätze mit kostendeckenden Gebühren bewirtschaften und den Mitarbeitenden das äusserst günstige und attraktive Ostwind-/Z-Pass-Firmenabonnement (offensiver) anbieten. Dazu gehören auch (halb-)öffentliche Akteure wie die PH Thurgau, die Spital AG u.a. – diese müssten zwingend stärker in die Pflicht genommen werden.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Erfasst von: Elina Müller Die "Grundsätze zur Angebotsqualität" (S. 61) erachten wir als sehr wichtig. Als Faktoren für einen erfolgreichen ÖV und damit auch für eine substanzielle Veränderung des Modalsplit, sehen wir insbesondere: 1. die Qualität des Angebots «im engeren Sinne»: Fahrleistungen, Taktichte, Anschlüsse, Komfort, Tarife, (subjektives) Sicherheitsgefühl etc. 2. die Vermarktung, Bewirtschaftung des Angebots durch relevante Akteure wie Kanton, Gemeinden, Unternehmen (mit Kooperationen, Firmenabos) etc. 3. Flankierende Massnahmen bzw. deren Ausmass und Griffigkeit: bekanntlich ein weites Feld, zwingend dazu gehören auf jeden Fall Push-Faktoren (S. 64, unten). Wiederholt wird im Konzept unmissverständlich darauf verwiesen, dass diese Qualitätskriterien starke Beachtung und Gewichtung erfordern. Nur dann kann ernsthaft eine substanzielle Veränderung des Modalsplit erreicht werden. Deshalb machen wir beliebt, dieser integralen, kontextuellen Betrachtung im Konzept stärker und vor allem konkreter Ausdruck zu verleihen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Erfasst von: Elina Müller Besonders wichtig für die Angebotsqualität ist die Fahrplanstabilität der Buslinien. Die Verlässlichkeit der Buszubringer auf die Bahn und damit die Anschlusssicherheit, ist ein wesentlicher Faktor für oder gegen die ÖV-Nutzung. Wer (mehrfach) den Zug verpasst, weil der Bus wegen Stau und/oder Baustellen verspätet ist, fährt schon bald wieder selber. Wir regen an, im ÖV-Konzept eine Übersicht der massgebenden Anschlussbrüche zwischen Bus und Bahn bzw. Bahn und Bus zu erstellen. Wir regen ebenfalls an, dass als Sofortmassnahme die Fahrzeiten der Buslinien mit wesentlichen Verspätungen bzw. Anschlussbrüchen zum Fahrplan 2025 entspannt bzw. die Übergangszeiten auf die Züge ausgedehnt werden. Es sind ausserdem Massnahmen zur Buspriorisierung vorzusehen und umzusetzen. Zu prüfen sind Buspriorisierungen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität nicht nur wie vorgesehen in Frauenfeld, Kreuzlingen, Romanshorn und Amriswil, sondern zwingend auch an den Verkehrsknoten Weinfelden und Wil.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 6: Planungsgrundsätze 2025 - 2030	Erfasst von: Elina Müller Für den persönlichen Entscheid, ob öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden, ist zudem die objektive Sicherheit sowie das subjektive Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen und an den Haltestellen sehr wichtig. Wir regen an, dass umgehend Voraussetzungen für ein wirksames und schnelles Eingreifen vor Ort geschaffen werden, dies unter Einbezug aller relevanten Akteure.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8: Zielangebot 2030	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Gemäss ÖV-Konzept (S. 111) «soll das in den Kapiteln 8.1 bis 8.5 beschriebene Zielangebot «unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten schrittweise umgesetzt werden.»</p> <p>Wir fordern dezidiert eine konsequente und zeitgerechte Umsetzung des dargelegten Zielangebotes und die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel durch den Regierungsrat/Kantonsrat und die Gemeinden. Bei sich abzeichnenden finanziellen Engpässen auf Kantonsebene ist der ÖV (und der LV) im Vergleich zum MIV zu bevorzugen.</p> <p>Wünschbar ist auch eine genauere Zuordnung des dargelegten Zielangebots auf der Zeitachse.</p> <p>Einen zögerlichen oder nur teilweisen Ausbau des Zielangebotes könnten wir aus folgenden Gründen schwerlich akzeptieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus dem Vorgängerkonzept 2019 - 24 besteht, verursacht durch die Covid-19-Pandemie, ein Nachholbedarf. • Die einleitend aufgeführten übergeordneten Ziele und Strategien, auf die sich das ÖV-Konzept abstützt, erfordern mit hoher Priorität den weiteren Ausbau des ÖV. Insbesondere der KRP und das GVK verlangen ja eine weitere konsequente Entwicklung des ÖV, ansonsten verkommen sie zu «Papiertigern». <p>«Der Kanton Thurgau erhält und optimiert dazu die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und stellt eine hohe regionale und überregionale Erschliessungsgunst sicher. Dabei setzt er auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen, beachtet die Grundsätze von Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit und minimiert die negativen Auswirkungen des Verkehrs (S. 51, aus GVK).</p> <p>Explizit und mehrfach wird in den massgebenden Grundlagen auch gefordert, den ÖV- (und LV-)Anteil, gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen, substantiell zu erhöhen.</p>	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8: Zielangebot 2030	<p>Erfasst von: Elina Müller</p> <p>Im Gegensatz zum letzten Konzept enthält das aktuelle ÖV-Konzept keine Aussagen zur Fähre. Das erstaunt, wird doch im KRP (ÖV, S.1) festgehalten, dass der Thurgau über die Fähre Richtung Ulm/Stuttgart an den europäischen Fernverkehr anzubinden sei.</p> <p>> Antrag: Für das definitive ÖV-Konzept soll zur Fährverbindung ebenfalls ein Zielangebot definiert werden, schliesslich wird die Fähre doch als Regionalverkehrslinie durch Bund und Kanton finanziert.</p> <p>2019 scheiterte der Versuch des Kantons, alle Beteiligten von einem Halbstundentakt (vorerst im Sommer) zu überzeugen. Nun ist Zeit reif, den Ausbau (ev. nur Personen und Fahrräder) zum Halbstundentakt mit umweltfreundlichem Antrieb wieder reinzunehmen. Besagte Verbindung ist die kürzeste und nachhaltigste Verbindung zwischen dem deutschen und schweizerischen Bodenseeufer; sie ist für den Oberthurgau und die Thurtallinie von hoher wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Sie mildert die Barrierewirkung des Sees. Und: Mit Blick auf den immensen CO2-Ausstoss der heutigen Fähren besteht hoher Handlungsbedarf.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller S10 Wil-Weinfelden-Romanshorn: Wir sehen keinen Grund, warum auf der S10 Wil-Weinfelden-Romanshorn an Sonntagen nicht auch der Halbstundentakt eingeführt werden soll, wie er übrigens in der Netzgrafik eingezeichnet ist (S 124). Es wäre die einzige Linie im Kanton ohne integralen Halbstundentakt. Insbesondere auf der Entwicklungsachse Weinfelden-Romanshorn ist der Bedarf für dieses Angebot ausgewiesen. Zudem sorgt der Halbstundentakt der S10 dafür, dass Reisende, welche die schnelle S7 wegen des verspäteten IR 75 aus Zürich verpassen (drei Minuten-Anschluss), in Weinfelden nicht eine halbe Stunde warten müssen. > Antrag: Auf der S10 Wil-Weinfelden-Romanshorn gilt auch an Sonntagen ein integraler Halbstundentakt mit 40 Zugsparen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller S23 Romanshorn-Winterthur (- Zürich): Wird der Mindestkostendeckungsgrad von 40% auf der S23 Romanshorn-Winterthur (- Zürich) nicht bis ins Jahr 2026 erreicht, soll das Angebot ab 2027 abgebaut werden. Dafür haben wir kein Verständnis. In Ergänzung zum Halbstundentakt im Fernverkehr entsprechen schnelle Verbindungen auf der Thurtallinie nach/von Zürich zu den Hauptverkehrszeiten einem Bedürfnis. Nicht ohne Grund sollen ja im nächsten Ausbauschritt 2035 zwischen Frauenfeld und Zürich vier Fernverkehrszüge verkehren (S. 119). > Antrag: Statt eines ersatzlosen Abbaus der S23 sei ein alternatives Angebot zu prüfen, z.B. in einer auf die Nachfrage angepassten Fahrlage und/oder der Führung der S23 ab/bis Weinfelden statt Romanshorn.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller S5 Weinfelden-Bischofszell Stadt-St.Gallen: Erfreulich der kommende integrale Halbstundentakt zwischen Bischofszell und über den Kanton hinaus nach St. Gallen. Hauptwil profitiert, Attraktivität und damit Zuspruch der Linie nehmen zu (S. 19).	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller S24 Weinfelden-Frauenfeld-Zürich: Weinfelden hat heute stündlich drei, in Hauptverkehrszeiten vier umsteigefreie Verbindungen Richtung Zürich (2 FV, S24, S23). Sollten die S-Bahnen 2035 nur noch ab/bis Frauenfeld verkehren, würden Weinfelden und die Unterwegstationen eine direkte Verbindung nach Zürich (S24) verlieren. Die S-Bahnverbindungen nach Zürich ab Weinfelden sind eine zweckmässige «Vorinvestition» für die sog. «Langfristige Angebotsentwicklung»: d.h. vier Schnellzüge ab Weinfelden in Richtung Zürich (S. 120). > Wir beantragen, die halbstündlichen S-Bahnverbindungen Frauenfeld -Zürich ab Weinfelden zu führen.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller Neue S-Bahn-Haltestellen (S. 119f.): Wil West soll offenbar ab 2035 realisiert werden; Romanshorn Hof/Salmsach, wo ebenfalls ein sehr gutes Kosten-Nutzenverhältnis bescheinigt wird, noch später. Von Frauenfeld-Ost und Gontershofen ist nicht mehr die Rede, im Unterschied zum KRP 23, Teil ÖV (hier S. 6). > Antrag: Ein Angebotsausbau im Sinne zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen ist ernsthaft zu prüfen und gegebenenfalls zeitnah umzusetzen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.1: Zielangebot Bahn	Erfasst von: Elina Müller Langfristig ist eine Bahnlinie von Arbon nach St. Gallen anzustreben. Die Attraktivität der Schnellbuslinie kann nicht mehr gesteigert werden und bleibt bei der Reisezeit im Vergleich zum MIV zu wenig attraktiv. Zudem steht der Schnellbus bei weiter zunehmendem MIV immer öfter im Stau.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.3: Zielangebot Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden	Erfasst von: Elina Müller Grenzüberschreitender Verkehr Kreuzlingen - Konstanz: Für die weitere Verkehrszukunft wird für den ÖV TG folgender Handlungsbedarf ausgewiesen: «Der ÖV-Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr ist noch deutlich zu gering.» (S. 45). «Ebenso gibt es auf der Verbindung Kreuzlingen-Konstanz ein grosses Potenzial.» Soweit die Potenzialanalyse (S. 65). Dieses Potenzial zeigt sich auch in der kürzlich publik gewordenen Untersuchung des Vereins Agglo K&K (TZ, 6.2.24), wonach eine S-Bahn klaren verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen stiften würde. Wobei, wir wissen es, der Ausbau der Infrastruktur auf Konstanzer Seite finanziell und baulich erhebliche Hürden bereitet. Was uns auf diesem Hintergrund fehlt: ein (Aus-)Blick auf die «Grenz-Agglomeration» unseres Kantons, also auf den ÖV im erweiterten Stadtraum Kreuzlingen und Konstanz. So regen wir an, auch das Stadtbussystem im vorliegenden ÖV-Konzept abzubilden (ev. auch dasjenige von Frauenfeld) – ist es doch ein wichtiger Teil des gesamten ÖV-Geflechts, welches ja auch bis Tägerwilen ausgreift. Aufzuzeigen wäre somit auch, wann oben benannte Defizite, also das Fehlen hinreichender grenzüberschreitender Busbeziehungen, etappenweise ausgeräumt werden sollen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.3: Zielangebot Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden	Erfasst von: Elina Müller Haltestelle Lengwiler Weiher (924): Als Beispiel für einen nicht durch die Raumnutzenden erfassten "Attraktor" können die Lengwiler Weiher genannt werden. Eine zusätzliche Haltestelle der Postautolinie 924 Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen bei den Parkplätzen vor den Lengwiler Weihern, könnte (insbesondere bei Einführung einer 1h-Takverdichtung am Wochenende) zu einer deutlichen Verlagerung vom Auto zum ÖV durch die Menschen führen, welche das Naturschutzgebiet in ihrer Freizeit besuchen.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.3: Zielangebot Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden	Erfasst von: Elina Müller Erschliessung Ortsteile Schweizersholz und Halden (932): Wir beantragen, die Postautoline 932 Weinfelden-Neukirch an der Thur über Schweizersholz-Hackborn-Halden-Schönenberg an der Thur bis Kradolf Bahnhof zu verlängern. Vorstellbar wäre dabei ein 1,5 - Stundentakt und der Betrieb mit kleineren Fahrzeugen. Dadurch wird eine Erschliessungslücke der Ortsteile Schweizerholz und Halden der Stadt Bischoffzell geschlossen. Davon profitieren unter anderem die Schulkinder, welche nicht mehr per Elterntaxi zur Schule gebracht werden müssen. Zudem wird erhalten die Anwohnenden von Neukirch und Buhwil einen ÖV-Anschluss an Schöneberg, Kradolf und Sulgen.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.4: Zielangebot Bus Region Oberthurgau	Erfasst von: Elina Müller Die Erschliessung der Gemeinde Salmsach mit einer zusätzlichen Buslinie begrüssen wir sehr.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.4: Zielangebot Bus Region Oberthurgau	Erfasst von: Elina Müller Die Verbindung aus dem Raum Kradolf / Bischoffzell nach Arbon ist ungenügend. Dies weil alle Verbindungen auf die Anschlüsse nach Zürich optimiert werden. Damit entstehen beispielsweise Probleme, wenn Berufsschüler aus diesen Regionen im Arboner Berufsschulzentrum beschult werden sollen. Evtl. könnte hier Abhilfe geschaffen werden, wenn die Buslinien 942 / 943 von Kradolf respektive Bischoffzell kommend auf die schnelle S-Bahn nach Romanshorn ausgerichtet würden.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.6 - 8.8: Fahrzeuge, Qualität, Benchmarking	Erfasst von: Elina Müller Zu "8.6 Fahrzeuge": Kritisch sehen wir die deutlichen Preissteigerungen nicht nur bei der Anschaffung, sondern insbesondere auch bei den Infrastrukturgebühren und den Unterhaltskosten. Die Preissteigerungen führen zu dauerhaft höheren Fahrpreisen bzw. zu schlechteren Kostendeckungsgraden. Es ist vertieft zu prüfen, ob die Züge nicht so gestaltet werden können, dass sie geringere Infrastrukturgebühren und Unterhaltskosten verursachen. Positiv sehen wir die vorgesehenen grosszügigen Multifunktionszonen. Ebenfalls positiv anzuerkennen ist der geplante Umstieg auf Elektrobusse und dessen konkreter Zeithorizont.	
Konzept Öffentlicher Regionalverkehr 2025 - 2030	Kapitel 8.6 - 8.8: Fahrzeuge, Qualität, Benchmarking	Erfasst von: Elina Müller Zu "8.8 Benchmarking, Zielvereinbarungen und Ausschreibungen": Um der besonderen Verantwortung der öffentlichen Hand nachzukommen, aber auch um dem drohenden Fachkräftemangel entgegen zu wirken, sind gute Arbeitsbedingungen für Zug- und Buspendersonal einzufordern. Zumindest muss der Gesamtarbeitsvertrag eingehalten werden.	