

Motion betreffend „Stadtbustarife“ von den Gemeinderätinnen Anita Bernhard-Ott, Sandra Kern und Salome Scheiben

Votum CH/Grüne/GLP, Roman Fischer, 24.04.2019

Zu starker Fokus auf den Bahnhof

Wir sind von der ablehnenden Antwort des Stadtrats enttäuscht. In seiner Antwort auf die Motion wird gänzlich auf den Bahnhof als Zentrum des Stadtbusses fokussiert. Die heutige Situation mag dazu verleiten. Und in der Tat, ein Kurzstreckenticket für Fahrten zum Bahnhof ist nicht dringend notwendig. Viele Fahrten zum Bahnhof enden ja nicht dort. Diese ÖV-Benutzer brauchen mit wenigen Ausnahmen ein Mehrzonenbillet für die ganze Fahrt. Auch ist das Auto für kurze Busfahrten zum Bahnhof preislich keine grosse Konkurrenz, da am Bahnhof fürs Abstellen des Autos Parkgebühren fällig werden.

Neue Zielgruppen ausgeblendet

Aber auf den wichtigen Aspekt, dass neue Zielgruppen erreicht werden sollen, geht der Stadtrat in seiner Antwort überhaupt nicht ein. Die Motinärinnen schreiben ja explizit, dass nicht nur bestehende Kundensegmente gehalten werden sollen, wenn gemäss dem Mobilitätskonzept 2030 40% des jährlichen Mehrverkehrs vom ÖV übernommen werden muss. Es geht also nicht darum, eine kleine bestehende Nutzergruppe zu subventionieren. Es soll mit einem attraktiven Angebot neue Kunden gewonnen werden. Das einzige im Vorstoss genannte Beispiel ist ja genau eines ohne Bahnhof als Start-/Zielort: Vom Alterszentrum Park bis zum Schlosspark.

Konkurrenz Auto

Vergleichbar sind auch Fahrten aus dem Murgbogen zum Multiplex, Allmendcenter, Lidl oder Coop Bau und Hobby. Oder vom in der Antwort erwähnten Schönenhof-Quartier eben nicht zum Bahnhof sondern nur zum Quartier-zentrum Talbach mit Bäckerei, Metzgerei und Denner. Bei diesen Destinationen fallen in den meisten Fällen für Autofahrer keine Parkgebühren an. Und preislich kann der Stadtbus für diese kurzen Fahrten nicht mit dem MIV mithalten. Der Stadtbus ist für eine Person mind. fünf Mal, bei zwei Personen mind. zehn Mal teurer. Der MIV macht auf den hochsubventionierten Gemeindestrassen dem Stadtbus Konkurrenz. Da dürfte die Stadt es sich auch etwas kosten lassen, wenn weitere Leute auf den ÖV gelockt werden sollen.

Quartierzentren

Und der Stadtrat anerkennt in seiner Antwort, dass Kurzstreckenticket für Fahrten in Quartierzentren Sinn machen. Warum das nur für grosse Städte gelten soll, ist uns schleierhaft. An verschiedenen Stellen ist ja immer wieder von der geplanten Stärkung der Frauenfelder Quartierzentren zu lesen. Ein Kurzstreckenticket würde auch dieses Ziel unterstützen.

ÖV-Ziel Mobilitätskonzept 2030

Lieber schaut der Stadtrat mutlos auf gleich grosse Städte im Ostwind-Gebiet. Es war doch der Stadtrat, der mit seinem Mobilitätskonzept 2030 das Ziel ausgerufen hat, dass 40% des Mehrverkehrs vom ÖV übernommen werden sollen? Und dazu braucht es halt wieder einmal den Mut, wie bei der Einführung des Stadtbusses selbst, den vergleichbaren Städten einen Schritt voraus zu sein.

Wir sind überhaupt gespannt, mit welchen anderen Massnahmen der Stadtrat 40% des Mehrverkehrs durch den ÖV abdecken will, wenn er sogar ein Kurzstreckenticket als bestehendes Produkt im Tarifverbund Ostwind schlecht redet.

Wir bitten alle Gemeinderäte, diese Motion als erheblich zu erklären. Ein Kurzstreckenticket macht den Stadtbus noch nicht zum Low-Budget-Verkehrsmittel, und es ist nicht das alleinige Instrument, den ÖV zu stärken. Es wäre aber ein Schritt in die richtige Richtung.