

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024

Entwurf für die Vernehmlassung
September 2016



Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024

Fassung für die Vernehmlassung

22. September 2016

Fachliche Betreuung INFRAS
Matthias Lebküchner, Nicola Kugelmeier, Jonas Stadler

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Inhalt und Aufbau des Konzepts	19
2. Entwicklungen im öffentlichen Verkehr	20
2.1. Angebot und Nachfrage Fernverkehr	20
2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr	22
2.3. Abgeltung Regionalverkehr	25
2.4. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr	26
2.5. Abgeltung Infrastruktur	27
2.6. Abgeltung Tarifmassnahmen	28
2.7. Finanzierung der Abgeltungen	29
2.8. Investitionsbeiträge des Kantons	30
2.9. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen	32
2.10. Umsetzung Zielangebot 2015	33
2.10.1. Bahnangebot	33
2.10.2. Busangebot	35
2.10.3. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)	42
2.10.4. Bodenseefähre Romanshorn – Friedrichshafen	44
3. Erfolgskontrolle	45
3.1. Schwellenwerte 2010 – 2015	45
3.2. Regionale Bahnlinien	47
3.3. Regionale Buslinien	49
3.3.1. Region Frauenfeld	49
3.3.2. Region Kreuzlingen/Weinfelden	51
3.3.3. Region Oberthurgau	53
3.3.4. Region Hinterthurgau/Wil	55
3.3.5. ZVV-Linien im Kanton Thurgau	57
3.4. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)	58
3.5. Bodenseefähre	59
4. Übergeordnete Ziele und Strategie	60
4.1. Gesetzliche Grundlagen	60
4.2. Kantonaler Richtplan (KRP), Entwurf Mai 2016 für die öffentliche Bekanntmachung	60
4.3. Strategie	64
5. Planungsgrundsätze 2019 – 2024	65
5.1. Funktion	65

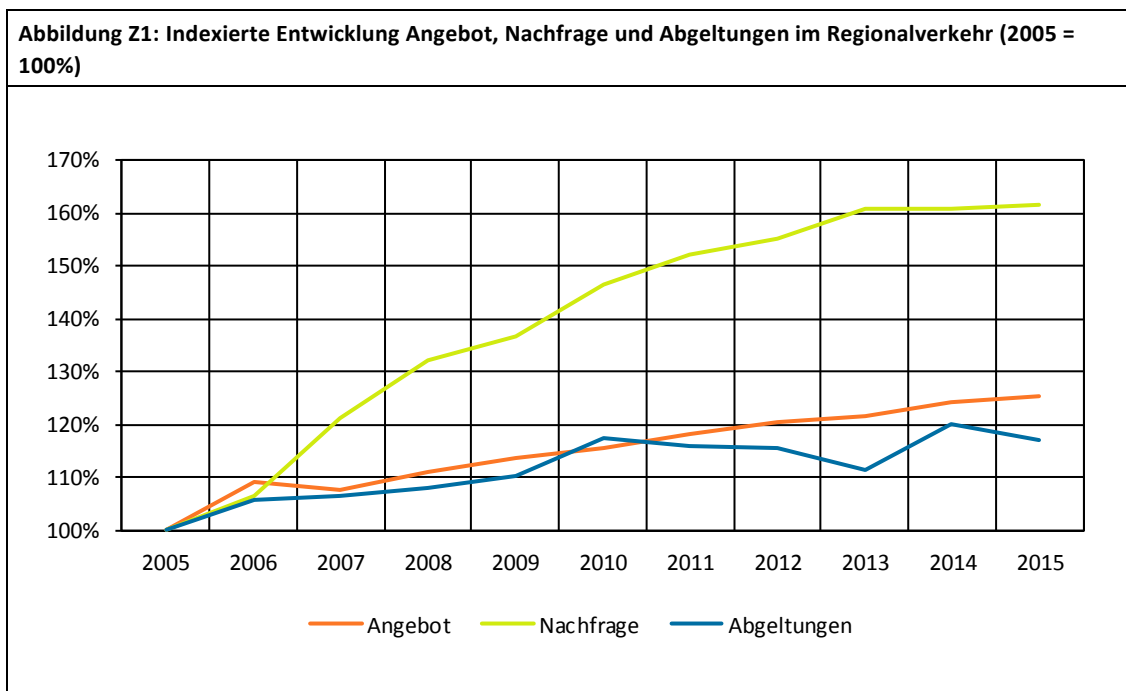
5.2.	Überprüfungsmechanismus	65
5.3.	Angebotsgrundsätze (1) – (3)	67
5.4.	Grundsätze zur Angebotsüberprüfung (4) – (6)	74
6.	Zielangebot bis 2024	78
6.1.	Zielangebot Bahn	80
6.2.	Zielangebot Bus	86
6.2.1.	Raum Frauenfeld	86
6.2.2.	Raum Kreuzlingen/Weinfelden	94
6.2.3.	Raum Oberthurgau	103
6.2.4.	Raum Wil/Hinterthurgau	109
6.3.	Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn	114
6.4.	Tarifmassnahmen/Distribution	115
6.5.	Weitere Massnahmen	116
6.6.	Angebots- und Abgeltungsentwicklung sowie Finanzierung	117
7.	Bahninfrastruktur	124
7.1.	Massnahmen	124
7.2.	Finanzierung	124
8.	Ausblick 2025 – 2030	127
8.1.	Fernverkehr	127
8.2.	Regionalverkehr	128
Annex		130
Abbildungsverzeichnis		131
Tabellenverzeichnis		132
Abkürzungsverzeichnis		134

Zusammenfassung

Das vorliegende Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 - 2024 (ÖV-Konzept 2019 - 2024) umfasst die Entwicklung seit 2005, die systematische Überprüfung der Bahn- und Buslinien und die bedarfsgerechte, auf den kantonalen Richtplan abgestützte Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes im Kanton Thurgau. Es löst das ÖV-Konzept 2010 - 2015 ab, dessen Gültigkeit bis Ende 2018 verlängert wurde.

1. Überdurchschnittliche Nachfragesteigerung zu moderaten Abgeltungskosten

Im Vergleich zu 2005 stieg das Bahn- und Busangebot im Regionalverkehr um 2.2 Mio. Kilometer oder **25%** auf 11.0 Mio. Kilometer im Fahrplan 2015. Die Nachfrage nahm in der gleichen Zeitspanne um 10 Mio. Passagiere oder **61%** auf 26.2 Mio. Passagiere zu. Demgegenüber stiegen die Abgeltungen der öffentlichen Hand an den Regionalverkehr in diesen 10 Jahren moderat um 7.4 Mio. Franken oder **17%** auf 50.3 Mio. Franken.



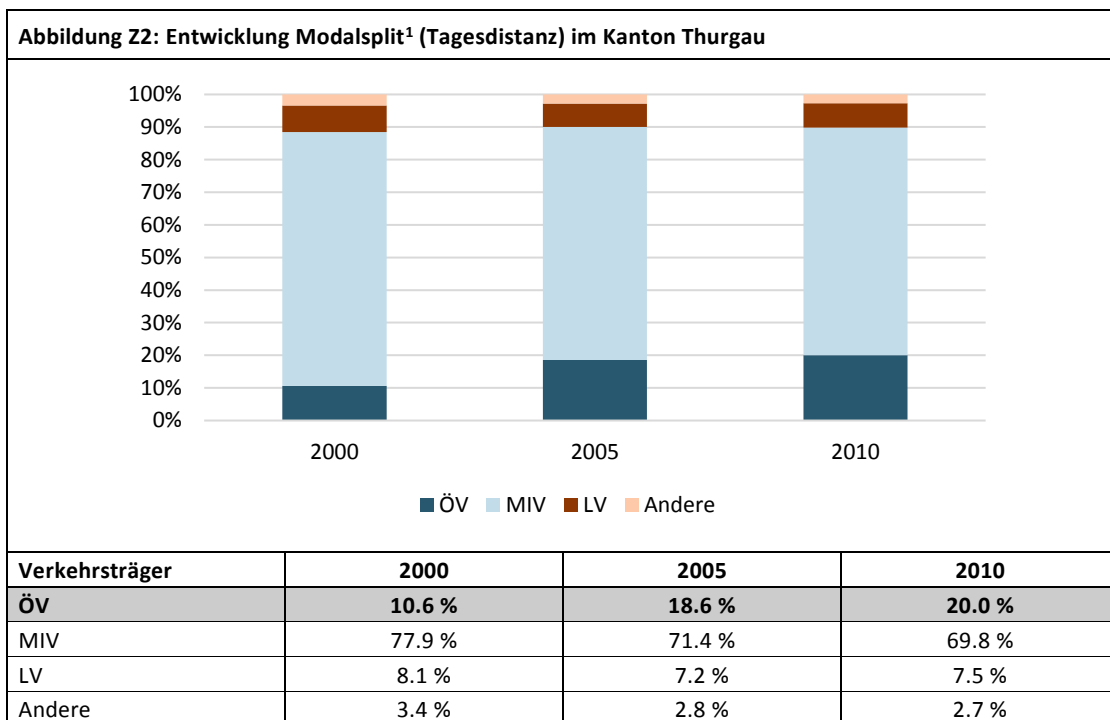
Der Fernverkehr, welcher von den SBB eigenwirtschaftlich betrieben wird und der das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Thurgau darstellt, entwickelte sich ebenfalls positiv. Zwischen 2005 und 2015 nahm die Nachfrage um 3.4 Mio. Passagiere oder **60%** auf 8.9 Mio. Passagiere zu. Die

angebotene Leistung stieg um 0.14 Mio. Kilometer oder **11%** auf 1.5 Mio. Kilometer im Fahrplan 2015.

2. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen

Die in den letzten 10 Jahren realisierten Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr zeigten die angestrebte positive Wirkung:

- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen ist gestiegen.
- Im ländlichen Raum bietet der öffentliche Verkehr eine bedarfsgerechte Grundversorgung.



Die Erfolgskontrolle zu den einzelnen Bahn- und Buslinien zeigt, dass mit wenigen Ausnahmen sämtliche Linien die geforderten Schwellenwerte bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad erfüllen. Wo dies nicht der Fall ist, werden bei der Definition des Zielangebotes 2024 entsprechende Massnahmen vorgeschlagen.

¹ Definition Modalsplit: Anteile der einzelnen Verkehrsträger (z. Bsp. ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen aller Verkehrsträger (ÖV + MIV + LV + andere).

3. Strategie für die Jahre 2019 - 2024

Aus dem revidierten Kantonalen Richtplan (Entwurf Mai 2016 für die öffentliche Bekanntmachung) lassen sich folgende Ziele für den öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau ableiten:

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraums.
- Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen.
- Förderung von ressourcen- und klimaschonenden Mobilitätsformen und bestmögliche Koordination von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV).

Zur Unterstützung der Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss Kantonaalem Richtplan ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum und im kompakten Siedlungsraum zu priorisieren. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen in diesen Räumen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Orte in der Kulturlandschaft weisen kleinere, teilweise disperse Verkehrsströme auf. Hier hat der motorisierte Individualverkehr einen Vorteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher die Orte in der Kulturlandschaft wie bisher mittels einer bedarfsgerechten Grundversorgung erschliessen.

Daraus ergeben sich folgende Stossrichtungen:

- Attraktives Fahrplanangebot zwischen den regionalen, kantonalen und ausserkantonalen Zentren und innerhalb der Agglomerationen mit guten Anschlüssen.
- Gewährleistung einer bedarfsgerechten Grundversorgung im ländlichen Raum, was in der Regel einen Stundentakt bedeutet.
- Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Bereits in den beiden Vorgängerkonzepten zum öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau (2004 – 2008 und 2010 – 2015) wurde der öffentliche Regionalverkehr in diese Richtung entwickelt. Mit dem neuen Konzept für die Jahre 2019 – 2024 soll der eingeschlagene Weg fortgesetzt werden.

4. Planungsgrundsätze 2019 - 2024

Das neue Konzept baut grundsätzlich auf denselben Überlegungen zu den Planungsgrundsätzen auf, wie sie bereits den vorgängigen Konzepten zu Grunde gelegt waren. Es werden Planungsgrundsätze zur Erschliessungsqualität, zur Angebotsfunktion/Angebotsniveau und zur Angebotsqualität definiert. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau wird so sichergestellt.

Die bisherigen Grundsätze zur Angebotsüberprüfung (Auslastung pro Kurs, Linienkostendeckungsgrad, Gesamtkosten/Finanzmittel) haben sich bewährt und werden sinngemäss auf die neuen Angebotsfunktionen übertragen. Die Angebote von Bahn und Bus werden periodisch überprüft und wo notwendig angepasst werden.

In Anlehnung an das neue Raumkonzept des Kantons Thurgau wird bei den Angebotsfunktionen zwischen urbanem Raum, kompaktem Siedlungsraum und Orten in der Kulturlandschaft unterschieden.

Tabelle Z1: Definition der Funktionstypen im regionalen Personenverkehr			
Angebotsfunktion ¹⁾	Angebotsniveau Mo-So, 6 – 20 Uhr	Angebotsniveau Mo-So, 20 – 24 Uhr	Angebotsniveau Fr/Sa, nach 1.00 Uhr
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grunderschliessung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken möglich, insbesondere Sa/So ▪ Alternative Betriebsformen möglich ▪ Verzicht auf Sa/So-Angebot bei geringer Nachfrage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebot ist im Einzelfall zu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Angebot
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung an den urbanen Raum und ausserkantonale Zentren ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt Sa/So möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich)
3 Erschliessung des urbanen Raums: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einbindung in ÖV-System zwischen kantonalen / ausserkantonalen Zentren ▪ Erschliessung innerhalb des urbanen Raums ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken Sa/So möglich ▪ ergänzende schnelle Zentrumsverbindungen Mo-Fr möglich, insbesondere bei ungenügendem Fernverkehrsangebot (Kapazität / Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechte Verbindungen

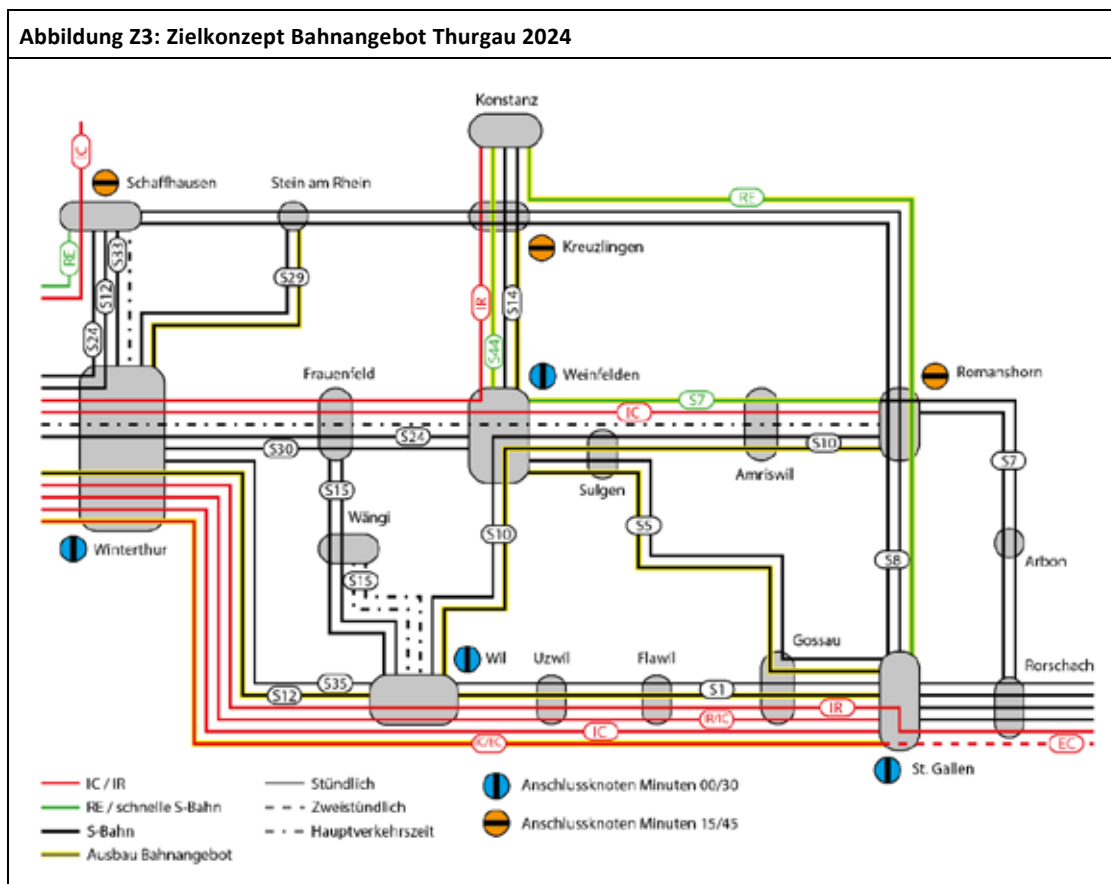
¹⁾ Raumtypen und Zentrenstruktur gemäss Raumkonzept Kanton Thurgau

5. Zielangebot Bahn 2024

Abgestützt auf die Planungsgrundsätze und in Abstimmung mit dem Fernverkehrsangebot werden bei den regionalen Bahnlinien (S-Bahnen) folgende Angebotsausbauten angestrebt:

- Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien von 5 bis 24 Uhr;
- Stundentakt der RegioExpress-Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen -Romanshorn - St.Gallen;
- Stundentakt der schnellen S-Bahnlinien Weinfelden - Romanshorn und Weinfelden - Konstanz (ab ca. 2023) als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Schnellzugsverkehr;
- Verlängerung der S-Bahnlinie S12 Zürich - Stadelhofen - Winterthur bis nach Wil.

Die Abbildung Z3 zeigt das angestrebte Zielkonzept für das Bahnangebot (inkl. Fernverkehr) im Kanton Thurgau.



Ausbau Bahninfrastruktur

Konnten die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre ohne grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur realisiert werden, erfordert die Umsetzung des mit den Bahnen und Nachbarkantonen in den Jahren 2009 - 2013 entwickelten Zielangebotes umfangreiche Investitionen. Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz) und finanziert aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes werden für den Fahrplan 2019 rund 300 Mio. Franken ins thurgauische Bahnnetz investiert. Mit dem Spatenstich vom 9. Juni 2016 erfolgte in Berg TG der Startschuss für diese Ausbauten. Die Infrastrukturausbauten sind Voraussetzung für die besseren Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, die neuen S-Bahnlinien, die Fahrplanverdichtungen auf den bestehenden S-Bahnlinien und die leicht kürzeren Fahrzeiten der Schnellzüge.

Der Kanton Thurgau hat für den nächsten, schweizweiten Ausbauschnitt STEP 2030 verschiedene Angebotsverbesserungen angemeldet. Dabei hat die Realisierung der schnellen S-Bahn S44 Weinfelden - Konstanz (30 Minuten verschoben zum Stundentakt des Fernverkehrs) die höchste Priorität, um die Gemeinden der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz halbstündlich an das schweizerische Schnellzugsnetz anzubinden, wie dies für die Agglomerationsgemeinden im Bereich der Oberthurgauer Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn bereits auf den Fahrplan 2019 erfolgt. Die Führung der S44 erfordert weitere Infrastrukturmassnahmen in den Bahnhöfen Weinfelden und Kreuzlingen. Der Bundesrat wird bis Ende 2018 dem Eidg. Parlament eine entsprechende Kreditbotschaft unterbreiten. Bei einer positiven Entscheidung des Parlamentes könnten die notwendigen Ausbauten auf den Fahrplan 2023 in Betrieb genommen werden.

6. Zielangebot Bus 2024

Der veränderte Bahnfahrplan erfordert umfangreiche Anpassungen in den Linienführungen und Fahrplänen des regionalen Busnetzes. Ziel sind effiziente und damit finanzierbare Busfahrpläne und sichere Bahnanschlüsse. Abgestützt auf die Planungsgrundsätze sollen die Buslinienfahrpläne im urbanen Raum und kompakten Siedlungsraum verdichtet werden. Einige Buslinien werden aufgehoben, da sie die Schwellenwerte bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erfüllen oder dank des verbesserten Bahnangebotes überflüssig werden.

Die wichtigsten Änderungen in den einzelnen Regionen:

Raum Frauenfeld

- 80.829 Frauenfeld - Müllheim - Müllheim-Wigoltingen
Durchgehender Halbstundentakt Mo - Sa, Verlängerung der Linie bis Bahnhof Müllheim-Wigoltingen mit Anschluss an die S-Bahnen nach/von Winterthur.
- 80.831 Müllheim-Wigoltingen - Wigoltingen - Raperswilen - Homburg - Müllheim Dorf
Neue Linie anstelle der bisherigen Buslinien 831 Müllheim-Wigoltingen - Homburg und 833 Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen. Der Fahrplan ist insbesondere auf die Bedürfnisse der Primar- und Oberstufenschüler ausgerichtet ist.
- 80.836 Frauenfeld - Islikon
Durchgehender Halbstundentakt Mo - Sa mit guten Bahnanschlüssen in Islikon und Frauenfeld.
- 80.839 Frauenfeld - Gerlikon
Neue Linie im Stundentakt anstelle der bisherigen Erschliessung mit der Linie 80.836. Gute Bahnanschlüsse in Frauenfeld.
- 80.847 Marthalen - Schlatt - Basadingen - Diessenhofen
Die Linie verkehrt ab Schlatt Dorf neu über Basadingen ins regionale Zentrum Diessenhofen mit guten Bahnanschlüssen in Marthalen (n/v Winterthur und Schaffhausen) und Diessenhofen (n/v Kreuzlingen).

Raum Kreuzlingen/Weinfelden

- 80.833 Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Ermatingen
Neue Linie anstelle der bisherigen Linie 833 Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen zur Erschliessung des Freizeitparks „Conny Land“ sowie des Napoleonmuseums und des BBZ Arenenberg mit guten Bahnanschlüssen in Weinfelden und Ermatingen.
- 80.907 Kreuzlingen - Tägerwilen
Die Linie wird wegen ungenügender Auslastung aufgehoben. Der durchgehende Halbstundentakt auf der S14 Weinfelden - Konstanz und die Verlängerung der Buslinie 80.920 von Tägerwilen nach Kreuzlingen bieten Ersatz.
- 80.920 Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil - Wigoltingen
Die bisherige Linie 80.920 Weinfelden - Märstetten - Hefenhausen - Tägerwilen wird aufgehoben und durch die Linien 80.833 Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Ermatingen sowie 80.920 Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil - Wigoltingen ersetzt.

- 80.921 Weinfelden - Hugelshofen - Kreuzlingen Hafen
Die Linie bedient den Bahnhof Kreuzlingen Bernrain nicht mehr, stattdessen wird sie zum Bahnhof Kreuzlingen Hafen verlängert.
- 80.922 Altnau - Lengwil - Ekkarthof
Dank den besseren Anschlüssen in Kreuzlingen zwischen der S8 Romanshorn - Kreuzlingen und den Schnellzügen nach/von Zürich kann die Buslinie 80.922, welche im Vergleich zum Nutzen hohe Abgeltungskosten aufweist, aufgehoben werden.
- 80.931 Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil
Die Linie verkehrt neu über Scherzingen nach Schönenbaumgarten und bedient neu Kümmerthausen und Engishofen (bisher durch Linie 80.944 erschlossen).
- 80.933 Abendbus „Nollen“
Das Angebot wird aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses bzw. der hohen Kosten pro Passagier aufgehoben.
- 80.932 Weinfelden - Neukirch an der Thur
- 80.934 Weinfelden - Wuppenau
Die beiden Buslinien erschliessen neu das Einkaufsgebiet im Westen und das Industriegebiet im Süden von Weinfelden. Die Linie nach Wuppenau verkehrt nicht mehr über Bussnang, da auf der S10 Weinfelden - Wil der durchgehende Halbstundentakt eingeführt wird.

Raum Oberthurgau

- 80.200 St.Gallen - Arbon
Der Stundentakt am Sonntag wird zum Halbstundentakt verdichtet.
- 80.940 Amriswil - Romanshorn
- 80.941 Amriswil - Arbon
- 80.942 Amriswil - Muolen
- 80.943 Amriswil - Bischofszell
- 80.945 Romanshorn - Arbon
Der Halbstundentakt, der auf den Fahrplan 2016 Mo-Fr eingeführt wurde, wird auch an Samstagen angeboten.
Die Linien 80.941 und 80.943 verkehren von 20 bis 24 Uhr im Stundentakt.
Zwischen Zihlschlacht und Bischofszell (80.943) verkehren Zusatzkurse zur Herstellung guter Anschlüsse an die S5 nach St.Gallen.
Die Linien 80.940 und 80.945 erhalten in Romanshorn eine veränderte Linienführung.

80.944 Dozwil - Amriswil - Sommeri - Güttingen

Neue Linie Amriswil - Hefenhofen - Sommeri - Güttingen mit guten Bahnanschlüssen in Amriswil und Güttingen.

Die Linie Amriswil - Schrofen - Oberaach - Erlen parallel zur Bahn wird aufgehoben, da die S10 Romanshorn - Weinfelden zum Halbstundentakt verdichtet wird. Kümmerthausen und Engishofen werden neu durch die Linie 80.931 Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil bedient.

Raum Wil/Hinterthurgau80.735 Wil - Bichelsee

Die Linie verkehrt neu zwischen Gloten und Wil über die Klinik. Sie bedient aus zeitlichen Gründen und zur besseren Abdeckung des Nachfragepotenzials in Eschlikon den Bahnhof auf der Nordseite. Aus zeitlichen Gründen können Wallenwil und Ifwil nicht mehr bedient werden.

80.736 Eschlikon - Münchwilen - St. Margarethen

Neue Linie zur Erschliessung von St. Margarethen und zusätzlicher Wohngebiete und Arbeitsplätze in Münchwilen und Sirnach. Die Linie biete gute Anschlüsse in Eschlikon nach/von Winterthur und aus Richtung St. Margarethen an die Frauenfeld-Wil-Bahn.

70.806 Turbenthal - Bichelsee - Dussnang

Die bisherigen Kurs Turbenthal - Bichelsee - Itaslen werden bis Dussnang verlängert.

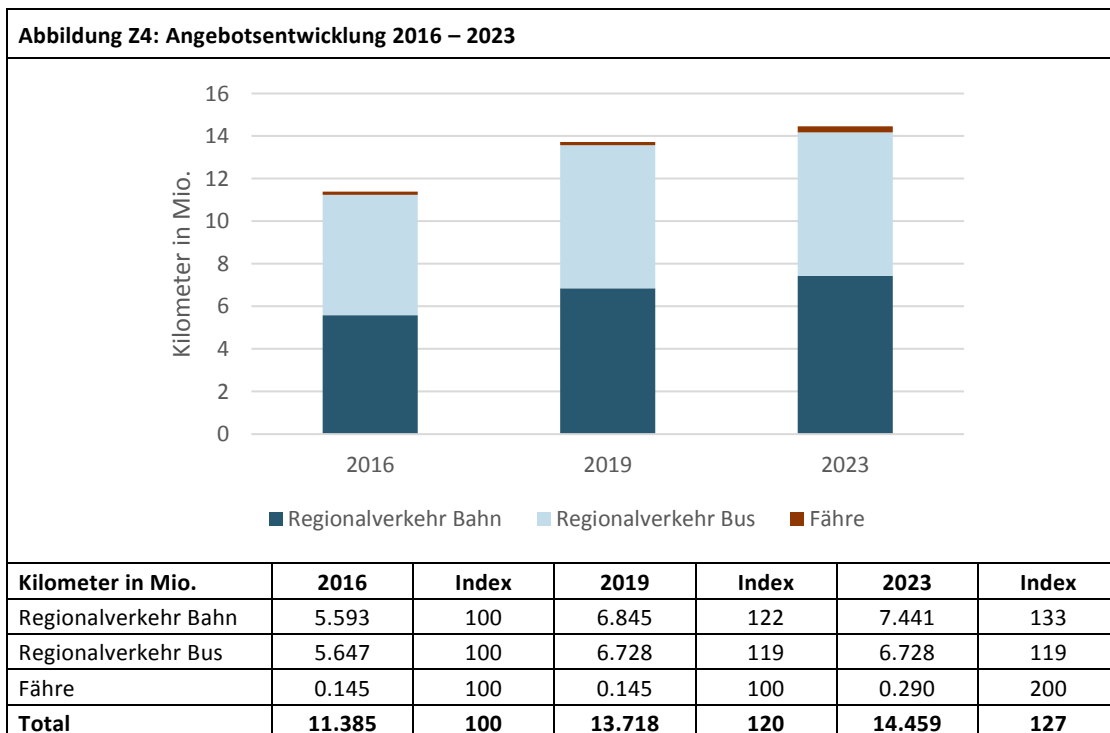
7. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn

Die Fähre Friedrichshafen - Romanshorn erfüllt als „Brücke“ für Strasse und Schiene eine wichtige verkehrspolitische Funktion. Sie trägt dazu bei, dass sich die Euregio-Bodensee in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht entwickeln kann. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Strassenverkehr. Die Fähre mildert die Barrierewirkung des Bodensees und verbindet das schweizerische und das deutsche Eisenbahnnetz. Damit sie ihre Funktion als Brücke für alle Verkehrsteilnehmer noch stärker wahrnehmen kann, soll sie - abgestützt auf durch den Kanton Thurgau und das Land Baden-Württemberg beauftragte Studien - mit neuen, ökologisch angetriebenen Fähren zum Halbstundentakt ausgebaut werden. Gemäss einer Machbarkeitsstudie ist der Einsatz von batteriebetriebenen Fähren technisch umsetzbar. Das Projekt des Halb-

studentaktes wird zusammen mit Baden-Württemberg, den Städten Friedrichshafen und Romanshorn sowie den Schifffahrtsunternehmen weiterbearbeitet mit dem Ziel, den Halbstundentakt rasch möglichst einzuführen.

8. Angebotsentwicklung

Das Zielangebot soll in zwei Etappen umgesetzt werden. Auf den Fahrplan 2019 soll das Angebot der S-Bahnen um 1.25 Mio. Kilometer (+22%) und jenes der regionalen Buslinien um 1.08 Mio. Kilometer (+19%) erhöht werden. Vier Jahre später, auf den Fahrplan 2023, soll das Angebot der S-Bahnen nochmals um 0.6 Mio. Kilometer (+11%) erhöht werden (neue S44 Weinfelden - Konstanz sowie Halbstundentakt S-Bahnen auch samstags und sonntags). Zwischen 2019 und 2023 soll auch die Fähre Romanshorn - Friedrichshafen zum Halbstundentakt verdichtet werden. Gesamthaft erhöht sich das Angebot von Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2023 um 3.07 Mio. Kilometer oder 27%, was in etwa der Steigerung in den Jahren 2005 bis 2015 (+25%) entspricht.



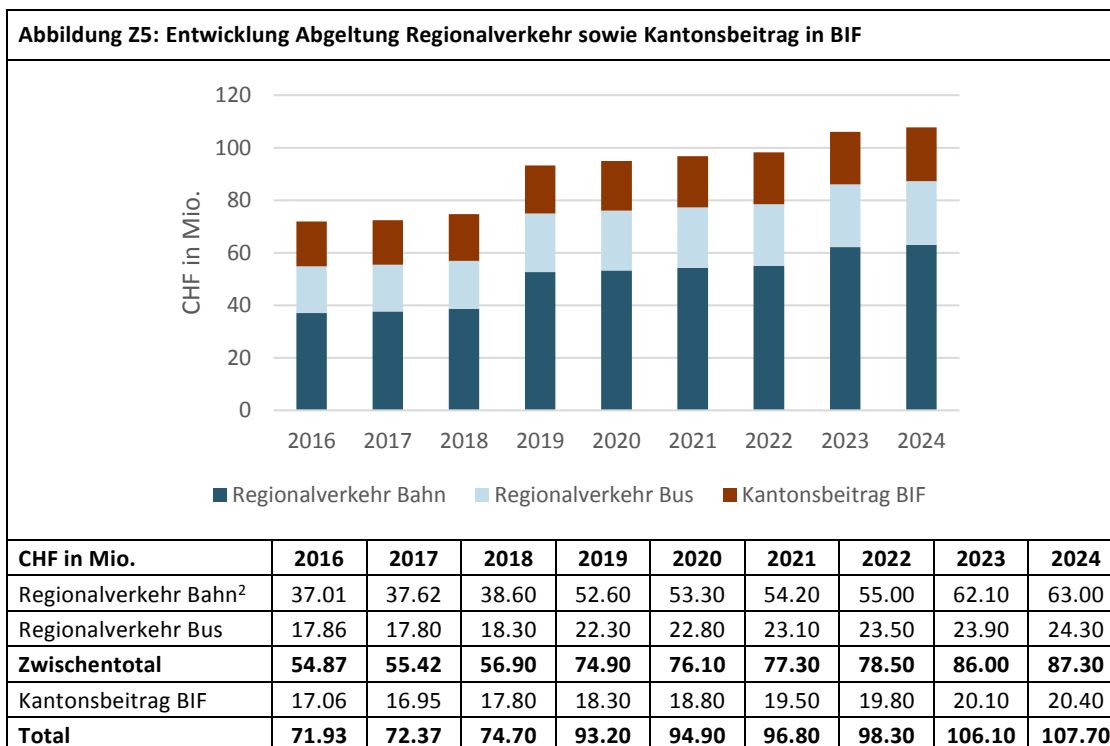
9. Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Die geplanten Angebotsverbesserungen führen zu höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Der Angebotsausbau per Fahrplan 2019 von 1.25 Mio. Kilometer bei den Bahnen führt gemäss den Richtofferten zu einem Abgeltungsmehrbedarf von 14 Mio. Franken. Der auf den selben Zeitpunkt vorgesehene Ausbau des Angebotes der regionalen Buslinien um 1.08 Mio. Kilometer löst einen Abgeltungsmehrbedarf von 4 Mio. Franken aus. Die Angebotsverbesserungen im S-Bahn-Netz per Fahrplan 2023 (+0.60 Mio. Kilometer) führen zu einem Abgeltungsmehrbedarf von nochmals 7 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung einer Jahresteuierung von 1.5% steigt der Abgeltungsbedarf für Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2024 um 32.43 Mio. Franken auf 87.3 Mio. Franken (+59%). Die Abgeltungskosten steigen im Vergleich zum Angebot (+27% Angebotskilometer) somit wesentlich stärker. Die Hauptgründe dafür liegen:

- in den höheren Kosten für die neuen S-Bahnlinien (mit anschlussbedingten Standzeiten) und die Fahrplanverdichtungen,
- in den höheren Kosten für das Rollmaterial der S-Bahn Zürich (Doppelstockzüge),
- im zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf bei den Buslinien zur Sicherung der Fahrplanstabilität.

Der Beitrag der Kantone von aktuell 500 Mio. Franken in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) soll nach Auffassung des Bundes ab 2018 der Teuerung angepasst werden, wozu es auf Bundesebene noch einer gesetzlichen Änderung Bedarf. Zudem berücksichtigt der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen die jährliche Entwicklung der Personenkilometer und Zugkilometer des S-Bahnangebotes. Diese Veränderungen sind in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt. Der Kantonsbeitrag in den BIF dürfte - pessimistisch geschätzt - zwischen 2016 und 2024 von 17.06 Mio. auf 20.40 Mio. Franken steigen.

Gesamthaft steigen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr (Abgeltungen und Kantonsbeitrag in den BIF) zwischen 2016 und 2024 um 35.77 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4.47 Mio. Franken oder 6.2% entspricht.



10. Finanzierung der Abgeltung für den Regionalverkehr sowie des Kantonsbeitrags in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

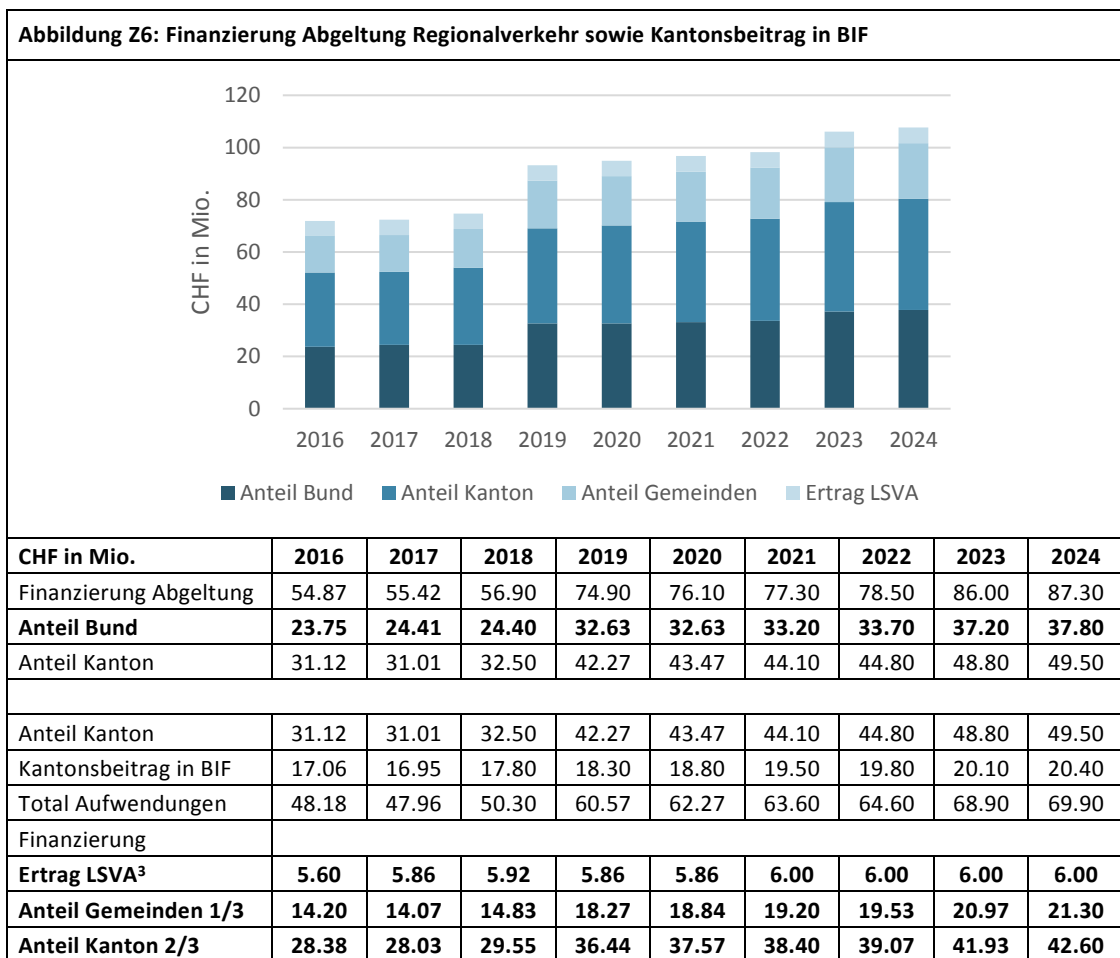
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) - nach Abzug des LSVA-Ertrags - einen Drittel seiner Aufwendungen für Abgeltungen und BIF-Beitrag auf die Gemeinden. Die Finanzierung gemäss nachfolgender Tabelle basiert auf der Annahme, dass der Bund die Fahrplanausbauten per 2019 und 2023 mit 46% mitfinanziert und sich ebenso an den jährlichen Teuerungskosten beteiligt. Dabei ist berücksichtigt, dass Abgeltungen in der Höhe von 5.2 Mio. Franken (2019: 4.0 Mio.) für Angebote, die der Bund nicht als abgeltungsberichtigt anerkennt, zu 100% durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden (2017 betrug dieser Betrag 2.3 Mio. Franken).

Die Beiträge des Kantons steigen zwischen 2016 und 2024 von 28.38 Mio. um 14.22 Mio. auf 42.60 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.78 Mio. Franken

² inkl. Abgeltung für Fernverkehr, Fähre, Distribution, Kommunikation

oder 6.3% entspricht. Die Beiträge der Gemeinden steigen in der gleichen Zeitspanne von 14.20 Mio. um 7.10 Mio. auf 21.30 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.89 Mio. Franken oder ebenfalls 6.3% entspricht.

Die Beiträge des Kantons und der Anteil der Gemeinden in den Jahren 2016 bis 2020 sind in den Budgets 2016 und 2017 sowie im Finanzplan 2018 bis 2020 des Kantons berücksichtigt.



³ Gemäss Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt (vom 26.Mai 1992, RB 611.11) fliessen 45% des Kantonsanteils am Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Regionalverkehr.

11. Fazit

Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2) bauen die Bahnen bis Ende 2018 für rund 300 Mio. Franken die Bahninfrastruktur im Thurgau aus. Diese Investitionen ermöglichen bedarfsgerechte, auf den kantonalen Richtplan abgestützt Angebotsverbesserungen. Der Regierungsrat stimmte mit Beschluss vom 1. Oktober 2013 der Absichtserklärung zur Umsetzung dieser Bahnausbauten zu. In seiner Botschaft an den Grossen Rat zur Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (vom 16. Dezember 2014) informierte er über den Bahnausbau und legte den damit verbundenen höheren Abgeltungsbedarf dar. Ebenso informierte das Departement und die Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus die Gemeinden und Regionalplanungsgruppen über die geplanten Verbesserungen und die finanziellen Konsequenzen.

Die Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2024 können realisiert werden, sofern die notwendigen finanziellen Mittel von Bund, Kanton und Gemeinden bereitgestellt werden. Die Angebotsverbesserungen für den Fahrplan 2019 basieren auf einer mehrjährigen, detaillierten und breit abgestimmten Planung. Die dafür notwendigen, umfangreichen Bahninfrastrukturausbauten sind zurzeit im Bau und werden Ende 2018 bereitstehen. Es ist daher alles daran zu setzen, dass die für diesen Zeitpunkt aufgezeigten Abgeltungen finanziert werden können. Sollte der Bund seinen Anteil nicht wie dargelegt aufbringen können, wären der Kanton und die Gemeinden aus grundsätzlichen und finanziellen Gründen nicht in der Lage, in die Lücke des Bundes zu springen. Somit würden die sich im Bau befindlichen Infrastrukturausbauten im Umfang von 300 Mio. Franken nicht die volle Wirkung entfalten.

Die weiteren, für den Fahrplan 2023 geplanten Angebotsverbesserungen sind zu gegebener Zeit aufgrund der Nachfrage- und Kostenentwicklung des Ausbaus schritt 2019 sowie der dazumaligen Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen. Je nach Ergebnis müssten bei den bereits realisierten und geplanten Angebotsausbauten Abstriche insbesondere in den Nebenverkehrszeiten (Vormittag, Abend, Wochenende) gemacht werden.

1. Inhalt und Aufbau des Konzepts

Das Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024 (ÖV-Konzept 2019 - 2024) umfasst wie die letzten ÖV-Konzepte die systematische Überprüfung des Bahn- und Bus-regionalverkehrs und die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Angebots im Kanton Thurgau.

Die systematische Überprüfung betrifft sämtliche Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs. Es werden die Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung gemäss ÖV-Konzept 2010 – 2015 überprüft und damit die Wirksamkeit der Ausbaumassnahmen der letzten Jahre.

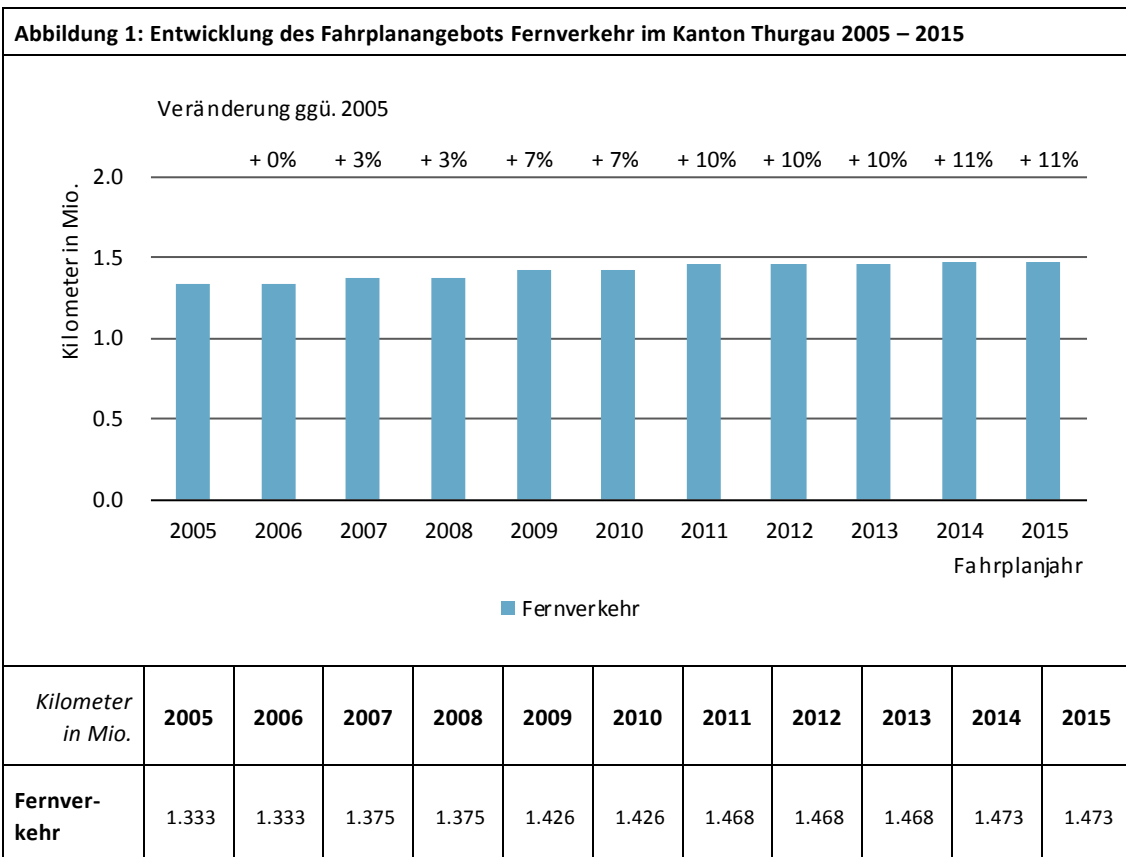
Das neue Zielangebot wird für den Zeithorizont 2024 definiert. Es umfasst die nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Regionalverkehr zur Erhöhung der Marktanteile sowie zur Attraktivitätssteigerung des Kantons Thurgau als Wirtschafts- und Lebensraum gemäss den Zielen des kantonalen Richtplans.

2. Entwicklungen im öffentlichen Verkehr

2.1. Angebot und Nachfrage Fernverkehr

Angebot

Seit 2005 haben die Fahrplankilometer im Fernverkehr insgesamt um 10% zugenommen. Der Angebotsausbau fand grösstenteils zwischen Konstanz und Winterthur statt (schrittweise Einführung von zusätzlichen Zugsparen am Morgen und Abend zwischen 2005 und 2015). Dank schlanken Anschlüssen in Winterthur von/nach Zürich HB ergaben sich so zusätzliche attraktive Verbindungen in den Grossraum Zürich. Zwischen Zürich und Romanshorn wurde in den Nächten Freitag und Samstag mit dem Fahrplan 2014 ein zusätzlicher IC eingeführt.

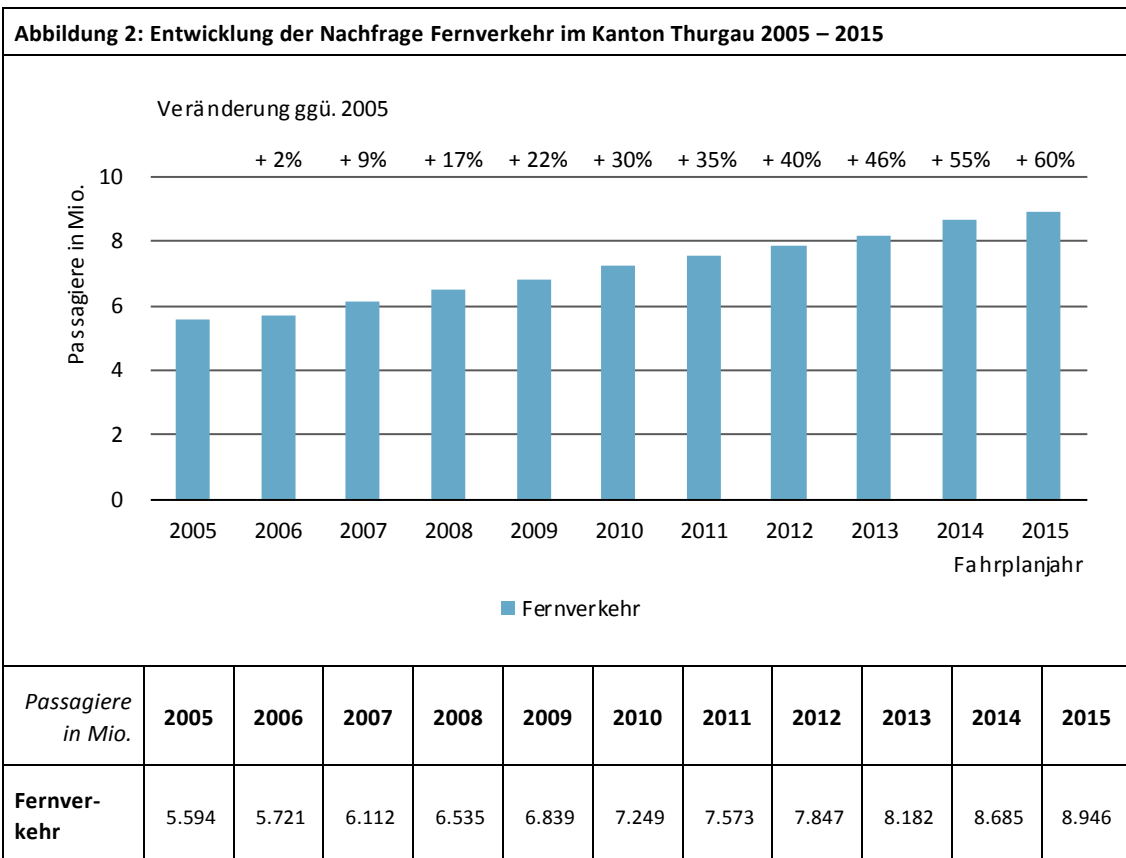


Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

Nachfrage

Die Nachfrage hat seit 2005 stark zugenommen. Insbesondere trug die Verdichtung zum durchgehenden Stundentakt (6 bis 20 Uhr) auf der Linie Zürich - Weinfelden - Konstanz und der zusammen mit dem IC Zürich - Weinfelden - Romanshorn angebotene Halbstundentakt Zürich - Weinfelden wesentlich zur Steigerung bei. Ergänzend kommt ein stetiger Ausbau während den Randverkehrszeiten hinzu.

Ein weiterer Grund sind die generell stark zunehmenden Nachfrageströme zwischen dem Kanton Thurgau und dem Wirtschaftsraum Zürich in den letzten 10 Jahren (Thurgau als attraktiver Wohnkanton für Arbeitnehmende im Raum Winterthur/Zürich).



Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Der öffentliche Verkehr in Zahlen".

2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr

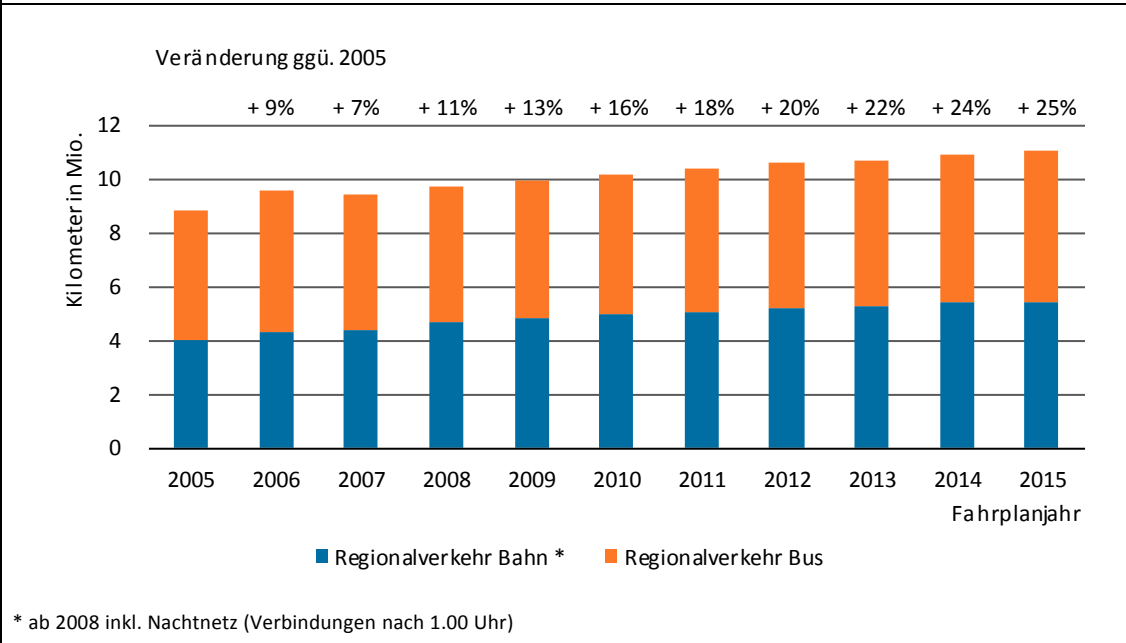
Angebot

Seit 2005 haben die Fahrplankilometer im regionalen Bahn- und Busverkehr insgesamt um 25% zugenommen.

Abgestützt auf das ÖV-Konzept 2010 – 2015 wurden im Zeithorizont 2009 – 2015 die folgenden wichtigen Angebotsausbauten realisiert:

- Bei der Bahn erfolgte auf diversen Linien der Ausbau zum Halbstundentakt. Zu erwähnen sind insbesondere:
 - S5 Weinfelden – St.Gallen, Halbstundentakt Montag bis Freitag am Morgen und durchgehend von 12 bis 20 Uhr
 - S30 Winterthur – Weinfelden, integraler Halbstundentakt sonntags
 - S15 Wil – Wängi, Verdichtung zum Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag
- Bei den Buslinien wurden Taktlücken geschlossen und in den Hauptverkehrszeiten die Fahrpläne verdichtet. Zu erwähnen sind insbesondere:
 - Umstellung der PubliCar-Angebote „Iselisberg“, „Sonnenberg“ und „Nollen“ auf Linienbetrieb
 - Linie 80.200 Arbon – St.Gallen, Taktverdichtung nach 20 Uhr, Montag bis Samstag
 - Linie 80.201 Arbon – St.Gallen, neue Schnellbuslinie im Halbstundentakt Montag bis Freitag
 - Linie 80.210 St.Gallen – Horn, Taktverdichtung zum Halbstundentakt Montag bis Freitag
 - Linie 80.732 Wil – Gähwil, Taktverdichtungen zum integralen Halbstundentakt Montag bis Samstag
 - Linie 80.825 Frauenfeld – Stein am Rhein, Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag
 - Linie 80.838 Frauenfeld – Thundorf – Weinfelden, Taktverdichtungen zum durchgehenden Stundentakt Montag bis Freitag
 - 80.942 Amriswil – Muolen, Verdichtung zum Halbstundentakt Montag – Freitag

Abbildung 3: Entwicklung des Fahrplanangebots Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



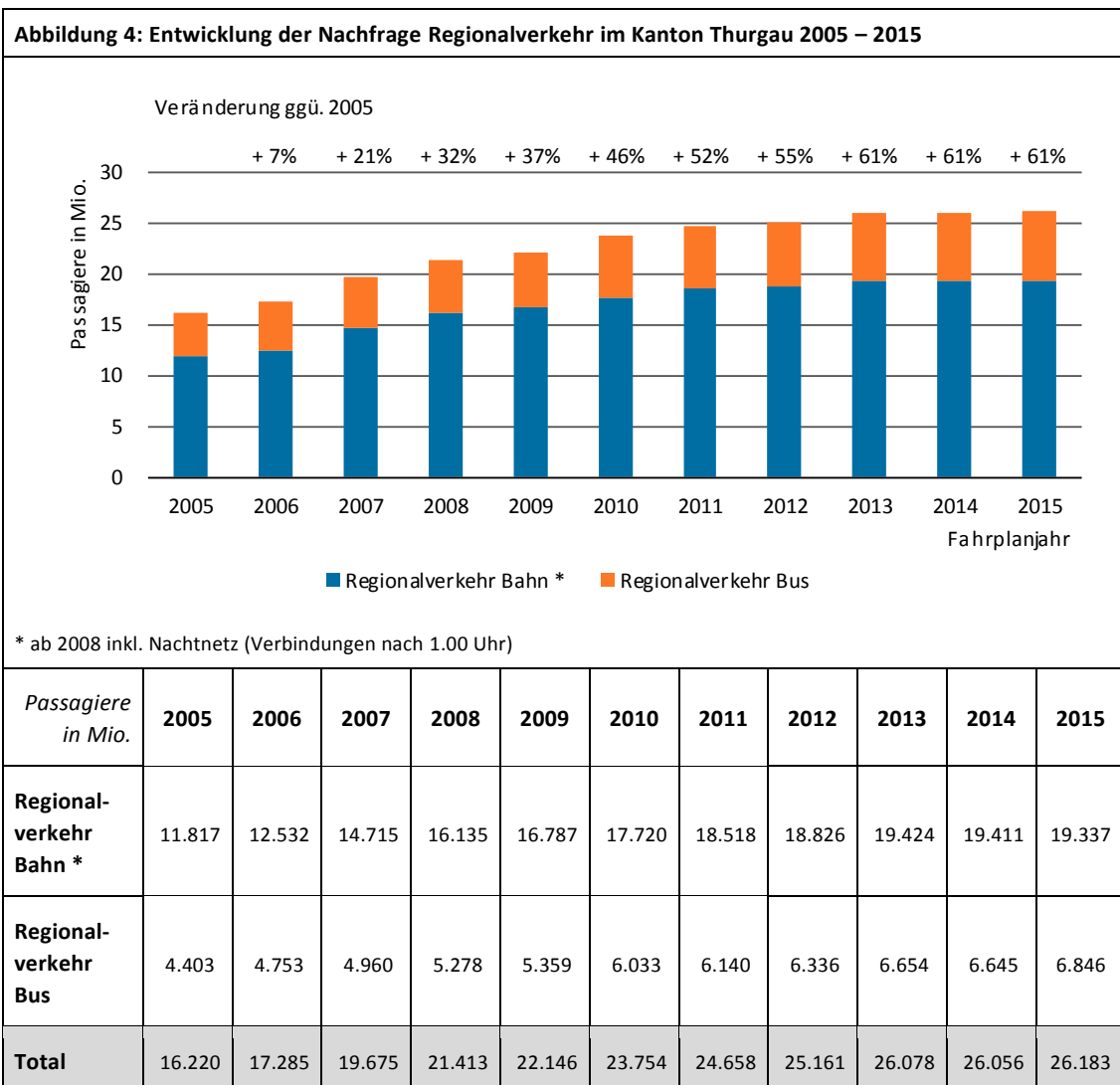
Kilometer in Mio.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalverkehr Bahn*	3.999	4.298	4.413	4.673	4.869	4.970	5.090	5.226	5.287	5.402	5.424
Regionalverkehr Bus	4.816	5.323	5.060 ⁴	5.094	5.132	5.220	5.323	5.371	5.435	5.549	5.623
Total	8.815	9.621	9.473	9.767	10.001	10.190	10.413	10.597	10.721	10.951	11.047

Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Der öffentliche Verkehr in Zahlen".

⁴ Der Rückgang 2007 ist durch die Aufhebung des Publicar "Sonnenberg" (Montag - Freitag) und die Integration der Abendbusse "Seerücken" und "Müllheim" ins Tagesangebot entstanden

Nachfrage

Seit 2005 ist die Nachfrage um über 60% gestiegen. Hauptverantwortlich dafür sind – nebst der generellen Nachfragezunahme – die Angebotsausbauten (siehe unter Titel Angebot) sowie die verbesserten Tarifangebote des Tarifverbundes Ostwind und des Z-Passes (gemeinsamer Zonentarif zwischen dem Zürcher Verkehrsverbund und Teilen des Tarifverbundes Ostwind).



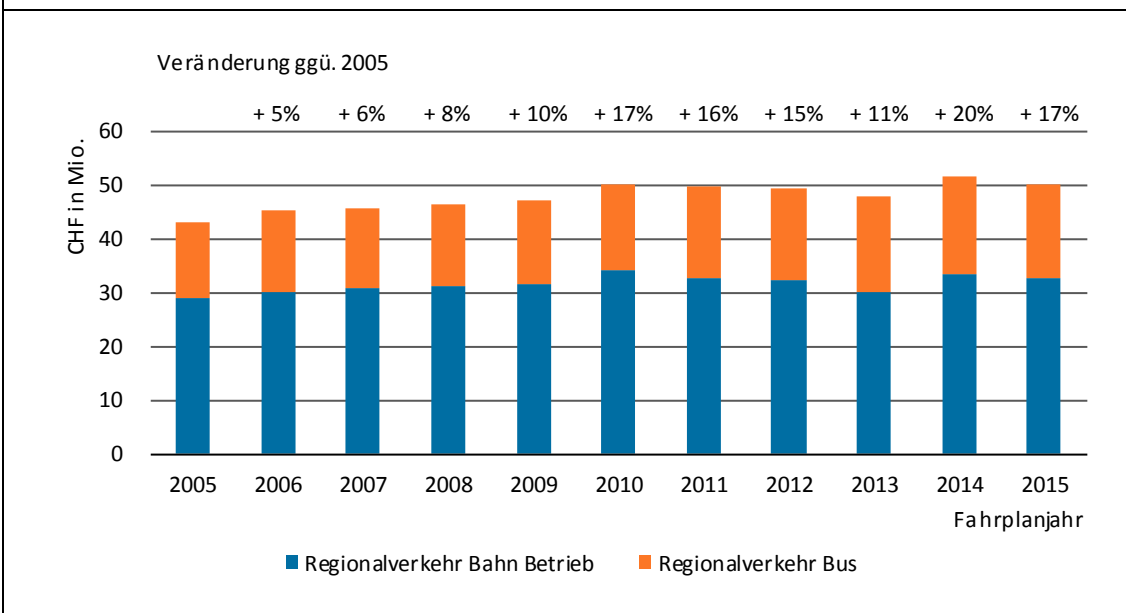
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Der öffentliche Verkehr in Zahlen".

2.3. Abgeltung Regionalverkehr

Zwischen 2005 und 2015 haben die Abgeltungen des Regionalverkehrs um 7.4 Mio. Franken (+17%) zugenommen, was hauptsächlich auf folgende Effekte zurückzuführen ist:

- Die Kosten im Regionalverkehr sind zwar aufgrund der Angebotsausbauten (Steigerung Fahrplankilometer) sowie der höheren Kosten für die Trassenbenützung Bahn, das Rollmaterial und die Kundeninformationsbildschirme gestiegen.
- Gleichzeitig konnten aber die Einnahmen dank Nachfragewachstum und Tarifierhöhungen gesteigert werden.

Abbildung 5: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



CHF in Mio.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalverkehr Bahn Betrieb¹	29.15	30.04	30.69	31.09	31.79	34.07 ²	32.77	32.23	30.23 ³	33.55	32.62
Regionalverkehr Bus	13.82	15.34	15.11	15.26	15.57	16.30	16.98	17.34	17.56	18.01	17.71
Total	42.97	45.38	45.80	46.35	47.36	50.37	49.75	49.57	47.79	51.56	50.33

¹ Abgeltung für das Verkehrsangebot der Bahn (ohne Distribution/Marketing)

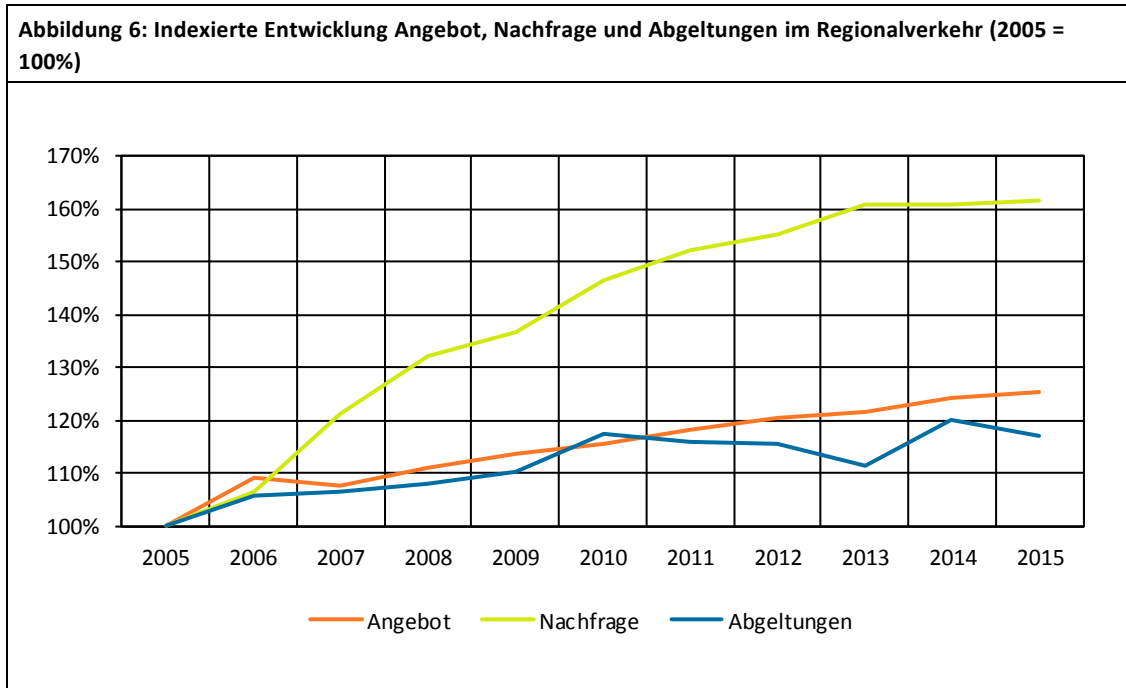
² inkl. Sonderabschreibung von CHF 2.2 Mio. für Rollmaterial bei der Frauenfeld-Wil-Bahn

³ Ausserordentliche Reduktion der Abgeltung an Thurbo (Abbau Rückstellungen)

Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

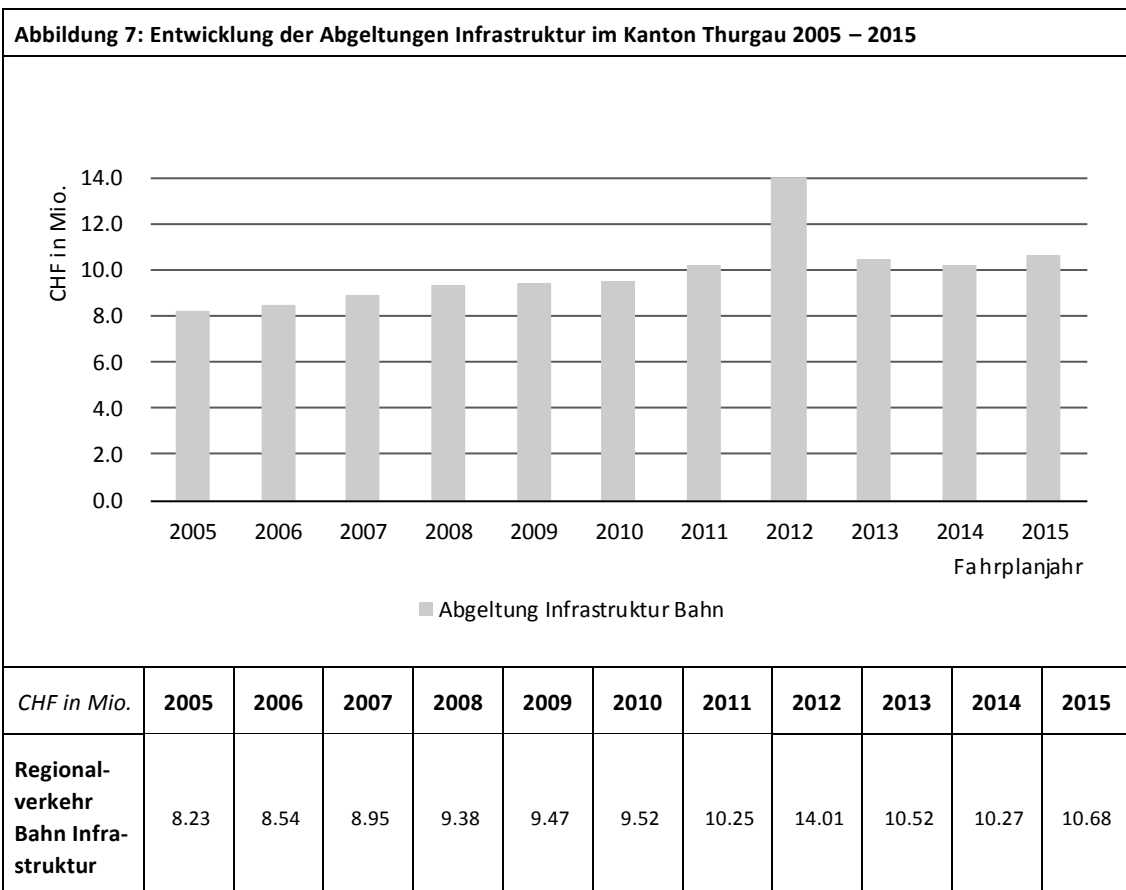
2.4. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr

Die Nachfrage hat seit 2005 im Regionalverkehr mit 61% deutlich stärker zugenommen als die Kilometerleistung, welche um 25% stieg. In der gleichen Zeitspanne sind die Abgeltungen des Regionalverkehrs lediglich um 17% gestiegen.



2.5. Abgeltung Infrastruktur

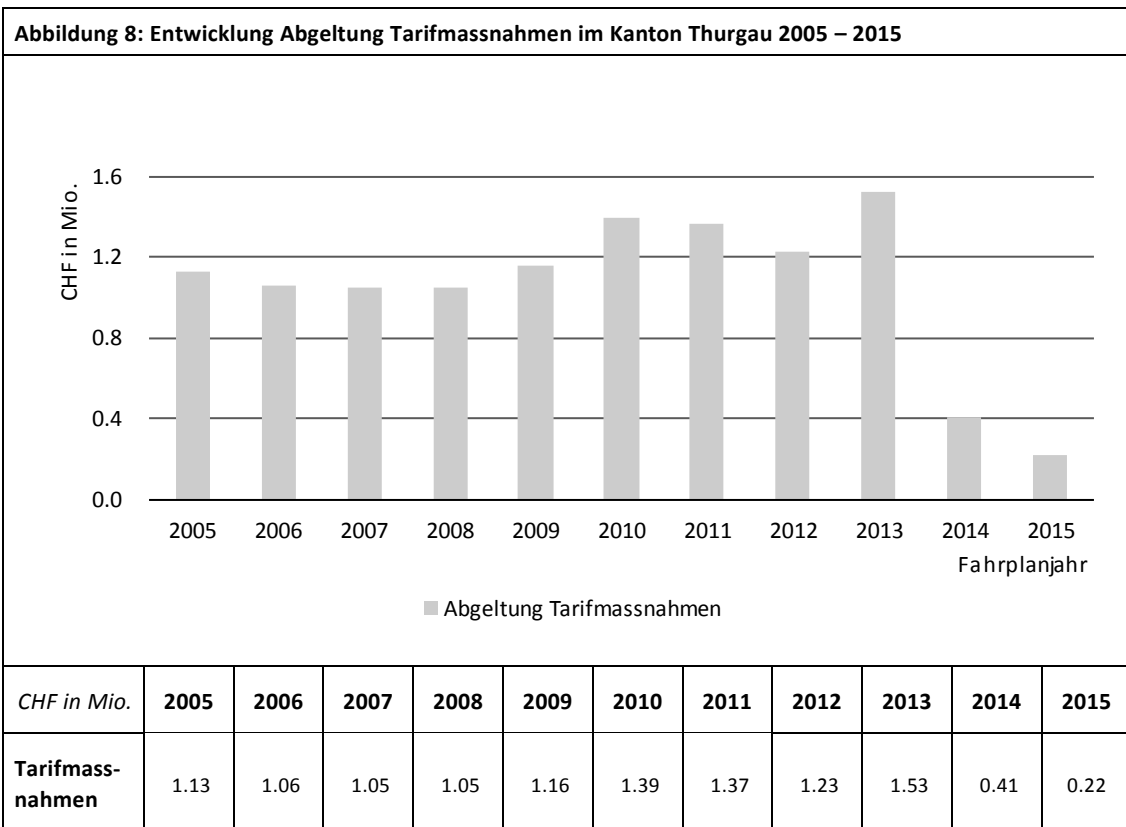
Die Infrastruktur der konzessionierten „Privatbahnen“ Frauenfeld-Wil-Bahn (Strecke Frauenfeld-Wil), Südostbahn (Strecke Romanshorn-Wattwil-Nesslau) und der Thurbo (Strecke Kreuzlingen-Weinfelden-Wil) wurden bis Ende 2015 durch den Bund und die Kantone finanziert. Die ungedeckten Kosten des Betriebs und die Abschreibungen wurden als Abgeltungen entschädigt. Die Unterhalts-, Erneuerungs- und Erweiterungskosten, welche nicht durch Abschreibungen gedeckt sind, wurden in Form von Investitionsbeiträgen (vgl. Kapitel 2.8, S.30) finanziert. Wegen der Totalerneuerung der Strecke Weinfelden - Wil fiel die Abgeltung 2012 ausserordentlich hoch aus. Auf den 1. Januar 2016 trat die Neuregelung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) in Kraft (Siehe Kapitel 7.2).



Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

2.6. Abgeltung Tarifmassnahmen

Gemäss Artikel 31 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) haben die Besteller den Transportunternehmen die Einnahmenausfälle zu entschädigen, welche ihnen durch Tarifierleichterungen erwachsen. Ebenso finanzieren die Kantone die Initialisierungskosten der Tarifmassnahmen. Der Kanton Thurgau leistet entsprechende Beiträge an den Tarifverbund Ostwind, an den Z-Pass (Tarifverbund zwischen Zürcher Verkehrsverbund ZVV und Ostwind) sowie an die Kombitickets Ostwind - Verkehrsverbund Hegau-Bodensee (VHB). Seit 2014 leisten die Kantone keine Beiträge mehr an den Tarifverbund Ostwind. Die verbleibenden Einnahmenausfälle werden über die Abgeltungen Regionalverkehr gedeckt.



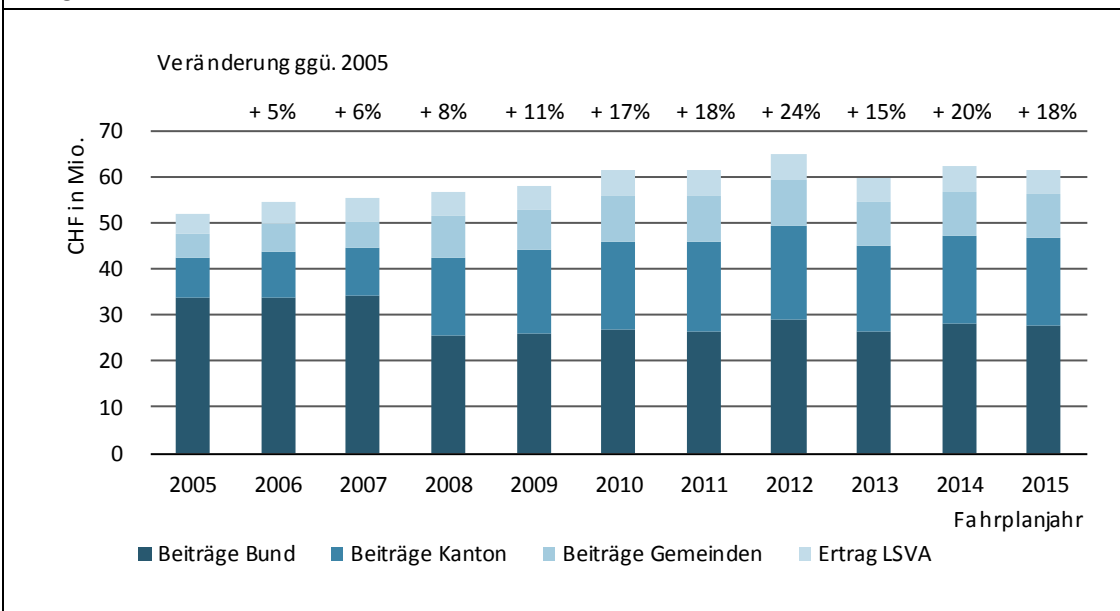
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

2.7. Finanzierung der Abgeltungen

Mit Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) im Jahre 2008 reduzierte der Bund seinen Anteil an der Finanzierung der Abgeltungen für den Regionalverkehr von 66% auf 47% und für die Infrastruktur von 66% auf 44%. Regionalverkehrsangebote, die über der vom Bund zur Verfügung gestellten Kantonsquote liegen oder vom Bund nicht anerkannt werden, werden vom Kanton zu 100% finanziert.

Die Gesamtaufwendungen des Kantons werden nach Abzug des LSVA-Ertrags (45% des Kantonsanteils aus der LSVA) zu einem Drittel durch die Gemeinden und zu zwei Dritteln durch den Kanton finanziert.

Abbildung 9: Finanzierung Abgeltungen für Regionalverkehr, Infrastruktur und Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015 ⁵



CHF in Mio.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beiträge Bund	33.83	33.75	34.18	25.81	26.06	27.01	26.54	29.17	26.66	28.26	27.93
Beiträge Kanton	8.71	10.19	10.35	16.76	17.99	18.81	19.27	20.18	18.34	18.93	18.86
Beiträge Gemeinden	5.08	5.77	5.79	8.86	9.06	10.13	10.16	10.15	9.54	9.85	9.45
Ertrag LSVA	4.64	4.92	5.03	5.25	4.95	5.44	5.60	5.50	5.48	5.43	5.33
Total ¹	52.27	54.63	55.35	56.68	58.06	61.39	61.56	64.99	60.02	62.46	61.57

Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau".

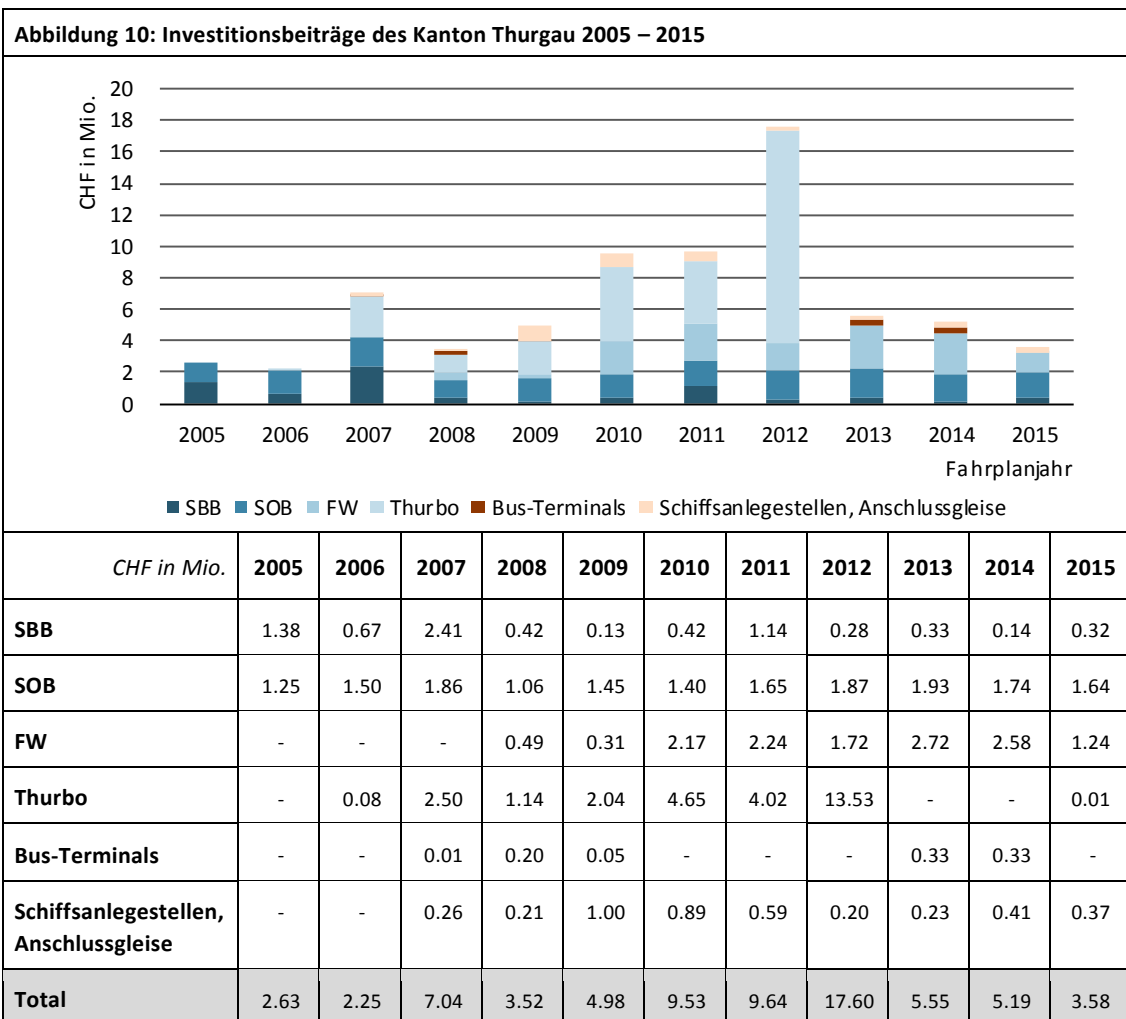
2.8. Investitionsbeiträge des Kantons

Nebst den Abgeltungen für die Infrastruktur (vgl. Kapitel 2.5) leistet der Kanton auch Investitionsbeiträge in Form von à-fonds-perdu-Beiträgen oder bedingt rückzahlbaren Darlehen an:

- die SBB Infrastruktur (Komfortbauten, Erweiterungsinvestitionen, Ausbauten nach BehiG)

⁵ Total weicht vom Total der Abgeltungen gemäss Abbildungen 5, 7 und 8 ab, da hier auch die Abgeltungen für die Fähre, Distribution und Kommunikation berücksichtigt sind. Ebenso sind die von den Privatbahnen zurückbezahlten Darlehen bei den Beiträgen des Kantons abgezogen.

- die konzessionierten „Privatbahnen“ Südostbahn (SOB), Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) und Thurbo für Unterhalts-, Erneuerungs- und Erweiterungskosten, welche nicht durch Abschreibungen gedeckt sind und für Ausbauten nach BehiG. Wegen der Totalerneuerung der Strecke Weinfelden - Wil fiel der Investitionsbeitrag an die Thurbo im Jahre 2012 ausserordentlich hoch aus.
- den Bau von Bushaltestellen an Bahnhöfen und Bus-Terminals
- den Bau von Schiffsanlegestellen sowie die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen und dazugehörigen Umschlagsanlagen. Im Rahmen der Leistungsüberprüfung (Lüp) wurde die Förderung der Anschlussgleise und Umschlagseinrichtungen per Ende 2014 eingestellt. In den folgenden Jahren sind die bis Ende 2014 noch eingegangenen und zugesicherten Beiträge zu finanzieren.

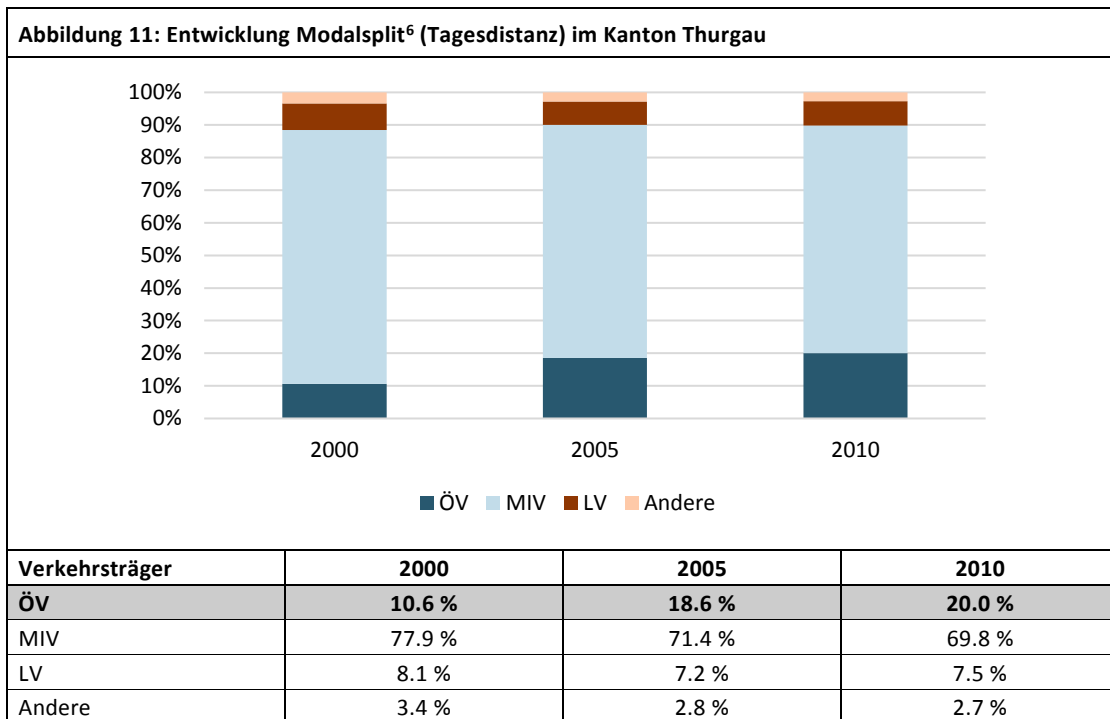


Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Aufwendungen ÖV seit 1988".

2.9. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen

Die in den letzten 10 Jahren realisierten Angebotsverbesserungen und Tarifmassnahmen im öffentlichen Verkehr zeigten die angestrebte positive Wirkung:

- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöhte sich im Kanton Thurgau um knapp 10 Prozentpunkte, während der MIV-Anteil um ca. 8 Prozentpunkte abnahm. Für 2015 liegen zurzeit noch keine Werte vor.
- Im ländlichen Raum bietet der öffentliche Verkehr eine bedarfsgerechte Grundversorgung.



Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

⁶ Definition Modalsplit: Anteile der einzelnen Verkehrsträger (z. Bsp. ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen aller Verkehrsträger (ÖV + MIV + LV + andere).

2.10. Umsetzung Zielangebot 2015

Die folgenden Tabellen zeigen, ob und wie die Massnahmen für das definierte Zielangebot 2015 des ÖV-Konzepts 2010 – 2015 umgesetzt wurden. Das IST-Angebot 2015 entspricht dem Fahrplan 2015 (Quelle: Zahlenbroschüre des Kantons Thurgau).

2.10.1. Bahnangebot

Tabelle 1: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bahn								
Li-Nr	FPL-Feld	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
S8	820	Schaffhausen - Stein am Rh.	38	38	38	39	39	39
		Stein am Rh. - Kreuzlingen	38	38	38			
		Kreuzlingen - Romanshorn	38	38	38	39.5	39.5	39.5
	870	Romanshorn - St.Gallen	38	38	38	38	38.5	38.5
S29	821	Stein am Rh. - Winterthur	25	19	19	22.5	19.5	19.5
S14	830	Konstanz - Kreuzlingen	41	36.5	36.5	39	39	39
		Kreuzlingen - Weinfelden	25	19.5	19.5	26	19.5	19.5
S	830/ 840	Konstanz - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	Keine Vorgabe			2.5	2.5	2.5
S10	835	Weinfelden - Wil	25	19	19	27	19	19
S8 / S30	840	Winterthur - Weinfelden	38	38	38	38	38	38
S		Romanshorn - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	4	-	-	2.5	-	-
S7		Romanshorn - Weinfelden	20.5	20.5	20.5	22.5	22.5	22.5
		Bus Sulgen - Romanshorn	Keine Vorgabe			0.5	-	-
S15	841	Frauenfeld - Wil	38	38	38	38.5	37	36
		Wil - Wängi	7	-	-	9	-	-
S7	845	Romanshorn - Rorschach	38	38	38	39	39	39
S35	850	Winterthur - Wil	38	38	38	37	37	37
		S-Bahn (Zusatzzug)	Keine Vorgabe			1	-	-
S5	852	Weinfelden - St.Gallen	38	38	19	20	20	20
		Weinfelden - St.Gallen (Verdichtungen)	Keine Vorgabe			10	-	-
Zielangebot erreicht oder übertroffen								
Zielangebot nicht erreicht								
neues Angebot								

Bemerkungen:

- Die geplanten Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2015 wurden mehrheitlich umgesetzt.
- S29: Wegen ungenügender Infrastruktur (Kreuzungsbahnhof Stammheim) konnte die angestrebte Fahrplanverdichtung noch nicht realisiert werden.
- S14: Im Fahrplan 2016 werden zwei zusätzliche Züge Kreuzlingen - Konstanz eingeführt.
- S Romanshorn-Winterthur: Wegen fehlenden Trassen und finanziellen Mitteln konnte das Angebot nicht weiter ausgebaut werden. Aufgrund von geändertem Rollmaterial verkehren ab Fahrplan 2016 je zwei 10-Wagen-HVZ-Züge am Morgen in Richtung Zürich und am Abend aus Richtung Zürich.
- S15: Die Nachfrage rechtfertigt kein zusätzliches Zugpaar am Samstag und Sonntag.
- S35: Mangelnde Mitfinanzierungsmöglichkeiten seitens ZVV.
- S5: Mangelnde Mitfinanzierungsmöglichkeiten seitens Kanton St.Gallen.

2.10.2. Busangebot⁷

Region Frauenfeld

Tabelle 2: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld								
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015			
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
80.822	Frauenfeld - Oberneunforn	15	7	7	15	7	7	
80.823	Frauenfeld - Diessenhofen	16	15	15	16	14	13	
	Frauenfeld - Hüttwilen	6	-	-	6	-	-	
80.824	Frauenfeld - Niederwil	14	7	7	14	6	6	
80.825	Frauenfeld - Stein am Rhein	23 (Fr: 24) inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus	25 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	
80.826	Frauenfeld - Steckborn	26.5 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	27.5 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	
80.828 (ehemals 842)	Abendbus "Iselisberg"	4 (Fr: 6)	6	5	4 (Fr: 5) ⁸	5	4	
80.829	Frauenfeld - Müllheim -	36 inkl. Abendbus	36 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus	28 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	
	ConnyLand (März-Okt.)	8	8	8	4	4	4	
80.831	Müllheim-Wigoltingen - Homburg	10.5	-	-	10.5	-	-	
80.833	Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen	10	9	9	10	9	9	
80.834	Frauenfeld - Ettenhausen	23	15	15	22	14	14	
80.835	Abendbus "Aadorf"	Keine Vorgabe			2.5	2.5	2.5	
80.836	Frauenfeld - Islikon	15	7	7	15	6	6	
80.837	Frauenfeld - Affeltrangen	15	12	12	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	
80.838	Weinfelden - Frauenfeld	9	9	9	12	7	7	
	Weinfelden - Bänikon (Abendbus)	Keine Vorgabe			5	6	6	
80.843	Abendbus Sonnenberg	4 (Fr: 6)	6	5	In Linie 80.837 integriert			
80.847	Schlatt - Oberschlatt - Martthalen	10	6	-	10 ⁹	6	-	
	Schlatt - Oberschlatt	+7	-	-	6	-	-	
							Zielangebot erreicht oder übertroffen	
							Zielangebot nicht erreicht	
							neues Angebot	

⁷ Bei den Busangeboten, welche als Rundkurs gefahren werden gilt folgendes: 1 Rundkurs = 1 Kurspaar

⁸ Abweichung um ein Kurspaar ggü. Zielangebot, weil ein Kurspaar in das Tagesangebot integriert wurde.

⁹ Zusätzliche Schülerkurse während den Schulzeiten werden durch Schulgemeinden finanziert.

Bemerkungen:

- Die geplanten Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2015 wurden mehrheitlich umgesetzt.
- Linie 80.823 Frauenfeld - Diessenhofen: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende.
- Linie 80.824 Frauenfeld - Niederwil: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende. Die Linie wurde auf den Fahrplan 2016 aufgehoben, da sie die geforderten Standards betreffend Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erfüllte.
- Linie 80.829 Frauenfeld - Müllheim: Aus finanziellen Gründen konnte der geplante Ausbau nicht realisiert werden. Aus Gründen der Fahrplanstabilität konnten keine weiteren Kurse bis ins Connyland verlängert werden.
- Linie 80.834 Frauenfeld - Ettenhausen: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau.
- Linie 80.838 Frauenfeld - Weinfeld: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende.
- Linie 80.847 Schlatt - Marthalen: Mit 6 Kurspaaren kann die Nachfrage abgedeckt werden.

Region Kreuzlingen/Weinfelden

Tabelle 3: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden							
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.907	Kreuzlingen - Tägerwilen	27	26	13	26	25	23 ¹⁰
80.908	Konstanz - Münsterlingen - Landschlacht	30	27	13	30	27	13
80.920	Weinfelden - Engwilen - Tä- gerwilen	11	6	6	13	6	6
	Anschlusskurse Kreuzlingen	Keine Vorgabe			6	-	-
80.921	Kreuzlingen Bernrain - Hu- gelshofen - Weinfelden	11	6	6	12	7	7
	Schwaderloh-Weinfelden	Keine Vorgabe			0.5	-	-
	Weinfelden-Alterswilen (Abendbus)	Keine Vorgabe			3	4	4
80.920/1	Abendbus Kemmental	4 (Fr: 5)	5	4	In Linie 80.921 integriert		
80.922	Altnau - Lengwil - Ekkharthof	Angebot aufheben			7	-	-
80.923	Kreuzlingen - Güttingen	16	15	15	16	15	14
	Kreuzlingen - Altnau	14	12	-	14	12	-
80.924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen	14	6	6	15	6	6
80.925	Abendbus Konstanz - Altnau	9	9	9	4	5	5
80.931	Münsterlingen - Amriswil	12	12	6	12	12	6
80.932	Neukirch an der Thur - Wein- felden	11	7	7	13	7	7
80.933	Abendbus "Nollen"	5 (Fr: 6)	6	5	4 ¹¹	5	5
80.934	Weinfelden - Wuppenau	9	7	7	10	6	6
					Zielangebot erreicht oder übertroffen		
					Zielangebot nicht erreicht		
					neues Angebot		

Bemerkungen:

- Die geplanten Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2015 wurden mehrheitlich umgesetzt.
- Linie 80.907 Kreuzlingen - Tägerwilen: Aus Kostengründen wurde das am schlechtesten ausgelastete Kurspaar gestrichen.

¹⁰ Dank Zusammenlegung mit Stadtbuslinie 3 und Mitfinanzierung Gemeinde konnte Angebot ausgebaut werden (geplant war ein Abbau).

¹¹ Abweichung um ein Kurspaar ggü. Zielangebot, weil ein Kurspaar in das Tagesangebot integriert wurde.

- Linie 80.923 Kreuzlingen - Güttingen: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Sonntag.
- Linie 80.925 Abendbus Altnau: Aus finanziellen Gründen wurde der Ausbau nicht umgesetzt.
- Linie 80.934 Weinfeldern - Wuppenau: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende.

Region Oberthurgau

Tabelle 4: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau							
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.200	St.Gallen - Arbon	45	37.5	17	38	38	19
80.201	St.Gallen - Arbon Schnellbus	14	-	-	29	-	-
80.210	St.Gallen - Steinach - Horn	25.5	18.5	17	34	19.5	17
80.244	Rorschach - Arbon	14	7	7	Linie aufgehoben		
80.740	Uzwil - Niederbüren - Bischofszell	16	16	7	16	15	13
80.940	Amriswil - Romanshorn	20	15	15	15	14	6
	Romanshorn - Arbon	20	15	15	15	14	6
80.941	Amriswil - Arbon	21	15	15	22	14	6
80.942	Amriswil - Muolen	20	15	15	27	14	14
80.943	Amriswil - Bischofszell	25 (Fr: 26) inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus	25 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	17 inkl. Abendbus
80.944	Amriswil - Dozwil	15 (Fr: 16) inkl. Abendbus	15 inkl. Abendbus	10 inkl. Abendbus	15 inkl. Abendbus	15 inkl. Abendbus	11 inkl. Abendbus
	Amriswil - Sommeri	2	-	-	2	-	-
	Amriswil - Erlen	10	9	-	10	9	-
80.945	Anrufsammeltaxi Ast Hohenentannen	Anrufsammeltaxi			Anrufsammeltaxi		
	Anrufsammeltaxi Ast Halden – Schweizerholz	Anrufsammeltaxi			Anrufsammeltaxi		
80.950	Bischofszell - St. Pelgaiberg	8	6	6	8	6	6
Zielangebot erreicht oder übertroffen							
Zielangebot nicht erreicht							
neues Angebot							

Bemerkungen:

- Die geplanten Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2015 wurden mehrheitlich umgesetzt.
- Linie 80.200 Arbon - St.Gallen: In Abstimmung mit der Einführung der Schnellbuslinie 80.201 wurde das Angebot auf der Linie 200 reduziert.
- Linie 80.244 Rorschach - Arbon: Wegen schwacher Nachfrage wurde die Buslinie aufgehoben.
- Linie 80.740 Bischofszell - Uzwil: Bei dieser Linie hat der Kanton St.Gallen die Federführung.
- Linie 80.940 Amriswil - Romanshorn - Arbon: Der Ausbau erfolgte auf den Fahrplan 2016
- Linie 80.941 Amriswil - Arbon: Der Ausbau erfolgte auf den Fahrplan 2016.
- Linie 80.942 Amriswil - Muolen: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende.
- Linie 80.943 Amriswil - Bischofszell: Die Nachfrage rechtfertigt keinen weiteren Ausbau am Wochenende.

Region Hinterthurgau/Wil

Tabelle 5: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil							
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	33.5	24.5	-	51	25	12
80.706	Wil - Braunau (bisher 80.720)	24 (Fr:25) inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	14 inkl. Abendbus	25 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	15 inkl. Abendbus
80.722	Wil - Wuppenau-Hosenruck	24 (Fr:25) inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	14 inkl. Abendbus	23.5 inkl. Abendbus	19 inkl. Abendbus	14 inkl. Abendbus
80.720/22	Abendbus Nollen ab Wil	4 (Fr: 5)	5	4	In Linie 80.722 und 80.706 integriert		
80.732	Wil - Gähwil	36	21	15.5	42 (Fr: 42.5)	34 (Fr: 34.5)	18.5
80.733	Wil - Littenheid	19	16	14	24 inkl. Abendbus	21 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	22	15	15	21 inkl. Abendbus	20 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus
	Wil - Dussnang	Keine Vorgabe			+10	-	-
80.735	Wil - Dussnang	22	15.5	15.5	17.5 inkl. Abendbus	17 inkl. Abendbus	18 inkl. Abendbus
	Wil - Bichelsee				8	2.5	-
80.736	Abendbus Tannzapfenland	4 (Fr:5)	5	4	In Linie 80.733 / 80.734 / 80.735 integriert		
Zielangebot erreicht oder übertroffen							
Zielangebot nicht erreicht							
neues Angebot							

Bemerkungen:

- Die geplanten Angebotsverbesserungen gemäss Zielangebot 2015 wurden mehrheitlich umgesetzt.
- Linie 80.722 Wil - Hosenruck: Die morgendliche Leerfahrt nach Hosenruck ist nicht für Passagiere geöffnet.
- Linie 80.734 Wil - Fischingen: Die Kurse Wil - Dussnang verkehren seit Fahrplan 2016 bis Fischingen.

ZVV-Linien im Kanton Thurgau

Tabelle 6: Ziel- und Ist-Angebot 2015: ZVV-Linien im Kanton Thurgau							
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
70.605	Oberstammheim - Andelfingen	15	12	9	16	14	11
70.625	Turbenthal - Bichelsee	9	8	3	9	7	-
70.807	Wila - Dussnang	-	-	2	-	-	2
Zielangebot erreicht oder übertroffen							
Zielangebot nicht erreicht							
neues Angebot							

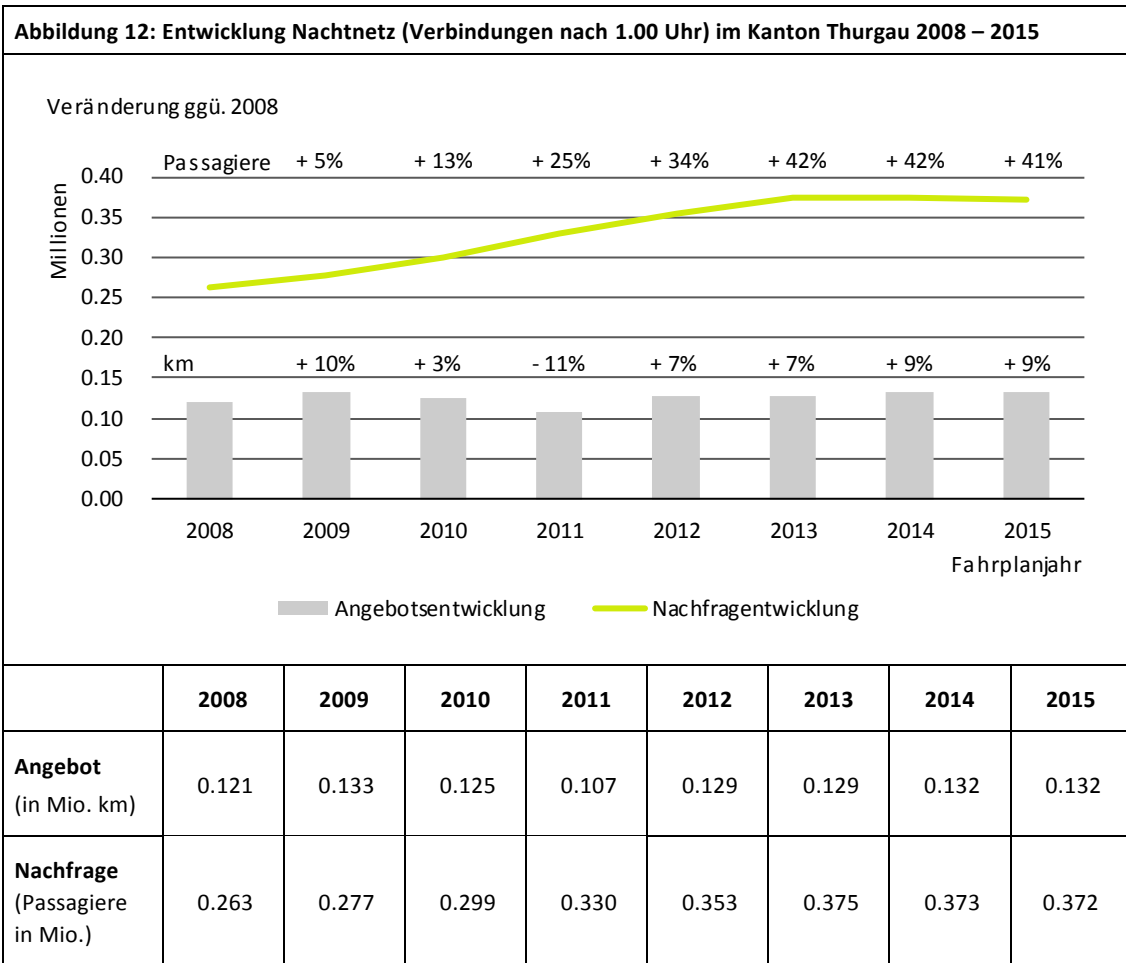
Bemerkungen:

- Linie 70.625 (ab 2016: 70.806) Turbenthal - Bichelsee: Seit dem Fahrplan 2016 verkehren zwischen Turbenthal und Bichelsee abgestimmt auf die Nachfrage lediglich 8 Kurspaare mit Verlängerung bis Itaslen. Das Angebot Sa/So wurde eingestellt.
- Linie 70.807 Wila - Dussnang: Die beiden Kurspaare am Sonntag verkehren seit Fahrplan 2016 nicht mehr.

2.10.3. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)

Mit dem Fahrplan 2008 wurde auf sämtlichen Bahnlinien im Kanton Thurgau in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ein Angebot nach Mitternacht eingeführt. Die Reisenden haben nebst dem ordentlichen Fahrausweis einen Nachtzuschlag von Fr. 5.- zu lösen. Mit diesem Angebot reagierten die Transportunternehmen auf das veränderten „Ausgehverhalten“. Das Nachtnetz-Angebot leistet einen Beitrag für eine sichere Heimkehr der meist jugendlichen Reisenden. Die nachfolgende Tabelle zeigt das Angebot 2015.

Tabelle 7: Ist-Angebot 2015: Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 1.00 Uhr)		
FPL-Feld	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015 Nächte Fr/Sa und Sa/So
820/870 N	SN Schaffhausen - Stein am Rhein	2
	NBus Stein am Rhein - Kreuzlingen	2 (davon 1 Kurs nur bis Steckborn)
	SN Kreuzlingen - Romanshorn	2
	SN Romanshorn - St.Gallen	2
830 N	SN Konstanz - Weinfelden	3.5
835 N	NBus Weinfelden - Wil	1
840 N	SN Winterthur - Romanshorn	3
841 N	Frauenfeld - Wil	3
845 N	NBus Romanshorn - Rorschach	2
850 N	SN Winterthur - Wil - (St.Gallen)	3
852 N	NBus Weinfelden - St.Gallen	1
Bus	St.Gallen - Arbon	2.5



Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau".

Das Nachtangebot wurde aufgrund der Marktbedürfnissen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 12).

- Das Angebot ist seit 2008 insgesamt um knapp 10% gewachsen (der Einbruch 2011 ist durch Berechnungsabweichungen bei den Transportunternehmen zu erklären).
- Die Abgeltungskosten für das Nachtnetz betragen Fr. 562'000 und der Kostendeckungsgrad liegt bei 49% (Werte 2014).
- Die Nachfrage hat sich mit einer Zunahme von 41% ggü. 2008 sehr positiv entwickelt.

2.10.4. Bodenseefähre Romanshorn – Friedrichshafen

Tabelle 8: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Bodenseefähre							
FPL-Feld	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2015			Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2015		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
3810	Romanshorn - Friedrichshafen						
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frühling - Herbst ▪ Winter 	19	19	19	17	15	14
		16	16	16	16	14	12
							Zielangebot erreicht oder übertroffen
							Zielangebot nicht erreicht
							neues Angebot

Bemerkungen:

- Die Ausdehnung des Stundentakts von Mai bis September täglich bis 23 Uhr wurde wegen fehlender finanzieller Mittel nicht umgesetzt.

3. Erfolgskontrolle

Im Folgenden werden die regionalen Bahn- und Busangebote überprüft, wobei der Überprüfungsmechanismus gemäss dem ÖV-Konzept 2010 – 2015 angewandt wird. Es sind dazu folgende Aspekte zu beachten:

- Die Erfolgskontrolle bei der Nachfrage bezieht sich auf das Angebot Montag – Freitag im Jahr 2014¹² im stärksten Querschnitt.
- Die Kostendeckung umschliesst das Angebot Montag bis Sonntag. Der Kostendeckungsgrad bezieht sich ebenfalls auf die IST-Werte im 2014.

3.1. Schwellenwerte 2010 – 2015

Nachfrageschwellenwerte

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Mindestauslastung gemäss ÖV-Konzept 2010 - 2015, welche bei den verschiedenen Angebotsniveaus eingehalten werden müssen. Die Nachfrageschwellenwerte beziehen sich dabei jeweils auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo-Fr).

Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau			
Angebotsfunktion/-niveau	Schwellenwerte		
	[Ø Anz. Pers. pro Kurs]		
	Kleinbus ¹⁾	Midibus ¹⁾	Standardbus ¹⁾
1 Angebot im ländlichen Raum (1-h Takt)	3	4	5
2 Angebot zwischen Zentren/zentralen Orten (1-h Takt mit Verdichtungen)	4	6	8
3 Angebot im Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich)	2)	10	14

¹⁾ Kapazität: Standardbus ca. 40 – 50 Sitzplätze, Midibus ca. 25 – 30 Sitzplätze, Kleinbus ca. 8 – 15 Sitzplätze.

²⁾ Diese Situation besteht beim heutigen Angebot im Kanton Thurgau nicht.

¹² Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Offertdaten mit IST-Angebot 2014".

Tabelle 10: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau		
Angebotsfunktion/-niveau	Schwellenwerte [Ø Anz. Pers. pro Kurs]	
	Meterspur (FW)	Normalspur (Regionalzug/S-Bahn)
1 Angebot im ländlichen Raum (1-h Takt)	Angebot nicht vorhanden	Angebot nicht vorhanden
2 Angebot zwischen Zentren/zentralen Orten (1-h Takt mit Verdichtungen)	16	20
3 Angebot im Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich)	20	25

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad widerspiegelt das Verhältnis zwischen den Verkehrserträgen und den Betriebskosten. Er umfasst sowohl Nutzen- als auch Aufwandskomponenten und ist deshalb eine Grösse, die schnell und einfach ein Signal gibt, ob ein Angebot vernünftig und zweckmässig ist. Die einzuhaltenden Schwellenwerte unterscheiden sich nach Funktionstyp: je dichter das Angebot, desto höher die minimal geforderte Kostendeckung. Damit wird berücksichtigt, dass dichtere Angebote teurer sind und somit in der Regel auch höhere Abgeltungen benötigen.

Tabelle 11: Minimale Kostendeckungsgrade 2010 – 2015 im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus)	
Angebotsfunktion	Schwellenwert
1 Angebot im ländlichen Raum (1-h Takt)	20%
2 Angebot zwischen Zentren/zentralen Orten (1-h Takt mit Verdichtungen)	30%
3 Angebot im Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich)	40%

3.2. Regionale Bahnlinien

Nachfrage

Li-Nr.	FPL-Feld	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bahn		
			Pers./Tag ¹³	Kurspaare/Tag	Pers./Kurs	Angebotsfunktion Ist	Pers./Kurs	erfüllt
S8	820	Schaffhausen - Stein am Rh.	3'885	39	50	3	25	Ja
		Stein am Rh. - Kreuzlingen	5'324	39	69	3	25	Ja
		Kreuzlingen - Romanshorn	5'134	38	68	3	25	Ja
	870	Romanshorn - St.Gallen	6'659	38	88	3	25	Ja
S29	821	Stein am Rhein-Winterthur	3'664	22.5	81	2	20	Ja
S14	830	Konstanz-Weinfelden	3'292	26	63	2	20	Ja
S	830/ 840	Konstanz - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	409	2.5	82	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁴		
S10	835	Weinfelden-Wil	2'850	27	53	2	20	Ja
S8 / S30	840	Winterthur - Weinfelden ¹⁵	6'059	38	79	3	25	Ja
S		Romanshorn - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	1'229	2.5	246	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁴		
S7	840	Weinfelden - Romanshorn	2'067	22.5	46	3	25	Ja
		Romanshorn - Rorschach	4'880	39	63	3	25	Ja
		Bus Sulgen - Romanshorn	60	0.5	60	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁴		
S15	841	Frauenfeld-Wil	2'659	44.5	30	3	25	Ja
S35	850	Winterthur-Wil	5'601	37	76	3	25	Ja
		Winterthur - Wil (Zusatzzug)	628	1	314	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁴		
S5	852	Weinfelden - St.Gallen	1'579	20	39	2	20	Ja
		Weinfelden - St.Gallen (Verdichtungen)	943	10	47	2	20	Ja

Bemerkungen:

- Die Schwellenwerte werden von allen Linien erreicht bzw. übertroffen.

¹³ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

¹⁴ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

¹⁵ Hinweis: Erfolgskontrolle für die S8/S30 gemeinsam (d.h. Pers./Tag der S8 und S30 wurden zusammengezählt).

Kostendeckung

Tabelle 13: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Kostendeckung						
Li-Nr.	FPL-Feld	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST-Werte 2014	Schwellenwerte Bahn		
				Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
S8	820	Schaffhausen - Stein am Rh.	43% ¹⁶	3	40%	Ja
		Stein am Rh. - Kreuzlingen				
	870	Kreuzlingen - Romanshorn	80% ¹⁷	3	40%	Ja
		Romanshorn - St.Gallen				
S29	821	Stein am Rhein-Winterthur	40%	2	30%	Ja
S14	830	Konstanz-Weinfelden	44%	2	30%	Ja
S	830/840	Konstanz - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	83%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁸		
S10	835	Weinfelden-Wil	49%	2	30%	Ja
S8	840	Winterthur - Weinfelden	43%	3	40%	Ja
S30		Winterthur - Weinfelden	44%	3	40%	Ja
S		Romanshorn - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	48%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁸		
S7	840	Weinfelden - Romanshorn	45% ¹⁹	3	40%	Ja
	845	Romanshorn - Rorschach				
		Bus Sulgen - Romanshorn	12%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁸		
S15	841	Frauenfeld-Wil	48%	3	40%	Ja
S35	850	Winterthur-Wil	53%	3	40%	Ja
		Winterthur - Wil (Zusatzzug)	40%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ¹⁸		
S5	852	Weinfelden-St.Gallen	41%	2	30%	Ja
		Weinfelden - St.Gallen (Verdichtungen)	32%	2	30%	Ja

Bemerkungen:

- Die Schwellenwerte werden von allen Linien erreicht bzw. übertroffen.

¹⁶ Bis 2013 wurden Abschnitte Schaffhausen – Stein am Rhein und Stein am Rhein – Kreuzlingen separat beurteilt, wobei damals der KDG des Abschnittes Schaffhausen-Stein am Rhein bei 45.4 % und Stein am Rhein - Kreuzlingen bei 46.49 % lag.

¹⁷ Bis 2013 wurden Abschnitte Kreuzlingen – Romanshorn und Romanshorn – St.Gallen separat beurteilt, wobei damals der KDG des Abschnittes Kreuzlingen-Romanshorn bei 69.86 % und Romanshorn - St.Gallen bei 62.55 % lag.

¹⁸ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

¹⁹ Bis 2013 wurden Abschnitte Weinfelden – Romanshorn und Romanshorn – Rorschach separat beurteilt. Wobei damals der KDG des Abschnittes Weinfelden-Romanshorn bei 56.01 % und Romanshorn-Rorschach bei 44.17% lag.

3.3. Regionale Buslinien

3.3.1. Region Frauenfeld

Nachfrage

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
		Pers./ Tag ²⁰	Kurs- paare/Ta- g	Pers./ Kurs	Ange- botsfunk- tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
80.822	Frauenfeld - Oberneunforn	258	15	9	1	SB	5	Ja
80.823	Frauenfeld - Diessenhofen	575	22	13	2	SB	8	Ja
80.824	Frauenfeld - Niederwil	51	14	2	1	SB	5	Nein
80.825	Frauenfeld - Stein am Rhein	656	25	13	2	SB	8	Ja
80.826	Frauenfeld - Steckborn	748	27	14	2	SB	8	Ja
80.828 (ehemals 80.842)	Abendbus „Iselisberg“	36	4	5	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ²¹			
80.829	Frauenfeld - Müllheim - ConnyLand (März-Okt.)	811	28	14	2	SB	8	Ja
80.831	Müllheim-Wigoltingen - Homburg	211	10.5	10	1	SB	5	Ja
80.833	Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen	201	10	10	1	SB	5	Ja
80.834	Frauenfeld - Ettenhausen	566	22	13	2	SB	8	Ja
80.835	Abendbus „Aadorf“	35	5	4	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ²¹			
80.836	Frauenfeld - Islikon	239	15	8	1	SB	5	Ja
80.837	Frauenfeld - Affeltrangen	354	19	9	1	SB	5	Ja
80.838	Weinfeld - Frauenfeld	161	16	5	1	SB	5	Ja
80.847	Schlatt - Oberschlatt - Marthalen	153	20.5	4	2	MB	6	Nein

Bemerkungen:

- Linie 80.824 Frauenfeld - Niederwil: Die Linie erfüllt den Schwellenwert nicht. Sie wurde daher per Dezember 2015 aufgehoben.
- Linie 80.847 Schlatt - Oberschlatt - Marthalen: Die Volksschulgemeinde Diessenhofen und die Gemeinde Schlatt finanzieren die zusätzlichen Kurse während der Schulzeit zwischen Schlatt Bahnhof und Oberschlatt. Bei der Überprüfung des Angebotes ist dies zu berücksichtigen.

²⁰ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

²¹ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

Tabelle 15: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Kostendeckung					
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST 2014	Schwellenwerte Bus		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
80.822	Frauenfeld - Oberneunforn	19%	1	20%	Nein
80.823	Frauenfeld - Diessenhofen	37%	2	30%	Ja
80.824	Frauenfeld - Niederwil	21%	1	20%	Ja
80.825	Frauenfeld - Stein am Rhein	33%	2	30%	Ja
80.826	Frauenfeld - Steckborn	39%	2	30%	Ja
80.828 (ehemals 80.842)	Abendbus „Iselisberg“	8%	a ²²	10%	Nein
80.829	Frauenfeld - Müllheim - ConnyLand (März-Okt.)	37%	2	30%	Ja
80.831	Müllheim-Wigoltingen - Homburg	30% ²³	1	20%	Ja
80.833	Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen	23%	1	20%	Ja
80.834	Frauenfeld - Ettenhausen	41%	2	30%	Ja
80.835	Abendbus „Aadorf“	9%	a ²²	10%	Nein
80.836	Frauenfeld - Islikon	32%	1	20%	Ja
80.837	Frauenfeld - Affeltrangen	22%	1	20%	Ja
80.838	Weinfeld - Frauenfeld	26%	1	20%	Ja
80.847	Schlatt - Oberschlatt - Martthalen	49% ²⁴	2	30%	Ja

Bemerkungen:

- Linie 80.822 Frauenfeld - Oberneunforn: Die Linie erreichte in den letzten Jahren den KDG mit Ausnahme des Jahres 2014 (IST) jedes Mal.
- Linie 80.828 Abendbus Iselisberg: Ergänzungsangebot zum Tagesangebot. Mit einem Fahrzeug werden die beiden Linien 80.822 Frauenfeld - Oberneunforn und 80.823 Frauenfeld - Diessenhofen (teilweise) bedient. Die Linie erreichte den KDG mit Ausnahme des Jahres 2014 (IST) jedes Mal.
- Linie 80.835 Abendbus Aadorf: Ergänzungsangebot zum Tagesangebot. Mit einem Fahrzeug werden die beiden Linien 80.834 Frauenfeld - Ettenhausen und 80.836 Frauenfeld - Islikon bedient. Die Linie erreichte den KDG mit Ausnahme des Jahres 2014 (IST) jedes Mal.

²² a = Abendbusse erfordern einen minimalen Kostendeckungsgrad von 10%. Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV): Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Bern 2010

²³ KDG inkl. Beiträge Dritter, ohne Beiträge Dritter 20 %

²⁴ KDG inkl. Beiträge Dritter 49%, ohne Beiträge Dritter 14%

3.3.2. Region Kreuzlingen/Weinfelden

Nachfrage

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
		Pers./ Tag ²⁵	Kurs- paare/Ta- g	Pers./ Kurs	Ange- botsfunk- tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
80.907	Kreuzlingen - Tägerwilen	k.A.	26	8.5	3	MB	10	Nein
80.908	Konstanz - Münsterlingen - Landschlacht	981	30	16	3	SB	14	Ja
80.920	Weinfelden - Engwilen - Tä- gerwilen	171	11	8	1	SB	5	Ja
80.921	Kreuzlingen Bernrain - Hu- gelshofen - Weinfelden	169	15	6	1	SB	5	Ja
80.922	Altnau - Lengwil - Ekkharthof	52	7	4	1	KB	3	Ja
80.923	Kreuzlingen - Altnau/Güttingen	650	30	11	3	SB	14	Nein
80.924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen	282	14	10	1	MB	4	Ja
80.925	Abendbus Konstanz - Altnau	52	4	7	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ²⁶			
80.931	Münsterlingen - Langricken- bach - Amriswil	189	12	8	1	MB	4	Ja
80.932	Neukirch an der Thur - Wein- felden	190	13	7	1	MB	4	Ja
80.933	Abendbus „Nollen“	24	4	3	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ²⁶			
80.934	Weinfelden - Wuppenau	148	10	7	1	MB	4	Ja

Bemerkungen:

- Linie 80.923 Kreuzlingen - Altnau/Güttingen: Gemeinsam mit der Linie 80.908 Konstanz - Landschlacht bietet diese Linie zwischen Kreuzlingen Bärenplatz und dem Kantonsspital Münsterlingen den Viertelstundentakt an. Im Durchschnitt beider Linien (13.5 Personen) wird der geforderte Schwellenwert von 14 Personen annähernd erreicht.

²⁵ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

²⁶ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

Tabelle 17: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Kostendeckung					
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST 2014	Schwellenwerte Bus		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
80.907	Kreuzlingen - Tägerwilen	42% 27	3	40%	Ja
80.908	Konstanz - Münsterlingen - Landschlacht	58%	3	40%	Ja
80.920	Weinfelden - Engwilen - Tä- gerwilen	22%	1	20%	Ja
80.921	Kreuzlingen Bernrain - Hu- gelshofen - Weinfelden	21%	1	20%	Ja
80.922	Altnau - Lengwil - Ekkharthof	21%	1	20%	Ja
80.923	Kreuzlingen - Altnau / Güttingen	35%	3	40%	Nein
80.924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen	40%	1	20%	Ja
80.925	Abendbus Konstanz - Altnau	10%	a ²⁸	10%	Ja
80.931	Münsterlingen - Langricken- bach - Amriswil	30%	1	20%	Ja
80.932	Neukirch an der Thur - Wein- felden	19%	1	20%	Nein
80.933	Abendbus „Nollen“	10%	a ²⁸	10%	Ja
80.934	Weinfelden - Wuppenau	14%	1	20%	Nein

Bemerkungen:

- Linie 80.923 Kreuzlingen - Altnau/Güttingen: Gemeinsam mit der Linie 80.908 Konstanz - Landschlacht bietet diese Linie zwischen Kreuzlingen Bärenplatz und dem Kantonsspital Münsterlingen den Viertelstundentakt an. Im Durchschnitt beider Linien (46.5%) wird der geforderte KDG von 40% übertroffen.
- Linie 80.932 Neukirch a.d. Thur - Weinfelden: Der KDG wird mit 19% knapp nicht erreicht. Die Angebotsverdichtungen in den letzten Jahren sollten mittelfristig ihre Wirkung zeigen, womit die Linie den geforderten KDG erreichen sollte.
- Linie 80.934 Weinfelden - Wuppenau: Das Angebot der Linie ist zu überprüfen.

²⁷KDG inkl. Beiträge Dritter 42%, ohne Beiträge Dritter 12.6%

²⁸ a = Abendbusse erfordern einen minimalen Kostendeckungsgrad von 10%. Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV): Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Bern 2010.

3.3.3. Region Oberthurgau

Nachfrage

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
		Pers./ Tag ²⁹	Kurs- paare/Ta- g	Pers./ Kurs	Ange- botsfunk- tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
80.200	St.Gallen - Arbon	2'044	38	27	3	GB /SB	14	Ja
80.201	St.Gallen - Arbon Schnellbus	Noch keine Daten, da Angebot ab Dez. 2014 neu eingeführt.						
80.210	St.Gallen - Steinach - Horn	1'144	26	22	2	GB /SB	8	Ja
80.740	Uzwil - Niederbüren - Bi- schofszell	323	18.5	9	2	SB	8	Ja
80.940	Amriswil - Romanshorn	356	15	12	1	SB	5	Ja
	Romanshorn - Arbon	374	15	12	1	SB	5	Ja
80.941	Amriswil - Arbon	372	22	8	2	SB	8	Ja
80.942	Amriswil - Muolen	377	27	7	3	SB	14	Nein
80.943	Amriswil - Bischofszell	608	25	12	2	SB	8	Ja
80.944	Dozwil - Amriswil - Erlen	175	14.5	6	1	MB	4	Ja
80.950	Bischofszell - St. Pelagiberg	47	8	3	1	MB	4	Nein
80.945	Anrufsammeltaxi Ast Ho- hentannen	Anrufsammeltaxi		Anrufsammeltaxi				
	Anrufsammeltaxi Ast Halden – Schweizerholz	Anrufsammeltaxi		Anrufsammeltaxi				

Bemerkungen:

- Linie 80.942 Amriswil - Muolen: Zur Sicherstellung der Zentrumsverbindung Amriswil - St.Gallen verkehrt die Linie seit Fahrplan 2014 im Halbstundentakt (Angebotsfunktion 3 statt 2). Im ersten Jahr konnte die Linie den geforderten Schwellenwert noch nicht erreichen. Die Linie ist weiter zu beobachten.
- Linie 80.950 Bischofszell - St. Pelagiberg: Eine Anpassung des Angebots wird auf den Fahrplan 2019 geprüft.
- Die Anrufsammeltaxis in der Region Oberthurgau lassen sich nicht in der Grundlogik beurteilen, weshalb sie ohne weitere Angaben aufgeführt sind.

²⁹ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

Kostendeckung

Tabelle 19: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Kostendeckung					
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST 2014	Schwellenwerte Bus		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
80.200	St.Gallen - Arbon	72%	3	40%	Ja
80.201	St.Gallen - Arbon Schnellbus	Noch keine Daten, da Angebot ab Dez. 2014 neu eingeführt.			
80.210	St.Gallen - Steinach - Horn	52%	2	30%	Ja
80.740	Uzwil - Niederbüren - Bischofszell	62%	2	30%	Ja
80.940	Amriswil - Romanshorn	38%	1	20%	Ja
	Romanshorn - Arbon	41%	1	20%	Ja
80.941	Amriswil - Arbon	33%	2	30%	Ja
80.942	Amriswil - Muolen	36%	3	40%	Nein
80.943	Amriswil - Bischofszell	47%	2	30%	Ja
80.944	Dozwil - Amriswil - Erlen	33%	1	20%	Ja
80.950	Bischofszell - St. Pelgaiberg	23%	1	20%	Ja
80.945	Anrufsammeltaxi Ast Hohentannen	Anrufsammeltaxi	Anrufsammeltaxi		
	Anrufsammeltaxi Ast Halden – Schweizersholz	Anrufsammeltaxi	Anrufsammeltaxi		

Bemerkungen:

- Linie 80.942 Amriswil - Muolen: Zur Sicherstellung der Zentrumsverbindung Amriswil - St.Gallen verkehrt die Linie seit Fahrplan 2014 im Halbstundentakt (Angebotsfunktion 3 statt 2). Im ersten Jahr konnte die Linie den geforderten Kostendeckungsgrad noch nicht erreichen. Die Linie ist weiter zu beobachten.

3.3.4. Region Hinterthurgau/Wil

Nachfrage

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
		Pers./ Tag ³⁰	Kurs- paare/Ta- g	Pers./ Kurs	Ange- botsfunk- tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	800	51	8	3	SB	14	Nein
	Nachttaxi Wil	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ³¹						
80.706	Wil - Braunau	550	25	11	2	MB	6	Ja
80.722	Wil - Wuppenau-Hosenruck	370	23	8	2	MB	6	Ja
80.732	Wil - Gähwil	1'940	42	23	3	GB /SB	14	Ja
80.733	Wil - Littenheid	670	24	14	2	SB	8	Ja
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	620	26	12	2	SB	8	Ja
80.735	Wil - Bichelsee - Dussnang	890	26	17	2	GB /SB	8	Ja

Bemerkungen:

- Linie 80.702: Die Zusammenlegung der beiden Linienäste Neugruben - Wil und Wil - Wilen zur Durchmesserlinie erfolgte auf den Fahrplan 2014. Im ersten Jahr konnte die Linie den geforderten Schwellenwert noch nicht erreichen. Die Linie ist weiter zu beobachten.

³⁰ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

³¹ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

Tabelle 21: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Kostendeckung					
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST 2014	Schwellenwerte Bus		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	43% 32	3	40%	Ja
	Nachttaxi Wil	45%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich ³³		
80.706	Wil - Braunau	42%	2	30%	Ja
80.722	Wil - Wuppenau-Hosenruck	35%	2	30%	Ja
80.732	Wil - Gähwil	55%	3	40%	Ja
80.733	Wil - Littenheid	60%	2	30%	Ja
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	50%	2	30%	Ja
80.735	Wil - Bichelsee - Dussnang	55%	2	30%	Ja

Bemerkungen:

- Alle Linien erfüllen bzw. übertreffen die Schwellenwerte.

³² inkl. Beiträge Dritter

³³ Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

3.3.5. ZVV-Linien im Kanton Thurgau

Nachfrage

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
		Pers./ Tag ³⁴	Kurs- paare/Ta- g	Pers./ Kurs	Ange- botsfunk- tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
70.605	Oberstammheim - Andelfin- gen	390	16	12	1	SB	5	Ja
70.625	Turbenthal - Bichelsee	155	11	7	1	SB	5	Ja
70.807	Wila - Dussnang	110	8	7	1	MB	4	Ja

Kostendeckung

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Kostendeckung Offerte 2014	Schwellenwerte Bus		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
70.605	Oberstammheim - Andelfin- gen	59%	1	20%	Ja
70.625	Turbenthal - Bichelsee	17%	1	20%	Nein
70.807	Wila - Dussnang	k.A.	1	20%	k. A.

Bemerkungen:

- Linie 70. 625 (neu 70.806): Das Angebot wurde auf den Fahrplan 2016 angepasst. Es verkehren Montag-Freitag 8 Kurspaare verlängert von Bichelsee bis Itaslen.
- Linie 70.807: Das Angebot wurde auf den Fahrplan 2016 eingestellt.

³⁴ Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)

3.4. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)

Kostendeckung

Tabelle 24: Erfolgskontrolle Nachtnetz: Kostendeckung					
FPL-Feld	Streckenabschnitt	Kostendeckung IST 2014	Schwellenwerte Nachtnetz		
			Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
820 N	SN Schaffhausen - Stein am Rhein	32%	b ³⁵	20%	Ja
	NBus Stein am Rhein - Kreuzlingen	34%	b	20%	Ja
820/870 N	SN Kreuzlingen - St.Gallen	44%	b	20%	Ja
830 N	SN Konstanz - Weinfelden	28%	b	20%	Ja
835 N	NBus Weinfelden - Wil	18%	b	20%	Nein
840 N	SN Winterthur - Romanshorn	72%	b	20%	Ja
841 N	SN Frauenfeld - Wil	50%	b	20%	Ja
845 N	NBus Romanshorn - Rorschach	16%	b	20%	Nein
850 N	SN Winterthur - Wil-St.Gallen	über 100%	b	20%	Ja
852 N	NBus Weinfelden - St.Gallen	24%	b	20%	Ja
Bus	St.Gallen - Arbon	81%	b	20%	Ja

Bemerkungen:

- 835N NBus Weinfelden - Wil: Dieses Angebot wird beobachtet und per Fahrplan 2019 eine Neubewertung vorgenommen.
- 845N NBus Romanshorn - Rorschach: Dieses Angebot wird beobachtet und per Fahrplan 2019 eine Neubewertung vorgenommen.

³⁵ b = Nachtangebote erfordern einen minimalem KDG von 20%. (Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV): Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Bern 2010.

3.5. Bodenseefähre

Seit 2002 ist die Bodenseefähre (Linie 3810 Romanshorn – Friedrichshafen) gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes abgeltungsberechtigt. Die Fähre wird von der SBS AG, Romanshorn (CH) und der BSB GmbH, Friedrichshafen (D) als Betriebsgemeinschaft geführt. Die Abgeltung des Bundes gilt jedoch nur für die schweizerischen Kurse (8 Kurspaare).

Die Fähre transportiert neben den Reisenden auch Personenwagen, Reisebusse, Lastwagen etc. Sie erfüllt deshalb nicht nur Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, sondern übernimmt zusätzlich auch Strassenfunktionen. Die zur Verfügung stehenden Grundlagen für die Erfolgskontrolle beziehen sich jeweils auf alle beförderten Personen (ÖV und MIV), daher werden keine Schwellenwerte bestimmt. Die rückläufige Nachfrageentwicklung insbesondere bei den Fahrzeugen zeigt, dass das heutige Stundentaktangebot mit relativ grossen Fähren nicht mehr marktgerecht ist. Die Nachfrage ist zudem von der Wetter- und Währungssituation abhängig.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Reisende											
ÖV (nicht in Fzge.)	352'823	328'609	329'851	349'616	362'686	354'827	367'090	365'264	341'098	343'938	339'519
MIV (in Fzge.)	218'199	203'207	203'975	216'198	223'426	214'572	223'835	222'734	202'681	209'908	207'210
Total	571'022	531'816	533'826	565'814	586'112	569'399	590'925	587'998	543'779	553'846	546'729
<i>Entwicklung (Diff. ggü. 2005)</i>	0%	-7%	-7%	-1%	3%	0%	3%	3%	-5%	-3%	-4%
Fahrzeuge											
Personenwagen	69'504	64'311	64'671	64'718	63'271	59'401	66'186	67'532	63'497	60'259	59'394
Reisebusse	495	430	443	453	584	552	600	532	491	509	403
Lastwagen Anhänger	11'470	10'279	9'902	9'108	7'617	8'657	9'177	9'422	8'654	8'230	7'737
Fahr-, Motorräder	58'574	50'306	51'326	54'860	60'910	49'724	55'749	51'592	46'693	47'533	44'202
Total	140'043	125'326	126'342	129'139	132'382	118'334	131'712	129'078	119'335	116'531	111'736
<i>Entwicklung (Diff ggü. 2005)</i>	0%	-11%	-10%	-8%	-5%	-16%	-6%	-8%	-15%	-17%	-20%

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ist-Kostendeckung	76%	78%	79%	79%	73%	81%	78%

4. Übergeordnete Ziele und Strategie

4.1. Gesetzliche Grundlagen

Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1)

Der Grundsatzparagraph 1 besagt, dass Kanton und Gemeinden unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr fördern, mit dem Zweck,

1. eine vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen,
2. alle Gemeinden mit einer angemessenen Grundversorgung zu erschliessen,
3. die raumplanerisch und volkswirtschaftlich erwünschte Entwicklung der Regionen und Gemeinden zu unterstützen.

Die Fördermassnahmen müssen bedarfs-, verkehrsmittel- und umweltgerecht sein.

Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVV, RB 742.11)

Die Verordnung erwähnt das Konzept für den regionalen Personenverkehr wie folgt:

§14 Konzept für den regionalen Personenverkehr

¹ Der Regierungsrat legt die geplante Entwicklung des regionalen Personenverkehrs in einem Konzept dar.

² Das Konzept konkretisiert die Anforderungen an den öffentlichen Verkehr gemäss § 1 des Gesetzes. Es berücksichtigt die Ergebnisse der Erfolgskontrolle des geltenden Konzeptes.

³ Es ist in der Regel alle sechs Jahre zu erneuern.

4.2. Kantonaler Richtplan (KRP), Entwurf Mai 2016 für die öffentliche Bekanntmachung

Der Kantonale Richtplan (KRP) zeigt auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Er hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton, Gemeinden und Nachbargebieten aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern dabei zukommt. Die im revidierten Kantonalen Richtplan (Entwurf Mai 2016 für die öffentliche Bekanntmachung) festgehaltenen Planungsgrundsätze und Festsetzungen sind in diesem Sinne für das „Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019–2024“ zu berücksichtigen.

Raumkonzept Thurgau

Im Kapitel 0.2 Räumliche Entwicklungsziele sind folgende Planungsgrundsätze für den Öffentlichen Verkehr von Bedeutung:

- Planungsgrundsatz 0.2 A: Der Kanton Thurgau wird als attraktiver Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsstandort positioniert.

- Planungsgrundsatz 0.2 D: Das Siedlungswachstum wird primär auf den Urbanen Raum und die Agglomerationen ausgerichtet, und eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert.
- Planungsgrundsatz 0.2 F: Eine energieeffiziente Raumentwicklung wird gefördert.

Im Kapitel 0.3 (Zukunftsbild Thurgau) des Raumkonzeptes Thurgau werden als Festsetzung 0.3 A drei Raumtypen unterschieden. Die bisherige Zentrenstruktur mit sechs kantonalen und sechs regionalen Zentren wird gemäss Festsetzung 0.3 B beibehalten (vgl. Abbildung 13). Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

- Der **Urbane Raum** (Zentren, Agglomerationsgemeinden) zeichnet sich durch eine hohe regionale und überregionale Erschliessungsgunst aus. Zentren und Agglomerationsgemeinden sind in ein leistungsfähiges ÖV-System eingebunden.
- Der **Kompakte Siedlungsraum** erstreckt sich entlang der Verkehrsachsen und ist insbesondere durch den öffentlichen Verkehr gut an den Urbanen Raum und an die Zentren - auch ausserhalb des Kantons Thurgau - angeschlossen.
- In den **Orten in der Kulturlandschaft** ist in der Regel eine Grunderschliessung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt. Die Orte sind an die Zentren angebunden.

Richtplan Verkehr

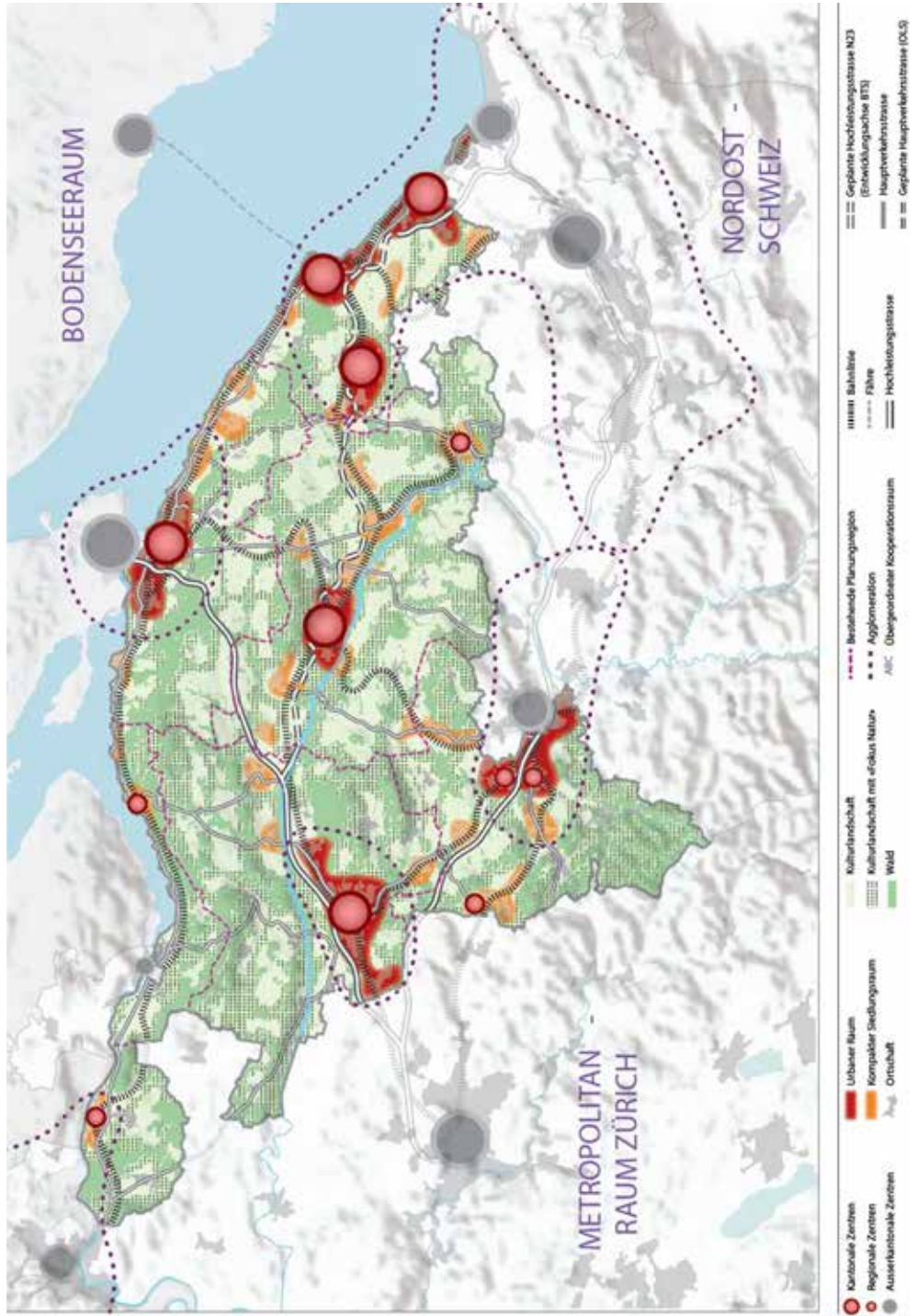
Im Richtplan Verkehr sind folgende Planungsgrundsätze bzw. Festsetzungen für den öffentlichen Regionalverkehr von Bedeutung:

- Planungsgrundsatz 3.1 E: Der ÖV- und LV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ist in Bezug auf die zurückgelegten Wegstrecken (Modalsplit Distanz) zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind das ÖV- und LV-Angebot auszubauen und flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des LV zu realisieren.
- Planungsgrundsatz 3.3 C: In Ergänzung zum Fernverkehr gewährleisten die regionalen Bahn- und Buslinien die Verbindung zwischen den Zentren und in den Agglomerationen und tragen dank eines dichten Fahrplanangebots dazu bei, den Marktanteil des ÖV am Verkehrsaufkommen zu erhöhen. In der Kulturlandschaft stellt der Regionalverkehr die Grundversorgung bedarfsgerecht sicher.
- Planungsgrundsatz 3.3 D: Der Regionalverkehr ermöglicht mit kurzen Umsteigezeiten den Zugang zum Fernverkehr.
- Festsetzung 3.3 A: Abgestimmt auf das Schnellzugsangebot wird auf den Fahrplan 2019 folgendes regionales Bahnangebot realisiert:
 - Halbstundentakt auf allen Bahnlinien von 6 bis 24 Uhr.

- Stundentakt auf den schnellen S-Bahnlinien Weinfelden - Romanshorn und Weinfelden - Konstanz (2023) als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Schnellzugsverkehr.
- Bedarfsgerechte Verdichtung des Halbstundentaktes auf der Linie Frauenfeld – Wil.
- Verlängerung der S-Bahnlinie S12 Zürich - Winterthur bis nach Wil.

Als Planungsauftrag 3.3 A wird schliesslich folgender Auftrag definiert: Abgestützt auf den Bahnfahrplan 2019 und gestützt auf die Erfolgskontrolle des geltenden Konzepts „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015“ ist ein Nachfolgekonzept für die Jahre 2019-2024 zu erstellen. In diesem ist das bestehende Angebot der regionalen Buslinien auf den neuen Bahnfahrplan abzustimmen und bedarfsgerecht zu optimieren.

Abbildung 13: Raumkonzept Kanton Thurgau, Zukunftsbild



Quelle: Kantonaler Richtplan, Raumkonzept Thurgau, Stand April 2016

4.3. Strategie

Zur Unterstützung der Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss revidiertem Richtplan ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum und im kompakten Siedlungsraum zu priorisieren. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen in diesen Räumen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Orte in der Kulturlandschaft weisen kleinere, teilweise disperse Verkehrsströme auf. Hier hat der motorisierte Individualverkehr einen Vorteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher die Orte in der Kulturlandschaft mittels einer bedarfsgerechten Grundversorgung erschliessen.

Ziele und Stossrichtungen

Aus dem kantonalen Richtplan lassen sich folgende Ziele für den öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau ableiten:

- Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraums.
- Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen.
- Förderung von ressourcen- und klimaschonenden Mobilitätsformen und bestmögliche Koordination von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV).

Daraus ergeben sich folgende Stossrichtungen:

- Attraktives Fahrplanangebot zwischen den regionalen, kantonalen und ausserkantonalen Zentren und innerhalb der Agglomerationen mit guten Anschlüssen.
- Gewährleistung einer bedarfsgerechten Grundversorgung im ländlichen Raum, was in der Regel einen Stundentakt bedeutet.
- Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Bereits in den beiden Vorgängerkonzepten zum öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau (2004 – 2008 und 2010 – 2015) wurde der öffentliche Regionalverkehr in diese Richtung entwickelt. Mit dem neuen Konzept für die Jahre 2019 – 2024 soll der eingeschlagene Weg fortgesetzt und der öffentliche Regionalverkehr im urbanen und kompakten Siedlungsraum weiter gestärkt werden ohne die bedarfsgerechte Grundversorgung in der Kulturlandschaft zu vernachlässigen.

5. Planungsgrundsätze 2019 – 2024

Das neue Konzept baut grundsätzlich auf denselben Überlegungen zu den Planungsgrundsätzen auf, wie sie bereits den beiden vorgängigen Konzepten zu Grunde gelegt wurden. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau wird so sichergestellt. In Anlehnung an das neue Raumkonzept des Kantons Thurgau wird bei den Angebotsgrundsätzen zwischen urbanem Raum, kompaktem Siedlungsraum und Orten in der Kulturlandschaft unterschieden. Die Konsistenz zum kantonalen Richtplan wird damit gewährleistet.

5.1. Funktion

Grundsätzlich kommen den Planungsgrundsätzen, auch Angebotsstandards genannt, zwei Funktionen zu:

- Einerseits sind Angebotsstandards **Planungsgrundsätze mit gestaltender Funktion**. Mit solchen Grundsätzen gibt der Kanton grob seine Vorstellungen eines „Sollangebots“ vor. Diese Art von Planungsgrundsätzen orientiert sich in erster Linie an den **Nachfragepotenzialen** und **dem Kantonalen Richtplan**.
- Andererseits müssen die Grundsätze auch in der **Erfolgskontrolle** Bestand haben. So muss der Kanton letztlich die verschiedenen Angebote nach ihrer Zweckmässigkeit beurteilen. Es müssen Standards für die Überprüfung festgelegt werden. Hier spielt die **effektive Nachfrage** eine wichtige Rolle.

Die zu erarbeitenden „Grundsätze zur Festlegung des kantonalen ÖV-Angebots“ müssen beide Aspekte abdecken. Das heisst, die Grundsätze sind so konzipiert, dass sie als Mechanismus zu einem optimierten ÖV-System führen.

5.2. Überprüfungsmechanismus

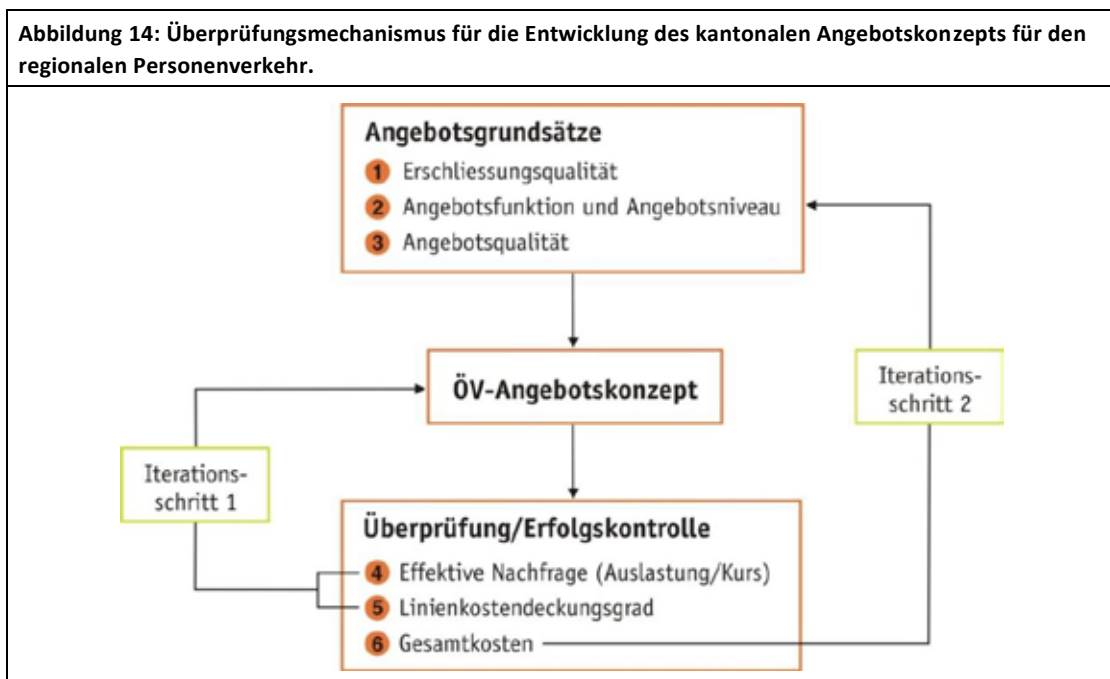
Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 5.1 werden die Planungsgrundsätze in zwei Kategorien eingeteilt:

- **Angebotsgrundsätze**, anhand derer das „Sollangebot“ aus Sicht des Kantons hergeleitet wird. Solche Grundsätze werden für folgende Bereiche formuliert:
 - (1) Erschliessungsqualität,
 - (2) Angebotsfunktion und Angebotsniveau,
 - (3) Angebotsqualität.
- **Grundsätze zur Überprüfung** der verschiedenen Angebote im Sinne einer Erfolgskontrolle. Folgende Indikatoren **als einzuhaltende Standards** werden herangezogen:
 - (4) Effektive Nachfrage (Minimale Auslastung pro Kurs),

- (5) Kostendeckungsgrad pro Linie bzw. Liniengruppe,
- (6) Gesamtkosten/Finanzmittel (Bund, Kanton und Gemeinden).

Indem sowohl „klassische“ Planungsgrundsätze (x Kurspaare pro Tag) als auch Grundsätze im Sinne von Randbedingungen (Minimale Auslastung von x Personen/Kurs oder Gesamtaufwand < x Mio. CHF) formuliert werden, soll ein sich selbst regulierendes System entstehen.

Abbildung 14 skizziert diesen Mechanismus beziehungsweise die iterative Vorgehensweise bei der Konzepterarbeitung. Aufgrund der Angebotsgrundsätze (1) bis (3) wird das Sollangebot für die einzelnen Linien beziehungsweise Achsen festgelegt. Anschliessend werden die Angebote anhand der Grundsätze (4) bis (6) überprüft. Werden die Standards nicht eingehalten, so müssen zuerst die betreffenden Angebote angepasst werden (Iterationsschritt 1). Reicht diese Anpassung nicht aus, so müssen die Planungsgrundsätze selber justiert werden (Iterationsschritt 2). Es ist davon auszugehen, dass vor allem die Planungsgrundsätze zum Angebotsniveau angepasst werden, falls die Gesamtkosten des ÖV-Angebots die zur Verfügung stehenden Finanzmittel übersteigen. So soll gewährleistet werden, dass das System der sechs Grundsätze in sich konsistent bleibt.



5.3. Angebotsgrundsätze (1) – (3)

Vorbemerkung:

Die Grundsätze zur Erschliessungsqualität sowie zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau gemäss ÖV-Konzept 2010 – 2015 werden in Anlehnung an das neue Raumkonzept des Kantons angepasst. Diese Anpassungen betreffen in erster Linie die Abstimmung auf die neue Raumtypologie und die damit verbundenen Erschliessungsfunktionen gemäss neuem Raumordnungskonzept.

(1) Grundsätze zur Erschliessungsqualität

Grundsätzlich soll die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr von den Einwohner- beziehungsweise Arbeitsplatzpotenzialen abhängig gemacht werden. Da der ÖV ein kollektives Transportmittel ist, sind jedoch gewisse Mindestpotenziale die Voraussetzung, um noch zahlbare Angebote zu betreiben. Deshalb kann nicht jede Ortschaft a priori eine ÖV-Erschliessung zugesichert werden. Als zweite wichtige Bedingung soll ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet vorausgesetzt werden, damit eine ÖV-Erschliessung zweckmässig erfolgen kann.

Aufgrund der Vorgaben der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs des Bundes (ARPV SR 745.16) und der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB SR 745.11) werden folgende Grundsätze zur Erschliessungsqualität festgelegt:

- Die Erschliessungsqualität mit öffentlichem Verkehr ist für Ortschaften/Standorte zu gewährleisten, welche mindestens 200 Einwohner³⁶ und/oder Arbeitsplätze aufweisen und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet umfassen. Die Gemeindegrenzen sind für die Definition einer Ortschaft unerheblich.
- Sich konkurrenzierende Parallel- und Doppelperschliessungen sind im Sinne eines wirtschaftlichen ÖV-Angebots zu vermeiden:
 - Parallelerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft mit mehreren Linien in dieselbe Richtung mit gleicher Funktion.
 - Doppelperschliessung: Erschliessung einer Ortschaft in verschiedene Richtungen, es sei denn, die zusätzlichen Linien stellen eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung dar.
- Arbeitsplatz-Konzentrationen mit entsprechendem Zupendleraufkommen (z.B. Entwicklungsschwerpunkte) sind angemessen zu berücksichtigen. Ebenso sind zentrale Anlagen und Einrichtungen, die gebündelte Verkehrsströme auslösen, zu berücksichtigen.

³⁶ Der Bund verlangt lediglich 100 Einwohner (Art. 6 ARPV bzw. Art. 5 VPB).

- Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Gehdistanz zum nächstmöglichen Haltepunkt nicht mehr als
 - 500 m bei der Erschliessung per Bus (entspricht 380 m Luftliniendistanz),
 - 1000 m bei der Erschliessung per Bahn (entspricht 760 m Luftliniendistanz) beträgt. Höhenunterschiede sind angemessen zu berücksichtigen.
- Kleinere Siedlungsgebiete sind zu erschliessen, falls es die Linienstruktur mit geringem Aufwand und ohne unzumutbare Umwegfahrten zulässt.
- Noch nicht überbaute Bauzonen, deren Überbauung unmittelbar bevorsteht, sind zu berücksichtigen, sofern sie sich für eine zweckmässige ÖV-Erschliessung eignen.

(2) Grundsätze zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau

Die ÖV-Angebote im regionalen Personenverkehr haben verschiedene Funktionen und verfolgen damit auch unterschiedliche Zielsetzungen.

Tabelle 27: Definition der Funktionstypen im regionalen Personenverkehr			
Angebotsfunktion ¹⁾	Angebotsniveau Mo-So, 6 – 20 Uhr	Angebotsniveau Mo-So, 20 – 24 Uhr	Angebotsniveau Fr/Sa, nach 1.00 Uhr
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft: ▪ Grunderschliessung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken möglich, insbesondere Sa/So ▪ Alternative Betriebsformen möglich ▪ Verzicht auf Sa/So-Angebot bei geringer Nachfrage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebot ist im Einzelfall zu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein Angebot
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum: ▪ Anbindung an den urbanen Raum und ausserkantonale Zentren ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt Sa/So möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich)
3 Erschliessung des urbanen Raums: ▪ Einbindung in ÖV-System zwischen kantonalen / ausserkantonalen Zentren ▪ Erschliessung innerhalb des urbanen Raums ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken Sa/So möglich ▪ ergänzende schnelle Zentrumsverbindungen Mo-Fr möglich, insbesondere bei ungenügendem Fernverkehrsangebot (Kapazität / Attraktivität) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linienbetrieb ½-h Takt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgerechte Verbindungen

¹⁾ Raumtypen und Zentrenstruktur gemäss Raumkonzept Kanton Thurgau (siehe Abbildung 13, S. 63)

(3) Grundsätze zur Angebotsqualität

Es handelt sich vorwiegend um Planungsvorgaben mit qualitativem Charakter, die besagen, von welchen Grundsätzen sich der Kanton bei der Erarbeitung des ÖV-Konzepts leiten lässt:

Umweltaspekte:

- Der öffentliche Verkehr soll so effizient und umweltschonend als möglich betrieben werden.

- Angebote des ÖV sind auf den neusten Stand der Umwelttechnik auszurichten, soweit dies verhältnismässig und wirtschaftlich zumutbar ist.³⁷

Betriebliche Ausgestaltung:

- Die Angebotsgestaltung soll der betrieblichen Umlaufoptimierung Rechnung tragen.
- Bei ungleichen Verkehrsströmen sind lastrichtungsabhängige Angebote³⁸ in Betracht zu ziehen.
- In den Zentren sind zur Sicherung der Fahrplanstabilität Busbevorzugungsmassnahmen zu realisieren.
- Auf allen Bahn- und Buslinien gilt die Selbstkontrolle.

Qualitätsgrundsätze:

- Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs ist wie bisher zu optimieren, indem die Angebote und Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.
- In der Regel sollen zur besseren Merkbarkeit des Angebots regelmässige Intervalle (Takt) angestrebt werden.
- Das nächstliegende kantonale oder regionale Zentrum ist in der Regel umsteigefrei zu erreichen.
- Zur Optimierung der Transportketten sind in den Knotenbahnhöfen kurze, jedoch zuverlässige Anschlüsse zwischen den Bahnlinien sowie zwischen Bahn und Bus anzustreben.
- Regionalbuslinien sind an Bahnhöfen oder wichtigen Bus-Terminals unter sich zu vernetzen (Durchbindungen).
- Die Buslinien sind möglichst direkt zu führen. In den Angebotsfunktionen 2 und 3 sind Linienführungen mit attraktiven, gegenüber dem Auto konkurrenzfähigen Reisezeiten anzustreben.
- Neuanschaffungen von Schienenfahrzeugen und Bussen müssen in Beachtung des Behindertengleichstellungsgesetzes unter anderem folgende Qualitätsmerkmale aufweisen:
 - Niederflureinstieg,
 - Kundeninformationssysteme,
 - Klimatisierung,
 - Kundenfreundliche, aus Sicherheitsüberlegungen optimierte Innenraumgestaltung (vor allem bei Bahnen).

³⁷ §11 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVV),

³⁸ Bei lastrichtungsabhängigen Angeboten werden mit dem Bus entweder Anschlüsse *auf* (am Morgen) oder *von* der Bahn (am Abend) gewährleistet.

Für die Haltestellen des Regionalverkehrs sind die infrastrukturellen Ausstattungen gemäss Tabelle 28 anzustreben.

Tabelle 28: Anzustrebende Ausstattung Haltestelleninfrastruktur					
	Bushaltestelle			Bahnhaltestelle	
	Bis 10 Einsteiger/Tag	Ab 10 Einsteiger/Tag	Ab 20 Einsteiger/Tag	Regionalverkehr	Schnellzugsverkehr + Arbon
Kommunikation ¹⁾	X	X	X	X	X
Abfalleimer		X	X	X	X
Beleuchtung		X	X	X	X
Sitzgelegenheit			X	X	X
Unterstand/gedeckter Perron			X	X	X
Notrufsäule				X	X
Gedeckte Veloständer				X	X
Warteraum				X	X
Gepäckaufbewahrung					X
Toiletten					X
Notruftaste					X
Billettautomat				X	X

¹⁾ Kommunikation (Fahrpläne, Tarifinfos) und Marketing sind Aufgabe der Transportunternehmungen. Im Rahmen des Tarifverbunds Ostwind koordinieren die Transportunternehmungen ihre Massnahmen.

Haltestellen nach BehiG

Zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen bis Ende 2023 alle Bahn-Haltestellen entsprechend angepasst sein.

Für die Bus-Haltestellen gilt, dass je zusammenhängendes Siedlungsgebiet mindestens eine Haltestelle BehiG-tauglich eingerichtet ist. Dabei ist die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen. Verantwortlich für die Umsetzung ist der Grundeigentümer:

- Kantonsstrassen: Tiefbauamt des Kantons Thurgau
- Gemeindestrassen: Gemeinde
- Private Grundstücke, insbesondere Bahnhöfe: Grundeigentümer; finanzielle Unterstützung durch Kanton gemäss § 5 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs

Bushaltestellen, die bis Ende 2023 nicht im ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten ausgebaut werden können, sind gemäss gesetzlichen Vorgaben - sofern verhältnismässig - innert genannter Frist hindernisfrei anzupassen.

Durch die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erhalten nicht nur mobilitätsbehinderte Personen die Möglichkeit den Bus zu benützen. Auch für Personen mit Kinderwagen,

Rollgepäck etc. wird der Ein- und Ausstieg deutlich erleichtert. Dies optimiert den Betriebsablauf und verbessert so die Fahrplanstabilität.

Die Fachstellen des Kantons (Tiefbauamt, Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus) koordinieren und unterstützen die Umsetzung.

Distribution

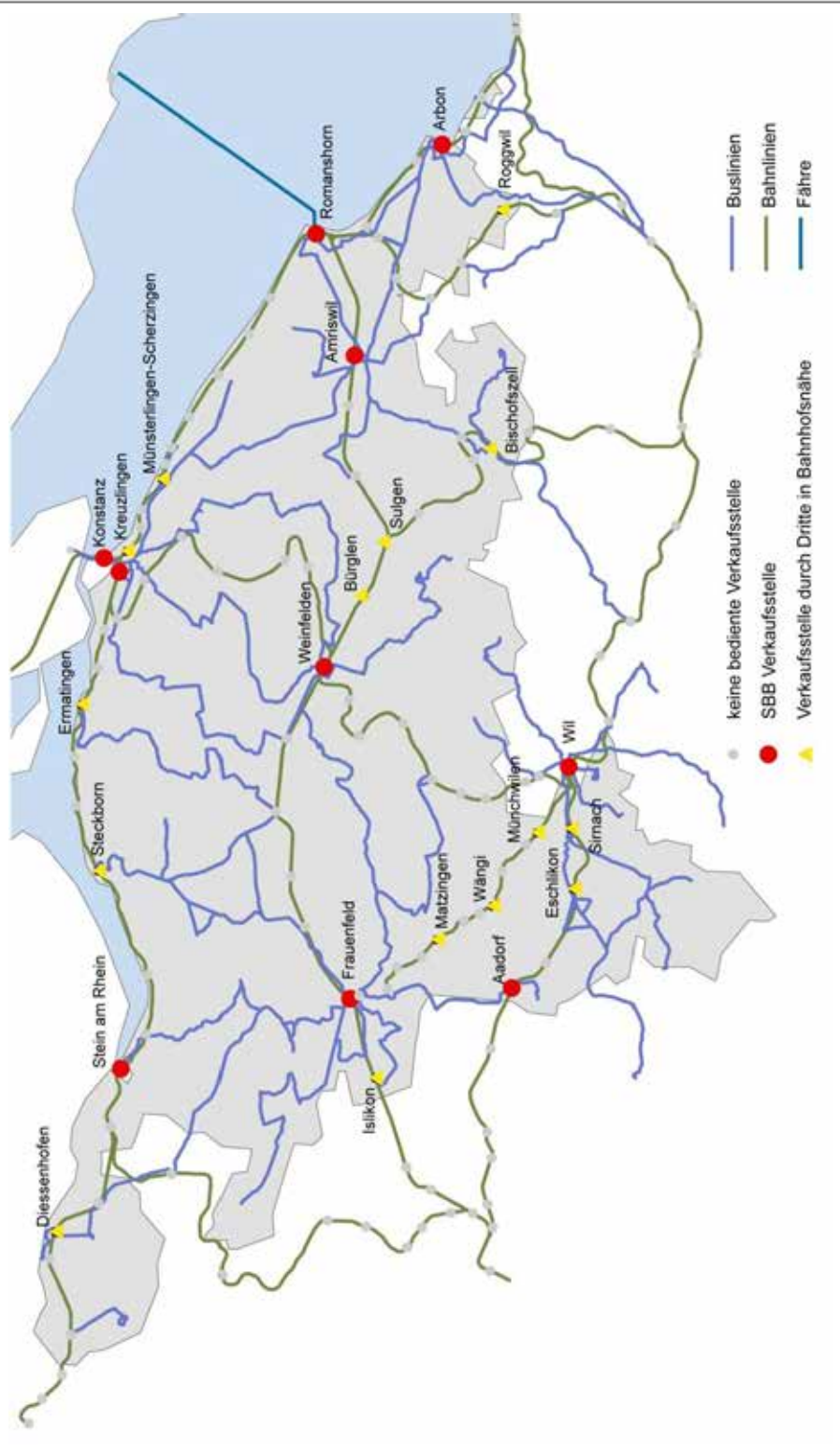
Bei der Distribution (Billettverkauf) ist zwischen Bus- und Bahnlinien zu unterscheiden.

- Auf Buslinien erfolgt der Billettverkauf durch die Buschauffeure, welche seit Einführung des integralen Tarifverbundes über leistungsfähige Verkaufsgeräte verfügen. Bei hoher Nachfrage und knappen Fahrzeiten ist der Einbau von Billettautomaten in den Bussen bzw. an stark frequentierten Bushaltestellen zu prüfen (z.B. Arbon - St.Gallen).
- An den Bahnhaltstellen erfolgt der Billettverkauf grundsätzlich über die Billettautomaten.
- Eine immer wichtigere Bedeutung kommt dem Onlinekauf von Billetten bzw. MobileTickets zuteil.

Da für das ÖV-Angebot und die Tarife aber nach wie vor ein hoher Informations- und Beratungsbedarf besteht, der weder über das Internet noch über den Railservice 0900 300 300 (CHF 1.19/Min.) kundenfreundlich erfüllt werden kann, haben die Transportunternehmen verteilt über den ganzen Kanton bediente Verkaufsstellen aufrechtzuerhalten. Der Kanton wirkt darauf hin, dass in folgenden Ortschaften am Bahnhof bzw. in Bahnhofsnähe ein Billettschalterverkauf aufrechterhalten bleibt (vgl. Abbildung 15):

Aadorf, Amriswil, Arbon, Bischofszell Stadt, Bürglen, Diessenhofen, Ermatingen, Eschlikon, Frauenfeld, Islikon, Kreuzlingen, Kreuzlingen Hafen, Konstanz SBB, Matzingen, Münchwilen, Roggwil, Romanshorn, Sirmach, Sulgen, Scherzingen, Stein am Rhein, Steckborn, Weinfelden, Wil, Wängli.

Abbildung 15: Billett-Verkaufsstellen Kanton Thurgau



Quelle Vorverkaufsstellen: Thurgaumobil, http://www.thurgaumobil.tg.ch/xml_96/internet/de/application/d12227/f12230.cfm, Zugriff 27. August 2015.

5.4. Grundsätze zur Angebotsüberprüfung (4) – (6)

Die Grundsätze zur Überprüfung (Controlling) aus dem Konzept 2010–2015 haben sich bewährt und werden sinngemäss auf die neuen Angebotsfunktionen übertragen.

Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad sind für den Kanton Thurgau auf ähnlichem Niveau wie in anderen Kantonen (z.B. St.Gallen, Aargau oder Bern) festgesetzt.

(4) Minimale Auslastung pro Kurs

Die Nachfrage als Kontrollparameter ist ein nahe liegender und einfach verständlicher Indikator für den Nutzen eines Angebots. Die Nachfrage wird – in Anlehnung an die ARPV – als **mittlere Auslastung auf dem am stärksten belasteten Querschnitt** definiert (Fahrgäste pro Kurs und Querschnitt).

Bei der Definition der Schwellenwerte wird von folgenden Überlegungen ausgegangen:

- Die festzulegenden Schwellenwerte sind nach Angebotsniveau zu differenzieren: je höher das Angebotsniveau, desto grösser der zu fordernde Auslastungsgrad (in Personen pro Kurs). Damit wird berücksichtigt, dass der ÖV in verschiedenen Situationen unterschiedliche Funktionen hat.
- Das Angebotsniveau bezieht sich in der Regel auf den gesamten Tag (bis 24.00 Uhr). Die definierten Richtwerte sind nicht gedacht und auch nicht geeignet für die Dimensionierung einzelner Kurse.
- Die Schwellenwerte sind nach Verkehrsmittel zu differenzieren: je teurer das Verkehrsmittel, desto höher die nötige Auslastung.
- Für die Bedarfsangebote mit Tür-zu-Tür-Service (Anrufsammeltaxi) können keine Schwellenwerte zur Nachfrage definiert werden, weil aufgrund des Flächenbetriebs kein klar definiertes Kursangebot vorhanden ist.
- Für Abendbusse und das Nachtnetz gibt es keine Prüfung der Auslastung pro Kurs. Die Erfolgskontrolle erfolgt über den Linienkostendeckungsgrad.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Mindestauslastung, welche bei den verschiedenen Angebotsniveaus eingehalten werden müssen. Die Nachfrage-Schwellenwerte beziehen sich dabei jeweils auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo-Fr).

Für die Überprüfung der Erschliessung des urbanen Raums (Angebotsfunktion/-niveau 3) kann eine Korridorbetrachtung zweckmässig sein. Bspw. gilt es im Korridor Kreuzlingen - Münsterlingen die Auslastung der Linie 80.908 und 80.923 zusammen zu betrachten.

Tabelle 29: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Buslinien im Kanton Thurgau				
Angebotsfunktion/-niveau	Schwellenwerte			
	[Ø Anz. Pers. pro Kurs]			
	Kleinbus ¹⁾	Midibus ¹⁾	Standardbus ¹⁾	Gelenkbus ¹⁾
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft	3	4	5	2)
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum	2)	6	10	16
3 Erschliessung des urbanen Raums	2)	2)	16	22

¹⁾ Kapazität: Gelenkbus: ca. 51 - 57 Sitzplätze, Standardbus ca. 40 – 50 Sitzplätze, Midibus ca. 25 – 30 Sitzplätze, Kleinbus ca. 8 – 15 Sitzplätze.

²⁾ Diese Situation besteht beim heutigen Angebot im Kanton Thurgau nicht.

Tabelle 30: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau		
Angebotsfunktion/-niveau	Schwellenwerte	
	[Ø Anz. Pers. pro Kurs]	
	Meterspur (FW)	Normalspur (Regionalzug/S-Bahn)
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft	Angebot nicht vorhanden	Angebot nicht vorhanden
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum	20	25
3 Erschliessung des urbanen Raums	25	30

Vergleich mit der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs des Bundes (ARPV, SR 745.16):

In der ARPV sind lediglich zwei Eckwerte in Bezug auf nachfrageseitige Minimalstandards festgelegt: Einerseits Minimalangebot mit vier Kurspaaren bei mindestens 32 Fahrgästen pro Tag auf dem schwächst belasteten Teilstück einer Linie (= 4 Personen pro Kurs), andererseits Stundentakt (18 Kurspaare) bei mindestens 500 Fahrgästen pro Tag (= 14 Personen pro Kurs) auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie. Eine Unterscheidung nach Verkehrsmittel wird nicht gemacht. Der Kanton Thurgau berücksichtigt mit der Differenzierung der Schwellenwerte, dass der Bus günstigere Betriebskosten aufweist als die Bahn, was insgesamt eine subtilere Überprüfung der Angebote erlaubt.

(5) Linienkostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad (Anteil des Verkehrsertrags am Aufwand) ist ein Mass, das sowohl Nutzen- als auch Aufwandskomponenten umfasst. Der Nutzen wird durch den Verkehrsertrag abgebildet, die Effizienz der Leistungserbringung widerspiegelt sich im Aufwand. Der Kostendeckungsgrad ist deshalb eine Grösse, die schnell und einfach ein Signal gibt, ob ein Angebot vernünftig und zweckmässig ist.

Die Schwellenwerte sind ebenfalls nach Funktionstyp zu differenzieren: je dichter das Angebot, desto höher die minimal geforderte Kostendeckung. Damit wird berücksichtigt, dass dichtere Angebote teurer sind und somit in der Regel auch höhere Abgeltungen benötigen.

Bei Abendbussen und auf dem Nachtnetz kommt der vom BAV definierte minimale KDG von 10% (Abendbusse) bzw. 20% (Nachtangebote) zur Anwendung³⁹.

Angebotsfunktion	Schwellenwert
a Abendbusse	10%
b Nachtangebote	20%
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft	20%
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum	30%
3 Erschliessung des urbanen Raums	40%

(6) Gesamtkosten / Finanzmittel

Das Fahrplanangebot wird gemeinsam durch den Bund und den Kanton bestellt. In den Angebotsvereinbarungen, welche mit den Transportunternehmen abgeschlossen werden, wird die Abgeltungsentschädigung festgelegt. Die Finanzierung der Abgeltung ist in der Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) geregelt. Darauf abgestützt beträgt der Anteil des Bundes 46% und jener des Kantons 54%, gültig für die Jahre 2016-2019.

Die Tabelle 32 zeigt auf, von welchen finanziellen Mitteln in den nächsten Jahren voraussichtlich für die Abgeltung im Regionalverkehr und für den Kantonsbeitrag in den BIF ausgegangen werden kann, dies unter dem Vorbehalt, dass die Mittel dann zumal zur Verfügung stehen und bewilligt werden. Die Angaben basieren auf folgenden Quellen:

³⁹ Bundesamt für Verkehr (BAV): Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Bern 2010.

- *Finanzmittel Bund für das Fahrplanangebot*

Basis bildet der Brief des Bundesamtes für Verkehr vom 13. Juli 2015 betreffend Kantonsquoten (Anteile Bund und Kanton) für die Jahre 2016 bis 2018 sowie der Brief des Bundesamtes für Verkehr vom 15. April 2016 betreffend Erhöhung der Kantonsquote für die Jahre 2016 und 2017

Die Bundesbeiträge ab 2019 basieren auf der Annahme, dass der Bund seine Beiträge für die geplanten Angebotsausbauten bei Bahn und Bus ab Fahrplan 2019 entsprechend erhöht. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, wären die vom Bund finanzierten Ausbauten der Bahninfrastruktur per Fahrplan 2019 im Umfang von rund 300 Mio. Franken wirkungslos. (Siehe Kapitel 7).

- *Finanzmittel Kanton für das Fahrplanangebot*

Der Finanzplan 2018 - 2020 des Kantons berücksichtigt den erhöhten Abgeltungsbedarf für den geplanten Ausbau des Bahn- und Busangebotes per Fahrplan 2019. Ebenso ist im Finanzplan des Kantons der Kantonsbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) berücksichtigt, der aufgrund der Teuerung und der Anpassung des Kantonsschlüssels (Kriterien: Personenkm und Zugkm) in den nächsten Jahren steigen könnte.

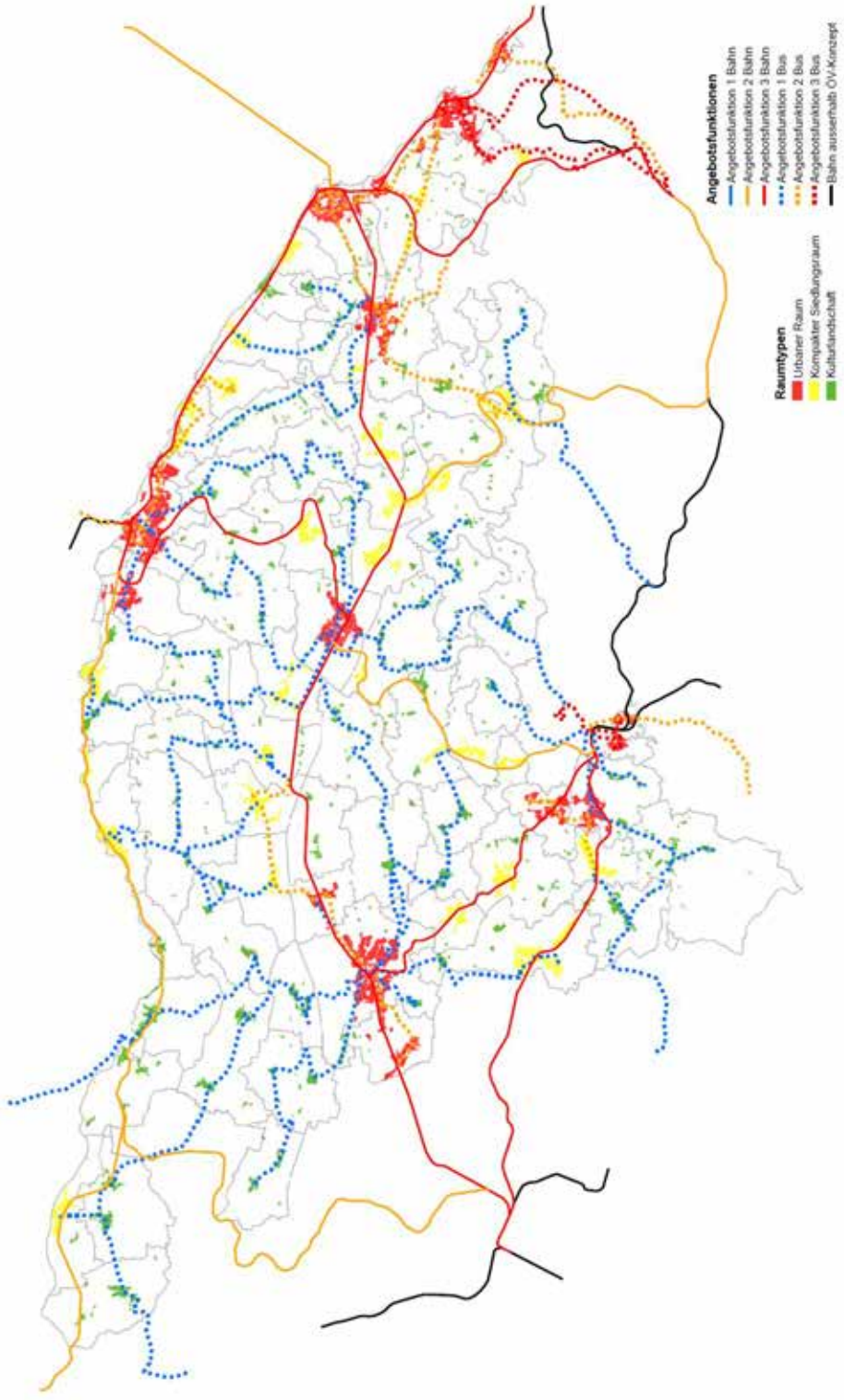
Somit stehen gemäss dem Finanzplan des Kantons im Jahre 2019 60.57 Mio. Franken für die Abgeltungen des Regionalverkehrsangebotes und den Kantonsbeitrag in den BIF zur Verfügung. Zusammen mit dem Bundesanteil von 32.63 Mio. Franken stehen 2019 gesamthaft 93.2 Mio. Franken zur Verfügung. In den folgenden Jahren sind teuerungsbedingt zusätzliche Abgeltungsmittel von 1.5% pro Jahr berücksichtigt. Für den nächsten Ausbausritt im Fahrplan 2023 (Schnelle S-Bahn Weinfelden - Konstanz, Halbstundentakt auf allen Bahnlinien auch Sa/So) sind 7 Mio. Franken zusätzlich eingestellt.

Tabelle 32: Finanzmittel für öffentlichen Regionalverkehr und Kantonsbeitrag in BIF (in Tausend CHF)			
Jahr	Bund	Kanton und Gemeinden	Total
		RPV + Beitrag in BIF	
2016	23'750	31'120 + 17'060	71'930
2017	24'410	31'010 + 16'950	72'370
2018	24'400	32'500 + 17'800	74'700
2019	32'630	42'270 + 18'300	93'200
2020	32'630	43'470 + 18'800	94'900
2021	33'200	44'100 + 19'500	96'800
2022	33'700	44'800 + 19'800	98'300
2023	37'200	48'800 + 20'100	106'100
2024	37'800	49'500 + 20'400	107'700

6. Zielangebot bis 2024

Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz) wird das Bahnangebot im Kanton Thurgau auf den Fahrplan 2019 wesentliche Verbesserungen erfahren. Taktgeber der geplanten Verbesserungen sind der Bau der Durchmesserlinie Zürich (neue Bahnlinie zwischen Zürich-Oerlikon und Zürich-Altstetten mit Weinbergtunnel und neuem Bahnhof Zürich-Löwenstrasse, in Betrieb seit Juni 2014/Dezember 2015) sowie der Ausbau der Trassenkapazitäten zwischen Zürich und Winterthur. Letzterer wird etappenweise bis Dezember 2018 in Betrieb gehen. Die Ausbauten auf dem Korridor Winterthur - Zürich und die geplante Fahrzeitverkürzung zwischen Winterthur und Weinfelden haben zur Folge, dass die Fernverkehrszüge im Vergleich zum aktuellen Fahrplan ab dem Fahrplan 2019 die Knotenbahnhöfen Kreuzlingen und Romanshorn einige Minuten früher erreichen und dort einige Minuten später abfahren. Zusammen mit dem Verschieben des Fahrplans der S8 Schaffhausen–Romanshorn- St.Gallen und der S7 Romanshorn–Rorschach um 15 Minuten entstehen in Kreuzlingen und Romanshorn schlanke Anschlüsse zwischen dem Fernverkehr und den S-Bahnen. Ebenso können die Anschlüsse in Schaffhausen und Rorschach verbessert werden.

Abbildung 16: Übersicht Zielangebot 2024: Bahn- und Buslinien inkl. Angebotsfunktionen



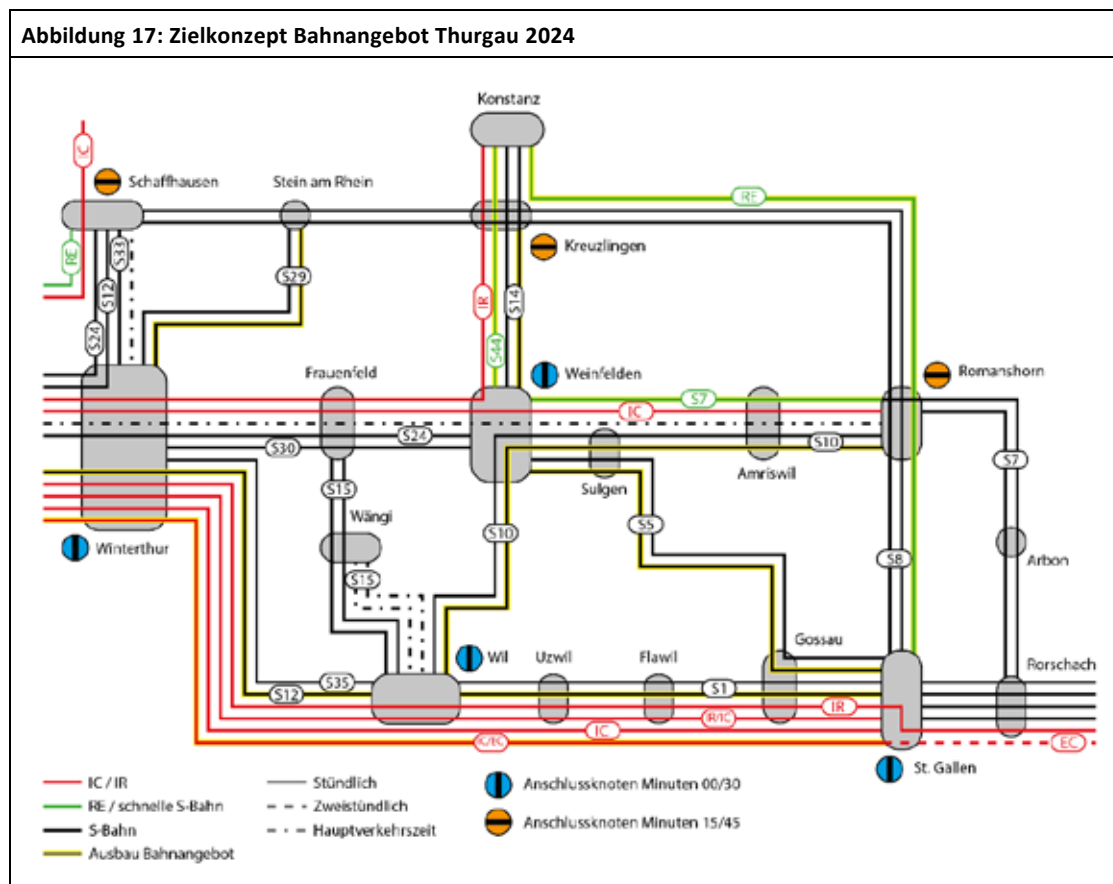
Quelle Kanton Thurgau, Amt für Geoinformation, 09.08.2016

6.1. Zielangebot Bahn

In Abstimmung mit dem Kantonalen Richtplan und dem Fernverkehrsangebot werden bei den Bahnen folgende Angebotsausbauten angestrebt:

- Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien von 5 bis 24 Uhr;
- Stundentakt der RegioExpress-Verbindung Konstanz - Kreuzlingen Hafen - Romanshorn - St.Gallen;
- Stundentakt der schnellen S-Bahnlinien Weinfelden - Romanshorn und Weinfelden - Konstanz (ab ca. 2023) als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Schnellzugsverkehr;
- Verlängerung der S-Bahnlinie S12 Zürich - Stadelhofen - Winterthur bis nach Wil.

Die Abbildung 17 zeigt das angestrebte Zielkonzept für das Bahnangebot (inkl. Fernverkehr) im Kanton Thurgau.



Konnten die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre ohne grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur realisiert werden, sind für den Fahrplan 2019 umfangreiche Investitionen im thurgauischen Bahnnetz notwendig. Im Kapitel 7 sind diese beschrieben.

Nachfolgend sind für die einzelnen Regionalbahnlinien die Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2015 beschrieben.

S8 Schaffhausen – Romanshorn – St.Gallen (Fahrplanfeld 820/870)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Schaffhausen: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur In Kreuzlingen: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Konstanz In Romanshorn: Fernverkehr v/n Zürich (nur v/n Schaffhausen) schnelle S-Bahn S7 v/n Weinfelden (nur v/n Schaffhausen) S-Bahn v/n Rorschach In St.Gallen: S-Bahn v/n Herisau S-Bahn v/n Wil
Bemerkungen	Halt an allen Stationen. Die Fahrlage der S8 wird um 15 Minuten gedreht, damit in Kreuzlingen, Romanshorn und Schaffhausen die Fernverkehrsanschlüsse gewährleistet werden können. In Stein am Rhein gehen als Folge der gedrehten Fahrlage die Anschlüsse auf die S29 v/n Winterthur verloren (Umsteigezeiten neu ca. 20 Minuten).

RE Konstanz – St.Gallen (Fahrplanfeld 820/870)

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 21 Uhr
Bahnanschlüsse	In Konstanz: Seehas v/n Singen – Engen mit Anschluss in Singen v/n Stuttgart In Romanshorn: S-Bahn v/n Weinfelden – Wil (S10)
Bemerkungen	Der RE Konstanz - St.Gallen verkehrt mit Halt nur in Kreuzlingen Hafen und Romanshorn.

S29 Stein am Rhein – Winterthur (Fahrplanfeld 821)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Winterthur: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Stadelhofen – Zürich (S12) In Stein a. Rh.: kein Anschluss auf S8 (ca. 20 Minuten v/n Kreuzlingen und v/n Schaffhausen)
Bemerkungen	Halt an allen Stationen.

S14 Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden (Fahrplanfeld 830)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n Wil S-Bahn v/n St.Gallen In Kreuzlingen: Kein Anschluss auf die S8 v/n Romanshorn und v/n Stein a. Rh. (Übergangszeit 14/15 Minuten) In Konstanz: stündlich Schwarzwaldbahn v/n Karlsruhe
Bemerkungen	Halt an allen Stationen.

S44 Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden (Fahrplanfeld 830)

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich In Kreuzlingen: S-Bahn (S8) v/n Romanshorn und v/n Stein a. Rh
Bemerkungen	Die S44 verkehrt zwischen Kreuzlingen und Weinfelden ohne Halt und ergänzt den Fernverkehr zum Halbstundentakt. Die Einführung ist – abhängig von der Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturausbauten – ab 2023 geplant.

S10 Romanshorn – Weinfelden – Wil (Fahrplanfeld 835/840)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Romanshorn: RE v/n St.Gallen und v/n Konstanz In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n St.Gallen In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Wängi (S15 Verdichtungszüge) Kein Anschluss v/n St.Gallen (Übergangszeit ca. 20 Min.)
Bemerkungen	Halt an allen Stationen. Das Zielangebot wird schrittweise eingeführt. Erste Etappe ab 2019: Halbstundentakt vorerst Mo – Fr. Die S-Bahnzüge der S10 werden in Weinfelden nach Wil durchgebunden. Das Angebot der S10 wird zwischen Romanshorn und Weinfelden durch die schnelle S7 und den Fernverkehr (je stündlich) mit Halt nur in Amriswil ergänzt. Dank des Halbstundentaktes der S10 kann auf die Busverbindung am Morgen Sulgen - Romanshorn verzichtet werden.

S24/S30 Weinfelden – Winterthur (Fahrplanfeld 840)

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt S24 Weinfelden – Winterthur – Flughafen – Zürich 5 - 24 Uhr Stundentakt S30 Weinfelden – Winterthur 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Konstanz (ab 2023 zusätzlich S44) Fernverkehr bzw. S7 v/n Romanshorn In Winterthur: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Stadelhofen – Zürich (S12)
Bemerkungen	Halt an allen Stationen. Die heute über Winterthur hinaus verkehrende S8 wird durch die S24 ersetzt: direkte S-Bahnverbindung aus dem Thurtal zum Flughafen und Oerlikon – Wipkingen – Zürich HB. Die Direktverbindung nach Dietlikon – Wallisellen entfällt. Die beiden S-Bahnen ergänzen sich zum ungefähren Halbstundentakt zwischen Weinfelden und Winterthur. In den Randzeiten am Morgen und Abend sowie ganztags am Wochenende verkehrt aus Kostengründen anstelle der S24 eine zweite S30. Die Anschlüsse in Winterthur auf S24 sind gewährleistet.

S7 Rorschach – Romanshorn – Weinfelden (Fahrplanfeld 840/845)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt Rorschach – Romanshorn 5 - 24 Uhr Stundentakt Romanshorn – Weinfelden 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Romanshorn: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Kreuzlingen – Schaffhausen In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n Winterthur In Rorschach: REX v/n Chur S-Bahn v/n St.Gallen
Bemerkungen	Rorschach-Romanshorn: Halt an allen Stationen. Stündlich wird eine S7 als schnelle S-Bahn von Romanshorn nach Weinfelden mit Halt nur in Amriswil verlängert mit Anschluss in Weinfelden auf den Fernverkehr v/n Zürich. Die S7 ergänzt den Fernverkehr zwischen Romanshorn und Weinfelden zum Halbstundentakt. Ab Arbon resultieren damit halbstündlich schnelle Verbindungen nach Frauenfeld – Zürich, alternierend mit Umsteigen in Romanshorn und Weinfelden.

Beschleunigte S-Bahn Romanshorn – Zürich (Fahrplanfeld 840)

Angebotsniveau	Mo – Fr: Angebot während Hauptverkehrszeiten; je zwei Züge am Morgen in Richtung Zürich und am Abend aus Richtung Zürich
Bahnanschlüsse	In Romanshorn: Regional-Express v/n Konstanz In Winterthur: Fernverkehr v/n Zürich
Bemerkungen	Ab Romanshorn beschleunigte S-Bahn nach Zürich mit Halt in Amriswil, Sulgen, Weinfelden, Frauenfeld, Winterthur und Stadelhofen

S15 Frauenfeld – Wil (Fahrplanfeld 841)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: Verdichtung zum 1/4h-Takt zwischen Wil und Wängi in der HVZ
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Konstanz/Romanshorn In Wil (Grundtakt): Fernverkehr v/n St.Gallen In Wil (Verdichtung): Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden
Bemerkungen	Halt an allen Stationen: Analog dem Fahrplan 2016 wird am Morgen ein HVZ-Zug Wil-Wängi nach Frauenfeld (Schüler) verlängert.

S12/S35 Wil – Winterthur (Fahrplanfeld 850)

Angebotsniveau	Mo – So: S12 Stundentakt Wil – Winterthur – Stadelhofen – Zürich 5 - 24 Uhr S35 Stundentakt Wil – Winterthur 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Wil: S-Bahn v/n St.Gallen In Winterthur: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Stadelhofen – Zürich (S12)
Bemerkungen	Stündlich wird die schnelle S12 aus Richtung Zürich Stadelhofen über Winterthur bis nach Wil mit Halt an allen Stationen verlängert. Zusammen mit der stündlichen S35 besteht ein exakter Halbstundentakt. In den Randzeiten am Morgen und Abend sowie ganztags am Wochenende verkehrt aus Kostengründen anstelle der S12 eine zweite die S35. Die Anschlüsse in Winterthur auf die S12 sind gewährleistet.

S5 Weinfelden – St.Gallen (Fahrplanfeld 852)

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n Wil S-Bahn v/n Romanshorn In Gossau: Fernverkehr v/n Zürich
Bemerkungen	Halt an allen Stationen.

Tabelle 33: Zielangebot 2024 Bahn									
Li-Nr.	FPL-Feld	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare gegenüber 2015		
				Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
S8	820	Schaffhausen - Stein am Rh.	2	39	39	39	0	0	0
		Stein am Rh. - Kreuzlingen	2	40.5	40.5	40.5	0	0	0
		Kreuzlingen - Romanshorn	3	40	40	40	0	0	0
	870	Romanshorn - St.Gallen	3	39	39	39	+ 1	+ 1	+ 1
RE	820/ 870	Konstanz - St.Gallen	(3)	16	16	16	Neues Angebot		
S29	821	Stein am Rh. - Winterthur	2	38.5	38.5	38.5	+ 16.5	+ 19.5	+ 19.5
S14	830	Konstanz - Kreuzlingen	3	41.5	41.5	41.5	+ 2.5	+ 2.5	+ 2.5
		Kreuzlingen - Weinfelden	3	39.5	39.5	39.5	+ 13.5	+ 20	+ 20
S44	830	Konstanz - Weinfelden	3	19	19	19	Neues Angebot		
S10	835	Weinfelden - Wil	2	39.5	39.5	39.5	+ 12.5	+ 20.5	+ 20.5
S10	840	Romanshorn – Weinfelden	3	39.5	39.5	39.5	+ 17	+ 17	+ 17
S24/ S30		Winterthur - Weinfelden	3	39	39	39	+ 1	+ 1	+ 1
S7		Romanshorn – Weinfelden	3	19	19	19	Neues Angebot (blau)		
S		Romanshorn - Winterthur (beschleunigte S-Bahn)	3	2	-	-	- 0.5	0	0
S15	841	Frauenfeld - Wil	3	38.5	37	36	0	0	0
		Wil – Wängi	3	9	-	-	0	0	0
S7	845	Romanshorn - Rorschach	3	40	40	40	+ 1	+ 1	+ 1
S12/ S35	850	Winterthur - Wil	3	39	39	39	+ 2	+ 2	+ 2
S5	852	Weinfelden - St.Gallen	2	40	40	40	+ 10	+ 20	+ 20
							Angebotsausbau		
							Angebotsabbau		
							neues Angebot		

6.2. Zielangebot Bus

6.2.1. Raum Frauenfeld

80.819 Frauenfeld – Kartause Ittingen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 7 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Linie ab Fahrplan 2016 in Betrieb; Linie 80.823 verkehrt nicht mehr via Kartause Ittingen.

80.822 Frauenfeld – Oberneunforn

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	In Frauenfeld kein Halt bei Jugendmusikschule, Neuhofstrasse und Sonnmatt: Umlaufbedingte Massnahme, um den Fernverkehrsanschluss in Frauenfeld zu sichern.
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.823 Frauenfeld – Diessenhofen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 19 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen Frauenfeld und Hüttwilen
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden In Diessenhofen: S- Bahn v/n Schaffhausen S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	Um die Fernverkehrsanschlüsse in Frauenfeld und die S-Bahnanschlüsse in Diessenhofen zu gewährleisten wird in Basadingen (neu mit Linie 80.847 erschlossen) nur noch die Haltestelle Grüt bedient. Der Bahnhof Stammheim (keine S-Bahnanschlüsse möglich) wird nicht mehr bedient. In Warth verkehrt die Linie direkt über die Staatsstrasse und wird nicht via Dorfstrasse – Schulstrasse geführt (mit Linie 80.825 erschlossen).
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Stammheim Bahnhof und Basadingen Unterdorf, Warth Breite, Kreuz, Gemeindehaus, Oberdorf und Mehrzweckhalle. Neue Haltestellen: Warth an Staatsstrasse, Stammheim im Bereich Kreuzung Hauptstrasse-Seengasse-Welti, in Basadingen Haltestelle Grüt näher an das Dorf verlegen (beim Einlenker der Schlattingerstrasse)
Bauliche Massnahmen	Für neue Haltestellen in Warth, Stammheim und Basadingen
Bemerkungen	keine

80.825 Frauenfeld – Stein am Rhein (– Singen)

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden In Eschenz: S-Bahn v/n Kreuzlingen In Stein a.Rh.: aus Richtung Singen S8 v/n Schaffhausen und Kreuzlingen In Singen: Fernverkehr v/n Karlsruhe, v/n Basel, v/n Ulm
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Bei Ausrichtung dieser Linie auf sichere Fernverkehrsanschlüsse in Frauenfeld entstehen in Stein a. Rh. lange Standzeiten. Gleiches gilt für die Linie Stein a. Rh – Ramsen – Singen, wenn diese auf die neue Fahrlage der S8 ausgerichtet wird. Deshalb sollen die beiden Linien durchgebunden werden. Damit lassen sich Synergien bzgl. Fahrzeugeinsatz nutzen.

80.826 Frauenfeld – Steckborn

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich In HVZ zusätzlich Fernverkehr v/n Weinfelden In Steckborn: S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	unverändert, HVZ-Kurse nicht via Lanzenneunforn
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

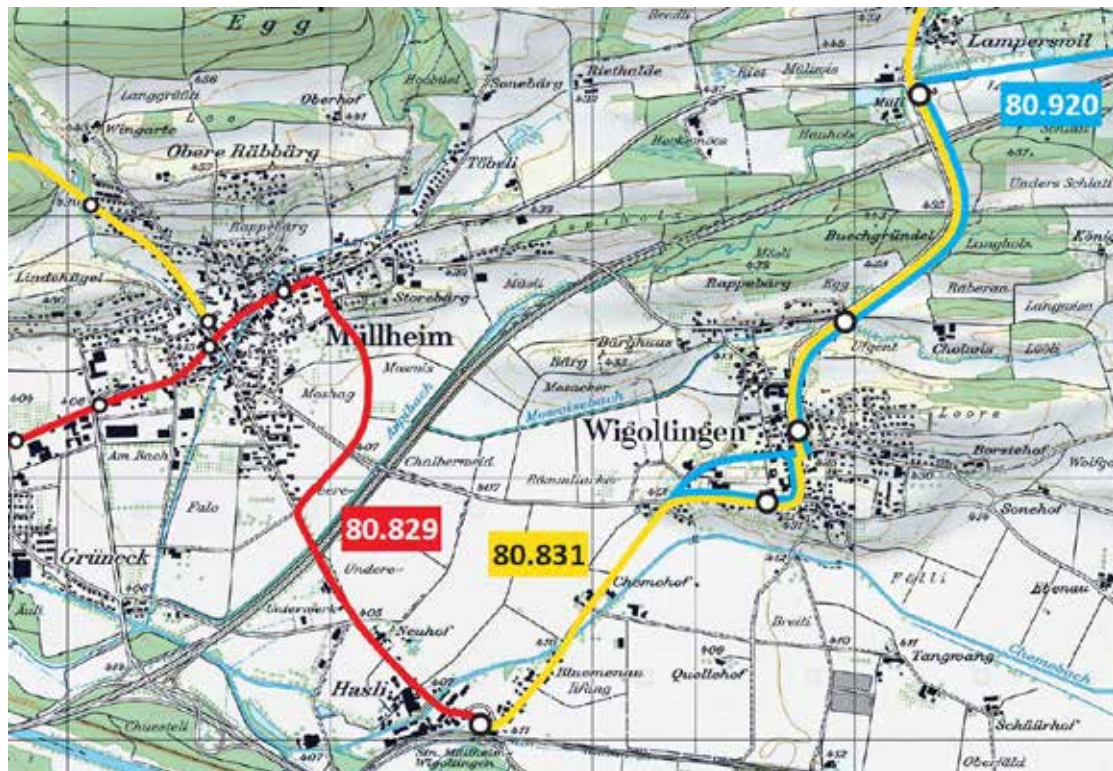
80.828 Abendbus Iselisberg

Angebotsniveau	Mo - So: Stundentakt 20 - 23/24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	Frauenfeld - Uesslingen - Buch - Hüttwilen - Nussbaumen
Haltestellenbedienung	Frauenfeld - Buch: Haltestellen der Linie 80.822 Hüttwilen: Post, Oberdorf, Stutheien Nussbaumen: Tobelbrunnen, Schulhaus
Bauliche Massnahmen	Wendemöglichkeit in Nussbaumen
Bemerkungen	Bisheriges Angebot des Abendbusses Iselisberg hat schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis (11% KDG, Fr. 16.50 Abgeltung pro Passagier). Daher neues, wirtschaftlicheres Angebot: Abendbus verkehrt nicht mehr als Rundkurs über Oberneunforn, sondern Frauenfeld - Nussbaumen und auf der gleichen Strecke zurück.

80.829 Frauenfeld – Müllheim - Müllheim-Wigoltingen

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr, Stundentakt 21 - 24 Uhr So: Stundentakt 6 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich In Müllheim-Wigoltingen: S-Bahn v/n Winterthur (S24 und S30)
Linienführung	Unverändert bis Müllheim Rosengarten. Ab Müllheim Rosengarten via Haslistrasse zum Bahnhof Müllheim-Wigoltingen.
Haltestellenbedienung	Die Haltestelle Müllheim Kirche wird nicht mehr bedient
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Anschlüsse in Müllheim-Wigoltingen v/n Weinfelden sind leider nicht realisierbar, ohne die wichtigen Fernverkehrsanschlüsse in Frauenfeld v/n Zürich zu verlieren.

Abbildung 18: Linienführung im Raum Müllheim – Wigoltingen



Linie 80.829: Frauenfeld - Müllheim - Müllheim-Wigoltingen

Linie 80.831: Müllheim-Wigoltingen - Wigoltingen - Raperswilen - Homburg - Müllheim Alterssiedlung

Linie 80.920: Kreuzlingen - Tägerwilen - Wigoltingen

Kartengrundlage: swisstopo

80.831 Müllheim-Wigoltingen – Wigoltingen – Raperswilen – Homburg – Müllheim Alterssiedlung

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 19 Uhr mit Taktlücken Sa/So: kein Angebot
Bahnanschlüsse	In Müllheim-Wigoltingen: S24 n Winterthur, S30 v Winterthur S30 n Weinfelden, S24 v Weinfelden (knapp) In Müllheim Post: Buslinie 80.829 v/n Frauenfeld
Linienführung	Müllheim-Wigoltingen - Wigoltingen - Lamperswil - Illhart - Raperswilen - Homburg – Hörhausen – Unterhörstetten - Müllheim Alterssiedlung.
Haltestellenbedienung	Die Haltestellen Müllheim Felsenau und Post können aus zeitlichen Gründen nicht mehr bedient werden. Der Bus wendet im Kreisel bei der Thurgauer Kantonalbank. Die Haltestelle Müllheim Alterssiedlung muss näher zum Kreisel verschoben werden. Die Haltestellen Raperswilen Schulhaus und Hörhausen Käserestrasse müssen infolge Linienbegradigung ebenfalls verschoben werden. Die Bedienung der Haltestelle Wigoltingen Kirche ist zu prüfen.
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Die Buslinie Müllheim-Wigoltingen Bahnhof - Ermatingen wird aufgehoben und durch die neue Buslinien Weinfelden - Ermatingen ersetzt. Ab Müllheim-Wigoltingen verkehrt eine neue Buslinie bis Raperswilen und von dort neu bis Homburg. Die bisherige Buslinie Homburg - Müllheim-Wigoltingen wird nicht mehr bis zum Bahnhof Müllheim-Wigoltingen geführt, sondern nur noch bis Müllheim Alterssiedlung. Mit der neuen Buslinie können die Bedürfnisse der Schüler der Primarschulgemeinde Homburg, der Sekundarschulgemeinde Müllheim und der Volksschulgemeinde Wigoltingen bei entsprechender Flexibilität bei den Schulbeginn- und Schulschlusszeiten mit einem Fahrzeug wirtschaftlich abgedeckt werden (von Homburg in Müllheim Alterssiedlung an 07.13, von Raperswilen in Wigoltingen Post an 07.37).

80.834 Frauenfeld – Ettenhausen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: S-Bahn v/n Weinfelden beschleunigte S-Bahn v/n Zürich (HVZ) In Aadorf: S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Wil
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Das Angebot des Abendbusses 80.835 wird in das Tagesangebot der Linien 80.834 und 80.836 integriert.

80.836 Frauenfeld – Islikon

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr, Stundentakt 21 - 23 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich In Islikon: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Frauenfeld – Oberwil direkt (ohne Bedienung von Gerlikon; wird neu von Linie 80.839 bedient).
Haltestellenbedienung	Auf Stadtgebiet Frauenfeld werden nur der Bahnhof und die Haltestelle Schlosspark bedient.
Bauliche Massnahmen	Wegen der knappen Übergangszeiten ist die Haltestelle beim Bahnhof Islikon zur Personenunterführung zu verlegen
Bemerkungen	keine

80.837 Frauenfeld – Tobel-Affeltrangen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	Unverändert. Weingarten Dorf wird wieder von allen Kursen bedient.
Haltestellenbedienung	Alle Kurse bedienen Weingarten Dorf und Weingarten Brücke an der Unterdorfstrasse. Haltestelle Weingarten Brücke an der Matzingerstrasse wird aufgehoben.
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Die Stundentaktangebote der Linien 80.837 und 80.838 ergeben zusammen im Abschnitt Frauenfeld - Kantonsspital - Thundorf einen Halbstundentakt.

80.838 Frauenfeld – Weinfelden

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 20 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Die Kurse nach 20 Uhr ab Weinfelden nach Amlikon/Bänikon sind sehr schlecht frequentiert (2-3 Passagiere pro Kurs). Sie werden daher aufgehoben. Die Stundentaktangebote der Linien 80.837 und 80.838 ergeben zusammen im Abschnitt Frauenfeld - Kantonsspital - Thundorf einen Halbstundentakt

80.839 Frauenfeld – Gerlikon

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	Neue Linie
Haltestellenbedienung	Bedient in Frauenfeld: Bahnhof, Schlosspark, Fliederstrasse, Talackerstrasse, Bruder-Klaus-Kapelle und in Gerlikon: Huggenbergerhaus, Dorf, Bausel (Bus verkehrt im Gegenuhrzeigersinn)
Bauliche Massnahmen	An der Talackerstrasse sind die verkehrsberuhigenden Massnahmen zurückzubauen. Ausbau Fliederstrasse zur Erschliessung Walzmühleareal
Bemerkungen	Beitrag der Stadt Frauenfeld als Voraussetzung (Ortsbusfunktion). Gerlikon wird nicht mehr durch den Abendbus 80.835 Frauenfeld - Gachnang - Aadorf bedient. Als Ersatz soll ab 20 Uhr das Nachttaxi Frauenfeld den Ort bedienen (Aufgabe der Stadt Frauenfeld)

80.847 Marthalen – Schlatt – Basadingen - Diessenhofen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Diessenhofen: S-Bahn v/n Kreuzlingen In Marthalen: S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Schaffhausen
Linienführung	Marthalen bis Schlatt, Post unverändert. Ab Schlatt, Post über Basadingen nach Diessenhofen
Haltestellenbedienung	Bahnhof Schlatt, Held, Wiesenthal und Turnhallenweg werden nicht mehr bedient. In Basadingen sind die Standorte für eine oder zwei neue Haltestellen zu bestimmen (Haltestelle im Unterdorf kann aus zeitlichen Gründen am jetzigen Standort nicht mehr bedient werden).
Bauliche Massnahmen	Die Schlatterstrasse zwischen Schlatt und Basadingen ist an geeigneter Stelle zu verbreitern (zwei Kreuzungsmöglichkeiten für Bus - PKW/LKW).
Bemerkungen	Die bisherige Buslinie Marthalen - Schlatt Bahnhof erreichte die Nachfrageschwellenwerte nicht. Durch die Anbindung ans regionale Zentrum Diessenhofen (Oberstufenzentrum) wird eine bessere Auslastung angestrebt. Diessenhofen und Basadingen erhalten damit eine schnelle Verbindung nach Winterthur (Diessenhofen - Winterthur 46 Min., heute über Stammheim 49 Min.). Die Bedürfnisse der Primarstufe Schlatt (Paradies) sind mit einem Schulbus abzudecken, der in Schlatt Bahnhof die Anschlüsse v/n S8 Schaffhausen herstellen könnte.

Busbevorzugungsmassnahmen

Der Kanton Thurgau und die Stadt Frauenfeld prüfen, abgestützt auf das Agglomerationsprogramm, in Frauenfeld Busbevorzugungsmassnahmen, um die Fahrplanstabilität der Buslinien zu verbessern.

Tabelle 34: Zielangebot 2024 Bus Region Frauenfeld								
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenab- schnitt	Angebots- funktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare ge- genüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.819	Frauenfeld – Kart. Ittingen	1	13	12	12	Neue Linie		
80.822	Frauenfeld - Oberneunforn	1	14	13	13	- 1	+ 6	+ 6
80.823	Frauenfeld - Diessenhofen	1	17	15	14	+ 1	+ 1	+ 1
	Frauenfeld - Hüttwilen	1	5	-	-	- 1	0	0
80.825	Frauenfeld - Stein am Rhein	1	26	19	19	+ 1	0	0
	Stein am Rhein – Singen	1	26	19	19	+ 6	0	0
80.826	Frauenfeld - Steckborn	1	26	19	19	- 1.5	0	0
80.828	Abendbus "Iselisberg"		4 (Fr: 5)	5	4	0	0	0
80.829	Frauenfeld – Müllheim-Wi- goltingen	2	34	34	18	+ 6	+ 15	- 1
80.831	Müllheim-W. - Raperswilen - Homburg - Müll- heim	1	10	-	-	- 0.5	0	0
80.834	Frauenfeld - Et- tenhausen	1	27	19	19	+ 5	+ 5	+ 5
80.836	Frauenfeld - Isli- kon	2	32	30	18	+ 17	+ 24	+ 12
80.837	Frauenfeld - Af- feltrangen	1	19 (Fr: 20)	19	19	0	0	0
80.838	Weinfeld - Frauenfeld	1	15	14	14	+ 3	+ 7	+ 7
80.839	Frauenfeld – Gerlikon	1	14	12	12	- 1	+ 6	+ 6
80.847	Diessenhofen – Schlatt – Mart- halen	1	15 ⁴⁰	13	13	+ 5	+ 7	+ 13
						Angebotsausbau		
						Angebotsabbau		
						neues Angebot		

⁴⁰ Die Bedürfnisse der Primarstufe Schlatt (Paradies) sind mit Schulbussen abzudecken.

6.2.2. Raum Kreuzlingen/Weinfelden

Busbevorzugungsmassnahmen im Raum Kreuzlingen

Der Kanton Thurgau und die Stadt Kreuzlingen prüfen, abgestützt auf das Agglomerationsprogramm, in Kreuzlingen Busbevorzugungsmassnahmen, um die Fahrplanstabilität der Buslinien zu verbessern.

80.833 Weinfelden – Märstetten - Lipperswil - Ermatingen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 20 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n St.Gallen (S5) S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Konstanz In Ermatingen: S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	Weinfelden – Märstetten – Wagerswil – Lipperswil (Connyland) – Hefenhausen - Hattenhausen - Helsinghausen - Fruthwilen - Salenstein - Schloss Arenenberg – Ermatingen
Haltestellenbedienung	In Hefenhausen Haltestelle auf die Illharter- bzw. Schulstrasse verschieben (im Knotenbereich mit Ermatingerstrasse) Neue Haltestelle in Hattenhausen
Bauliche Massnahmen	In Ermatingen verkehrt der Bus aus zeitlichen Gründen über die Schiffländestrasse zum Bahnhof und wendet beim Wendeplatz. Die Haltekante ist auf der Perronseite zu platzieren.
Bemerkungen	Wegen der knappen Umlaufzeit und zur Gewährleistung der Bahnanschlüsse kann Engwang (93 Einwohner, durchschnittlich 4 Einsteiger und 4 Aussteiger pro Tag ⁴¹) nicht mehr bedient werden. Durchbindung in Weinfelden mit Linie 80.838 v/n Frauenfeld zwingend.

80.907 Kreuzlingen – Tägerwilen

Erfolgskontrolle:

- Nachfrage (2015, Quelle PostAuto):
 - im Mittel Mo-Fr 8.5 Pers/Kurs (inkl. Nachfrage Ribiquartier)
 - Schwellenwert bei ½-h-Takt und Midibus: mind. 10 Pers/Kurs wird nicht erreicht
- Kostendeckungsgrad:
 - 12.6% ohne Drittbeiträge
 - Schwellenwert bei ½-h-Takt 40% wird nicht erreicht

⁴¹ Angaben aus dem Jahr 2015

Massnahme:

- **Die Linie wird aufgrund der ungenügenden Auslastung aufgehoben.** Die Verbindung zwischen Tägerwilen und Kreuzlingen wird durch den Halbstundentakt der S14 und die Buslinie 80.920 Kreuzlingen – Wigoltingen gewährleistet.

80.908 Konstanz Zähringerplatz– Kreuzlingen – Landschlacht

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 20 Uhr
Bahnanschlüsse	In Konstanz: IRE v/n Engen
Linienführung	Abschnitt Konstanz – Kreuzlingen Bärenplatz: wie bisher via Hauptzoll – Hauptstrasse – Bärenplatz Abschnitt Kreuzlingen – Münsterlingen Spital unverändert. Ab Spital verkehrt die Linie als Rundkurs über Seestrasse - Vorderdorfstrasse - Alte Landstrasse - Blindenzentrum – Münsterlingen Spital (Landschlacht wird neu mit der Linie 923 halbstündlich Richtung Kreuzlingen erschlossen). In Münsterlingen verkehrt die Linie wie bisher über die Kirche.
Haltestellenbedienung	Haltestelle Turnhalle in Bottighofen nicht mehr bedient (Grund: Fahrplanstabilität und Anschlüsse am Bärenplatz in Kreuzlingen sichern). Als Ersatz neue Haltestelle auf der Seestrasse prüfen. Haltestelle Landschlacht Post nicht mehr bedient. Als Ersatzneue Haltestelle auf der Seestrasse (analog 80.923).
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Im Abschnitt Konstanz Zähringerplatz – Kreuzlingen Bärenplatz wird die Linienführung via Emmishofer Zoll – Konstanzerstrasse – Brückenstrasse – Hauptstrasse zum Bärenplatz (statt via Hauptzoll – Hauptstrasse – Bärenplatz) geprüft. Die Linie 908 ergänzt die Linie 923 zwischen Kreuzlingen und Münsterlingen Spital zum Viertelstundentakt. Einheitliche Linienführung und Haltepolitik der beiden Linien 908 und 923 innerhalb von Bottighofen. Linie ist in Kreuzlingen weiterhin in die Busspinne Bärenplatz eingebunden Am Sonntag verkehrt die Linie ab Konstanz Schweizer Bahnhof. Sie soll in Konstanz wegen ihrer langen Standzeit mit einer Stadtbuslinie verknüpft werden

80.920 Kreuzlingen – Tägerwil – Lipperswil - Wigoltingen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa: Stundentakt 7 - 17 Uhr mit einer Taktlücke So: Zweistundentakt 7 - 17 Uhr
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen: Fernverkehr nach Zürich (wegen asymmetrischem Fahrplan kein Anschluss vom Fernverkehr) S-Bahn v/n Romanshorn und Stein a. Rh.
Linienführung	Kreuzlingen Bahnhof – Rebstockkreisel - Tägerwil Hertler – Wäldi - Engwilen - Sonterswil - Hefenhausen - Lipperswil (Connyland) – Wigoltingen (in Wigoltingen über Bahnhof-, Kirch- und Käsestrasse)
Haltestellenbedienung	Reaktivierung der Hst. Wigoltingen Kirche In Hefenhausen Haltestelle auf die Illharter- bzw. Schulstrasse verschieben (im Knotenbereich mit Ermatingerstrasse)
Bauliche Massnahmen	Standplatz bei Wigoltingen Post, falls Kurs verfrüht in Wigoltingen eintrifft
Bemerkungen	Fahr- und Umlaufzeiten sind knapp. Im Raum Kreuzlinge sind jedoch Busbevorzugungen geplant. Die Fahrzeiten gemäss Netzgrafik berücksichtigen daraus folgende Fahrzeitverkürzungen noch nicht.

80.921 Weinfelden – Hugelshofen - Kreuzlingen Hafen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa&So: Stundentakt 7 - 17 Uhr mit Taktlücke
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen Hafen: RE v/n Romanshorn – St.Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert Weinfelden bis Kirche Bernrain, dann Bergstrasse - Bärenplatz - Bahnhof Kreuzlingen Hafen.
Haltestellenbedienung	Verzicht auf Bedienung Bahnhof Bernrain
Bauliche Massnahmen	Am Bahnhof Kreuzlingen Hafen ist eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit zu schaffen
Bemerkungen	Das bisherige Angebot des Abendbusses Kemmental hat ein ungenügendes Kosten-/Nutzenverhältnis (KDG 11%, Abgeltung pro Passagier Fr. 11.31). Aus diesem Grund wird das Angebot aufgehoben. Linien 80.921 und 80.924 werden in Kreuzlingen Hafen umlaufbedingt miteinander verknüpft.

80.922 Altnau – Lengwil – Ekkharthof

Die Linie 80.922 Altnau - Bottighofen - Lengwil verliert mit dem Bahnfahrplan 2019 ihre Hauptfunktion als schnelle Verbindung an die S-Bahn nach Weinfelden. Dank den besseren Anschlüssen zwischen S8 Romanshorn - Kreuzlingen und dem IR Konstanz - Kreuzlingen - Weinfelden - Zürich ist die Bahnverbindung ebenso schnell. Die Abgeltungskosten von Fr. 158'000 pro Jahr sind im Vergleich zum Nutzen (2015: 35'000 Passagiere / 124'200 Personenkilometer) der Linie zu hoch. **Aus diesem Grund wird die Linie aufgehoben.** Die Erschliessung innerhalb von Altnau übernimmt die Linie 923 mit ihrer neuen Linienführung via Seestrasse (Umsteigemöglichkeit auf S8 an Haltestelle Längiacker, ca. 400m Umsteigeweg, ca. 12 Minuten Umsteigezeit v/n Kreuzlingen und Romanshorn). Der Ekkharthof bleibt über die Linie 924 erschlossen.

80.923 Kreuzlingen – Altnau

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Konstanz S-Bahn v/n Romanshorn – St.Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen
Linienführung	Unverändert Kreuzlingen - Münsterlingen Spital. Ab dort verkehrt die Linie neu via Seestrasse – Landschlacht nach Altnau Kirche; in Altnau in beiden Richtungen via Bahnhofstrasse und Wenden via Kirchstrasse – Lothhalde - Güttingerstrasse. Güttingen kann aus Umlaufzeitgründen nicht mehr bedient werden (die Fahrt nach Güttingen würde ein zusätzliches Fahrzeug und lange unproduktive Standzeiten auslösen).
Haltestellenbedienung	Neue Haltestelle in Landschlacht auf der Seestrasse (analog 80.908). Nicht mehr bediente Haltestellen: Güttingen Dorf, Altnau Schmitteweg, Unterdorf und Seezelgstrasse, Landschlacht Blindenzentrum (neu durch Linie 908 v/n Kreuzlingen erschlossen) und Scherzingen Rohrenzelg (neu durch Linie 908 v/n Kreuzlingen erschlossen).
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Linie ist in die Busspinne Bärenplatz eingebunden Güttingen wird mit neuer Buslinie 944 nach Amriswil erschlossen.

80.924 Weinfeldern – Illighausen - Kreuzlingen Hafen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa&So: Stundentakt 6 - 18 Uhr mit einer Taktlücke
Bahnanschlüsse	In Weinfeldern: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	In Kreuzlingen wird die Linie ab dem Bärenplatz neu bis Bahnhof Kreuzlingen Hafen (statt Bahnhof Kreuzlingen) geführt
Haltestellenbedienung	Unverändert Weinfeldern – Kreuzlingen, Bärenplatz
Bauliche Massnahmen	Am Bahnhof Kreuzlingen Hafen ist eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit zu schaffen
Bemerkungen	Linien 921 und 924 werden in Kreuzlingen Hafen umlaufbedingt miteinander verknüpft

80.925 Abendbus Konstanz Bahnhof– Altnau

Angebotsniveau	So – Do: Stundentakt (20 – 23 Uhr) Fr&Sa: Stundentakt 20 – 24 Uhr
Bahnanschlüsse	in Konstanz: vom IRE und auf den Seehaas
Linienführung	unverändert via Hauptzoll
Haltestellenbedienung	Kreuzlingen Hauptbahnhof nicht mehr bedient
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Wenn Linie 908 via Emishoferzoll geführt wird, soll diese Linienführung ebenfalls angepasst werden.

80.931 Münsterlingen – Langrickenbach - Amriswil

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa&So: Stundentakt 8 - 18 Uhr mit einer Taktlücke
Bahnanschlüsse	In Münsterlingen: S-Bahn v/n Schaffhausen In Amriswil: schnelle S-Bahn v/n Zürich (nur HVZ) S-Bahn v/n Rorschach
Linienführung	Unverändert Schönenbaumgarten - Langrickenbach, Rutishausen und Oberaach - Niederaach - Amriswil. Neu: Münsterlingen Spital - Scherzingen Bäckerstübli - Schönenbaumgarten. Neu: Rutishausen - Kümmertshausen - Engishofen - Oberaach.
Haltestellenbedienung	nicht mehr bedient: Landschlacht Blindenzentrum. neu bedient: Münsterlingen Spital Bahnhofstetelle, Scherzingen Bäckerstübli, Kümmertshausen Hauptstrasse, Engishofen Oberdorf und Dorfplatz.
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Kümmertshausen Hauptstrasse nordöstlich der Abzweigung Kümmertshausenstrasse verlegen. Beim Kantonsspital muss beim Übergang zur Bahnhofstetelle ein zusätzlicher Halt für den Anschluss auf die S 8 eingerichtet werden.
Bemerkungen	keine

80.932 Weinfelden – Neukirch an der Thur

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 5 - 20 Uhr Sa&So: Zweistundentakt 6 - 18 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Linienführung: Bahnhof Weinfelden - Lagerstrasse - Dunantstrasse - Zelglistrasse - Industriestrasse - Thurfeldstrasse - Wilerstrasse und weiter wie bisher nach Rothenhausen.
Haltestellenbedienung	Bestehende Haltestellen werden weiterhin bedient plus zusätzlich eine Haltestelle an der Dunantstrasse (Bereich Migros/Denner) und zwei Haltestellen im Industriegebiet.
Bauliche Massnahmen	Neue Haltestelle in der Dunantstrasse (im Bereich Migros/Denner) und zwei Haltestellen im Industriegebiet. An der Thurfeldstrasse sind verkehrsberuhigende Massnahmen und Parkplätze zurückzubauen.
Bemerkungen	Mit der Linienführung via Industrie/Einkaufsläden sollen die Nachfrage bzw. die Erträge gesteigert werden. Zwischen Rothenhausen und Weinfelden entsteht zusammen mit der Linie 934 ein Halbstundentakt. Beitrag der Stadt Weinfelden als Voraussetzung (Ortsbusfunktion zur Erschliessung Industrie/Einkaufsläden)

80.933 Abendbus „Nollen“

Erfolgskontrolle:

- Nachfrage 2015: 10'700 Passagiere
- Kostendeckungsgrad 2014: 10%
- Abgeltung 2015: Fr. 204'000.-. Abgeltung pro Passagier: Fr. 19.06

Massnahme:

- **Die Linie wird aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses bzw. der hohen Kosten pro beförderten Passagier aufgehoben.**
- Das Tagesangebot der Buslinien 932 und 934 wird Mo - Fr um eine Stunde ausgedehnt.
Letzte Abfahrt ab Weinfeldern 20.31 bzw. 20.01

80.934 Weinfelden – Wuppenau

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr mit Taktlücken Sa&So: Zweistundentakt 7 - 17 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Linienführung: Bahnhof Weinfelden - Lagerstrasse - Dunantstrasse - Zelglistrasse - Industriestrasse - Thurfeldstrasse - Wilerstrasse - Rothenhausen - Oberbussnang und weiter wie bisher.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bediente Haltestellen: Walkestrasse, Bussnang Stadler, Post, Altersheim. Die übrigen Haltestellen werden weiterhin bedient plus zusätzlich eine Haltestelle an der Dunantstrasse (Bereich Migros/Denner), zwei Haltestellen im Industriegebiet und Rothenhausen. Haltestelle Oberbussnang (Feuerwehrdepot) muss an die Hauptstrasse verlegt werden.
Bauliche Massnahmen	Neue Haltestelle in der Dunantstrasse (im Bereich Migros/Denner), zwei neue Haltestellen im Industriegebiet und eine in Rothenhausen (in Richtung Oberbussnang) In der Thurfeldstrasse sind verkehrsberuhigende Massnahmen und Parkplätze zurückzubauen.
Bemerkungen	Mit einer Linienführung via Industrie/Einkaufsläden sollen die Nachfrage bzw. die Erträge gesteigert werden. Da Bussnang künftig mit der Bahn (S10) im Halbstundentakt bedient wird, kann auf die Busbedienung verzichtet werden. Taktfahrplan Mo – Fr wird um 30 Minuten gedreht, so dass zwischen Weinfelden und Rothenhausen ein Halbstundentakt zusammen mit Linie 80.932 entsteht. Sa&So bleiben die heutigen Taktzeiten bestehen, damit die Linien 932 und 934 zusammen zwischen Bahnhof Weinfelden und Rothenhausen einen Stundentakt bilden. Beitrag der Stadt Weinfelden als Voraussetzung (Ortsbusfunktion zur Erschliessung Industrie/Einkaufsläden)

Tabelle 35: Zielangebot 2024 Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden								
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenab- schnitt	Angebots- funktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare ge- genüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.833	Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Er- matingen	1	15	14	13	+ 5	+ 5	+ 4
80.908	Konstanz - Land- schlacht	2	30	28	13	0	+ 1	0
80.920	Kreuzlingen - Tägerwilen - Lip- perswil - Wigol- tingen	1	15	10	6	+ 2	+ 4	0
80.921	Kreuzlingen Ha- fen - Hugelsh- ofen - Weinfel- den	1	15	10	10	+ 3	+ 3	+ 3
80.923	Kreuzlingen - Altnau	2	30	28	14	0	+ 1	0
80.924	Weinfelden – Il- lighausen - Kreuzlingen Ha- fen	1	15	11	11	0	+ 5	+ 5
80.925	Abendbus Kon- stanz - Altnau		4 Fr 5	5	4	0	0	0
80.931	Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil	1	15	10	10	+ 3	- 2	+ 4
80.932	Neukirch an der Thur - Weinfel- den	1	16	7	7	+ 3	0	0
80.934	Weinfelden - Wuppenau	1	11	6	6	+1	0	0
						Angebotsausbau		
						Angebotsabbau		
						neues Angebot		

6.2.3. Raum Oberthurgau

80.200 St.Gallen – Arbon

Angebotsniveau	Mo – So: Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In St.Gallen: Fernverkehr v/n Zürich In Wittenbach: S-Bahn v/n St.Gallen In Arbon: S-Bahn v/n Romanshorn
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.201 St.Gallen – Arbon (Schnellbus)

Angebotsniveau	Mo – Fr: Halbstundentakt 5 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In St.Gallen: Fernverkehr v/n Zürich
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Fahrplanzeiten werden aufgrund der Durchbindung mit 80.200 im Vergleich zu heute um 15 Minuten gedreht

80.210/neu 211 St.Gallen – Steinach – Horn

Angebotsniveau	Mo – Fr: Halbstundentakt 6 - 24 Uhr Sa&So: Stundentakt 6 - 23/24 Uhr
Bahnanschlüsse	In St.Gallen: Fernverkehr v/n Zürich
Linienführung	St.Gallen – Mörschwil - Tübach – Horn - Steinach
Haltestellenbedienung	Haltestellen auf Gemeindegebiet Horn sind auf beidseitige Bedienung anzupassen.
Bauliche Massnahmen	an den Haltestellen
Bemerkungen	Durchbindung der Linien 80.210 und 211 in Steinach. Damit bilden die beiden Linien zwischen St.Gallen und Tübach einen 15'-Takt

80.740 Uzwil – Bischofszell

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5/6 - 20 Uhr
Bahnanschlüsse	In Uzwil: Fernverkehr v/n Zürich In Bischofszell: S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.940 Amriswil – Romanshorn und 80.945 Romanshorn – Arbon

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil: S-Bahn v/n Weinfelden In Romanshorn: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Weinfelden (S7) S-Bahn v/n St.Gallen S-Bahn v/n Kreuzlingen S-Bahn v/n Rorschach In Arbon: S-Bahn v/n Rorschach Schnellbus 201 v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert, ausgenommen in Romanshorn: Bus von Amriswil fährt ab Allee- strasse über Bachstrasse, Hafenstrasse zum Bahnhof. Ab Bahnhof neu über Neustrasse, Alpenstrasse, Schulstrasse, Bahnhofstrasse, Hubkreisel, Arbo- nerstrasse
Haltestellenbedienung	Unverändert, ausgenommen in Romanshorn: nicht mehr bedient werden Coop und Salmsacherstrasse. Neue Haltestellen Hafenstrasse, Schulstrasse (Coop), Bahnhofstrasse, Arbo- nerstrasse (Hubzelg)
Bauliche Massnahmen	Neue Bushaltestelle/Wendemöglichkeit am Bahnhof Romanshorn Anpassungen an folgenden Strassen in Romanshorn: Bachstrasse/Hafenstrasse, Übergang Alpenstrasse/Schulstrasse und Einlenker Schulstrasse/Bahnhofstrasse.
Bemerkungen	Um die Anschlüsse von und an alle Züge am Bahnhof Romanshorn gewähren zu können, haben die Linien Amriswil - Romanshorn und Arbon - Romanshorn eine Aufenthaltszeit von 11/12 Minuten, was für Durchreisende wenig attraktiv ist. Zur Gewährung von optimalen Bahnanschlüssen und zur Verbesserung der Fahr- planstabilität werden folgende neue Liniendurchbindungen festgelegt: - 943/940 Bischofszell - Amriswil - Romanshorn und - 945/941 Romanshorn - Arbon - Amriswil Demnach wenden die Busse künftig am Bahnhof Romanshorn. Das Fahrplanangebot wird in den bisherigen Fahrplanfeldern 940 Amriswil - Ro- manshorn, 941 Amriswil - Arbon und 943 Amriswil - Bischofszell sowie im neuen Fahrplanfeld 945 Romanshorn - Arbon dargestellt werden.

80.941 Arbon – Amriswil

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 19 Uhr, Stundentakt 20 - 24 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Weinfelden (S7) In Neukirch-Egnach: S-Bahn v/n Romanshorn – Kreuzlingen (aus Richtung Frasnacht) In Arbon: Buslinie 200 v/n St.Gallen
Linienführung	Analog Fahrplan 2017 (in Arbon in beiden Richtungen über NLK)
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Linie 941 wird in Arbon betrieblich auf die Linie 940 Arbon - Romanshorn durchgebunden (Optimierung Fahrzeugeinsatz). Mit der Standzeit in Amriswil können die Ortsteile Schrofen und Mühlebach erschlossen werden. Dabei handelt es sich um Ortsverkehr, der in der Verantwortung der Stadt Amriswil liegt.

80.942 Amriswil – Muolen

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich In Muolen: S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Mo - Sa: Lastrichtungsabhängige Fahrlage: bis 12.20 sehr gute Anschlüsse nach St.Gallen, ab 13.05 sehr gute Anschlüsse von St.Gallen. So: Stundentakt mit Übergangszeiten von 7-9 Min.

80.943 Bischofszell – Amriswil

Angebotsniveau	<p>Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 19 Uhr, Stundentakt 20 - 23/24 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr</p> <p>Zusatzkurse Bischofszell – Zihlschlacht: Mo - Fr: Stundentakt 6 - 19 Uhr Sa&So Zweistundentakt 7 - 19 Uhr</p>
Bahnanschlüsse	<p>In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Weinfelden (S7) In Bischofszell: S-Bahn v/n Weinfelden</p> <p>Zusatzkurse Bischofszell - Zihlschlacht In Bischofszell: S-Bahn v/n St.Gallen</p>
Linienführung	<p>Um einen effizienten Fahrzeugumlauf und sichere Bahnanschlüsse gewährleisten zu können, verkehrt die Linie nicht mehr über Bischofszell Nord. Die Zusatzkurse Bischofszell - Zihlschlacht verkehren ab Bahnhof Bischofszell ohne Halt direkt (ohne Bischofszell Nord) bis Zihlschlacht und bedienen dort die Haltestellen Oberdorf, Post, Friedheim/Klinik</p>
Haltestellenbedienung	<p>Nicht mehr bedient werden Bischofszell Ibergstrasse und Nord. Die Haltestelle Bischofszell Bruggfeld ist an die Amriswilerstrasse zu verschieben.</p>
Bauliche Massnahmen	Wendemöglichkeit für Zusatzkurse in Zihlschlacht
Bemerkungen	Linie 943 wird in Amriswil auf die Linie 940 Amriswil – Romanshorn durchgebunden (Fahrplanstabilität und Optimierung Fahrzeugeinsatz).

80.944 Dozwil – Amriswil – Sommeri – Güttingen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa&So: Stundentakt 7 - 17 Uhr mit Taktlücke
Bahnanschlüsse	In Güttingen: S-Bahn v/n Kreuzlingen S-Bahn v/n Romanshorn In Amriswil (v/n Dozwil): S-Bahn v/n Weinfelden - Wil (S10) S-Bahn v/n Romanshorn (S10) In Amriswil (v/n Güttingen): Fernverkehr v/n Zürich
Linienführung	Die bisherige Buslinie 944 Dozwil - Sommeri - Amriswil - Oberaach - Engishofen - Kümmertshausen - Erlen wird aufgehoben. Die Orte werden neu wie folgt erschlossen: - Amriswil - Spange Hölzli - Dozwil (mit Bedienung der Haltestellen Auenhofen - Sonnenberg - Brüschwil – Hamisfeld) - Amriswil - Spange Hölzli (ohne Halt Säntisstrasse und Auenhofen) - Hefenhofen - Sommeri - Güttingen Bahnhof - Kümmertshausen, Engishofen und Oberaach werden durch die Linie 931 Amriswil - Münsterlingen bedient - Erlen wird nicht mehr bedient (neu Halbstundentakt S-Bahn).
Haltestellenbedienung	Neue Haltestellen: Obersommeri, Güttingen Oberdorf, Zentrum und Bahnhof. Die Haltestellen Amriswil Weiherstrasse wird durch die Linie 931 weiter bedient. Die Haltestellen Kronberg und Alpstein werden nicht mehr bedient.
Bauliche Massnahmen	Haltestelle und Wende-/Standplatz beim Bahnhof Güttingen
Bemerkungen	Das Angebot ist in zwei Fahrplanfelder aufzuteilen: Amriswil - Dozwil und Amriswil – Güttingen Die Ortsteile Schrofen und Mühlebach (Amriswil) können durch die Standzeit der Linie 941 bedient werden. Dabei handelt es sich um Ortsverkehr, der in der Verantwortung der Stadt Amriswil liegt.

80.950 Bischofszell – Pelagiberg

Angebotsniveau	Mo – Fr: 10 Kurspaare Sa&So: 7 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Bischofszell: S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Die Bedürfnisse der Schulgemeinde sind abzuklären.

Tabelle 36: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau								
FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenab- schnitt	Angebots- funktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare ge- genüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.200	St.Gallen - Ar- bon	3	39	38	38	+ 1	0	+ 19
80.201	St.Gallen - Ar- bon Schnellbus	3	30	-	-	+ 1	0	0
80.210/neu 211	St.Gallen - Steinach - Horn	2	38	19.5	18	+ 4	0	+ 1
80.740	Uzwil - Bischofs- zell	1	16	16	15	0	+ 1	+ 2
80.940	Romanshorn - Amriswil	2	30	30	14	+ 15 ⁴²	+ 16	+ 8 ⁴²
80.941	Amriswil - Arbon	2	36 Fr 37	37	18	+ 14 ⁴² Fr + 15	+ 23	+ 12 ⁴²
80.942	Amriswil - Muolen	2	27	27	14	0	+ 13	0
80.943	Amriswil – Bi- schofszell	2	35 Fr 36	36	18	+ 10 Fr + 11	+ 17	+ 1
	Bischofszell – Zihlschlacht	1	10	7	7	Neue Verbindung		
80.944	Amriswil - Dozwil	1	15	10	10	0	- 5	- 1
	Amriswil - Güttingen	1	15	10	10	Neue Verbindung		
80.945	Romanshorn - Arbon	2	30	30	13.5	+ 15 ⁴²	+ 16	+ 7.5 ⁴²
80.949	Hohentannen / Halden – Schweizersholz		Anrufsammeltaxi					
80.950	Bischofszell - St. Pelagiberg	1	10	7	7	+ 2	+ 1	+ 1
						Angebotsausbau		
						Angebotsabbau		
						neues Angebot		

⁴² Ein Teil der Angebotsverbesserungen wurden bereits auf den Fahrplan 2016 realisiert.

6.2.4. Raum Wil/Hinterthurgau

80.702 Neugruben – Wilen b. Wil

Angebotsniveau	Mo – Fr: Viertelstundentakt 6 - 20 Uhr ausgenommen Vormittag (Halbstundentakt), ab 20 Uhr Nachttaxi Sa: Halbstundentakt 6 - 18 Uhr, ab 18 Uhr Nachttaxi So: Stundentakt 7 - 18 Uhr, ab 18 Uhr Nachttaxi
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr nach St.Gallen (von St.Gallen 14 Min. Übergang) Fernverkehr von Zürich (nach Zürich 13 Min. Übergang) S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n St.Gallen bei Viertelstundentakt
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.706 Wil – Braunau

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 24 Uhr Mo-Fr: HVZ-Verdichtungen zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.722 Wil – Wuppenau – Hosenruck

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 24 Uhr Mo-Fr: HVZ-Verdichtungen zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.732 Wil – Gähwil

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr, Stundentakt 20 - 24 Uhr So: Stundentakt 6 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Viertelstundentakt bis Kirchberg
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n St.Gallen (nur in HVZ) S-Bahn v/n St.Gallen (nur in HVZ) S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden FW-Bahn v/n Wängi(HVZ)
Linienführung	Linienführung Wil – Rickenbach: Stammlinie über Glärnischstrasse HVZ-Linie über Toggenburgerstrasse;
Haltestellenbedienung	Linienführung über Glärnischstrasse: neue Haltestellen zwischen Wil, Wilen und Rickenbach
Bauliche Massnahmen	Gemäss Agglomerationsprogramm werden Busbevorzugungsmassnahmen bei der Bahnunterführung in Rickenbach geprüft (heute können Bus und PW nicht kreuzen).
Bemerkungen	keine

80.733 Wil – Littenheid

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 24 Uhr Mo –Sa: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden FW-Bahn v/n Wängi (HVZ)
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.734 Wil – Fischingen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden FW-Bahn v/n Wängi (HVZ) In Sirnach: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Die Linie verläuft neu zwischen Gloten und Wil über die Kantonsschule.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Wil Winkelriedstrasse, Klinik, und Zürcherstrasse (neu von Linie 735 bedient) Neu bedient: Wil Bahnhof Süd, Kantonsschule, STIHL
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

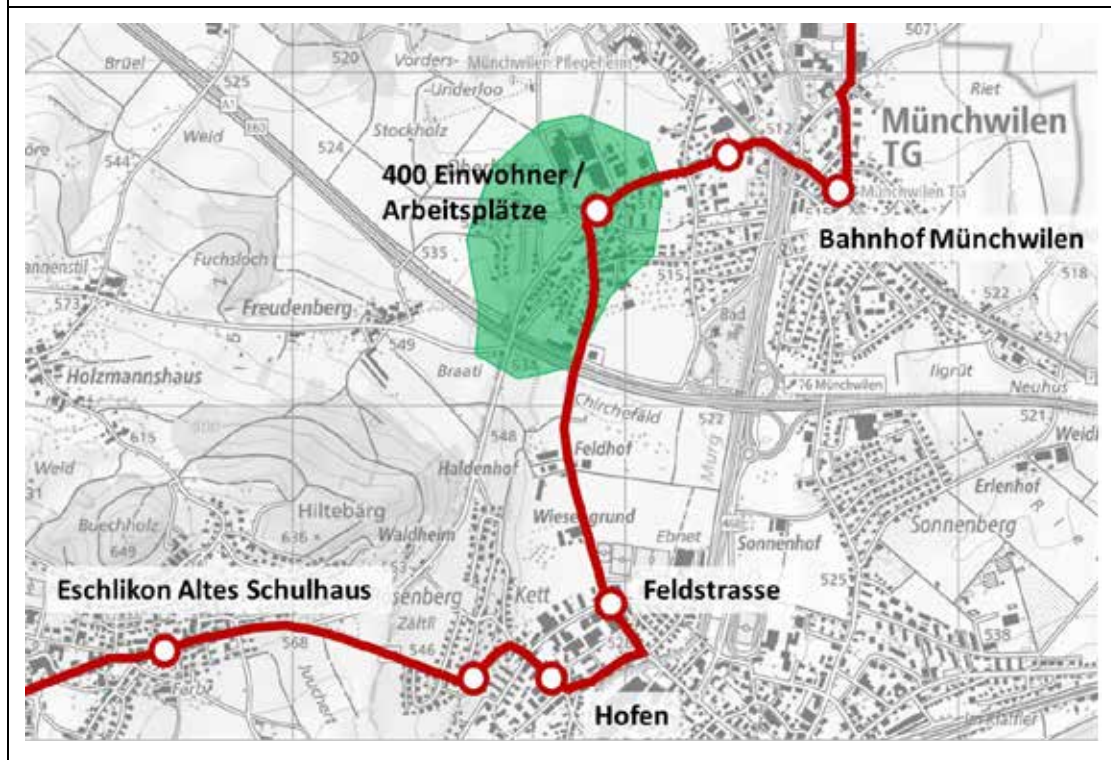
80.735 Wil – Bichelsee

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n St.Gallen In Eschlikon: v/n Bichelsee S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Die Linie verläuft neu zwischen Gloten und Wil über die Klinik (Fahrplanstabilität). In Eschlikon verläuft die Linie statt via Bahnhof Süd über Bahnhof Nord (gemeinsame Haltestelle am Bahnhof Eschlikon für die Linien 735 und 736). Wallenwil und Ifwil können nicht mehr bedient werden, da die Zeit für diese Umwegfahrten fehlt. Zudem ist die Nachfrage sehr gering.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Wil Bahnhof Süd, Kantonsschule, STIHL (neu von Linie 734 bedient) Neu bedient: Wil Winkelriedstrasse, Klinik, und Zürcherstrasse Nicht mehr bedient in Eschlikon: Mitteldorf (Wiesenstrasse), Bahnhof Süd Neu bedient in Eschlikon: Mitteldorf (Bahnhofstrasse)
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Eschlikon Bahnhof Nord mit Busbevorzugung
Bemerkungen	Mit der neuen Linienführung in Eschlikon bedient die Buslinie das Siedlungsgebiet besser. Dank der neuen Linienführung wird die Fahrplanstabilität besser.

80.736 Eschlikon – Münchwilen – St. Margarethen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5/6 - 19 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Münchwilen: FW-Bahn v/n Frauenfeld (St. Margarethen) FW-Bahn v/n Wil (St. Margarethen und Eschlikon) In Eschlikon: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Eschlikon – Sirnach Hofen – Oberhofen – Münchwilen – St. Margarethen
Haltestellenbedienung	Neue Haltestellen entlang Linienführung
Bauliche Massnahmen	Neue Haltestellen entlang ganzer Linie Wiederinbetriebnahme Wendepplatz Eschlikon Bahnhof Nord
Bemerkungen	Erschliessung St. Margarethen (rund 1000 Einwohner) und des Entwicklungsgebiets in Oberhofen (Münchwilen). Anschluss in Eschlikon an die S12 nach Winterthur-Zürich

Abbildung 19: Linienführung 80.736



70.806 Turbenthal – Bichelsee – Dussnang

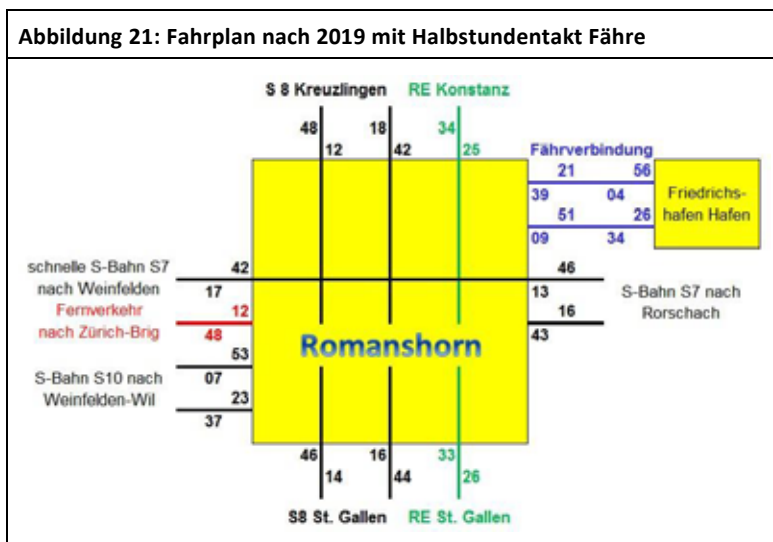
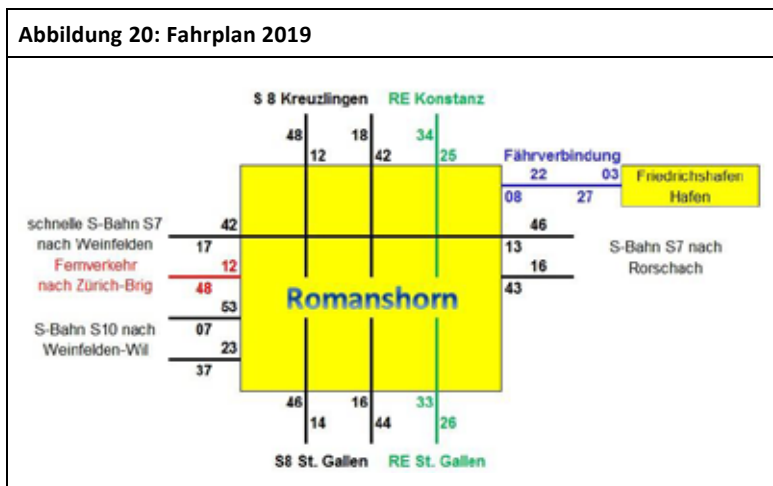
Angebotsniveau	Mo – Fr: Zweistundentakt 7 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	-
Linienführung	ab Bichelsee über Itaslen bis Dussnang, Brückenwaage
Haltestellenbedienung	Bichelsee Volg und Post, Itaslen, Dussnang Tannegg und Brückenwaage
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenab- schnitt	Angebots- funktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare ge- genüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	3	51	25	12	0	0	0
80.706	Wil - Braunau	1	24 Fr: 25	18	18	- 1	- 1	+ 3
80.722	Wil - Wup- penau-Hosen- ruck	1	25	18	18	+ 1.5	- 1	+ 4
80.732	Wil - Gähwil	2	42	34	18.5	0	0	0
80.733	Wil - Littenheid	1	27	21	19	+ 3	0	+ 1
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	1	26 Fr 27	20	19	0	0	+ 1
80.735	Wil - Bichelsee	1	27	19	19	+ 1.5	0	+ 1
80.736	Eschlikon – St. Margarethen	2	22	14	14	Neue Linie		
70.806	Turbenthal – Bi- chelsee	1	7	-	-	- 2	- 7	0
	Bichelsee - Dussnang		7	-	-	Neue Verbindung		

Angebotsausbau	
Angebotsabbau	
neues Angebot	

6.3. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn

Die Fähre Friedrichshafen - Romanshorn erfüllt als „Brücke“ für Strasse und Schiene eine wichtige verkehrspolitische Funktion. Sie trägt dazu bei, dass sich die Euregio-Bodensee in wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht entwickeln kann. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom Strassenverkehr. Die Fähre mildert die Barrierewirkung des Bodensees und verbindet das schweizerische und das deutsche Eisenbahnnetz. Damit sie ihre Funktion als Brücke für alle Verkehrsteilnehmer noch stärker wahrnehmen kann, soll sie - abgestützt auf durch den Kanton Thurgau und das Land Baden-Württemberg beauftragte Studien - mit neuen, ökologisch angetriebenen Fähren **zum Halbstundentakt** ausgebaut werden. Gemäss einer Machbarkeitsstudie ist der Einsatz von batteriebetriebenen Fähren technisch umsetzbar.



Das Projekt des Halbstundentaktes wird zusammen mit Baden-Württemberg, den Städten Friedrichshafen und Romanshorn sowie den Schifffahrtsunternehmen weiterbearbeitet mit dem Ziel, den Halbstundentakt rasch möglichst einzuführen.

6.4. Tarifmassnahmen/Distribution

Auf den 1. Juni 2009 ist der Tarifverbund Ostwind zu einem integralen Tarifverbund erweitert worden. Seither gilt für Reisende in den Kantonen AI, AR, GL (seit 15.12.2013), SG und TG der bisherige Zonentarif für Monats- und Jahresabonnemente ebenso für Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Gruppenbillette. Seit 2014 leisten die Kantone keine Einnahmefallentschädigungen mehr an den Tarifverbund Ostwind. Als oberstes Organ entscheidet der Tarifverbundrat (je fünf Vertreter der Kantone und der Transportunternehmen) über Änderungen der Tarife und Preise.

Auf den 9. Dezember 2012 führten die Tarifverbunde der Metropolitanregion Zürich den „Z-Pass integral“ ein. Damit wurde das bisherige Tarifangebot zwischen dem Tarifverbund Ostwind und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) für Monats- und Jahresabonnemente auch auf Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Gruppenbillette ausgedehnt. Zur Abfederung der damit verbundenen Preiserhöhungen zahlen die Kantone in den Jahren 2013 bis 2017 kontinuierlich sinkende Tarifierleichterungszahlungen von gesamthaft 12 Mio. Franken. In den Jahren 2016 und 2017 sind vom Gesamtbetrag des Kantons Thurgau von 1.1 Mio. Franken noch die Restzahlungen in der Höhe von Fr. 114'000 und Fr. 4'000 fällig.

Auf den 14. Dezember 2014 führten der Tarifverbund Ostwind und der Verkehrsverbund Hegau-Bodensee den grenzüberschreitend gültigen Kombitarif für Monats- und Jahresabonnemente, Einzelbillette und Tageskarten ein.

Die Entwicklung des Tarifangebots im Tarifverbund Ostwind und mit den angrenzenden Tarif- und Verkehrsverbunden ist somit abgeschlossen. Auf Ersuchen des Tarifverbundes „Flexitax“ prüft der Tarifverbund Ostwind zurzeit, ob auch noch das Gebiet des Kantons Schaffhausen in den Tarifverbund Ostwind integriert werden kann.

Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2016 werden die Preise des nationalen Tarifs um 3 Prozent erhöht werden. Im Tarifverbund Ostwind werden die Preise auf den gleichen Zeitpunkt um durchschnittlich 2 Prozent steigen. Die Ursache dieser Tarifierhöhungen liegt in den höheren Trassenpreisen, welche die Bahnen abgestützt auf die FABI-Abstimmung für die Benutzung der Bahninfrastruktur zu zahlen haben (Gesamthaft + 100 Mio. Franken). Mit diesen Tarifierhöhungen sinkt die preisliche Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem

Auto, dessen Kosten dank starkem Schweizer Franken und tiefer Treibstoffpreise in den letzten Jahren gesunken sind. In den kommenden Jahren sind daher weiteren Tarifierhöhungen im öffentlichen Verkehr enge Grenzen gesetzt.

Ganz entscheidend für die Akzeptanz und die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs wird es sein, dass die Transportunternehmen und die Tarifverbände das Fahrausweissortiment vereinfachen und zwischen den Verbänden und dem direkten Verkehr harmonisieren. Ebenso ist der Bezug der Fahrausweise bzw. der Zutritt zu Bahn und Bus schweizweit zu vereinfachen. In diesem Bereich haben sich verschiedene Transportunternehmen zusammengetan, um abgestützt auf die GPS-Technologie ÖV-Fahrten nach der Logik „Einsteigen - Fahren - Aussteigen - Bezahlen“ zu ermöglichen. Solange ein derart hoher Informations- und Beratungsbedarf im Bereich der Tarife besteht, sind die unter dem Kapitel Grundsätze zur Angebotsqualität - Distribution (Seite 57) aufgeführten bedienten Billettverkaufsstellen aufrecht zu erhalten.

6.5. Weitere Massnahmen

Sicherheit

Die Verantwortung für die Sicherheit im öffentlichen Verkehr liegt bei den Transportunternehmen. Sie nehmen diese in Zusammenarbeit mit den staatlichen und privaten Sicherheitsorganen wahr. Die Transportunternehmen im Gebiet des Tarifverbands Ostwind haben einen Sicherheitsausschuss gebildet, der die aktuelle Sicherheitslage permanent erfasst, darüber halbjährlich Bericht erstattet und die allenfalls notwendigen Massnahmen koordiniert.

Dynamische Fahrgastinformation

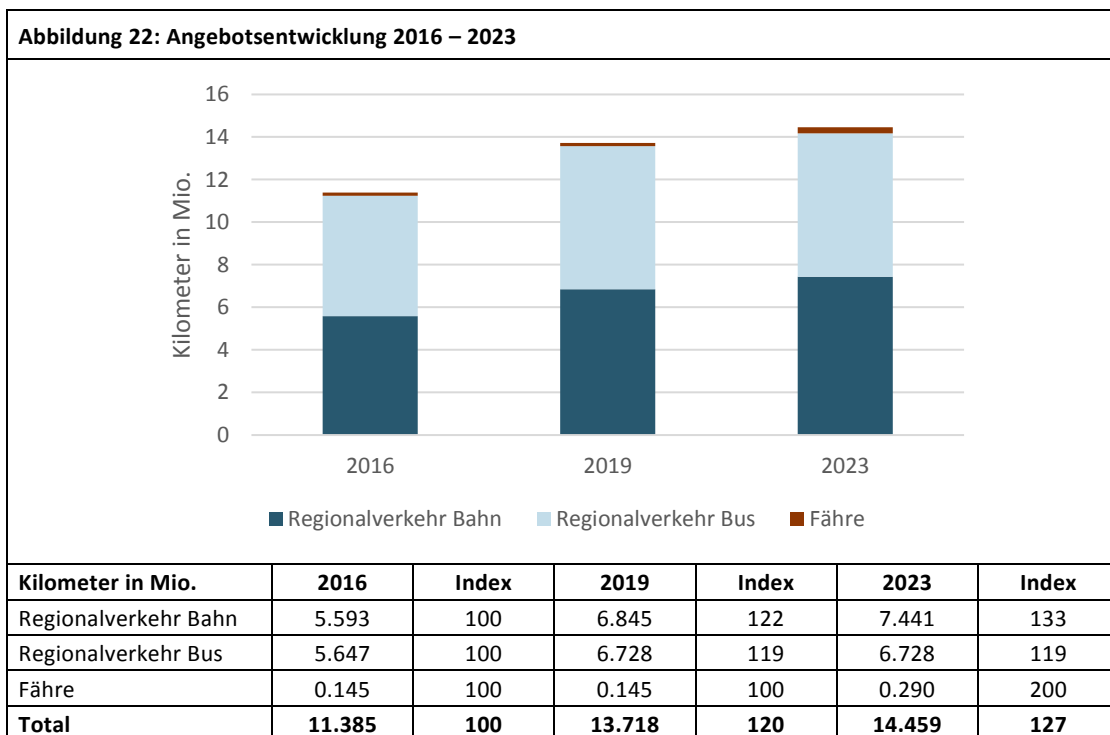
Die Transportunternehmen im Gebiet des Tarifverbands Ostwind haben in den letzten Jahren mit finanzieller Unterstützung der Kantone ein dynamisches Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Dieses umfasst Echtzeitanzeigen in den Fahrzeugen und an den stärker frequentierten Bahn- und Bushaltestellen. Die grösseren Bahnhöfe sind alle mit Abfahrtsanzeigern ausgerüstet. Die Bahnhöfe Frauenfeld und Weinfelden verfügen auch über Abfahrtsanzeiger für die Buslinien. Diese werden in den nächsten Jahren auch an folgenden Bustriminals installiert werden:

- Bushaltestellen an den Bahnhöfen Amriswil, Bischofszell, Kreuzlingen und Romanshorn
- Bushof Arbon und Kreuzlingen Bärenplatz.

6.6. Angebots- und Abgeltungsentwicklung sowie Finanzierung

Angebotsentwicklung

Das unter Ziffer 6.1. bis 6.3. beschriebene Zielangebot soll in zwei Etappen umgesetzt werden. Auf den Fahrplan 2019 soll das Angebot der S-Bahnen um 1.25 Mio. Kilometer (+22%) und jenes der Regionalen Buslinien um 1.08 Mio. Kilometer (+19%) erhöht werden. Vier Jahre später, auf den Fahrplan 2023, soll das Angebot der S-Bahnen nochmals um 0.6 Mio. Kilometer (+11%) erhöht werden (neue S44 Weinfelden - Konstanz sowie Halbstundentakt S-Bahnen auch samstags und sonntags). Zwischen 2019 und 2023 soll auch die Fähre Romanshorn - Friedrichshafen zum Halbstundentakt verdichtet werden. Gesamthaft erhöht sich das Angebot von Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2023 um 3.07 Mio. Kilometer oder 27%, was in etwa der Steigerung in den Jahren 2005 bis 2015 (+25%, siehe Abbildung 3) entspricht.



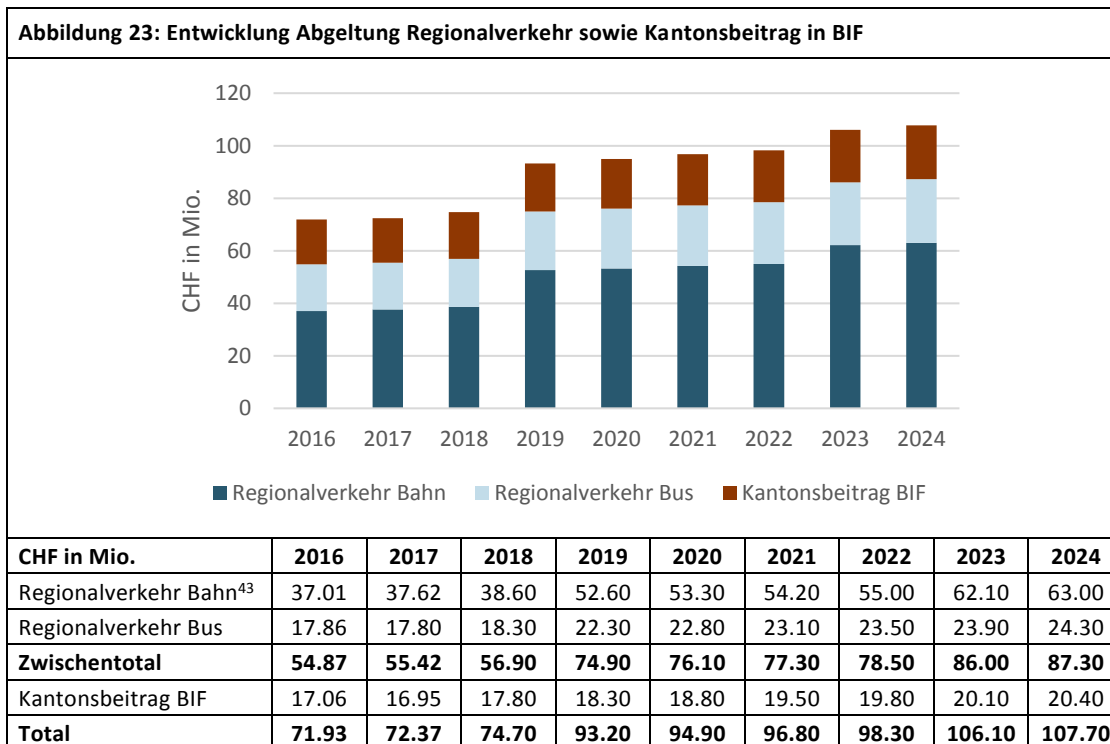
Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Die geplanten Angebotsverbesserungen führen zu höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Der Angebotsausbau per Fahrplan 2019 von 1.25 Mio. Kilometer bei den Bahnen führt gemäss den Richtofferten zu einem Abgeltungsmehrbedarf von 14 Mio. Franken. Der auf den selben Zeitpunkt vorgesehene Ausbau des Angebotes der regionalen Buslinien um 1.08 Mio. Kilometer löst einen Abgeltungsmehrbedarf von 4 Mio. Franken aus. Die Angebotsverbesserungen im S-Bahn-Netz per Fahrplan 2023 (+0.60 Mio. Kilometer) führen zu einem Abgeltungsmehrbedarf von nochmals 7 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung einer Jahresteuierung von 1.5% steigt der Abgeltungsbedarf für Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2024 um 32.43 Mio. Franken auf 87.3 Mio. Franken (+59%). Die Abgeltungskosten steigen im Vergleich zum Angebot (+27% Angebotskilometer) somit wesentlich stärker. Die Hauptgründe dafür liegen:

- in den höheren Kosten für die neuen S-Bahnlinien (mit anschlussbedingten Standzeiten) sowie die Fahrplanverdichtungen
- in den höheren Kosten für das Rollmaterial der S-Bahn Zürich (Doppelstockzüge),
- im zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf bei den Buslinien zur Sicherung der Fahrplanstabilität.

Der Beitrag der Kantone von aktuell 500 Mio. Franken in den BIF soll nach Auffassung des Bundes ab 2018 der Teuerung angepasst werden, wozu es auf Bundesebene noch einer gesetzlichen Änderung Bedarf. Zudem berücksichtigt der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen die jährliche Entwicklung der Personenkilometer und Zugkilometer des S-Bahnangebotes. Diese Veränderungen sind in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt. Der Kantonsbeitrag in den BIF dürfte - pessimistisch geschätzt - zwischen 2016 und 2024 von 17.06 Mio. auf 20.40 Mio. Franken steigen.

Gesamthaft steigen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr (Abgeltungen und Kantonsbeitrag in den BIF) zwischen 2016 und 2024 um 35.77 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4.47 Mio. Franken oder 6.2% entspricht.



Finanzierung der Abgeltung für den Regionalverkehr sowie des Kantonsbeitrags in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

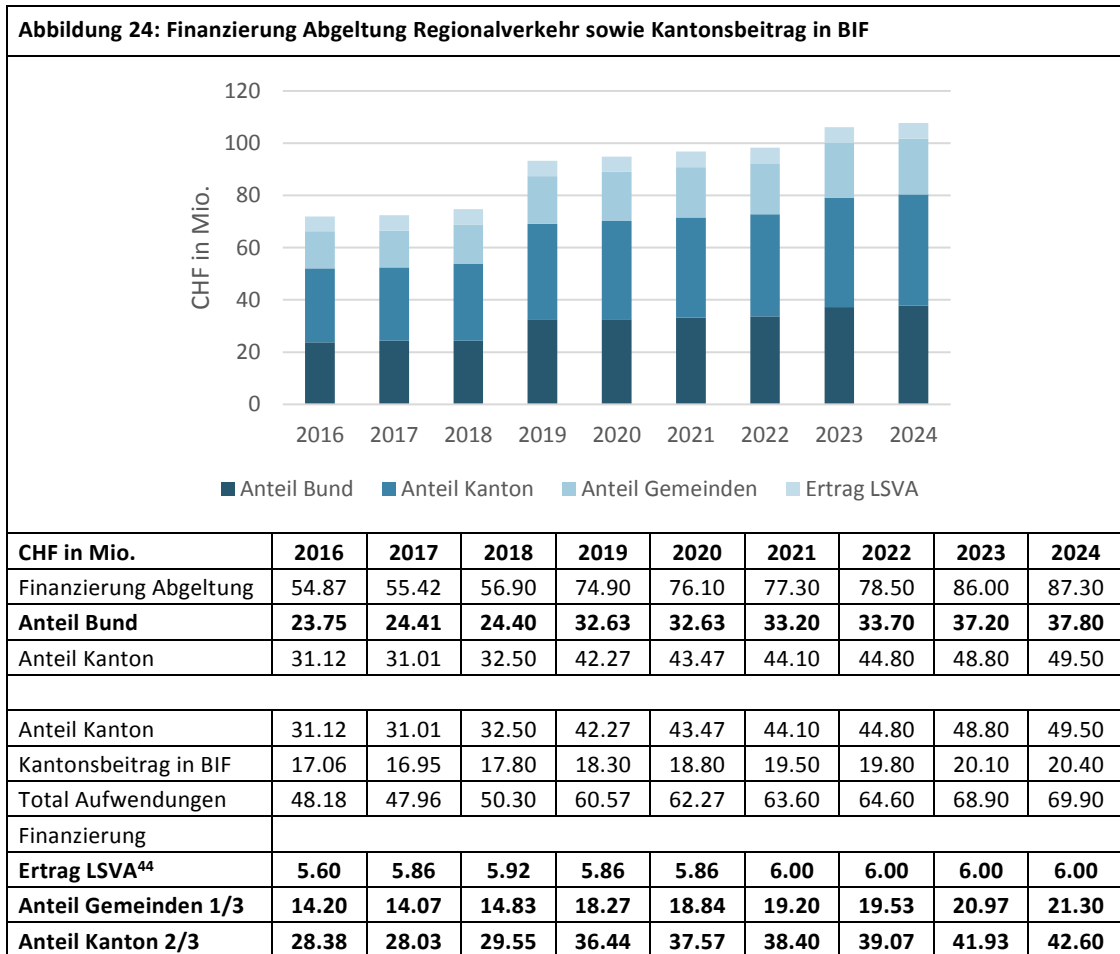
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) - nach Abzug des LSVA-Ertrags - einen Drittel seiner Aufwendungen für Abgeltungen und BIF-Beitrag auf die Gemeinden. Die Finanzierung gemäss nachfolgender Tabelle basiert auf der Annahme, dass der Bund die Fahrplanausbauten per 2019 und 2023 mit 46% mitfinanziert und sich ebenso an den jährlichen Teuerungskosten beteiligt. Dabei ist berücksichtigt, dass Abgeltungen in der Höhe von 5.2 Mio. Franken (2019: 4.0 Mio.) für Angebote, die der Bund nicht als abgeltungsberichtigt anerkennt, zu 100% durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden (2017 betrug dieser Betrag 2.3 Mio. Franken).

Die Beiträge des Kantons steigen zwischen 2016 und 2024 von 28.38 Mio. um 14.22 Mio. auf 42.60 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.78 Mio. Franken oder 6.3% entspricht. Die Beiträge der Gemeinden steigen in der gleichen Zeitspanne von 14.20

⁴³ inkl. Abgeltung für Fernverkehr, Fähre, Distribution, Kommunikation

Mio. um 7.1 Mio. auf 21.3 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.89 Mio. Franken oder ebenfalls 6.3% entspricht.

Die Beiträge des Kantons und der Anteil der Gemeinden in den Jahren 2016 bis 2020 sind in den Budgets 2016 und 2017 sowie im Finanzplan 2018 bis 2020 des Kantons berücksichtigt.



⁴⁴ Gemäss Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt (vom 26. Mai 1992, RB 611.11) fliessen 45% des Kantonsanteils am Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Regionalverkehr.

Fazit

Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2) bauen die Bahnen bis Ende 2018 für 300 Mio. Franken die Bahninfrastruktur im Thurgau aus. Diese Investitionen ermöglichen bedarfsgerechte, auf den kantonalen Richtplan abgestützte Angebotsverbesserungen. Der Regierungsrat stimmte mit Beschluss vom 1. Oktober 2013 der Absichtserklärung zur Umsetzung dieser Bahnausbauten zu. In seiner Botschaft an den Grossen Rat zur Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (vom 16. Dezember 2014) informierte er über den Bahnausbau und legte den damit verbundenen höheren Abgeltungsmehrbedarf an den Regionalverkehr dar. Ebenso informierte das Departement und die Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus die Gemeinden und Regionalplanungsgruppen über die geplanten Verbesserungen und die finanziellen Konsequenzen.

Die unter den Ziffern 6.1. bis 6.3. dargestellten Angebotsverbesserungen können realisiert werden, sofern die notwendigen finanziellen Mittel von Bund, Kanton und Gemeinden bereitgestellt werden. Die Angebotsverbesserungen für den Fahrplan 2019 basieren auf einer mehrjährigen, detaillierten und breit abgestimmten Planung. Die dafür notwendigen, umfangreichen Bahninfrastrukturausbauten sind zurzeit im Bau und werden Ende 2018 bereitstehen. Es ist daher alles daran zu setzen, dass die für diesen Zeitpunkt aufgezeigten Abgeltungen finanziert werden können. Sollte der Bund seinen Anteil nicht wie dargelegt aufbringen können, wären der Kanton und die Gemeinden aus grundsätzlichen und finanziellen Gründen nicht in der Lage, in die Lücke des Bundes zu springen. Somit würden die sich im Bau befindlichen Infrastrukturausbauten im Umfang von 300 Mio. Franken nicht die volle Wirkung entfalten.

Die weiteren, für den Fahrplan 2023 geplanten Angebotsverbesserungen sind zu gegebener Zeit aufgrund der Nachfrage- und Kostenentwicklung des Ausbaus 2019 sowie der dann zumaligen Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen. Je nach Ergebnis müssten bei den bereits realisierten und geplanten Angebotsausbauten Abstriche insbesondere in den Nebenverkehrszeiten (Vormittag, Abend, Wochenende) gemacht werden.

Gemeindebeiträge

Gemäss § 12 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, vom 1. Juli 2015, RB 742.1) haben die Gemeinden einen Drittel an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton aus den Angebotsvereinbarungen im regionalen Personenverkehr und Personenfernverkehr sowie seinem Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes erwachsen. Der Beitrag der Gemeinden bemisst sich gemäss § 13 FöVG je zur Hälfte nach dem Verkehrsangebot und der Zahl der Einwohner im erschlossenen Gebiet. In der nachfolgenden Tabelle ist die

voraussichtliche Veränderung der Belastung je Gemeinde zwischen 2016 und 2024 aufgezeigt. Dieser Vergleich basiert auf der Grundlage eines provisorischen Verteilschlüssels für 2024, welcher das Zielangebot 2024 berücksichtigt.

Tabelle 38: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge			
Gemeinde	Betrag 2016 in CHF	Betrag 2024 in CHF	Differenz in CHF
Aadorf	328'041	511'842	183'801
Affeltrangen	116'676	194'948	78'272
Altnau	166'054	219'769	53'715
Amlikon-Bissegg	47'484	66'180	18'696
Amriswil	652'749	1'071'745	418'996
Arbon	577'501	857'343	279'842
Basadingen-Schlattingen	129'113	195'393	66'280
Berg	137'579	229'580	92'001
Berlingen	72'643	91'039	18'396
Bettwiesen	77'066	138'379	61'313
Bichelsee-Balterswil	108'476	148'957	40'481
Birwinken	46'542	68'721	22'179
Bischofszell	259'871	424'454	164'583
Bottighofen	184'367	245'192	60'825
Braunau	36'616	49'307	12'691
Bürglen	191'277	335'181	143'904
Bussnang	122'380	202'882	80'502
Diessenhofen	187'206	277'863	90'657
Dozwil	34'523	42'819	8'296
Egnach	294'180	426'279	132'099
Erlen	140'202	242'271	102'069
Ermatingen	171'536	247'036	75'500
Eschenz	152'402	203'299	50'897
Eschlikon	219'360	364'253	144'893
Felben-Wellhausen	217'409	308'927	91'518
Fischingen	68'357	97'412	29'055
Frauenfeld	1'204'498	1'724'239	519'741
Gachnang	218'922	328'073	109'151
Gottlieben	29'659	39'888	10'229
Güttingen	127'430	169'862	42'432
Hauptwil-Gottshaus	107'280	177'909	70'629
Hefenhofen	65'702	97'512	31'810
Herdern	63'377	82'800	19'423
Hohentannen	19'564	29'373	9'809
Homburg	58'187	78'385	20'198
Horn	172'235	235'430	63'195
Hüttlingen	54'578	73'283	18'705
Hüttwilen	63'270	92'816	29'546
Kemmental	111'611	187'145	75'534
Kesswil	85'521	114'316	28'795

Kradolf-Schönenberg	156'349	249'175	92'826
Kreuzlingen	1'061'318	1'584'373	523'055
Langrickenbach	37'599	56'790	19'191
Lengwil	104'505	172'726	68'221
Lommis	48'820	70'184	21'364
Mammern	53'492	71'160	17'668
Märstetten	191'309	288'365	97'056
Matzingen	148'899	204'790	55'891
Müllheim	108'848	161'793	52'945
Münchwilen	214'799	344'470	129'671
Münsterlingen	231'478	312'911	81'433
Neunforn	49'382	66'311	16'929
Pfyn	97'605	141'086	43'481
Raperswilen	17'901	26'187	8'286
Rickenbach TG	136'035	206'909	70'874
Roggwil	194'559	270'176	75'617
Romanshorn	768'075	1'292'164	524'089
Salenstein	115'569	156'175	40'606
Salmsach	47'984	80'240	32'256
Schlatt	86'181	123'515	37'334
Schönholzerswilen	36'813	51'275	14'462
Sirnach	349'322	564'169	214'847
Sommeri	34'752	41'270	6'518
Steckborn	193'069	269'827	76'758
Stettfurt	48'820	70'509	21'689
Sulgen	214'682	361'053	146'371
Tägerwilen	249'672	377'934	128'262
Thundorf	58'986	88'116	29'130
Tobel-Tägerschen	103'216	174'336	71'120
Uesslingen-Buch	38'088	57'120	19'032
Uttwil	117'749	161'022	43'273
Wagenhausen	103'011	137'357	34'346
Wäldi	41'202	67'931	26'729
Wängi	180'626	268'428	87'802
Warth-Weiningen	85'140	112'627	27'487
Weinfelden	918'143	1'306'556	388'413
Wigoltingen	136'428	184'325	47'897
Wilen TG	96'987	141'195	44'208
Wuppenau	51'166	68'498	17'332
Zihlschlacht-Sitterdorf	118'977	224'853	105'876
Total Kanton Thurgau	14'169'000	21'300'000	7'131'000

7. Bahninfrastruktur

7.1. Massnahmen

Konnten die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre ohne grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur realisiert werden, sind für den Fahrplan 2019 umfangreiche Investitionen im thurgauischen Bahnnetz notwendig. Diese Ausbauten sind Voraussetzung für die besseren Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, die neuen S-Bahnlinien, die Fahrplanverdichtungen der bestehenden S-Bahnlinien und die leicht kürzeren Fahrzeiten der Schnellzüge. Folgende Infrastrukturausbauten werden zwischen 2016 und 2019 realisiert (Angaben in Mio. Franken):

Winterthur–Weinfelden: Fahrzeitreduktion	78.3
Bahnhof Weinfelden: Anlagenanpassung	23.9
Weinfelden–Kehlhof: Doppelspur	84.9
Berg: Ausbau zur Kreuzungsstation	11.0
Lengwil: Ausbau zur Kreuzungsstation	11.7
Kradolf: Ausbau zur Kreuzungsstation	18.0
Hauptwil: Ausbau zur Kreuzungsstation	11.0
Romanshorn: Anlagenanpassung	14.3
Neukirch-Egnach: Ausbau zur Kreuzungsstation	24.0
Bettwiesen: Verlängerung Kreuzungsgleis	6.1
St. Katharimental: Doppelspurinsel	20.8
Total Investitionskosten	304.0
Preisbasis: Februar 2016	

Weitere Informationen unter www.ruckzuck-tg.ch.

7.2. Finanzierung

Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur

Am 9. Februar 2014 stimmten Volk und Stände der neuen Verfassungsbestimmung zur Neuregelung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) zu. Auf den 1. Januar 2016 traten die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen des Bundes in Kraft. Demnach finanziert der Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen (Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung, Ausbau). Die Kan-

tone beteiligen sich somit nicht mehr an der Finanzierung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen (2015: 6.087 Mio. Franken). Sie leisten stattdessen einen Beitrag von 500 Mio. Franken in den BIF. Der Anteil des Kantons beträgt 2016 17.058 Mio. und 2017 16.950 Mio. Franken. In den folgenden Jahren soll er analog dem Bundesbeitrag in den BIF der Teuerung angepasst werden, was jedoch eine Änderung des Eisenbahngesetzes des Bundes (EBG, SR 742.101) bedingt. Abgestützt auf § 12 des totalrevidierten Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) haben sich die Gemeinden mit einem Drittel am Kantonsbeitrag in den BIF zu beteiligen. Die Finanzierung ist unter Ziffer 6.6. dargestellt.

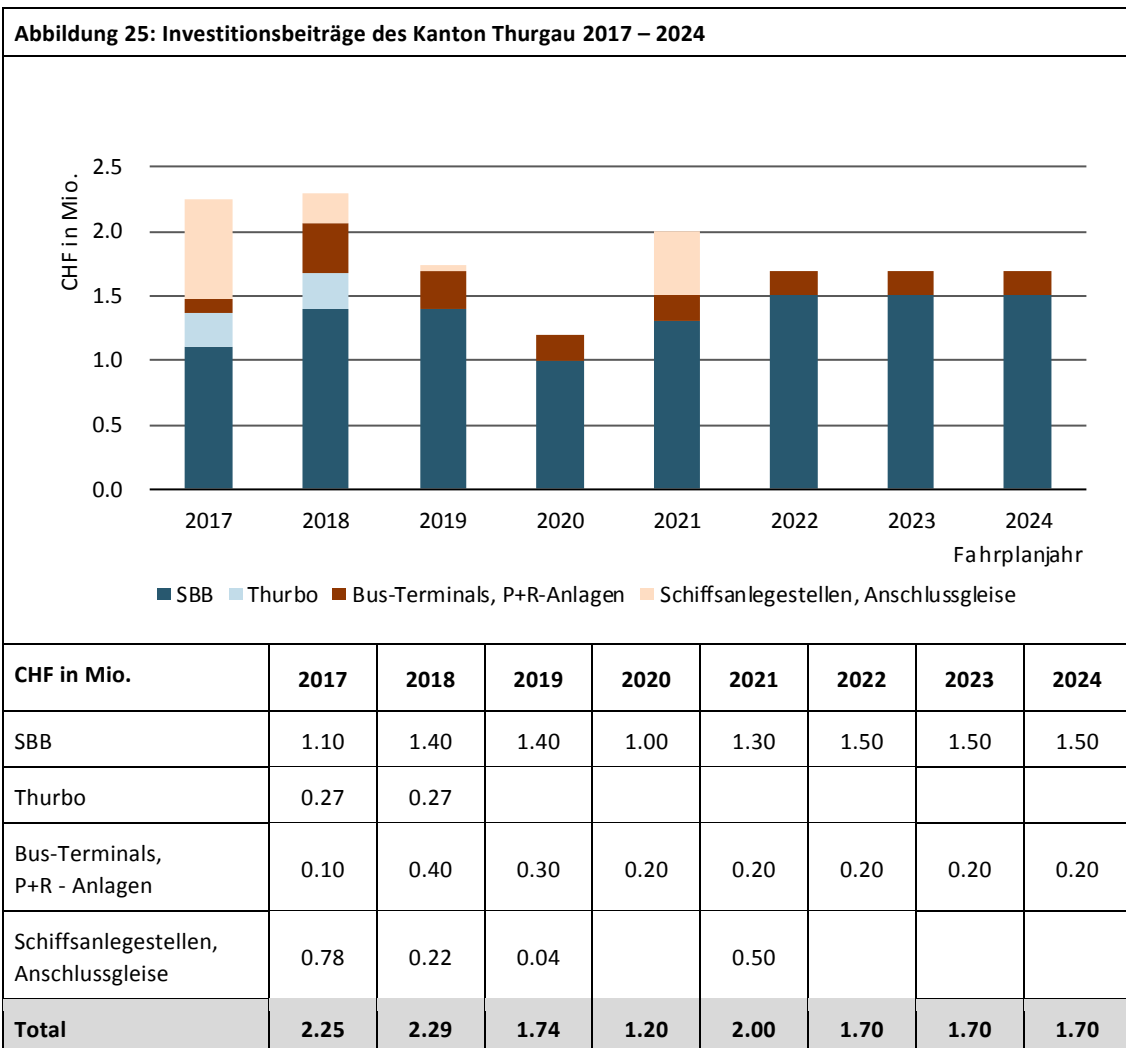
Die Kantone können gemäss Art. 58b und Art. 58c des revidierten Eisenbahngesetzes des Bundes (EBG, SR 742.101) zusätzliche oder alternative Massnahmen zu den vom Bund beschlossenen Ausbaumassnahmen finanzieren oder die von der Bundesversammlung beschlossenen Massnahmen vorfinanzieren. § 5 des FöVG regelt diese Kompetenz auf kantonaler Ebene.

Finanzierung von Ausbaumassnahmen

Die unter Ziffer 7.1. aufgeführten Ausbauten im Umfang von rund 300 Mio. Franken für den Bahnfahrplan 2019 werden fast vollständig aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert. Der Kanton Thurgau hatte lediglich einen Anteil von 0.5 Mio. Franken für die nach bisheriger Regelung finanzierte Projektierungsarbeiten für den Bahnhof Weinfelden zu leisten.

Budget und Finanzplan des Kantons sehen vor, dass sich der Kanton - abgestützt auf § 5 FöVG in den kommenden Jahren an folgenden Infrastrukturanlagen finanziell beteiligen wird:

- Kosten für die Projektierung von Infrastrukturausbauten für die schnelle S-Bahn S44 Weinfelden - Kreuzlingen/Konstanz
- Behindertengerechte Bushaltestellen an Bahnhöfen
- Nachrüstung von 38 Turbo-Gelenktriebwagen mit behindertengerechten Klappritten
- Zugesicherte Beiträge an den Bau von Güteranschlussgleisen (im Rahmen der Leistungsüberprüfung (Lüp) wurde die Förderung von Anschlussgleisen per Ende 2014 eingestellt).
- Neue Schiffsanlegestelle in Güttingen



8. Ausblick 2025 – 2030

Die Umsetzung des Zielangebotes 2024 führt zu einem bedarfsgerechten, mit der Raumplanung abgestimmten ÖV-Angebot im Thurgau, mit dem die unter Ziffer 4.3. definierten Ziele erreicht werden sollten.

Die Prognosen des Bundesamtes für Verkehr gehen für den Zeitraum 2012 - 2030 von einer Nachfragezunahme von gesamtschweizerisch 35% aus. Aus diesem Grund hat der Bund den nächsten Bahnausbau schritt STEP 2030 eingeleitet. Er soll insbesondere die Kapazitätsengpässe beheben. Der Bundesrat hat dem Eidg. Parlament bis Ende 2018 eine entsprechende Botschaft zu unterbreiten, in der er das Bahnangebot 2030 (Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr) und die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten aufzeigt. Die Kantone der Planungsregion Ostschweiz haben mit Unterstützung der Bahnen im Bericht vom 28. November 2014 ihre aufeinander abgestimmten Angebotsvorstellungen dem Bundesamt für Verkehr eingereicht. Dieses prüft und bewertet die Angebotsmodule und entscheidet über ihre Aufnahme in die Vorlage des Bundesrates an das Eidg. Parlament.

Der Kanton Thurgau hat für den Ausbaus schritt STEP 2030 die nachfolgend aufgeführten Angebotsverbesserungen angemeldet. Dabei hat die Realisierung der schnellen S-Bahn S44 Weinfelden - Konstanz (30 Minuten verschoben zum Stundentakt des Fernverkehrs) die höchste Priorität, um die Gemeinden der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz halbstündlich an das schweizerische Schnellzugsnetz anzubinden, wie dies für die Agglomerationsgemeinden im Bereich der Oberthurgauer Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn bereits auf den Fahrplan 2019 erfolgt.

8.1. Fernverkehr

Romanshorn - Zürich und Konstanz - Zürich

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau bilden die Schnellzugsverbindungen Romanshorn - Weinfelden - Zürich und Konstanz - Weinfelden - Zürich. Das Angebot zwischen Weinfelden und Zürich soll auf vier Züge pro Stunde ausgebaut werden. Auf den Linien Romanshorn - Zürich und Konstanz - Zürich soll ein umsteigefreier Halbstundentakt angeboten werden, was durch sogenanntes Flügeln der Schnellzüge in Weinfelden realisiert werden könnte. Der lange Schnellzug Zürich - Weinfelden würde in Weinfelden geteilt; der vordere Teil fährt nach Konstanz, der hintere Teil nach Romanshorn. In der Gegenrichtung würden die beiden Zugsteile in Weinfelden wieder zusammengeführt.

St.Gallen - Zürich

Auf der Achse Zürich - St.Gallen soll das für 2019 geplante Vierzugkonzept während des ganzen Tages angeboten werden. Für den Hinterthurgau sind die halbstündlichen Schnellzugsabfahrten in Wil in Richtung Zürich und St.Gallen von Bedeutung. Sie werden durch den Halbstundentakt auf der Strecke Zürich - St.Gallen ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen ergänzt.

Konstanz - St.Gallen und Konstanz - Rorschach - Bregenz

Der Schnellzug Konstanz - Kreuzlingen Hafen - Romanshorn - St.Gallen (Stundentakt ab 2019) soll mit einer neuen Schnellzugslinie Konstanz - Kreuzlingen Hafen - Romanshorn - Arbon - Rorschach - Bregenz/Lindau ergänzt werden mit Anschluss in Rorschach nach/von Chur.

8.2. Regionalverkehr

Weinfelden - Konstanz

Der Kanton Thurgau verfolgt das Ziel, auf der Linie Weinfelden-Kreuzlingen-Konstanz analog zur Linie Weinfelden-Romanshorn eine schnelle Verbindung einzuführen. Diese schnelle S-Bahn (S44) soll 30 Minuten verschoben zum Stundentakt des Fernverkehrs verkehren und in Kreuzlingen schlanke Anschlüsse an die Seelinie und in Weinfelden an den Fernverkehr Romanshorn-Zürich vermitteln. Damit könnten auch die Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz halbstündlich an das schweizerische Schnellzugsnetz angebunden werden. Die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten in den Bahnhöfen Weinfelden und Kreuzlingen sollen in der Botschaft für den nächsten Ausbauschnitt STEP 2030 Einlass finden. Bei einer positiven Entscheidung des Eidg. Parlamentes könnten die notwendigen Ausbauten auf den Fahrplan **2023** in Betrieb genommen werden.

Weinfelden - Winterthur und Wil - Winterthur

Ab dem Fahrplan 2019 werden die beiden Strecken je durch eine in Winterthur durchgebundene Linie der S-Bahn Zürich im Stundentakt (S24 und S12) bedient werden. Diese werden durch den Stundentakt der S30 Weinfelden - Winterthur und S35 Wil - Winterthur zum Halbstundentakt verdichtet. Im Rahmen des Ausbauschnittes STEP 2030 sollen die beiden Strecken mit zwei in Winterthur durchgebundenen Linien der S-Bahn Zürich im Halbstundentakt bedient werden.

Frauenfeld - Wil

Aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung ist mittel- bis längerfristig zwischen Frauenfeld und Wil in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend der Viertelstundentakt einzuführen. Um dieses Angebot möglichst wirtschaftlich mit vier Zugumläufen betreiben zu können sind in Frauenfeld Lüdem und Wängi Jakobstal Doppelspurabschnitte zu realisieren. Die Frauenfeld-Wil-Bahn wird die Doppelspur in Frauenfeld Lüdem als Ersatz für die erneuerungsbedürftige Kreuzungsstelle Murkart aus Mitteln der Leistungsvereinbarung 2017-2020 bis 2020 bauen. Die Doppelspur Wängi Jakobstal soll über den Ausbauschnitt STEP 2030 finanziert werden, ebenso die Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn und der Bau einer neuen Haltestelle im Entwicklungsschwerpunkt Wil West.

S-Bahn Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz

Der bestehende Halbstundentakt auf den S-Bahn-Linien nach/von Kreuzlingen und Konstanz soll bedarfsgerecht verdichtet werden. Zurzeit werden mittels einer Machbarkeitsstudie das Nachfragepotenzial abgeklärt und darauf abgestützt mögliche Angebotsvarianten entwickelt.

Neue Bahnlinie Arbon - Wittenbach - St.Gallen

Eine neue Bahnlinie soll das Subzentrum Arbon mit dem Hauptzentrum St.Gallen im Halbstundentakt verbinden. Die möglichen Linienführungen wurden mittels einer Machbarkeitsstudie des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich vom 15. Januar 2014 erarbeitet.

Neue Bahnhaltstellen

Zur Entwicklung des Siedlungsschwerpunktes Romanshorn Hof/Salmsach soll an der Thurtallinie Romanshorn - Weinfelden eine neue Bahnhaltstelle erstellt werden.

Für die neue Bahnhaltstelle Frauenfeld Langdorf hat der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Frauenfeld (2. Generation) einen Beitrag von 35 Prozent zugesichert. Die neue Bahnhaltstelle könnte von den S-Bahnen nur bedient werden, sofern ein anderer Bahnhof zwischen Frauenfeld und Weinfelden aufgehoben würde. Aufgrund der Reisendenfrequenzen wäre dies die Bahnhaltstelle Hüttlingen-Mettendorf (2014: 190 Ein- und Aussteiger pro Tag). Unter der Voraussetzung, dass die Restfinanzierung der Bahnhaltstelle Frauenfeld Langdorf gesichert und eine bedarfsgerechte Busverbindung für Hüttlingen-Mettendorf als Ersatz für die wegfallende Bahnbedienung gefunden und finanziert werden kann, könnte die neue Bahnhaltstelle in Frauenfeld Langdorf ca. 2023 eröffnet werden.

Annex

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des Fahrplanangebots Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015	20
Abbildung 2: Entwicklung der Nachfrage Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015	21
Abbildung 3: Entwicklung des Fahrplanangebots Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015	23
Abbildung 4: Entwicklung der Nachfrage Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015	24
Abbildung 5: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015	25
Abbildung 6: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr (2005 = 100%)	26
Abbildung 7: Entwicklung der Abgeltungen Infrastruktur im Kanton Thurgau 2005 – 2015	27
Abbildung 8: Entwicklung Abgeltung Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015	28
Abbildung 9: Finanzierung Abgeltungen für Regionalverkehr, Infrastruktur und Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015	30
Abbildung 10: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2005 – 2015	31
Abbildung 11: Entwicklung Modalsplit (Tagesdistanz) im Kanton Thurgau	32
Abbildung 12: Entwicklung Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr) im Kanton Thurgau 2008 – 2015	43
Abbildung 13: Raumkonzept Kanton Thurgau, Zukunftsbild	63
Abbildung 14: Überprüfungsmechanismus für die Entwicklung des kantonalen Angebotskonzepts für den regionalen Personenverkehr.	66
Abbildung 15: Billett-Verkaufsstellen Kanton Thurgau	73
Abbildung 16: Übersicht Zielangebot 2024: Bahn- und Buslinien inkl. Angebotsfunktionen	79
Abbildung 17: Zielkonzept Bahnangebot Thurgau 2024	80
Abbildung 18: Linienführung im Raum Müllheim – Wigoltingen	89
Abbildung 19: Linienführung 80.736	112
Abbildung 20: Fahrplan 2019	114
Abbildung 21: Fahrplan nach 2019 mit Halbstundentakt Fähre	114
Abbildung 22: Angebotsentwicklung 2016 – 2023	117
Abbildung 23: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF	119
Abbildung 24: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF	120
Abbildung 25: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2017 – 2024	126

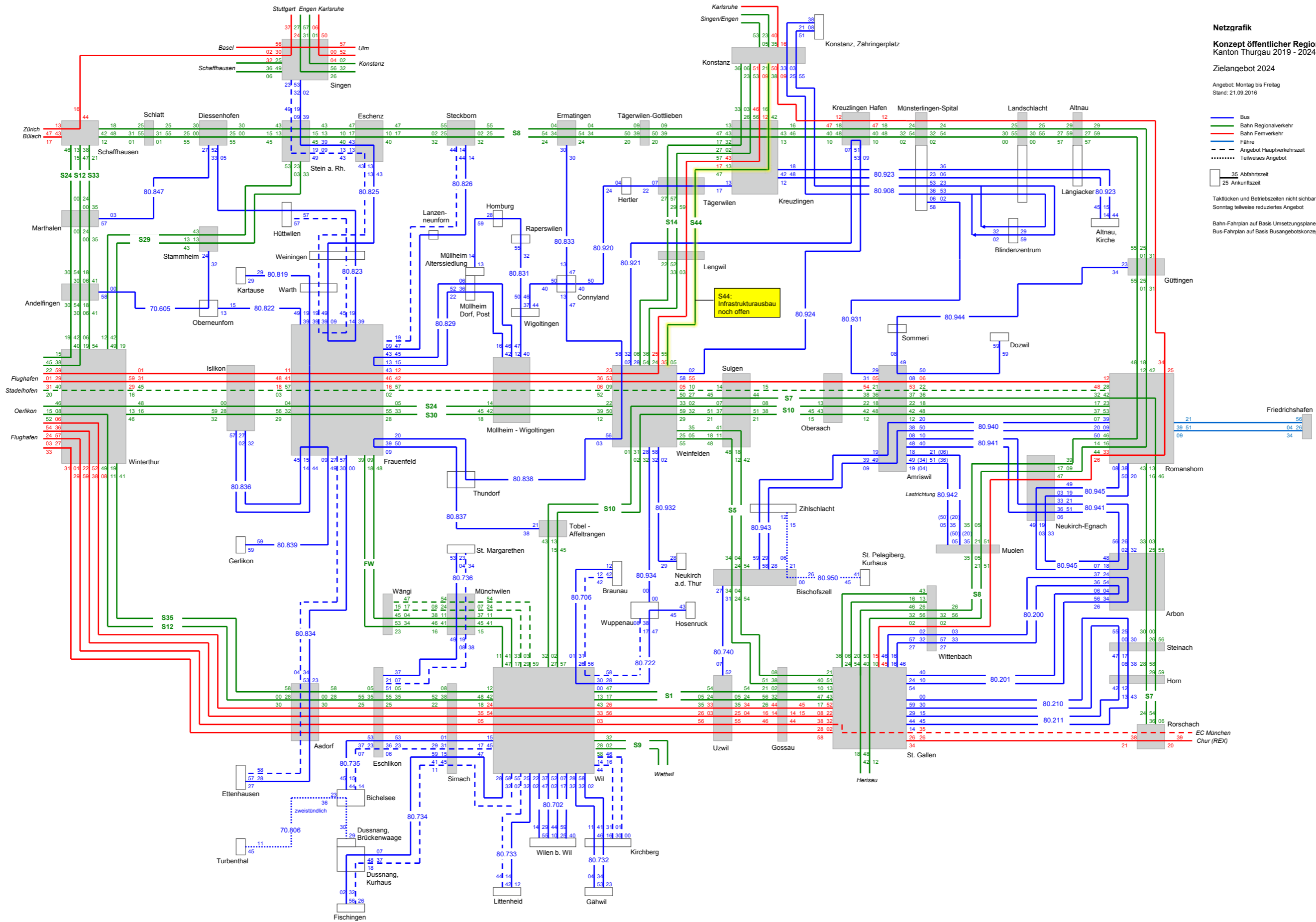
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bahn _____	33
Tabelle 2: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld _____	35
Tabelle 3: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden __	37
Tabelle 4: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau _____	38
Tabelle 5: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil _____	40
Tabelle 6: Ziel- und Ist-Angebot 2015: ZVV-Linien im Kanton Thurgau _____	41
Tabelle 7: Ist-Angebot 2015: Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 1.00 Uhr) _____	42
Tabelle 8: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Bodenseefähre _____	44
Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau _	45
Tabelle 10: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau _____	46
Tabelle 11: Minimale Kostendeckungsgrade 2010 – 2015 im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus) _____	46
Tabelle 12: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Nachfrage _____	47
Tabelle 13: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Kostendeckung _____	48
Tabelle 14: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Nachfrage _____	49
Tabelle 15: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Kostendeckung _____	50
Tabelle 16: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Nachfrage _	51
Tabelle 17: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Kostendeckung _____	52
Tabelle 18: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Nachfrage _____	53
Tabelle 19: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Kostendeckung _____	54
Tabelle 20: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Nachfrage _____	55
Tabelle 21: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Kostendeckung __	56
Tabelle 22: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Nachfrage _____	57
Tabelle 23: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Kostendeckung __	57
Tabelle 24: Erfolgskontrolle Nachtnetz: Kostendeckung _____	58
Tabelle 25: Nachfrageentwicklung Bodenseefähre _____	59
Tabelle 26: Kostendeckung der Bodenseefähre _____	59
Tabelle 27: Definition der Funktionstypen im regionalen Personenverkehr _____	69
Tabelle 28: Anzustrebende Ausstattung Haltestelleninfrastruktur _____	71
Tabelle 29: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Buslinien im Kanton Thurgau _____	75
Tabelle 30: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau _____	75

Tabelle 31: Minimale Betriebskostendeckungsgrade im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus) _____	76
Tabelle 32: Finanzmittel für öffentlichen Regionalverkehr und Kantonsbeitrag in BIF (in Tausend CHF) _____	77
Tabelle 33: Zielangebot 2024 Bahn _____	85
Tabelle 34: Zielangebot 2024 Bus Region Frauenfeld _____	93
Tabelle 35: Zielangebot 2024 Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden _____	102
Tabelle 36: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau _____	108
Tabelle 37: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil _____	113
Tabelle 38: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge _____	122

Abkürzungsverzeichnis

ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BIF	Bahninfrastrukturfond
BSB	Bodensee - Schiffsbetriebe
CHF	Schweizer Franken
DML	Durchmesserlinie Zürich
FABI	Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur
FÖVG	Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs
FPL	Fahrplan
FW	Frauenfeld – Wil Bahn
GB	Gelenkbus
h	Stunde
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITV	Integraler Tarifverbund
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KRP	Kantonaler Richtplan
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MB	Midibus
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers	Personen
RE	RegioExpress
RPV	Regionaler Personenverkehr
SB	Standardbus
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBS	Schweizerische Bodensee Schifffahrtsgesellschaft
SOB	Südostbahn
VHB	Verkehrsverbund Hegau – Bodensee
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund



Netzgrafik
Konzept öffentlicher Regionalverkehr
 Kanton Thurgau 2019 - 2024

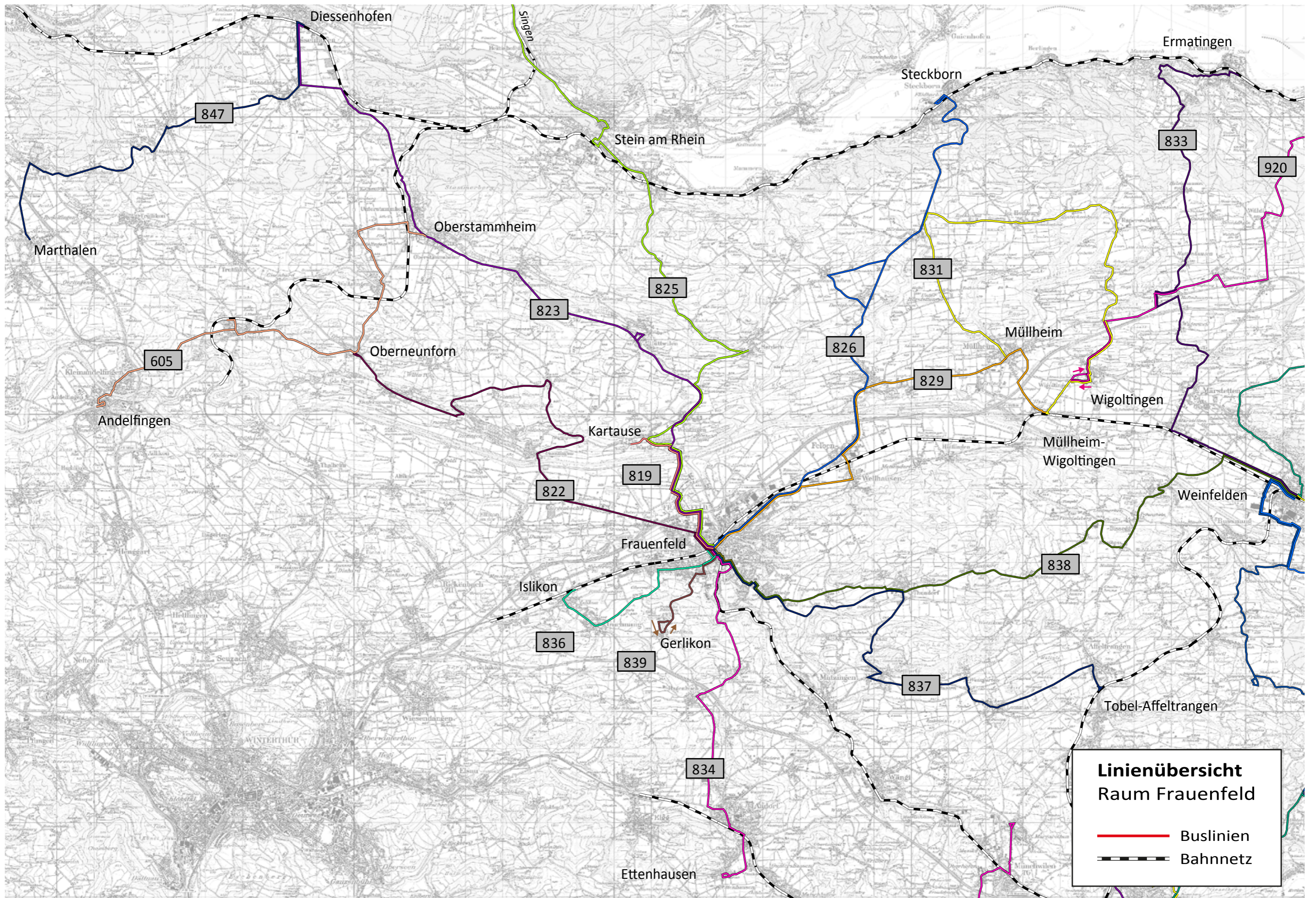
Zielangebot 2024

Angebot: Montag bis Freitag
 Stand: 21.09.2016

- Bus
- Bahn Regionalverkehr
- Bahn Fernverkehr
- Fähre
- Angebot Hauptverkehrszeit
- - - - - Teilweises Angebot
- 35 Abfahrtszeit
- 25 Ankunftszeit

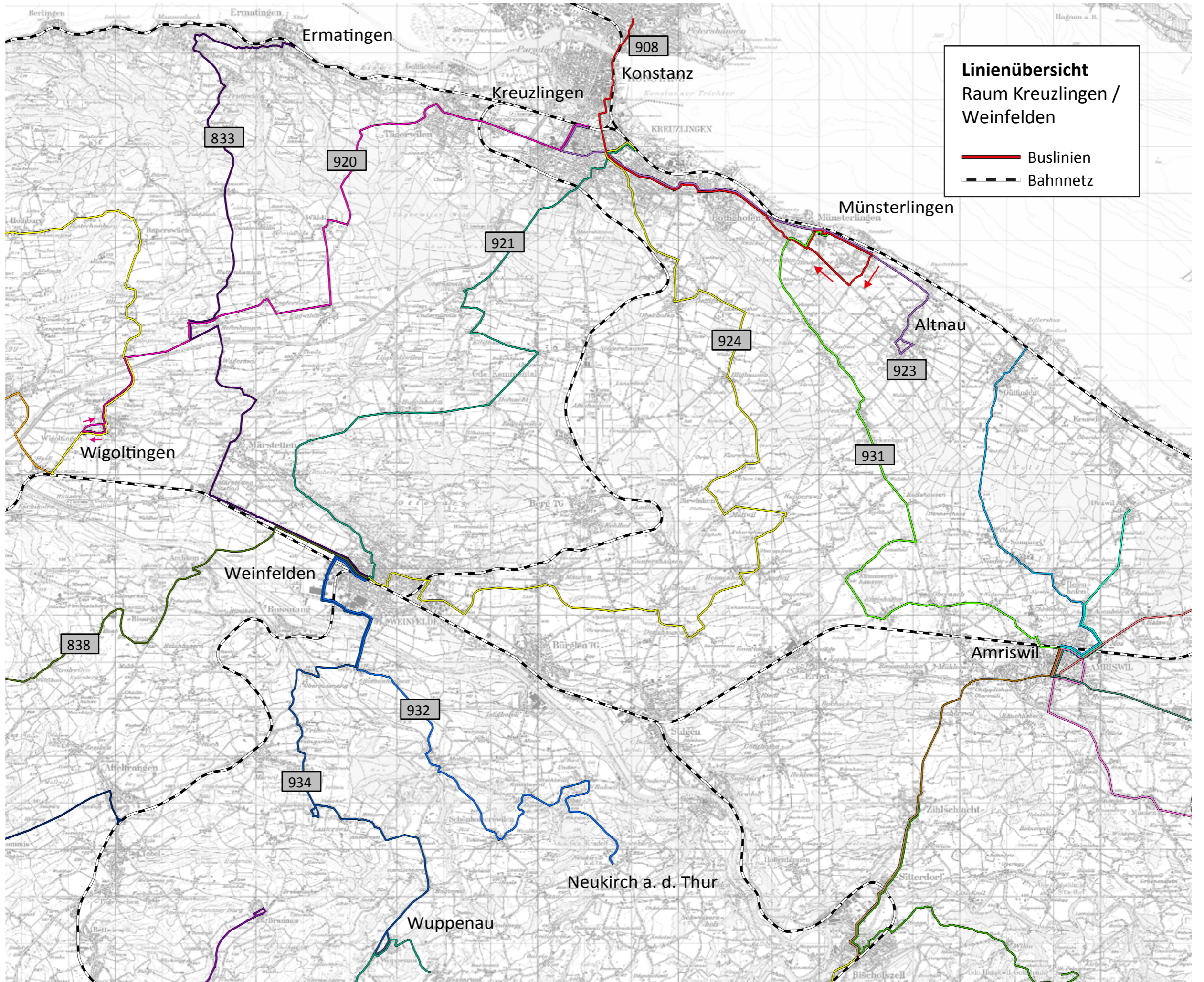
Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichtbar
 Sonntag teilweise reduziertes Angebot

Bahn-Fahrplan auf Basis Umsetzungsplanentwurf 2020
 Bus-Fahrplan auf Basis Busangebotskonzepte



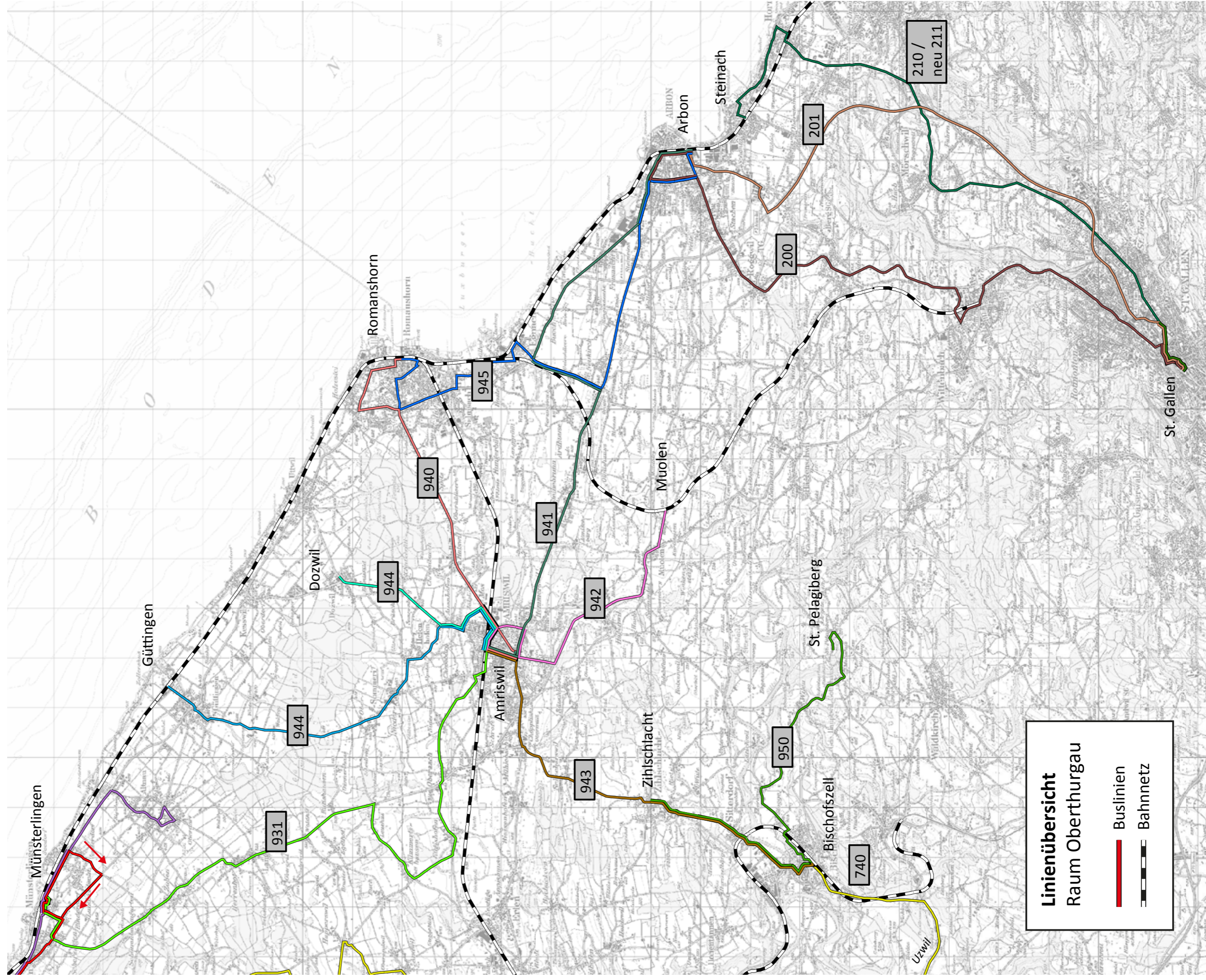
Linienübersicht
Raum Frauenfeld

- Buslinien
- - - Bahnnetz



Linienübersicht
Raum Kreuzlingen /
Weinfelden

- Buslinien
- - - Bahnnetz



Münsterlingen

Güttingen

931

944

Dozwil

944

940

Romanshorn

945

Amriswil

941

943

Zihlschlacht

942

Muolen

Arbon

Steinach

950

St. Pelagiberg

740

Bischofszell

Uzwil

210 /
neu 211

200

201

St. Gallen

