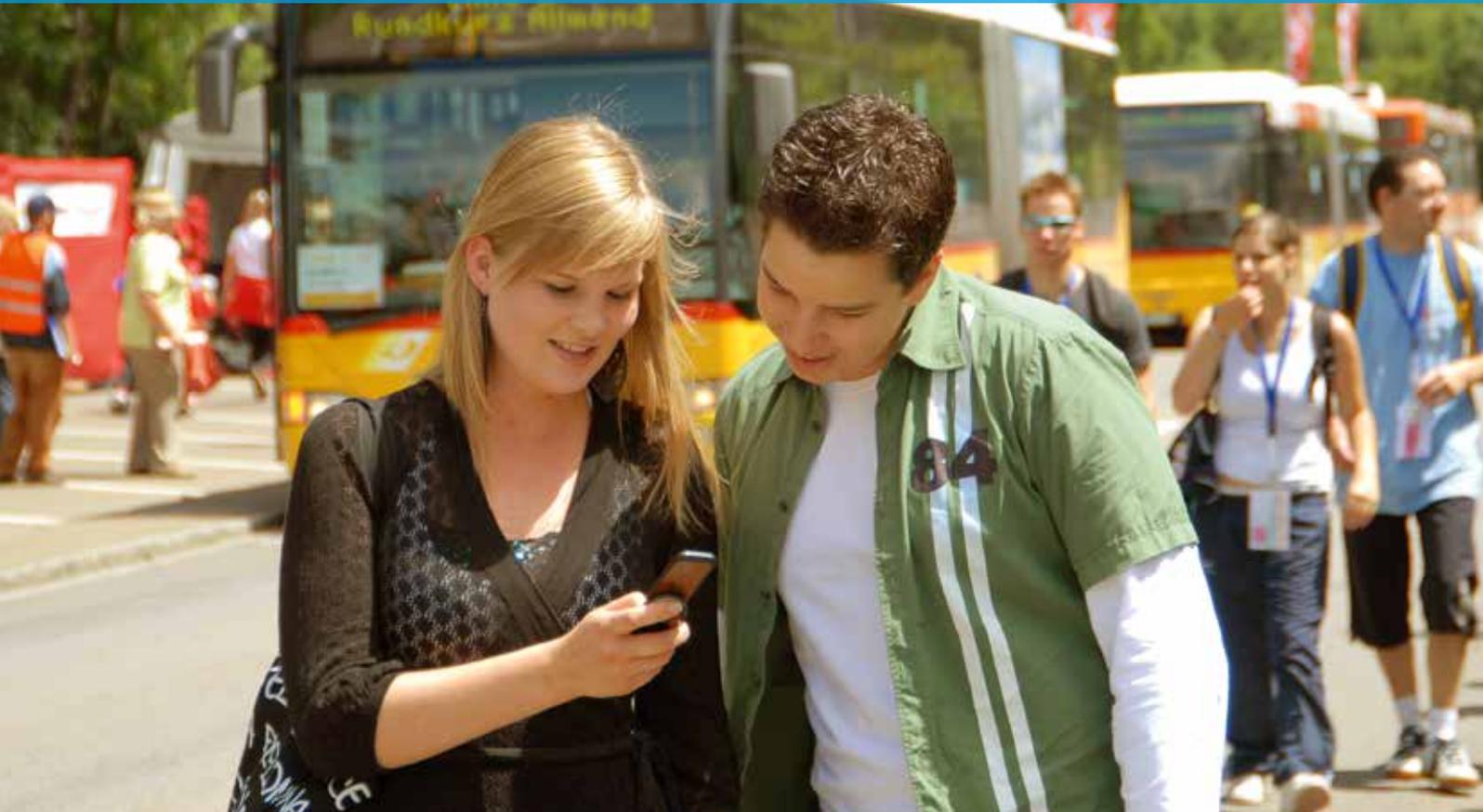


Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024

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 |

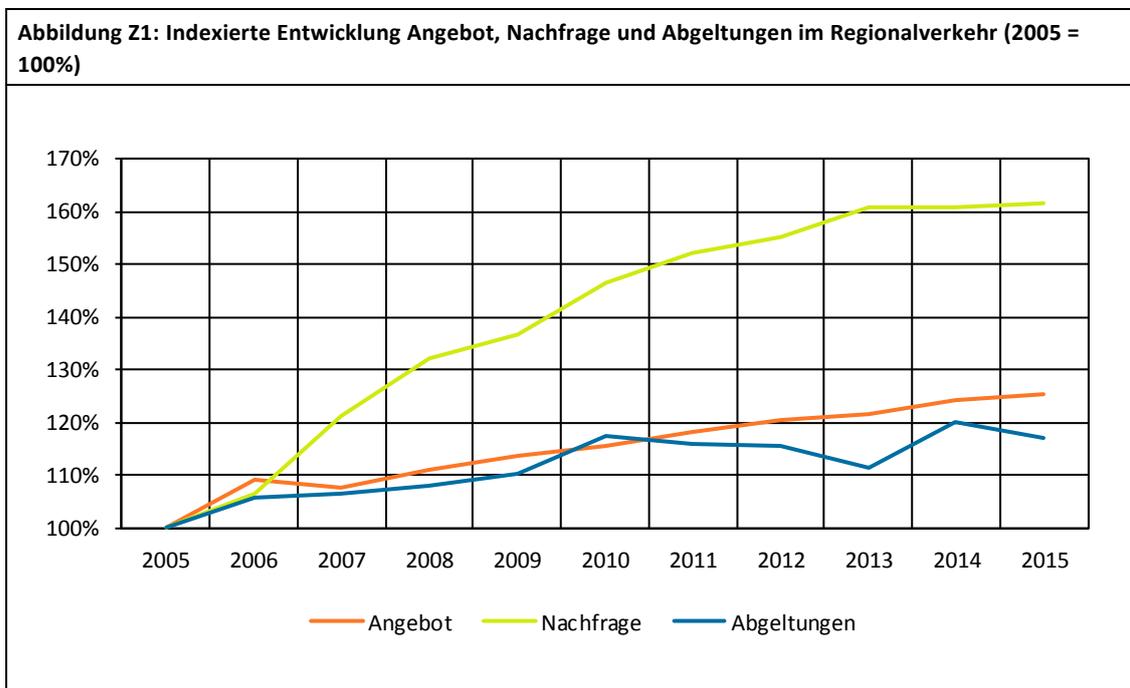
| | | |
|------------------------------|--|------------|
| 5.2. | Überprüfungsmechanismus | 65 |
| 5.3. | Angebotsgrundsätze (1) – (3) | 67 |
| 5.4. | Grundsätze zur Angebotsüberprüfung (4) – (6) | 74 |
| 6. | Zielangebot bis 2024 | 78 |
| 6.1. | Zielangebot Bahn | 80 |
| 6.2. | Zielangebot Bus | 86 |
| 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.



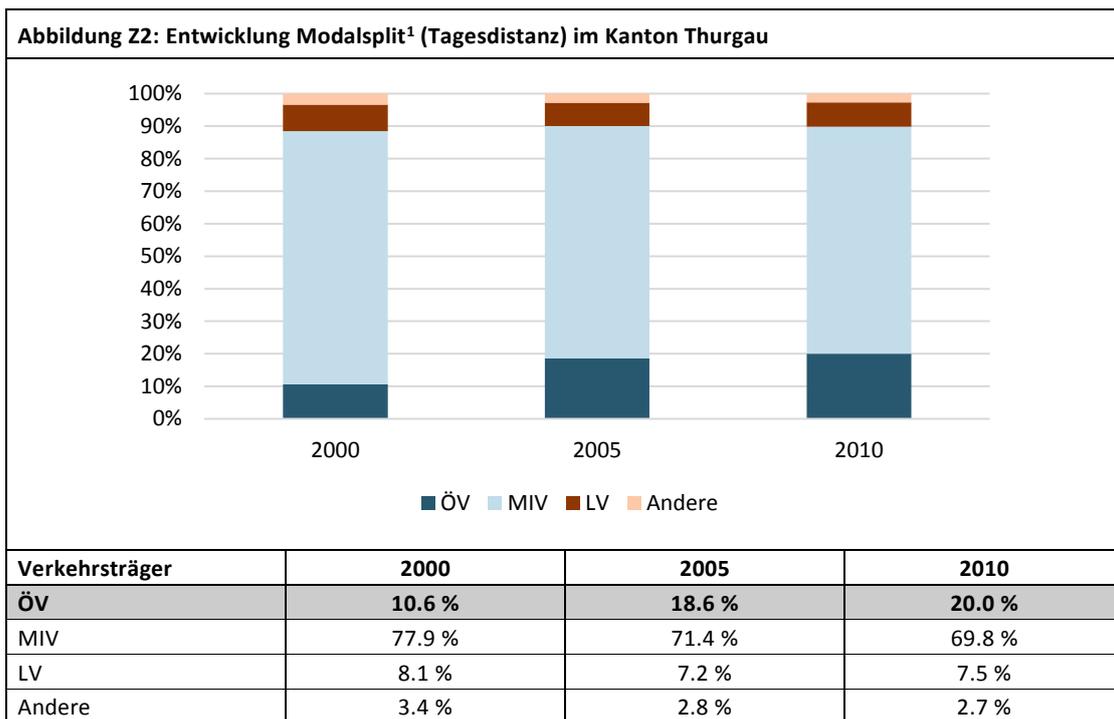
Der Fernverkehr, welcher von den SBB eigenwirtschaftlich betrieben wird und der das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Thurgau darstellt, entwickelte sich ebenfalls positiv. Zwischen 2005 und 2015 nahm die Nachfrage um 3.4 Mio. Passagiere oder **60%** auf 8.9 Mio. Passagiere zu. Die

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 Kantonalem 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 |

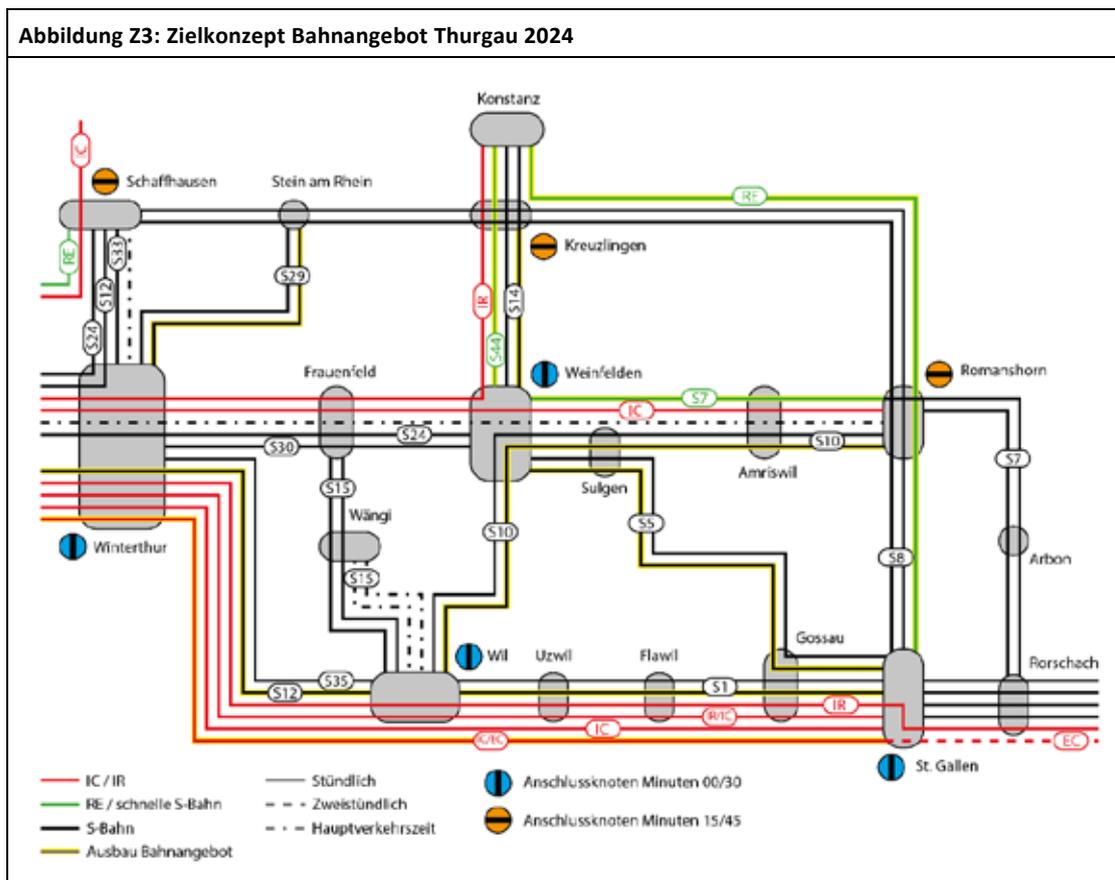
¹⁾ Raumtypen und Zentrenstruktur gemäss Raumkonzept Kanton Thurgau

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/Hinterthurgau

80.735 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.

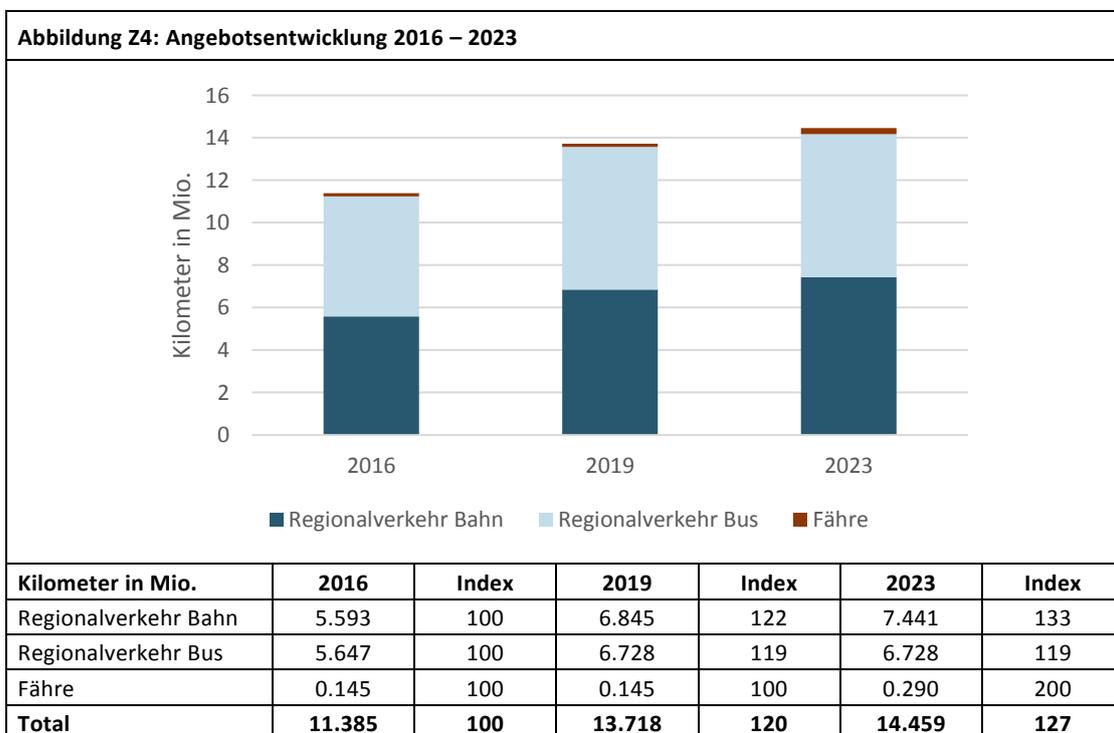
7. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn

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.



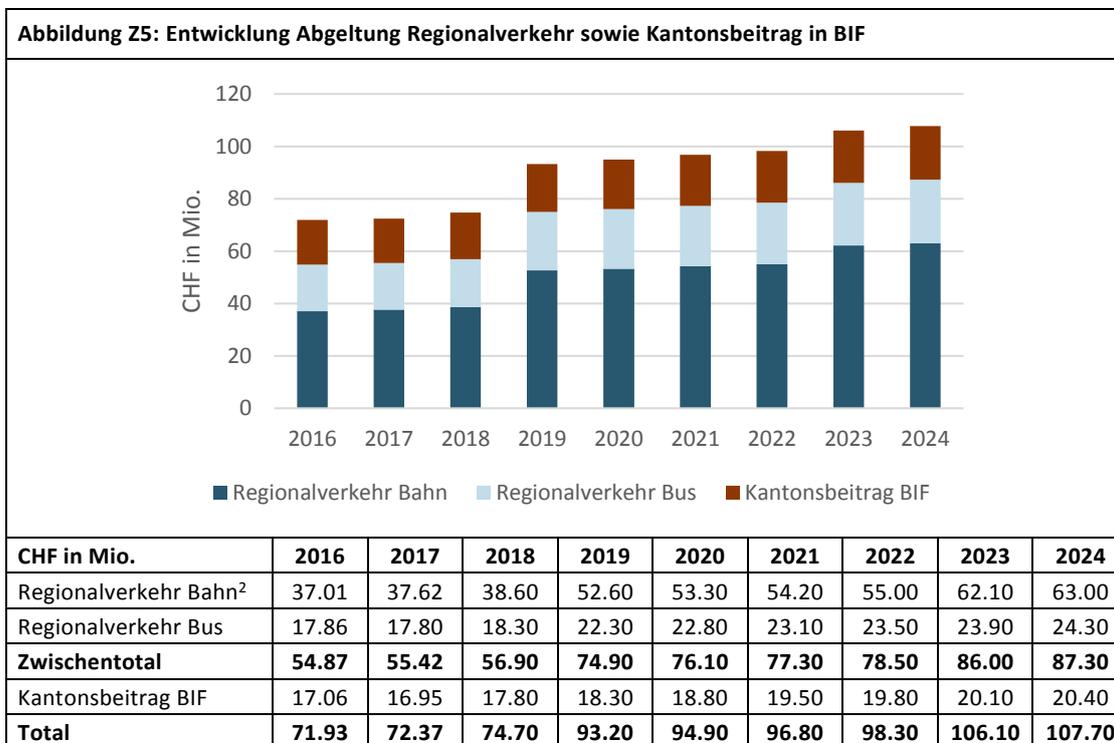
9. Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

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)

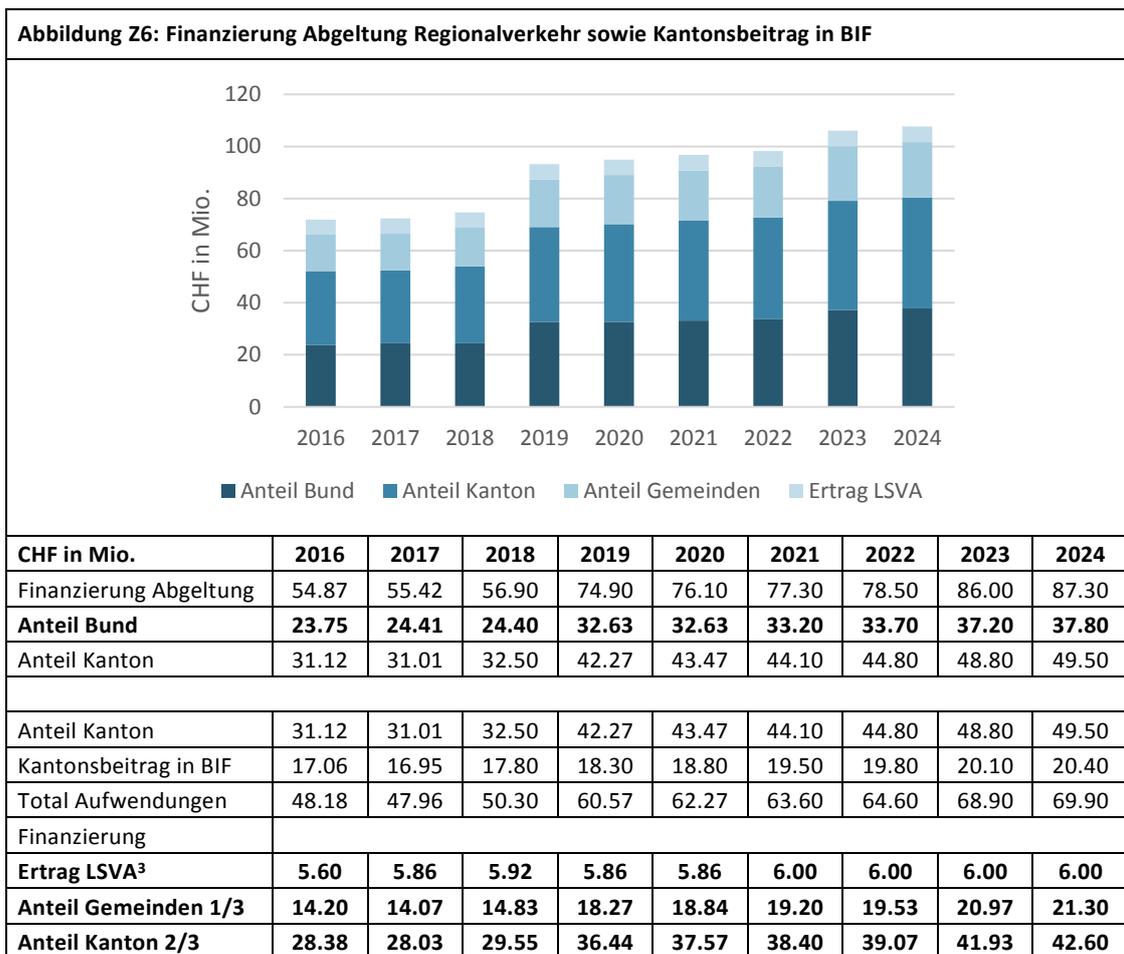
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des 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.

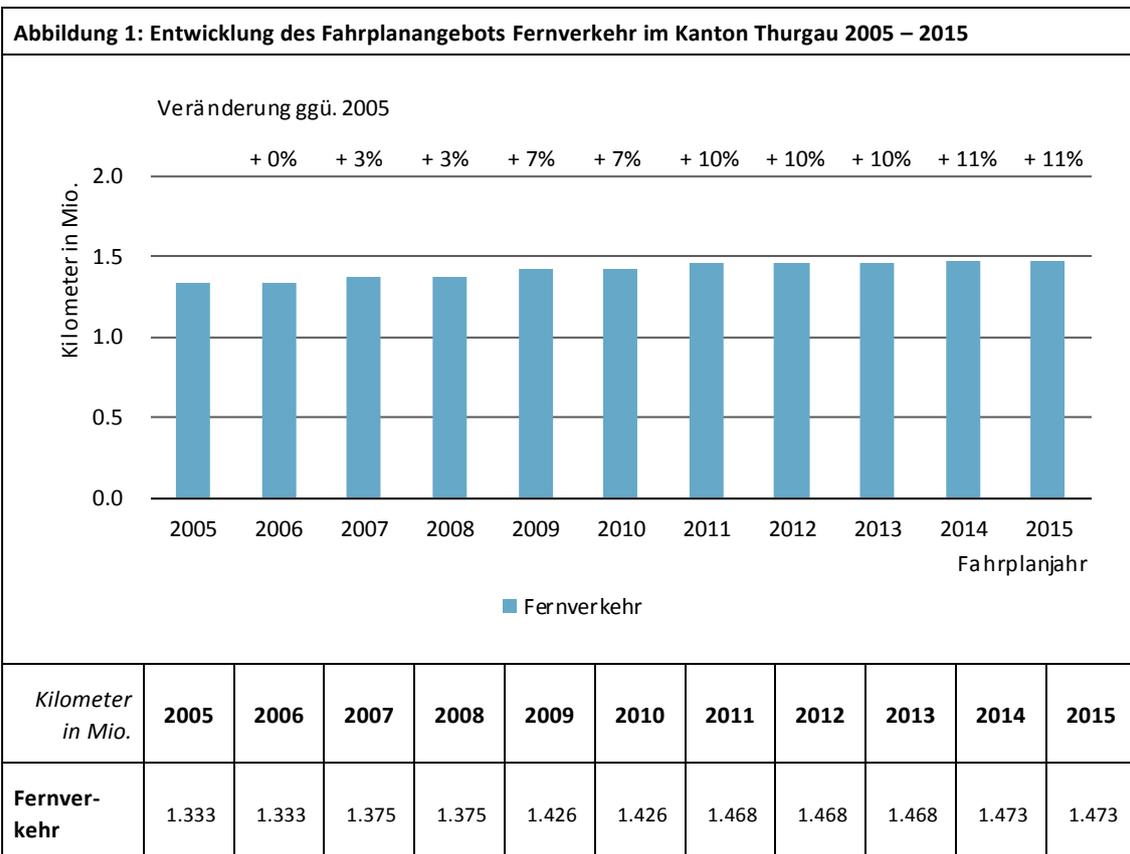
Das neue Zielangebot wird für den Zeithorizont 2024 definiert. Es umfasst die nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Regionalverkehr zur Erhöhung der Marktanteile sowie zur Attraktivitätssteigerung des Kantons Thurgau als Wirtschafts- und Lebensraum gemäss den Zielen des kantonalen Richtplans.

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 Zugspaaeren 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 Nächsten Freitag und Samstag mit dem Fahrplan 2014 ein zusätzlicher IC eingeführt.

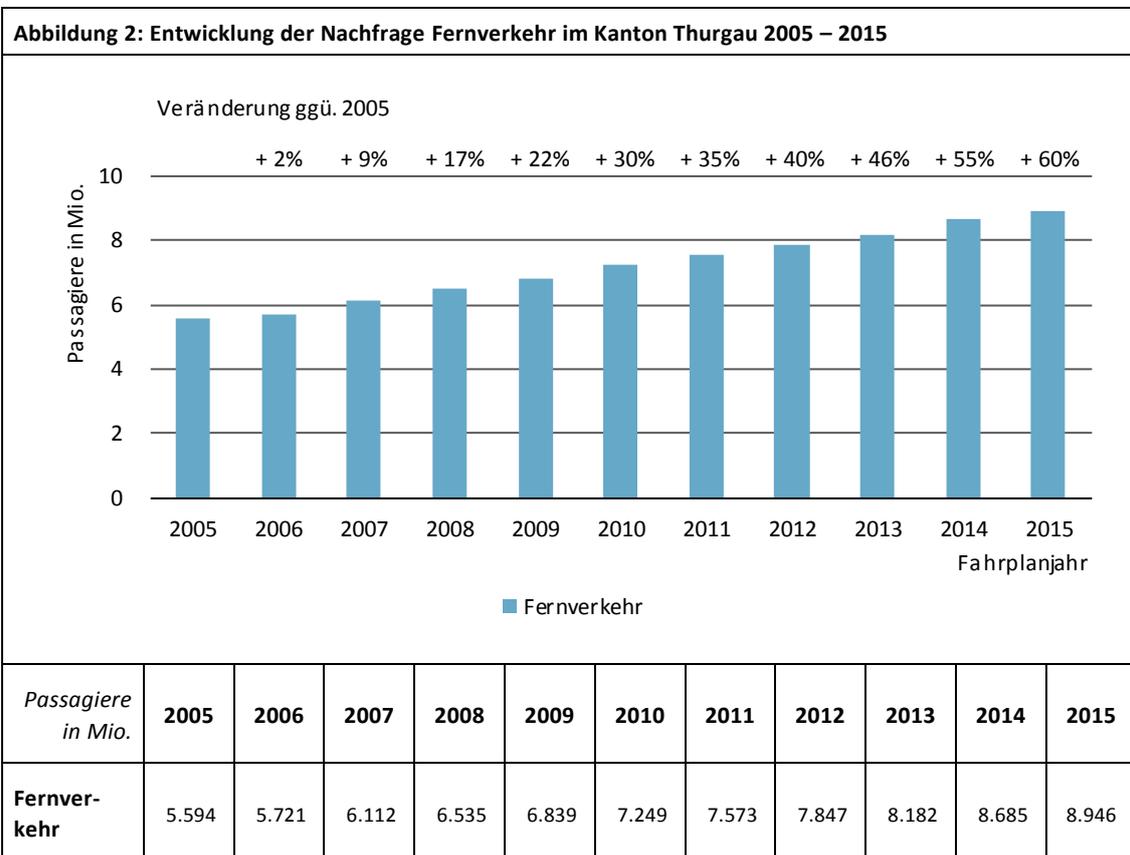


Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

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".

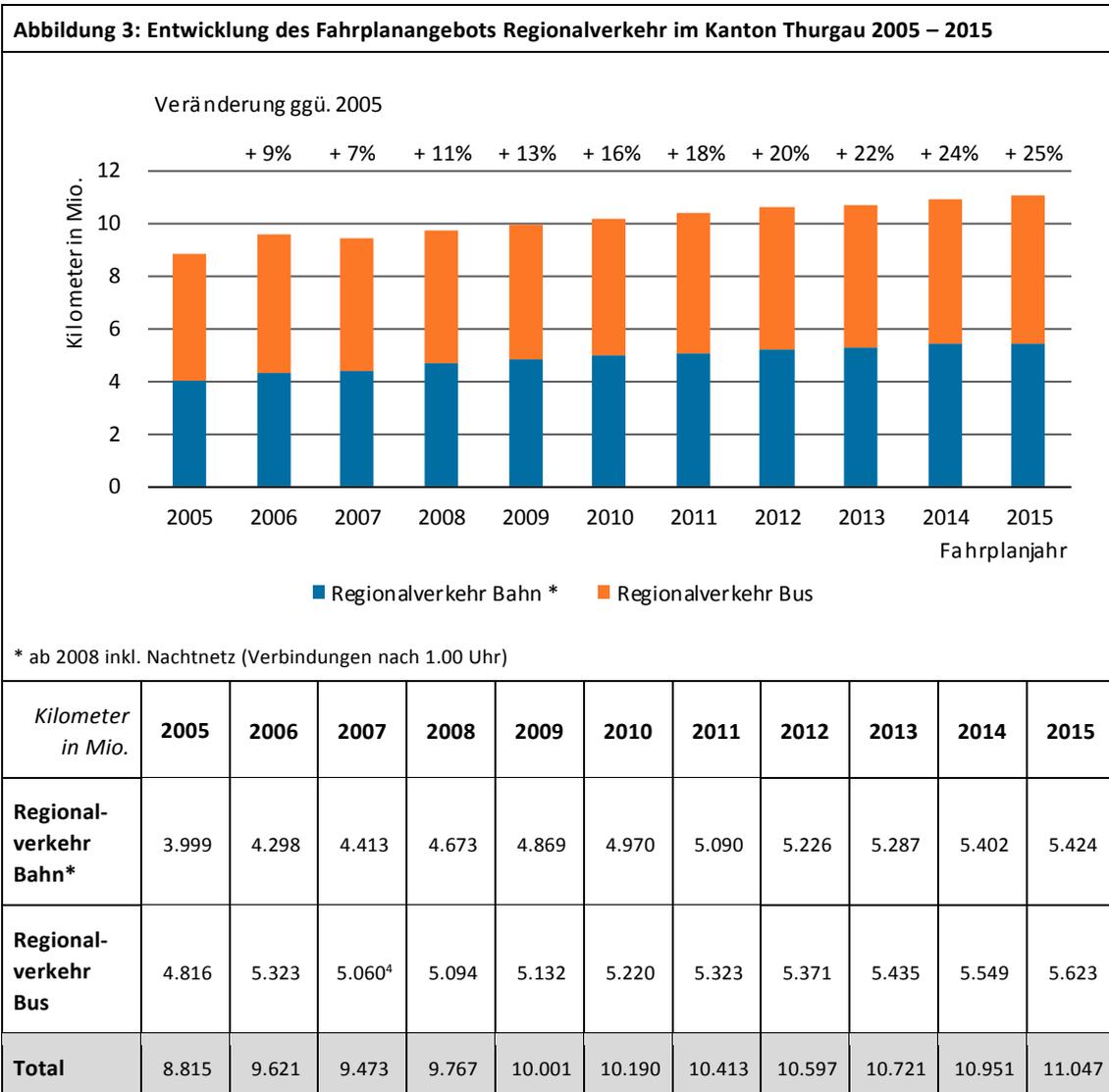
2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr

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

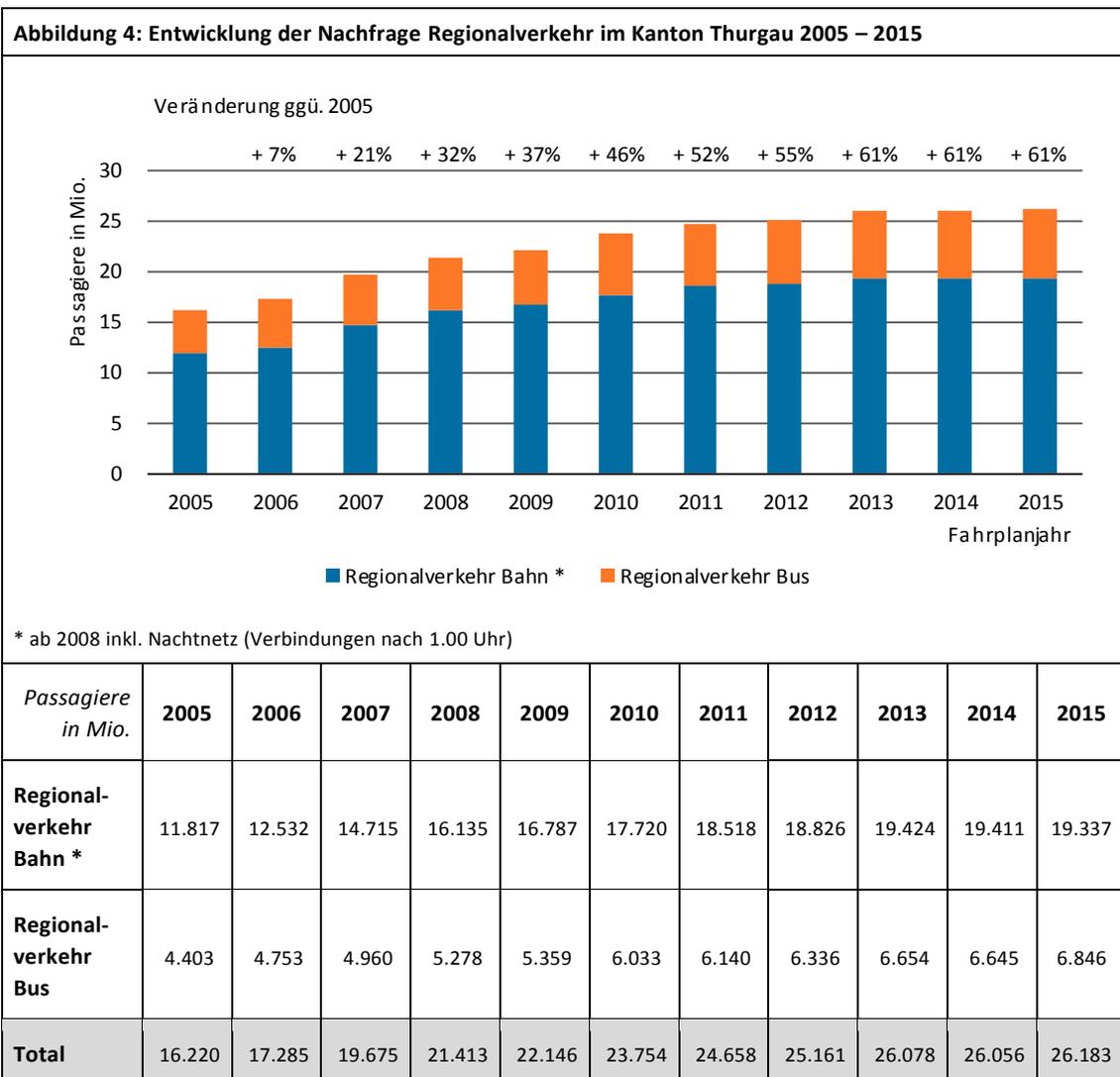


Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Der öffentliche Verkehr in Zahlen".

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).



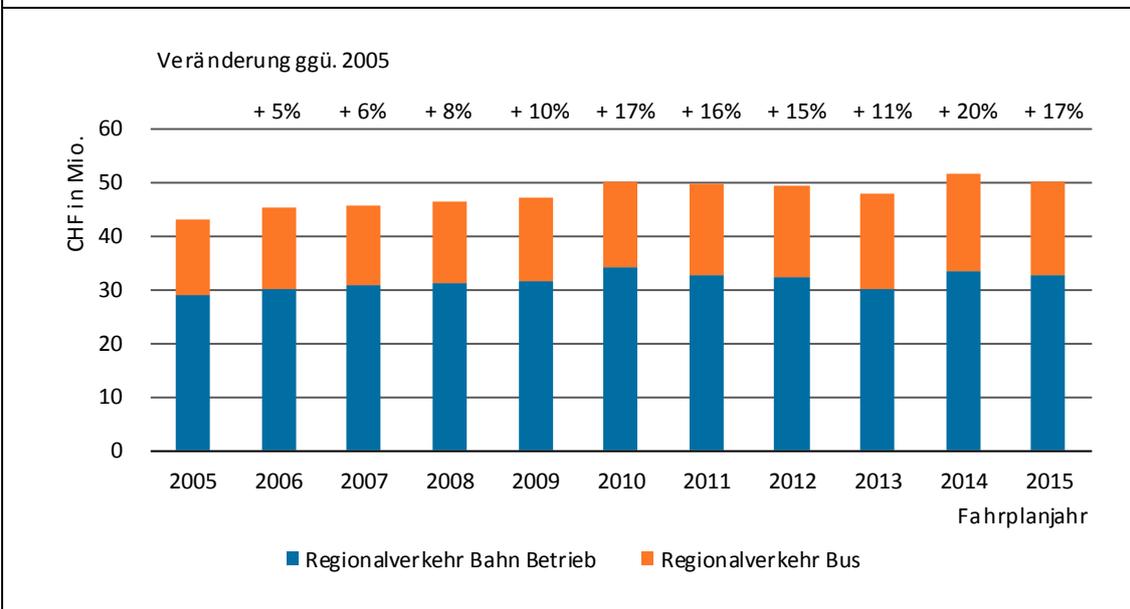
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Der öffentliche Verkehr in Zahlen".

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 Tariferhöhungen 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)

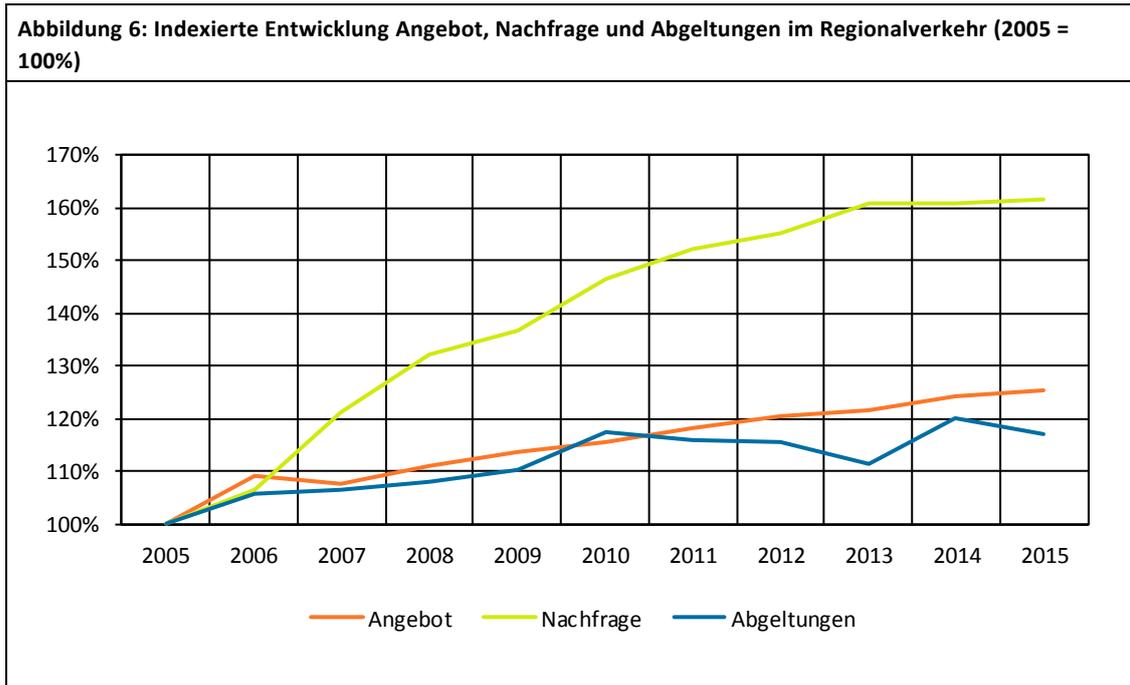
² inkl. Sonderabschreibung von CHF 2.2 Mio. für Rollmaterial bei der Frauenfeld-Wil-Bahn

³ Ausserordentliche Reduktion der Abgeltung an Thurbo (Abbau Rückstellungen)

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

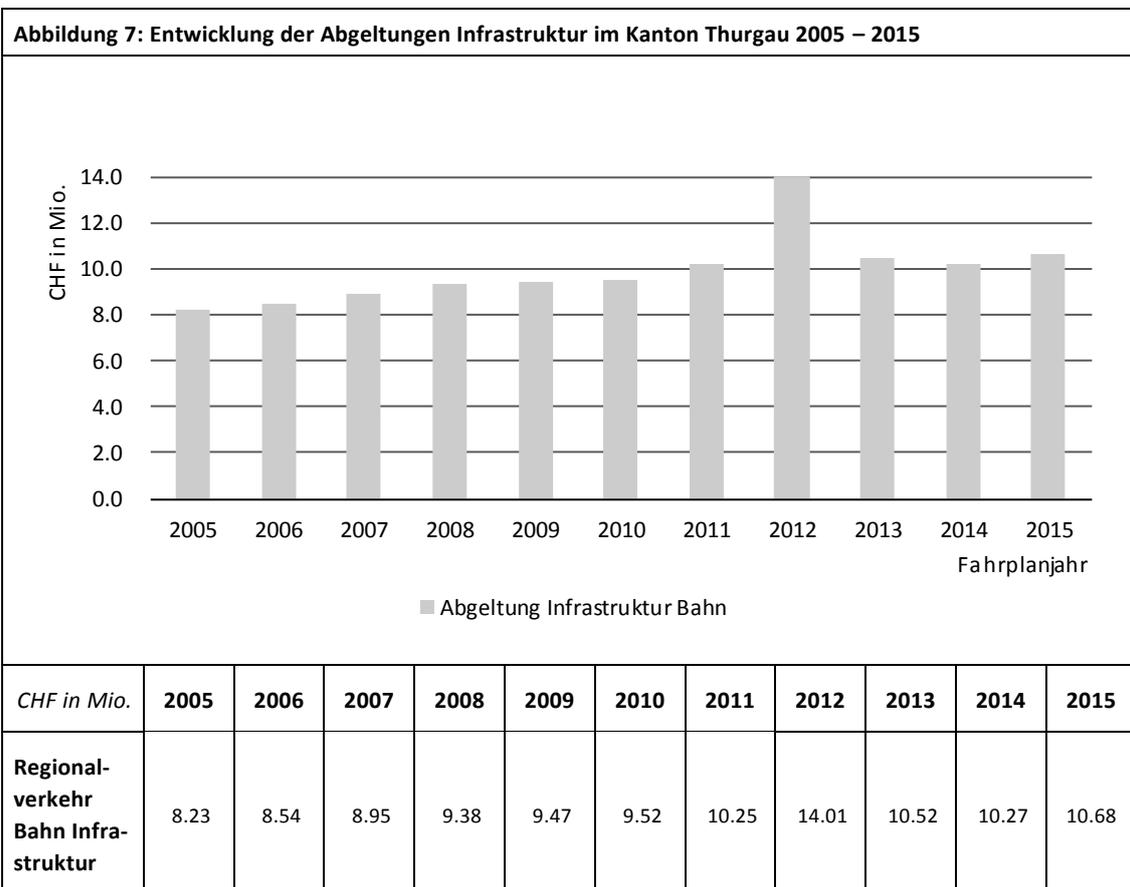
2.4. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr

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

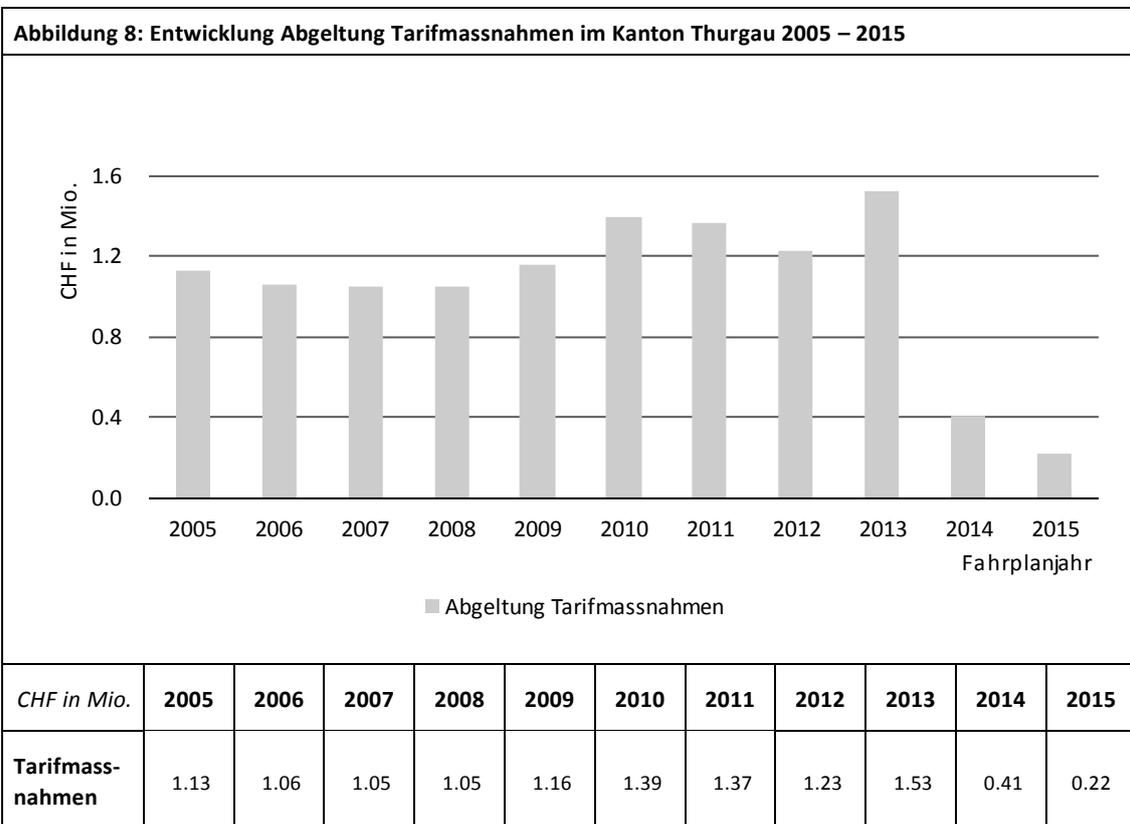
Die Infrastruktur der konzessionierten „Privatbahnen“ Frauenfeld-Wil-Bahn (Strecke Frauenfeld-Wil), Südostbahn (Strecke Romanshorn-Wattwil-Nesslau) und der Thurbo (Strecke Kreuzlingen-Weinfelden-Wil) wurden bis Ende 2015 durch den Bund und die Kantone finanziert. Die ungedeckten Kosten des Betriebs und 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.



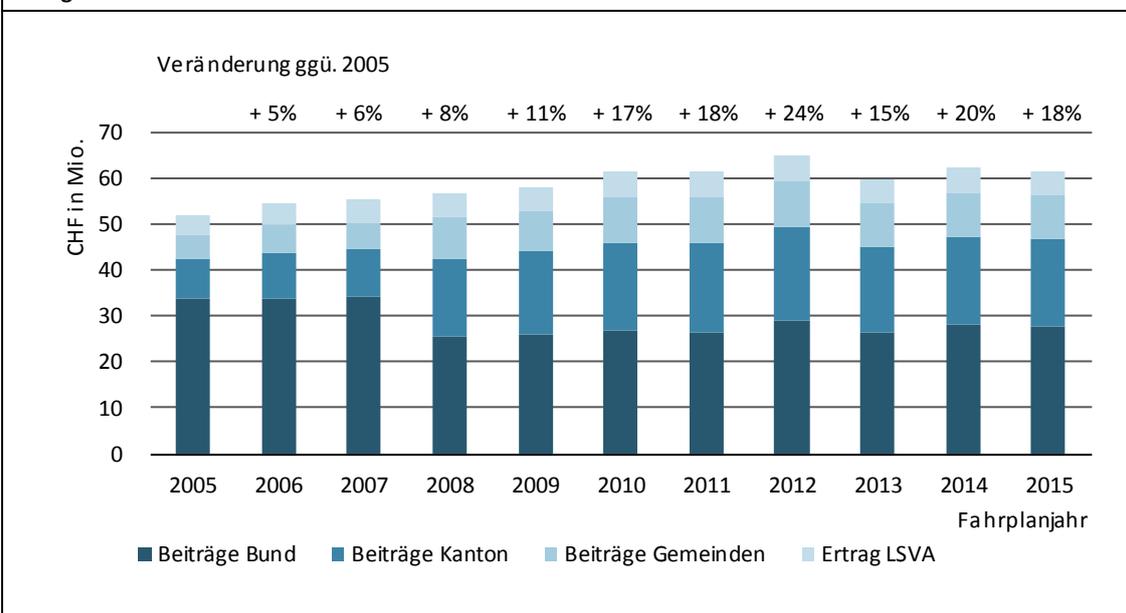
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

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".

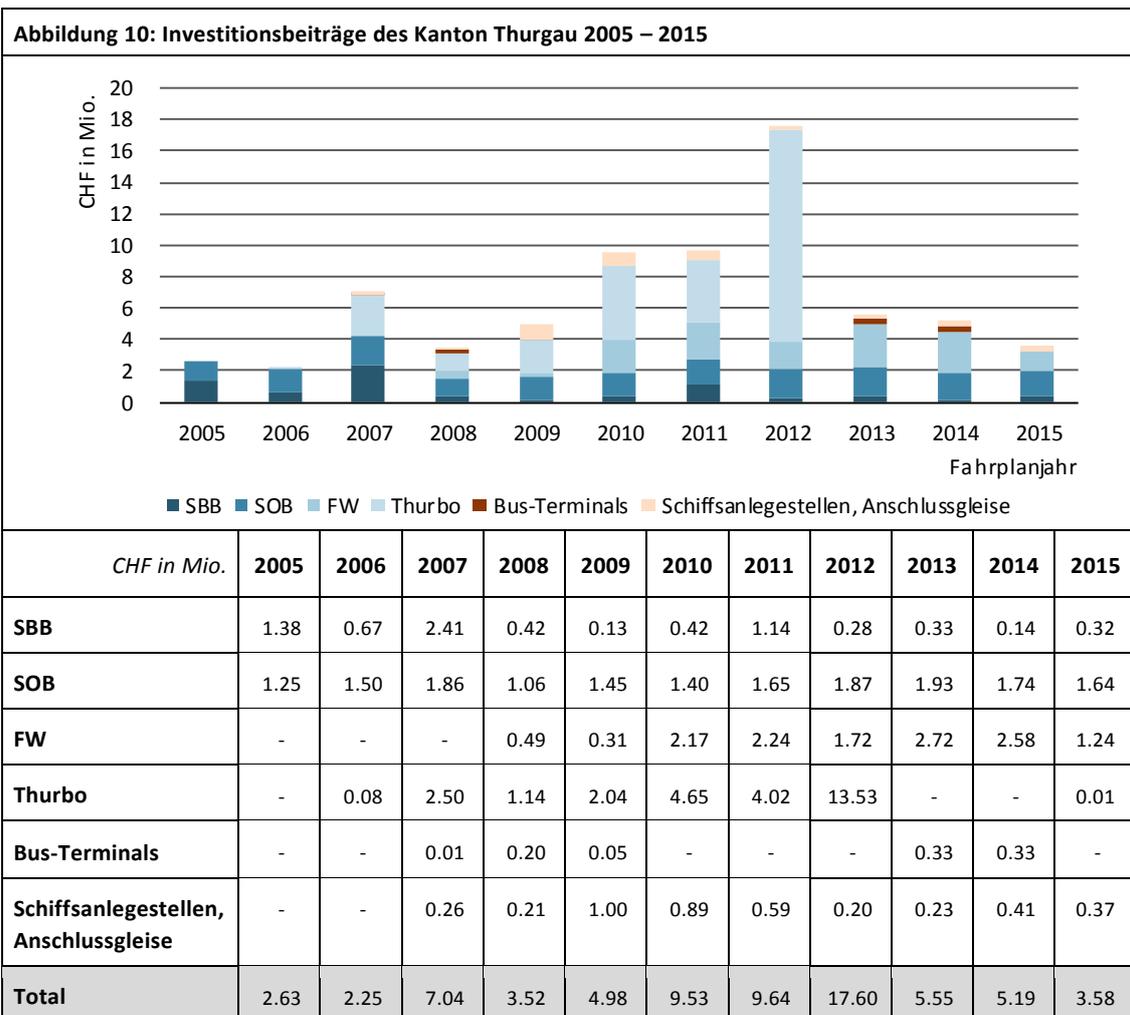
2.8. Investitionsbeiträge des Kantons

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.

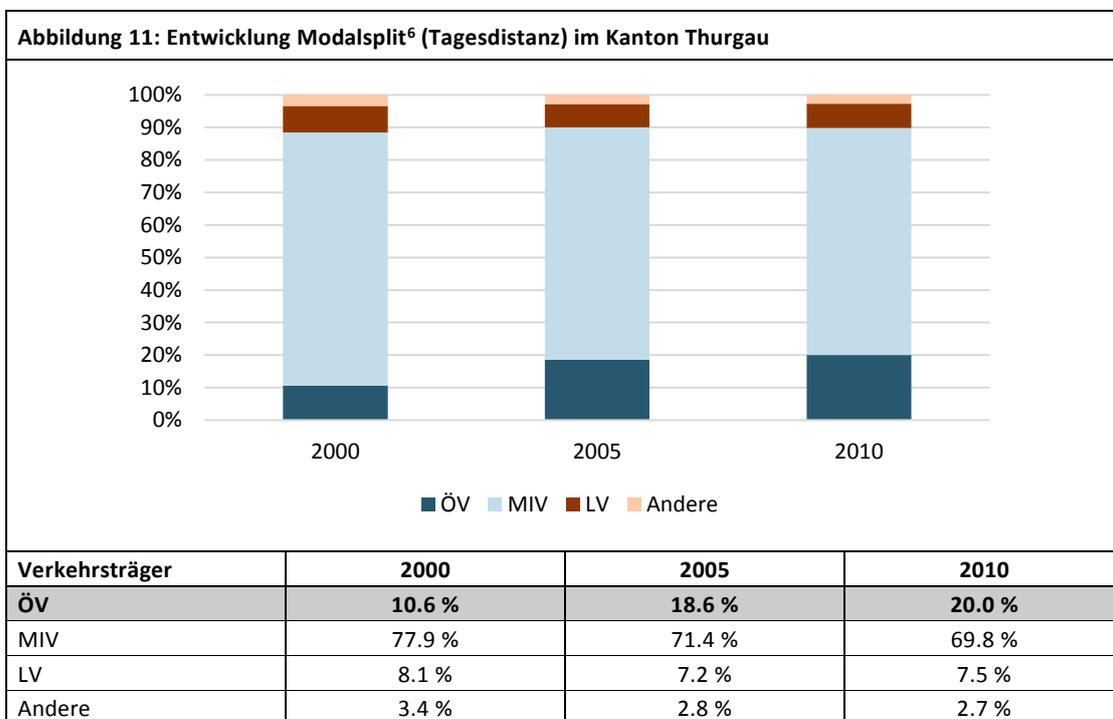


Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Aufwendungen ÖV seit 1988".

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 Kurspaar⁸ 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

| 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 | | | | | | | |

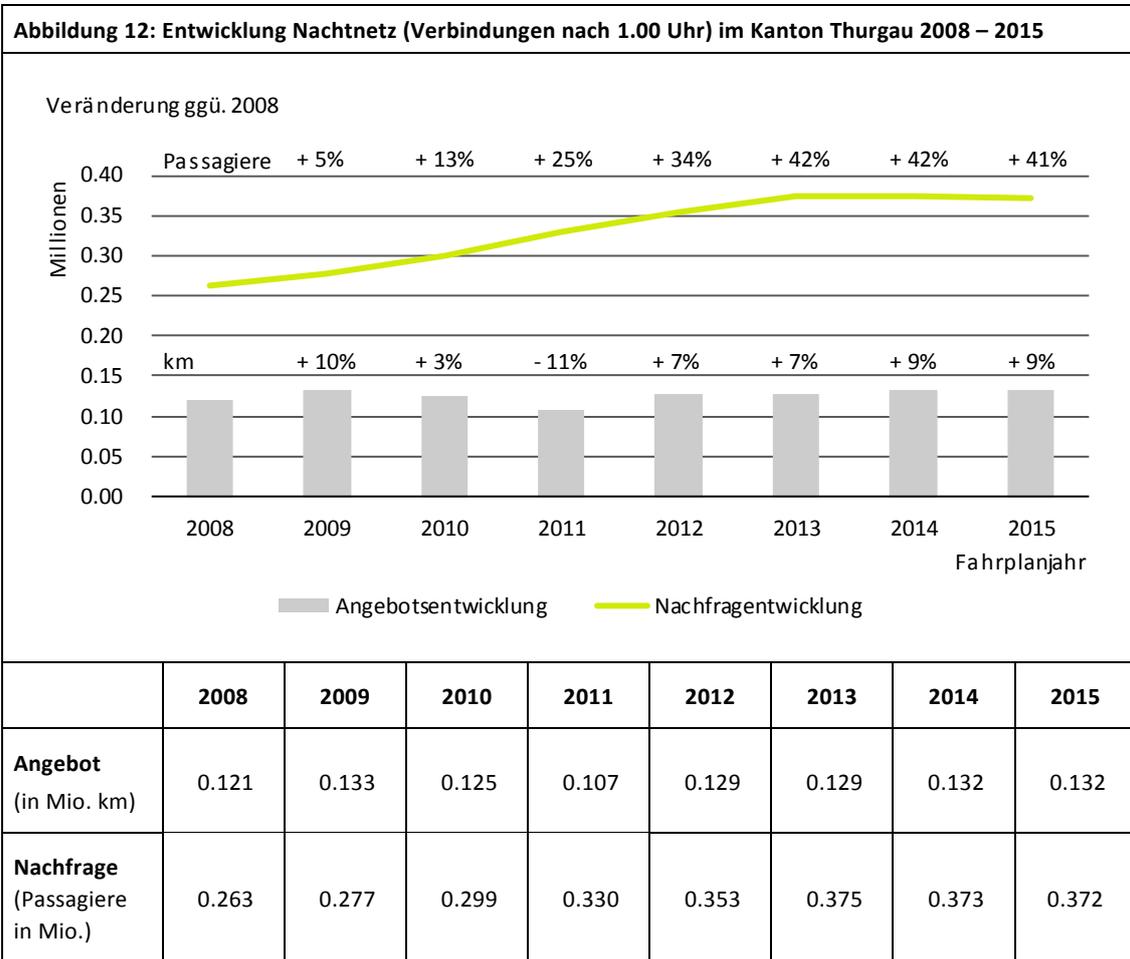
Bemerkungen:

- 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 | Kurs-paare/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 |
| S29 | 821 | Romanshorn - St.Gallen | | | | |
| | | 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 – 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 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

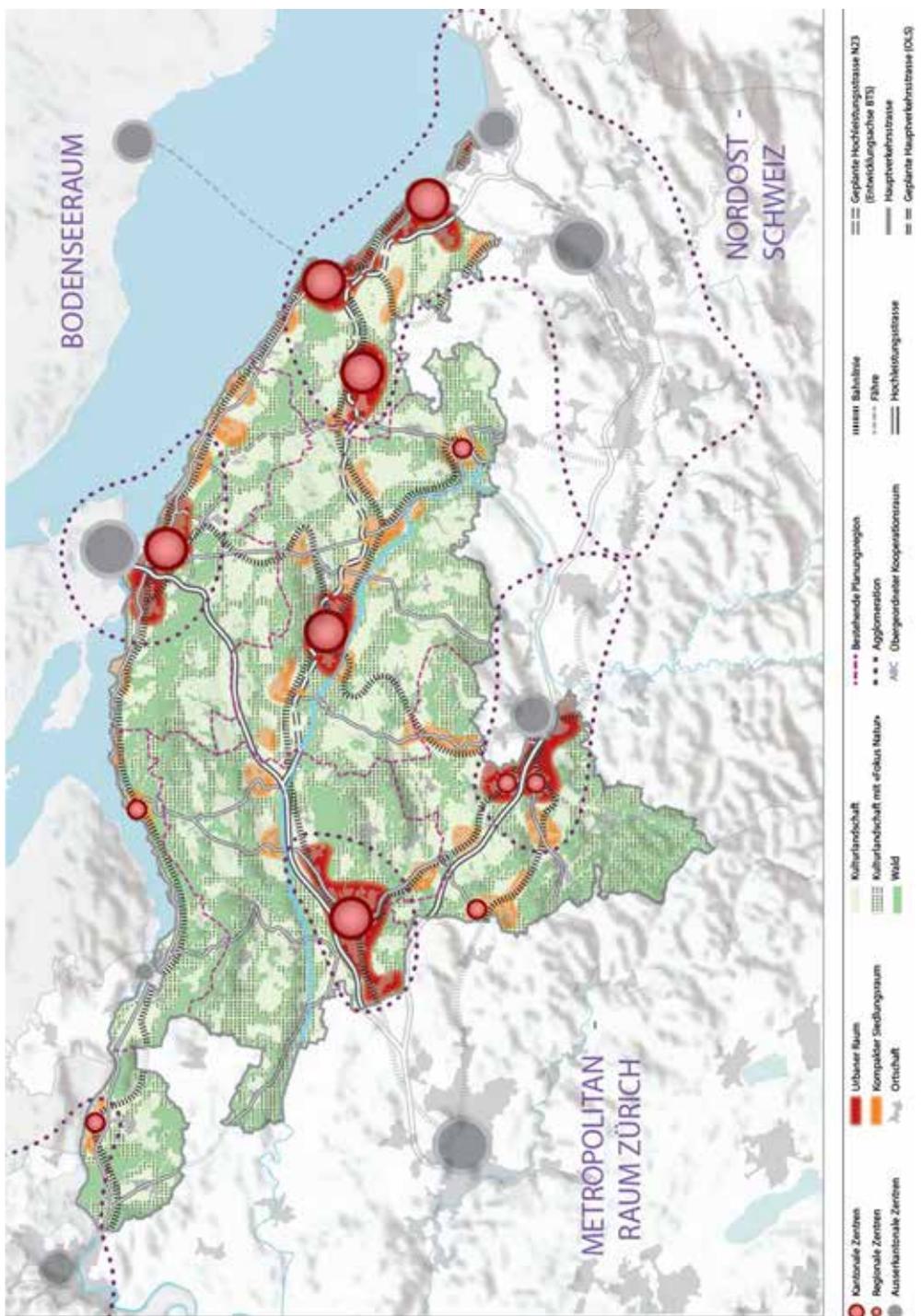
Im Richtplan Verkehr sind folgende Planungsgrundsätze bzw. Festsetzungen für den öffentlichen Regionalverkehr von Bedeutung:

- 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

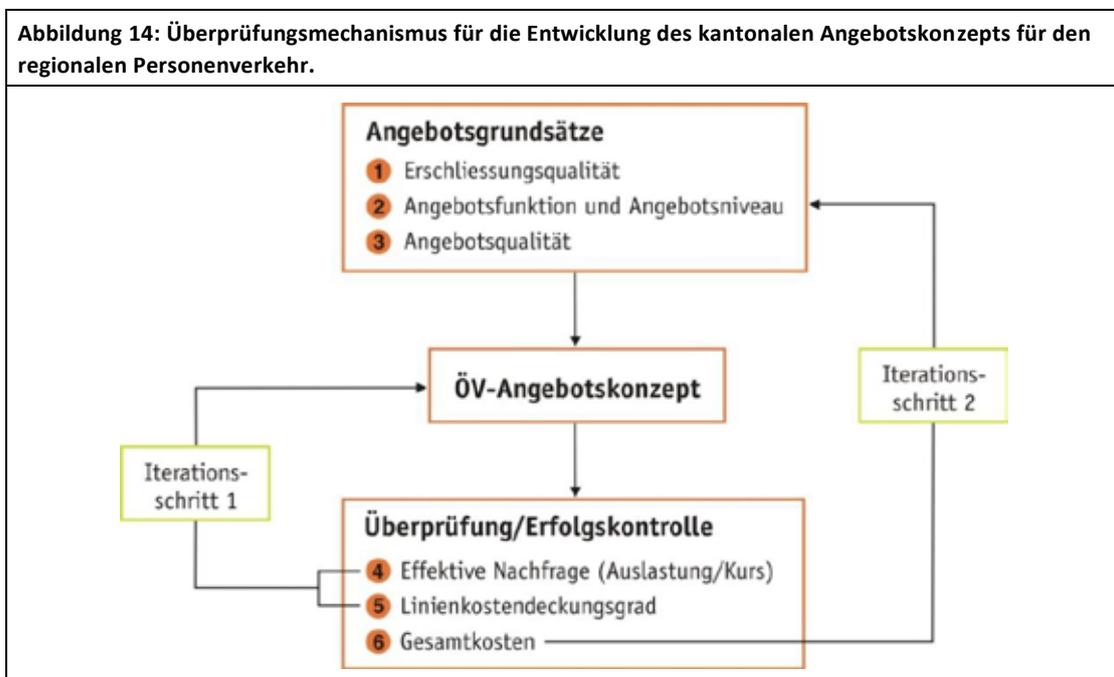
Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 5.1 werden die Planungsgrundsätze in zwei Kategorien eingeteilt:

- **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: <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 (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

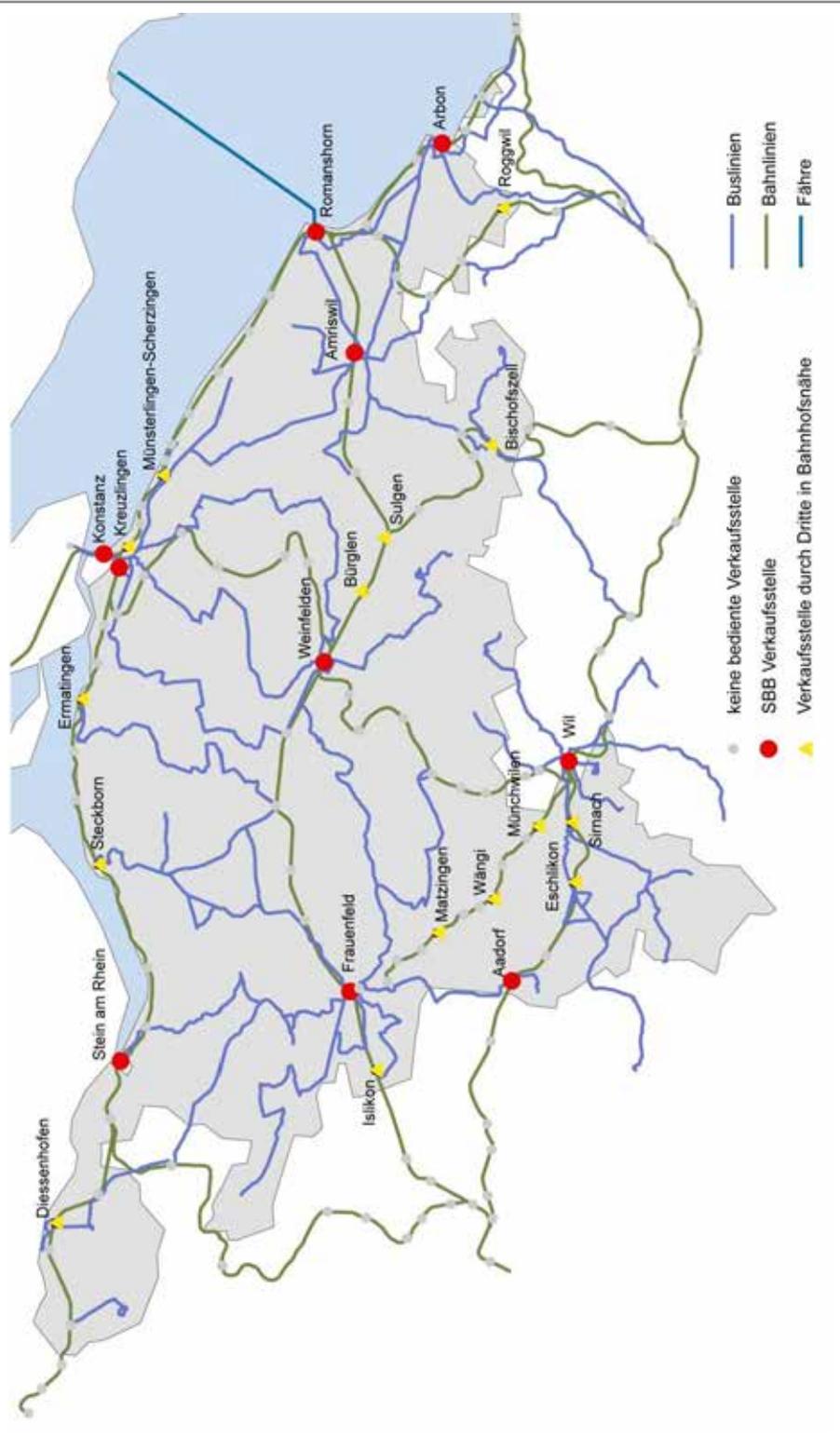
Bei der Distribution (Billettverkauf) ist zwischen Bus- und Bahnlinien zu unterscheiden.

- 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, Sirnach, 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 Aufwandkomponenten 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.

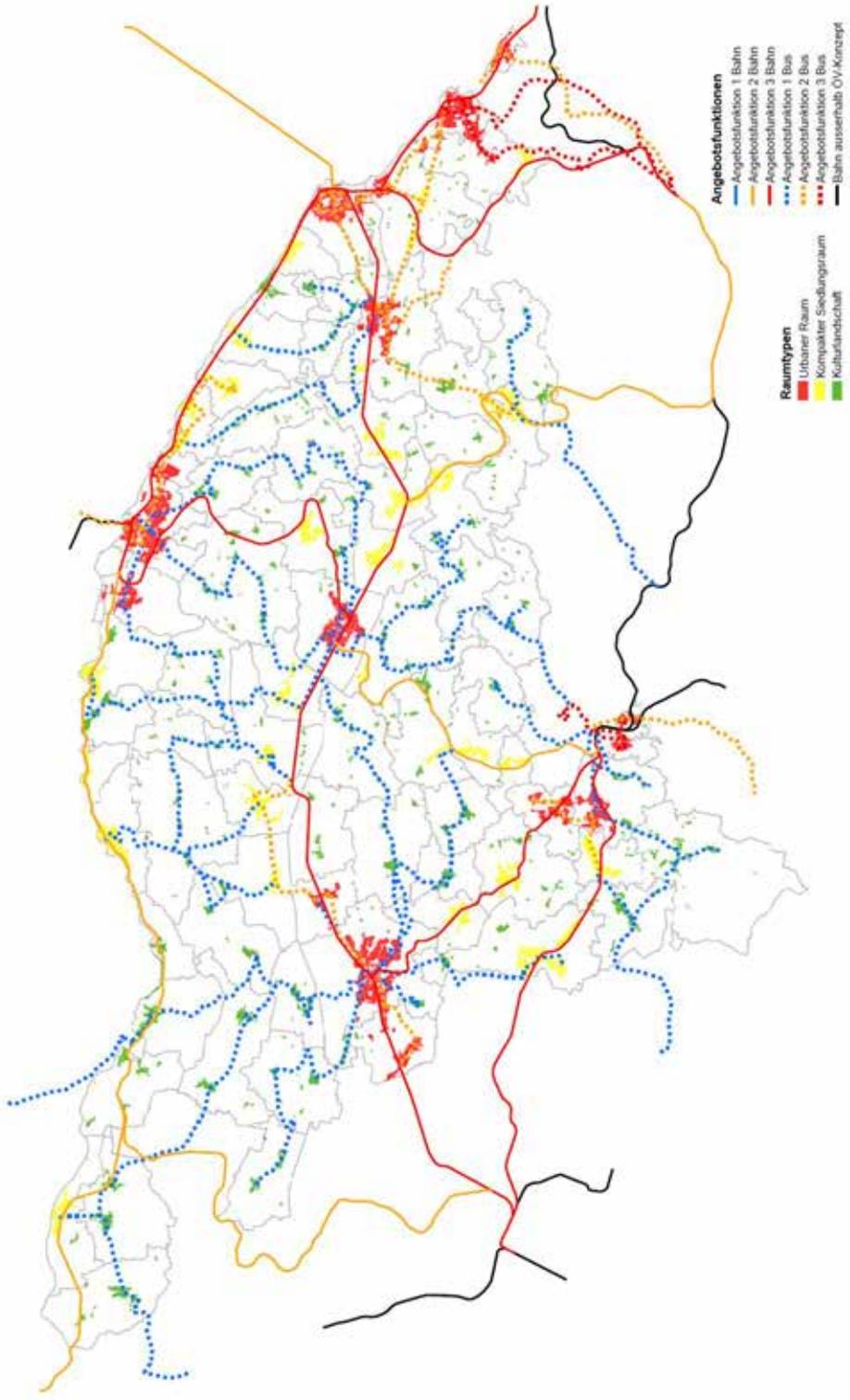
Somit stehen gemäss dem Finanzplan des Kantons im Jahre 2019 60.57 Mio. Franken für die Abgeltungen des Regionalverkehrsangebotes und den Kantonsbeitrag in den BIF zur Verfügung. Zusammen mit dem Bundesanteil von 32.63 Mio. Franken stehen 2019 gesamthaft 93.2 Mio. Franken zur Verfügung. In den folgenden 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.

| 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



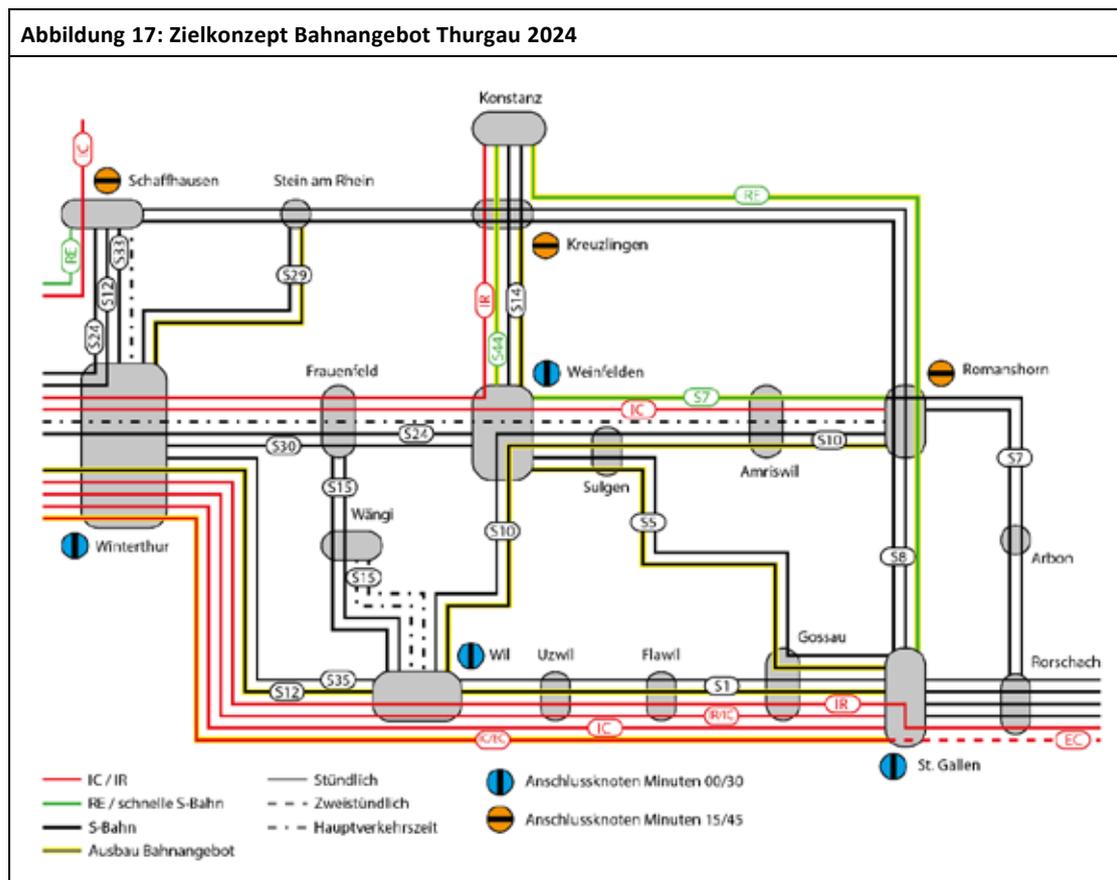
Quelle Kanton Thurgau, Amt für Geoinformation, 09.08.2016

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 | 841 | Romanshorn - Winterthur (beschleunigte S-Bahn) | 3 | 2 | - | - | - 0.5 | 0 | 0 |
| S15 | | 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 |

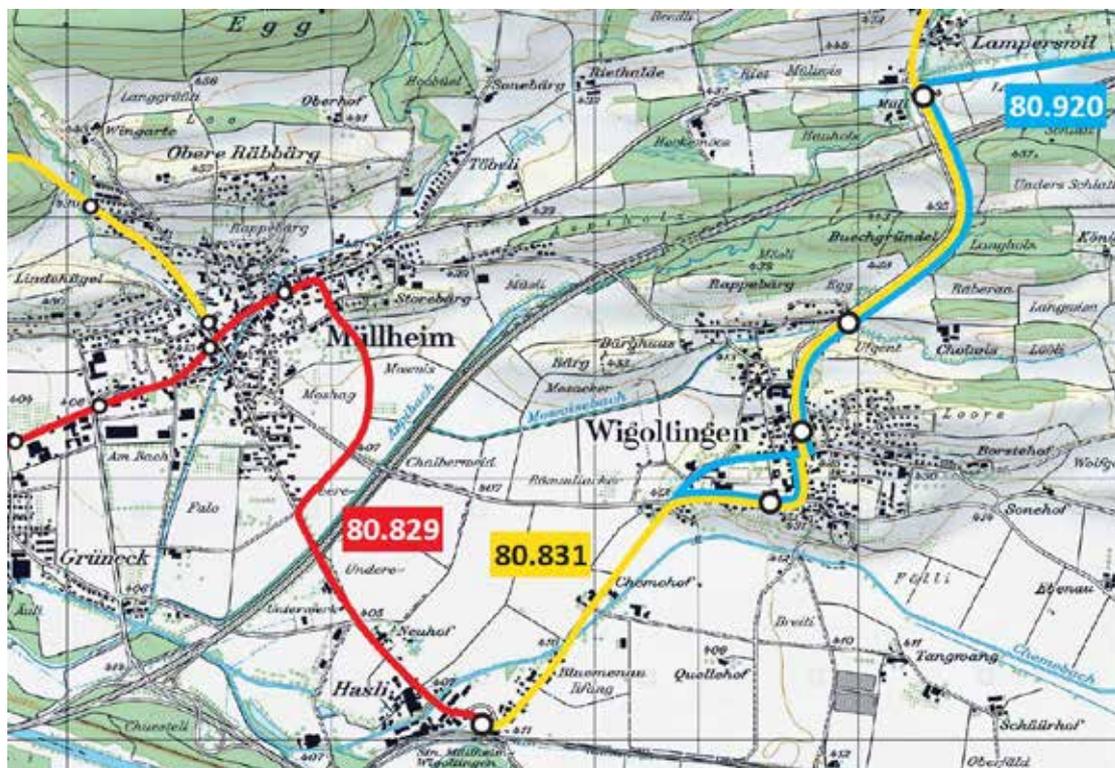
80.828 Abendbus Iselisberg

| | |
|-----------------------|--|
| 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 - Tägerwil - 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 – Lothalde - 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 Weinfelden – Illighausen - Kreuzlingen Hafen

| | |
|-----------------------|---|
| Angebotsniveau | Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa&So: Stundentakt 6 - 18 Uhr mit einer Taktlücke |
| Bahnanschlüsse | In Weinfelden: 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 Weinfelden – 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 |

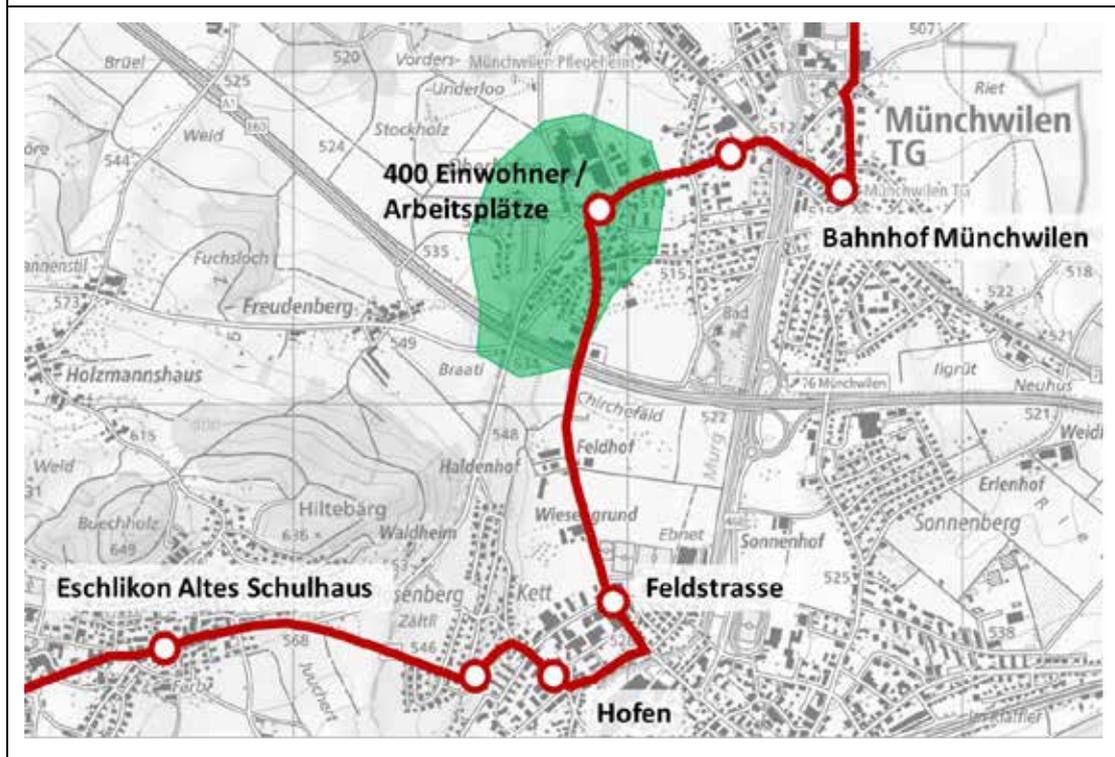
80.735 Wil – Bichelsee

| | |
|-----------------------|---|
| 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



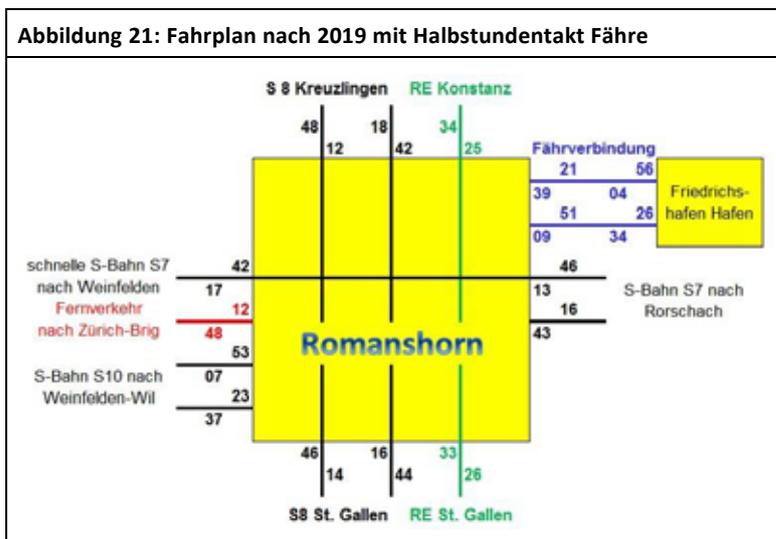
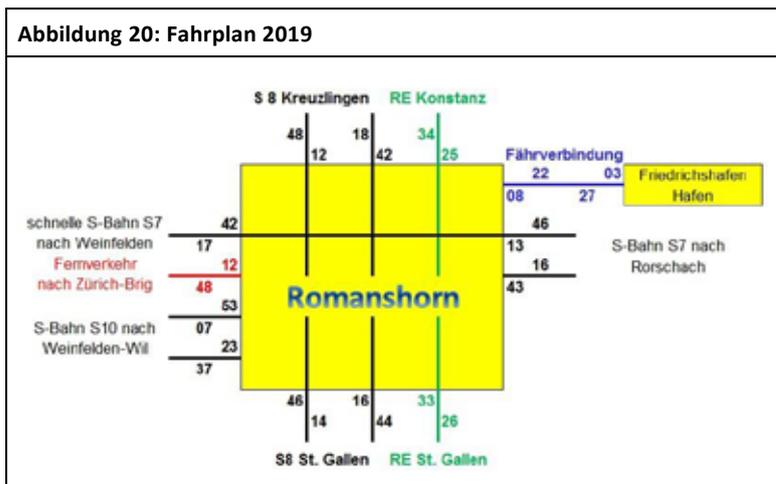
70.806 Turbenthal – Bichelsee – Dussnang

| | |
|-----------------------|---|
| 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 |

| Tabelle 37: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil | | | | | | | | |
|--|------------------------------------|-----------------------|--|----|------|---|-----|-----|
| 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 Tarifverbunde das Fahrausweissortiment vereinfachen und zwischen den Verbunden 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 Tarifverbunds Ostwind haben einen Sicherheitsausschuss gebildet, der die aktuelle Sicherheitslage permanent erfasst, darüber halbjährlich Bericht erstattet und die allenfalls notwendigen Massnahmen koordiniert.

Dynamische Fahrgastinformation

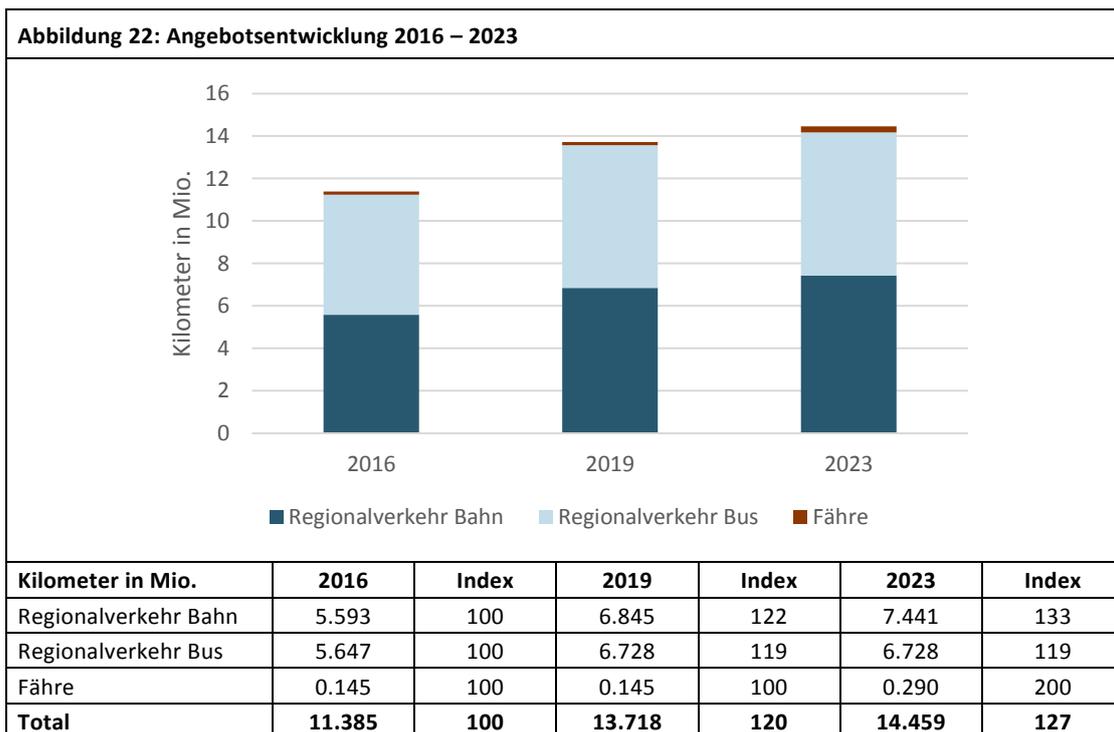
Die Transportunternehmen im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind haben in den letzten Jahren mit finanzieller Unterstützung der Kantone ein dynamisches Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Dieses umfasst Echtzeitanzeigen in den Fahrzeugen und an den stärker frequentierten Bahn- und Bushaltestellen. Die 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 Busterminals 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.



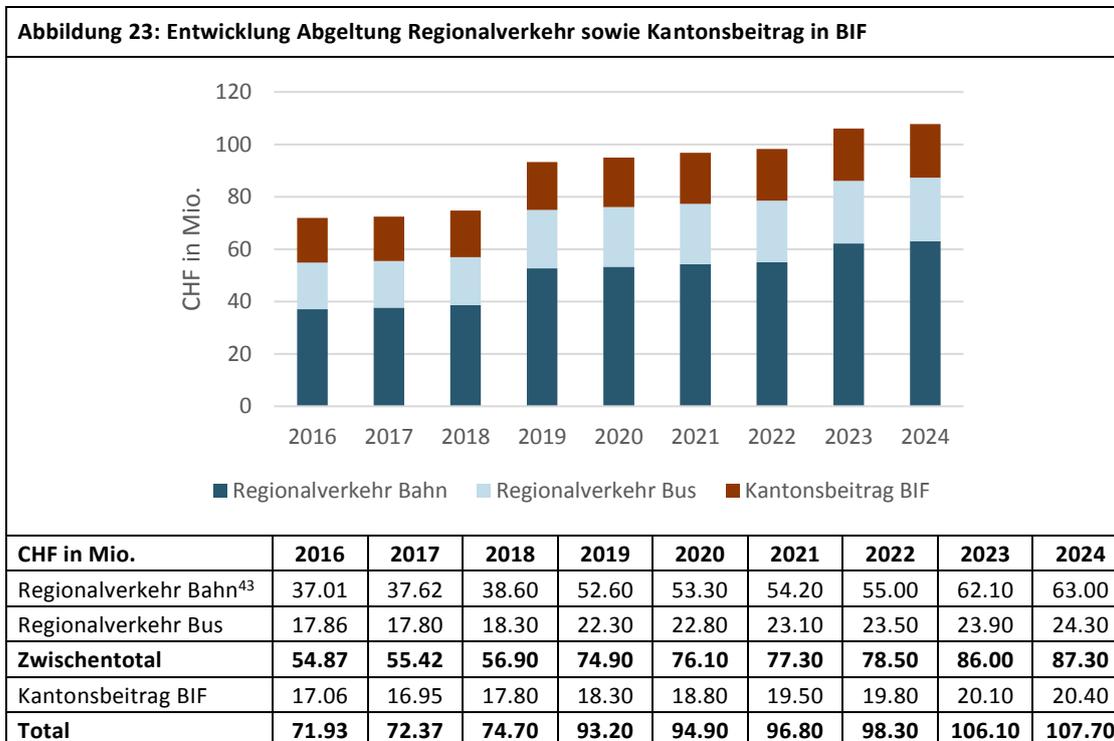
Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

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)

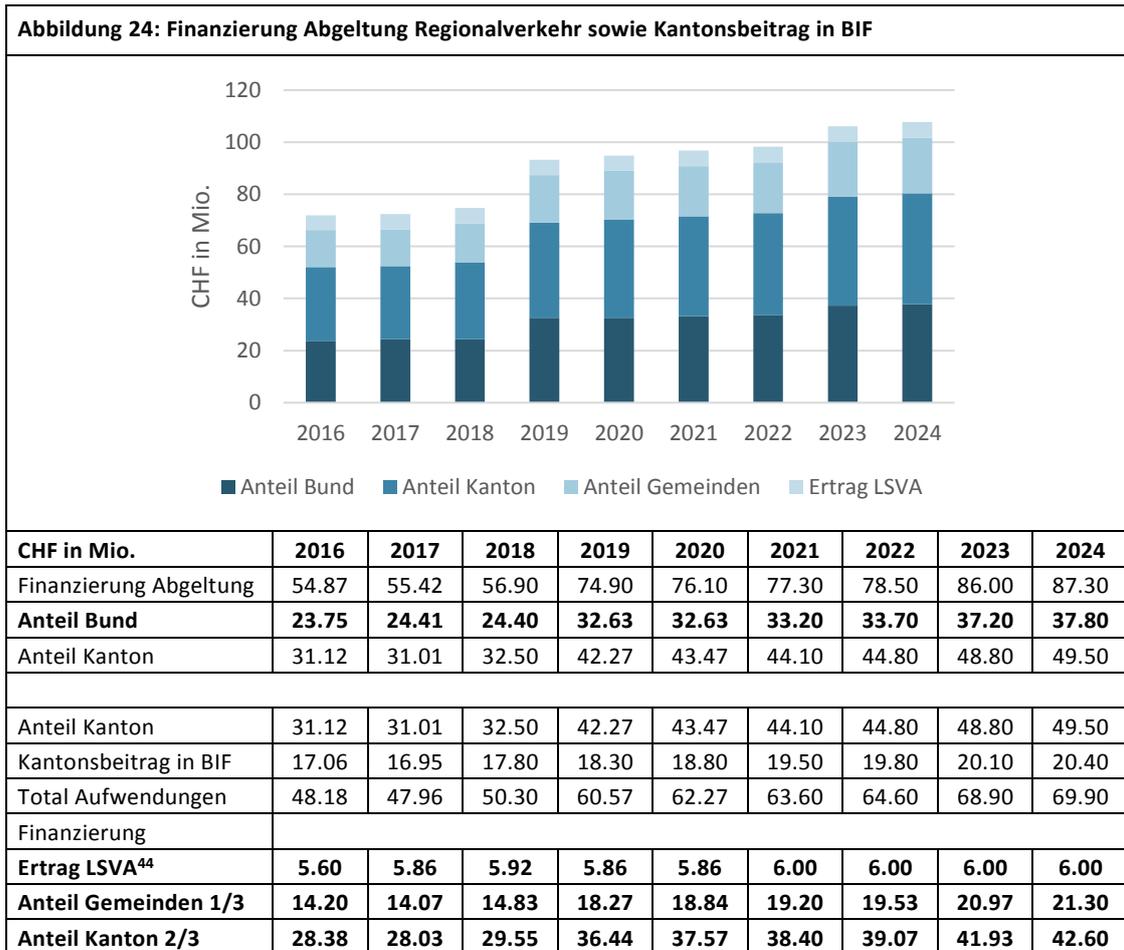
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des 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.

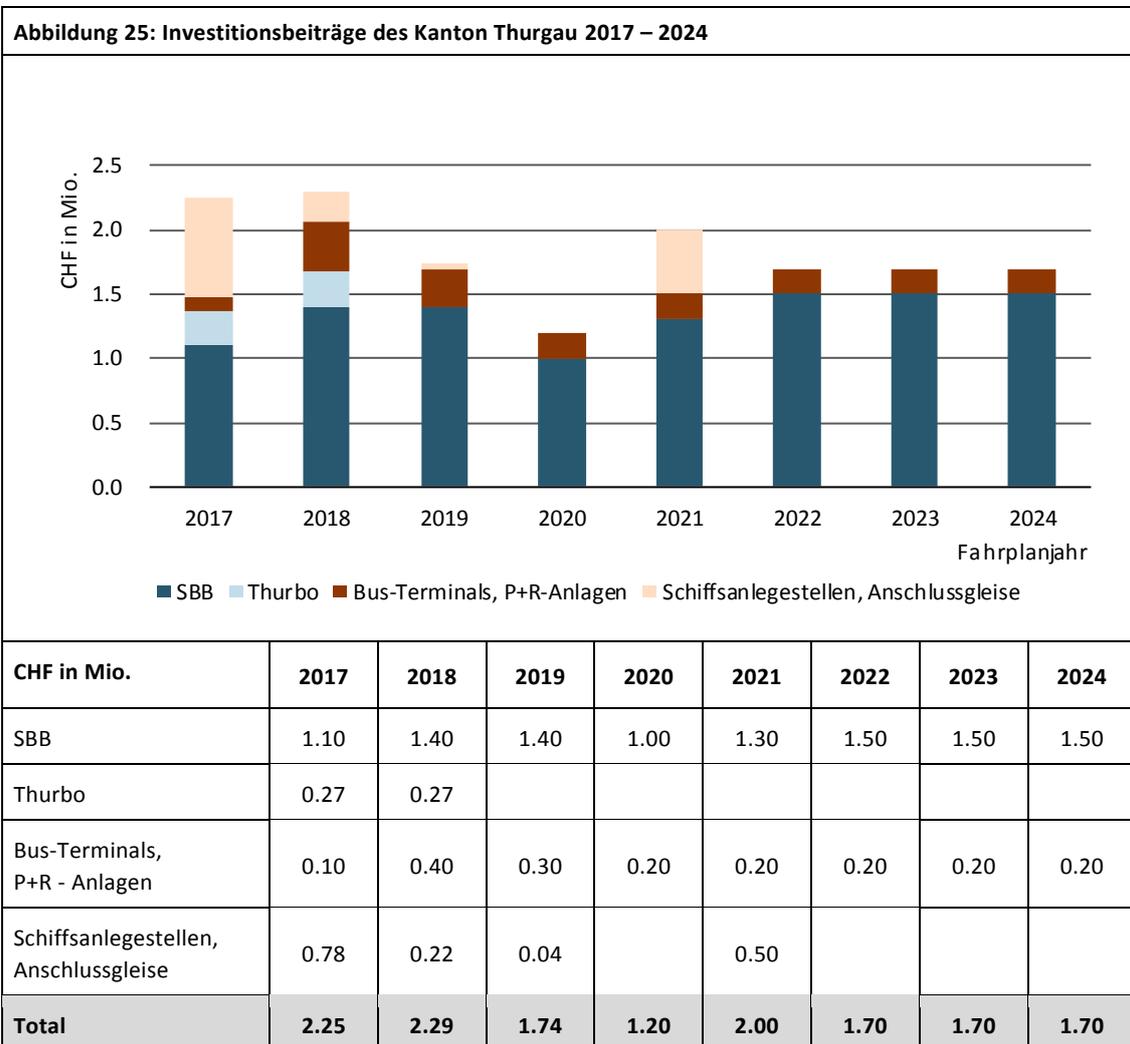
Die Kantone können gemäss Art. 58b und Art. 58c des revidierten Eisenbahngesetzes des Bundes (EBG, SR 742.101) zusätzliche oder alternative Massnahmen zu den vom Bund beschlossenen Ausbaumassnahmen finanzieren oder die von der Bundesversammlung beschlossenen Massnahmen vorfinanzieren. § 5 des FöVG regelt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

