

KONZEPT ÖFFENTLICHER REGIONALVERKEHR KANTON THURGAU 2010 - 2015

Fassung für Vernehmlassung

Zürich, 22. Januar 2009

Matthias Lebküchner, Urs Ambühl

1784A_VERNEHML_RR_V8.DOC

INFRAS

INFRAS

BINZSTRASSE 23
POSTFACH
CH-8045 ZÜRICH
t +41 44 205 95 95
f +41 44 205 95 99
ZUERICH@INFRAS.CH

MÜHLEMATTSTRASSE 45
CH-3007 BERN

WWW.INFRAS.CH

ANNEX NETZGRAFIK

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|--------|--|
| AP-Ost | Angebotsplanung Ost |
| BSB | Bodensee - Schiffsbetriebe |
| CHF | Schweizer Franken |
| DML | Durchmesserlinie Zürich |
| FW | Frauenfeld – Wil Bahn |
| h | Stunde |
| ITV | Integraler Tarifverbund |
| KDG | Kostendeckungsgrad |
| KRP | Kantonaler Richtplan |
| KTU | konzessionierte Transportunternehmen |
| LSVA | Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe |
| Mio. | Millionen |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| NFA | Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| RPV | Regionaler Personenverkehr |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| SBS | Schweizerische Bodensee Schifffahrtsgesellschaft |
| SOB | Südostbahn |
| VHB | Verkehrsverbund Hegau – Bodensee |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |
| ZVV | Zürcher Verkehrsverbund |

Regionale Buslinien

Die Fahrplanangebote der regionalen Buslinie sind aufgrund der veränderten Bahnfahrpläne anzupassen und bedarfsgerecht zu verdichten.

› Schnellere Durchfahrt der Schnellzüge bei der Station Lengwil (10 Mio. CHF).

Den Ausbauten zugunsten des HGV-Anschlusses und des Schnellzugsverkehrs sind folgende Fahrplanangebote hinterlegt:

- › Stundentakt Romanshorn – Weinfelden – Zürich (Intercity) wie bisher
- › Stundentakt Konstanz – Weinfelden – Zürich (Interregio) mit ausgedehnter Betriebszeit von 5 bis 23 Uhr.
- › Stundentakt St. Gallen – Romanshorn – Kreuzlingen Hafen – Konstanz (Interregio), allenfalls mit dem „Seehas“ Konstanz – Singen verknüpft.

S-Bahn- und Regionalzugsverkehr

Zurzeit erarbeiten die Kantone zusammen mit den Transportunternehmen auf der Grundlage des Schnellzugsfahrplans gemäss ZEB-Kernangebot das Angebotskonzept für den S-Bahn- und Regionalzugs-Fahrplan 2020, das ab 2016 schrittweise umgesetzt werden soll. Abgestützt auf dieses Angebotskonzept kann definiert werden, welche Bahnanlagen im Thurgau ausgebaut werden müssen und wo neue Bahnhaltstellen realisiert werden können. Diese sogenannten Erweiterungsbauten zugunsten des S-Bahn- und Regionalzugsverkehrs erfordern die finanzielle Beteiligung des Kantons. Die Gemeinden haben an diese Erweiterungsbauten keine Beiträge zu leisten. Davon ausgenommen ist die Erstellung neuer Bahnhaltstellen, deren Kosten nach Abzug des Interessensbeitrags der Bahn je zur Hälfte zwischen dem Kanton und der Gemeinde finanziert werden.

Auf der Grundlage des Schnellzugsangebots sollen im S-Bahn- und Regionalzugsverkehr folgende Fahrplanangebote angestrebt werden:

- › Halbstundentakt ohne Lücken auf allen Regionalzugslinien. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem lückenlosen Halbstundentakt (u.a. auf der Seelinie Schaffhausen-Romanshorn) soll dieses Angebot grundsätzlich täglich von Montag - Sonntag von 6 - 24 Uhr (Sonntag bis 20 Uhr) angeboten werden.
- › Halbstundentakt zwischen Winterthur und Wil durch S12 Zürich – Stadelhofen - Winterthur – Wil und S35 Winterthur – Wil.
- › Halbstundentakt zwischen Winterthur und Weinfelden durch S24 Zürich Oerlikon - Flughafen – Winterthur – Weinfelden und S30 Winterthur – Weinfelden
- › S12 Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie Romanshorn – Zürich mit Halt in Amriswil, Sulgen , Weinfelden und Frauenfeld.
- › Gute, auf die Verkehrsbedürfnisse abgestimmte Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen zwischen den Schellzugs- sowie den S-Bahn und Regionalzugslinien.

9. AUSBLICK 2016 UND SPÄTER

Voraussichtlich mit dem Fahrplan 2016 werden die neue Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten - Zürich Bahnhof Löwenstrasse - Zürich Oerlikon und verschiedene Ausbauten zur Leistungssteigerung der Linie Zürich Oerlikon – Winterthur in Betrieb genommen. Diese Bahnausbauten werden sich auf das Bahnangebot im Kanton Thurgau auswirken. Zurzeit erarbeiten die Kantone zusammen mit den Transportunternehmen das Angebotskonzept im S-Bahn- und Regionalzugsverkehr für den Zeithorizont 2020. Dieses Angebot soll ab 2016 schrittweise umgesetzt werden.

HGV-Anschluss Ostschweiz

Für den Anschluss der Ostschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) werden - überlagert zum bestehenden Halbstundentakt im Regionalzugsverkehr - zwischen St. Gallen und Konstanz Schnellzüge im Stundentakt verkehren. Dies bedingt den Ausbau bestehender Stationen zu Kreuzungsstationen sowie den Bau von Doppelspurabschnitten. Die SBB und die SOB erarbeiten 2009 im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr das Vorprojekt. Es wird auch geprüft, ob einzelne schnelle Züge zwischen Konstanz und St. Gallen schon vor 2016 verkehren können. Die notwendigen Ausbauten der Bahninfrastruktur werden zu 100% durch den Bund finanziert (FinöV-Fonds). Das Eidgenössische Parlament hat dafür einen Kredit von 60 Mio. CHF bewilligt.

Schnellzugsverkehr

Es ist geplant, dass mit der Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten - Zürich Bahnhof Löwenstrasse - Zürich Oerlikon (Fahrplan 2016) der Thurtalschnellzug Zürich - Romanshorn in Romanshorn xx.14 ankommt und xx.46 abfährt und dort schlanke Anschlüsse (3-5 Minuten) an den Regionalverkehr herstellt. Auch in Kreuzlingen sollen zwischen dem Schnellzug Zürich - Konstanz und den Regionalzügen der Seelinie schlanke Anschlüsse hergestellt werden. Es ist geplant, dass der Schnellzug xx.44 in Kreuzlingen ankommt und xx.16 abfährt. Die Realisierung der Anschlussknoten in Kreuzlingen und Romanshorn bedingt einen Ausbau der Bahninfrastruktur, der aus dem ZEB-Kredit (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) durch den Bund finanziert werden wird. Es handelt sich um folgende Ausbauten:

- › Beschleunigungsmassnahmen Winterthur - Romanshorn von 125 auf 140 km/h (20 Mio. CHF);
- › Doppelspur im Bereich der Station Kehlhof (40 Mio. CHF), damit die Schnellzüge nach und von Konstanz dort kreuzen können;

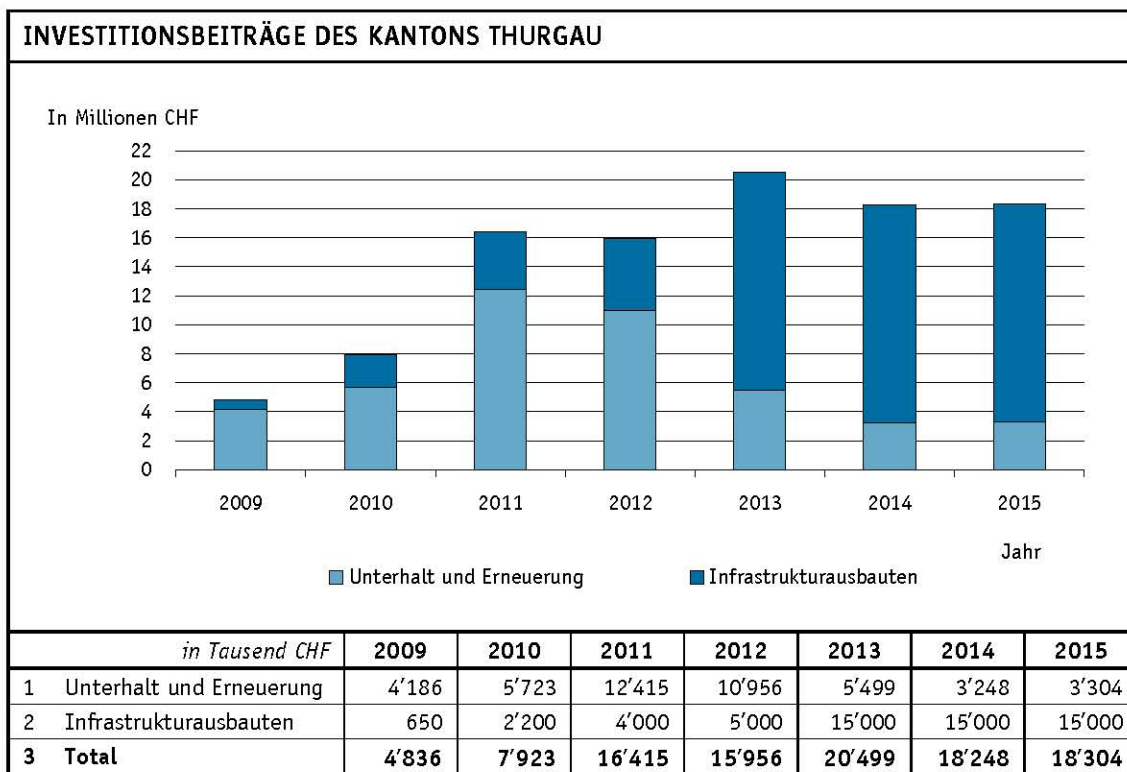


Tabelle 44 1 Investitionsbeiträge des Kantons für die Erneuerung und den Unterhalt der Privatbahninfrastruktur gemäss Tabelle 37

2 Investitionsbeiträge des Kantons für den Ausbau der Bahninfrastruktur auf Basis von groben Schätzungen (vgl. Kap. 7.2).

8.4. FINANZIERUNG DER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN

Wie im Kapitel 7.2 aufgezeigt, reichen bei allen drei Privatbahnen (THURBO, FW, SOB) die Abschreibungsmittel nicht aus, um den jährlich anfallenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zu finanzieren. Sie sind daher - wie in den zurückliegenden Jahren - auf Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone angewiesen, welche diese in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewähren.

Gemäss Kapitel 7.2 sind im heutigen Zeitpunkt erst grobe Schätzungen zu den Kantonsbeiträgen an den notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Realisierung des Angebotskonzeptes 2020 möglich. Genauere Angaben werden voraussichtlich Ende 2009 vorliegen (vgl. Kapitel 9).

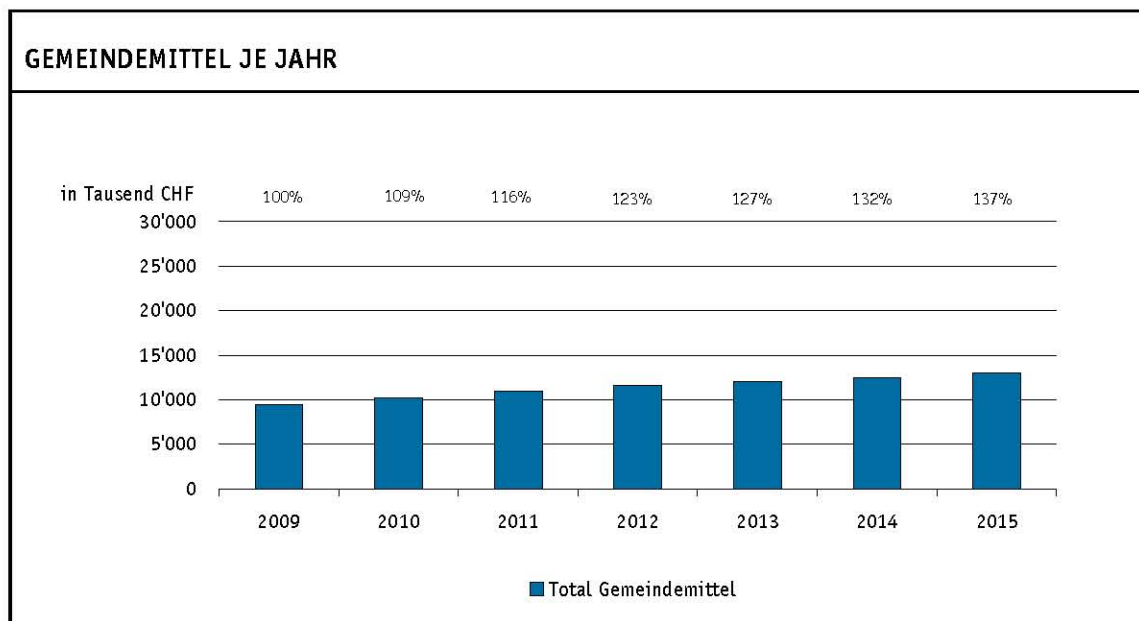
Die Investitionsbeiträge stehen unter dem Vorbehalt, dass der Bund im Rahmen der Bahnreform 2 beabsichtigt, die Finanzierung der Bahninfrastruktur ab 2013 neu zu regeln. Zurzeit sind weder Inhalt noch Zeitpunkt der Inkraftsetzung der Neuregelung bekannt.

Die Tabelle 44 zeigt eine Gesamtsicht der künftigen Investitionsbeiträge des Kantons Thurgau an den Unterhalt und die Erneuerung der Privatbahnen sowie an den Ausbau der Bahninfrastruktur zur Umsetzung des Angebotskonzeptes 2020. Infolge des erhöhten Unterhalts- und Erneuerungsbedarfs bei den Privatbahnen sowie des notwendigen Ausbaus der Bahninfrastruktur zur Umsetzung des Angebotskonzeptes 2020 liegen die Beiträge des Kantons Thurgau wesentlich über dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre von 4,5 Mio. CHF.

| VORAUSSICHTLICHE VERÄNDERUNG DER GEMEINDEBEITRÄGE | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Gemeinde | Betrag 2009 in CHF | Betrag 2015 in CHF | Differenz in CHF |
| Horn | 115'802 | 162'480 | 46'678 |
| Hüttlingen | 40'823 | 49'623 | 8'800 |
| Hüttwilen | 47'100 | 65'412 | 18'312 |
| Kemmental | 78'006 | 108'559 | 30'553 |
| Kesswil | 61'512 | 74'165 | 12'653 |
| Kradolf-Schönenberg | 110'918 | 153'813 | 42'895 |
| Kreuzlingen | 684'299 | 953'268 | 268'969 |
| Langrickenbach | 26'657 | 36'653 | 9'996 |
| Lengwil | 67'228 | 92'438 | 25'210 |
| Lommis | 29'672 | 41'449 | 11'777 |
| Mammern | 36'042 | 43'700 | 7'658 |
| Matzingen | 98'707 | 137'674 | 38'967 |
| Märstetten | 116'238 | 163'080 | 46'842 |
| Müllheim | 79'421 | 110'505 | 31'084 |
| Münchwilen | 135'493 | 188'253 | 52'760 |
| Münsterlingen | 154'035 | 211'796 | 57'761 |
| Neunforn | 35'458 | 50'055 | 14'597 |
| Pfyn | 66'051 | 92'121 | 26'070 |
| Raperswilen | 14'869 | 20'444 | 5'575 |
| Rickenbach TG | 85'170 | 118'409 | 33'239 |
| Roggwil | 129'028 | 180'667 | 51'639 |
| Romanshorn | 496'878 | 701'424 | 204'546 |
| Salenstein | 80'229 | 102'504 | 22'275 |
| Salmsach | 31'750 | 44'307 | 12'557 |
| Schlatt | 73'819 | 102'802 | 28'983 |
| Schönholzerswilen | 30'128 | 42'076 | 11'948 |
| Sirnach | 229'486 | 318'795 | 89'309 |
| Sommeri | 22'859 | 32'082 | 9'223 |
| Steckborn | 131'456 | 183'354 | 51'898 |
| Stettfurt | 32'858 | 45'830 | 12'972 |
| Sulgen | 135'523 | 189'597 | 54'074 |
| Tägerwilen | 166'181 | 233'052 | 66'871 |
| Thundorf | 37'748 | 52'554 | 14'806 |
| Tobel-Tägerschen | 67'444 | 94'037 | 26'593 |
| Uesslingen-Buch | 27'538 | 38'516 | 10'978 |
| Uttwil | 83'482 | 116'739 | 33'257 |
| Wagenhausen | 72'469 | 87'278 | 14'809 |
| Warth-Weiningen | 47'174 | 65'515 | 18'341 |
| Wäldi | 32'713 | 45'630 | 12'917 |
| Wängi | 117'620 | 163'028 | 45'408 |
| Weinfelden | 609'789 | 775'967 | 166'178 |
| Wigoltingen | 97'978 | 137'322 | 39'344 |
| Wilen TG | 60'879 | 84'358 | 23'479 |
| Wuppenau | 48'521 | 68'017 | 19'496 |
| Zihlschlacht-Sitterdorf | 80'824 | 116'990 | 36'166 |
| Total Kanton Thurgau | 9'467'000 | 13'017'000 | 3'550'000 |

Tabelle 43

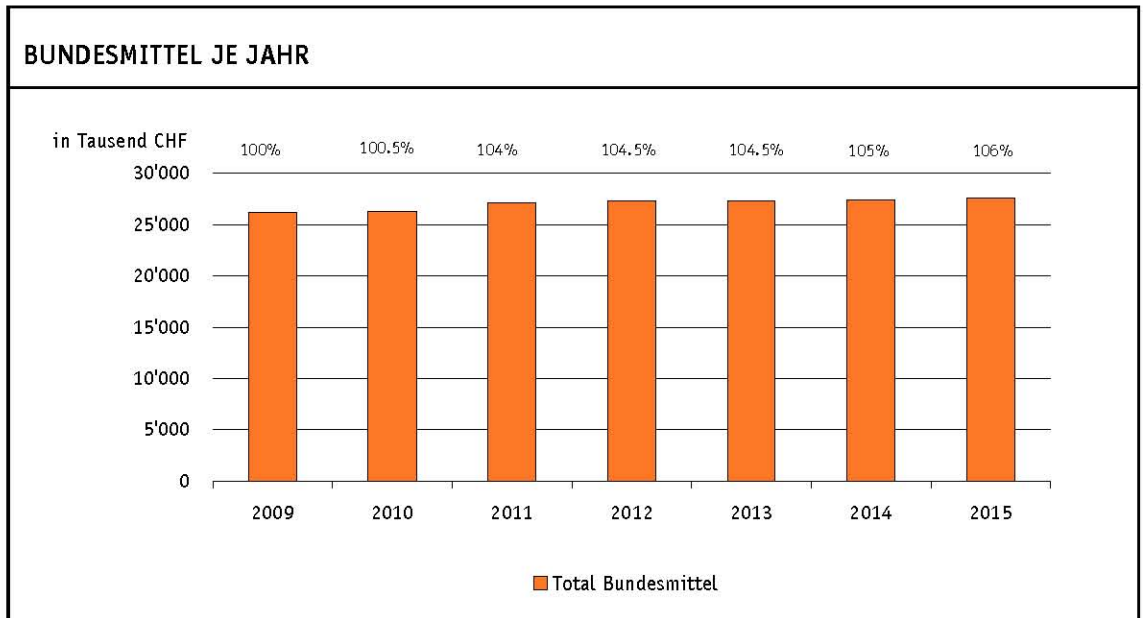
| VORAUSSICHTLICHE VERÄNDERUNG DER GEMEINDEBEITRÄGE | | | |
|--|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Gemeinde | Betrag 2009 in CHF | Betrag 2015 in CHF | Differenz in CHF |
| Aadorf | 221'720 | 307'466 | 85'746 |
| Affeltrangen | 78'030 | 108'592 | 30'562 |
| Altnau | 95'708 | 134'201 | 38'493 |
| Amlikon-Bissegg | 30'566 | 42'679 | 12'113 |
| Amriswil | 436'312 | 608'385 | 172'073 |
| Arbon | 381'068 | 528'519 | 147'451 |
| Basadingen-Schlattigen | 87'951 | 114'423 | 26'472 |
| Berg | 93'559 | 130'595 | 37'036 |
| Berlingen | 52'580 | 63'835 | 11'255 |
| Bettwiesen | 51'021 | 71'455 | 20'434 |
| Bichelsee-Balterswil | 69'433 | 96'120 | 26'687 |
| Birwinken | 31'694 | 44'230 | 12'536 |
| Bischofszell | 178'749 | 248'381 | 69'632 |
| Bottighofen | 125'890 | 152'921 | 27'031 |
| Braunau | 30'318 | 42'337 | 12'019 |
| Bussnang | 88'441 | 122'907 | 34'466 |
| Bürglen | 135'112 | 189'031 | 53'919 |
| Diessenhofen | 124'464 | 173'089 | 48'625 |
| Dozwil | 20'307 | 28'573 | 8'266 |
| Egnach | 193'377 | 271'098 | 77'721 |
| Erlen | 89'200 | 123'950 | 34'750 |
| Ermatingen | 111'554 | 155'338 | 43'784 |
| Eschenz | 95'210 | 125'705 | 30'495 |
| Eschlikon | 141'047 | 197'192 | 56'145 |
| Felben-Wellhausen | 134'415 | 185'469 | 51'054 |
| Fischingen | 61'953 | 86'487 | 24'534 |
| Frauenfeld | 815'494 | 1'138'867 | 323'373 |
| Gachnang | 147'259 | 205'734 | 58'475 |
| Gottlieben | 22'135 | 27'182 | 5'047 |
| Güttingen | 85'807 | 104'316 | 18'509 |
| Hauptwil-Gottshaus | 72'992 | 102'315 | 29'323 |
| Hefenhofen | 43'142 | 60'621 | 17'479 |
| Herdern | 37'446 | 52'139 | 14'693 |
| Hohentannen | 14'203 | 19'528 | 5'325 |
| Homburg | 40'968 | 56'982 | 16'014 |



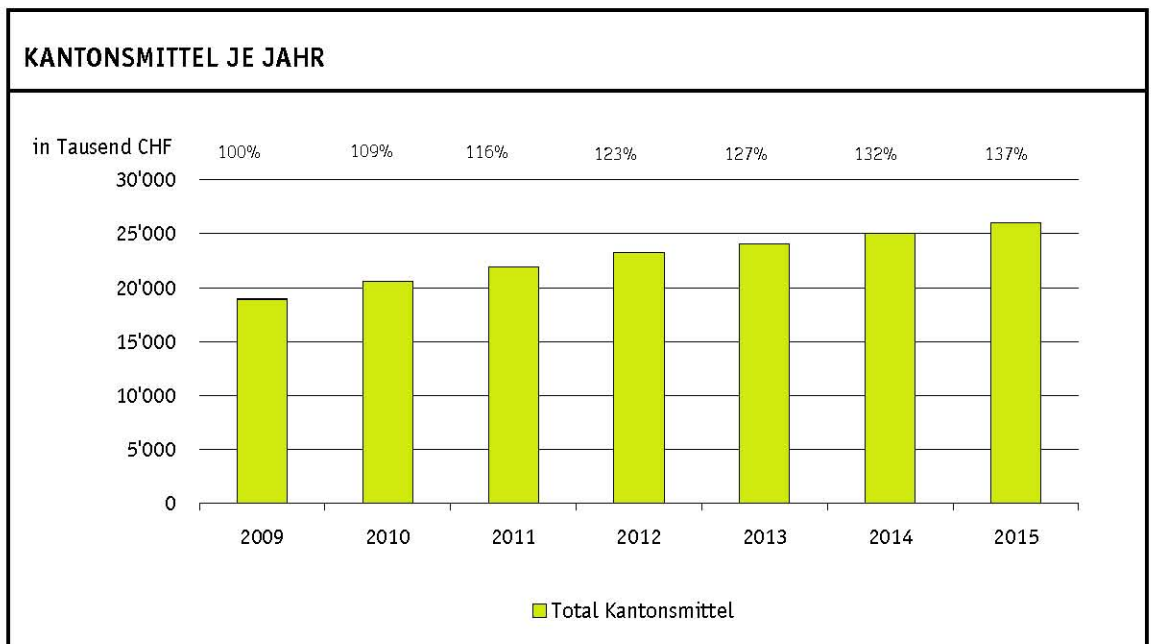
Figur 16

8.3. GEMEINDEBEITRÄGE

Gemäss § 13 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 21. September 1988 (RB 742.1) haben die Gemeinden einen Drittel an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton aus den Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und den Tarifmassnahmen erwachsen. Der Beitrag der einzelnen Gemeinde bemisst sich je zur Hälfte nach dem Verkehrsangebot und der Zahl der Einwohner im erschlossenen Gebiet. In der folgenden Tabelle ist die voraussichtliche Veränderung der Belastung je Gemeinde zwischen 2009 und 2015 aufgezeigt. Dieser Vergleich basiert auf der Grundlage von provisorischen Verteilschlüsseln 2009 und 2015, welche die wichtigsten Angebotsausbauten berücksichtigen. Wie bisher werden die Gemeinden jährlich zum Verteilschlüssel des jeweiligen Fahrplanjahrs, der sämtliche Angebotsveränderungen berücksichtigt, Stellung nehmen können.



Figur 14



Figur 15

8.2. FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN

Die Tabelle 41 und Tabelle 42 zeigen, wie die Abgeltungskosten finanziert werden können.

Der zusätzliche Finanzierungsbedarf von voraussichtlich total 12,4 Mio. CHF in sechs Jahren muss zum überwiegenden Teil durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden. Der Kanton Thurgau wird 2015 im Vergleich zu 2009 7,1 Mio. CHF oder 37% (+6%/Jahr) mehr leisten. Die Gemeinden haben gemäss den gesetzlichen Bestimmungen (Vergleiche nachfolgendes Kapitel 8.3) 3,55 Mio. CHF zusätzlich zu finanzieren, was ebenfalls einer Steigerung von 37% (+6%/Jahr) entspricht.

Der Bund erhöht von 2009 bis 2015 seine Abgeltungsmittel lediglich um 1,5 Mio. CHF oder 6% (+1%/Jahr). Aus dem LSVA-Ertrag kommen 0,3 Mio. CHF zusätzlich dem öffentlichen Regionalverkehr zugute.

Sofern die Finanzmittel beim jährlichen Bestell- und Budgetprozess nicht ausreichen sollten, weil weniger Mittel zur Verfügung stehen oder die Abgeltungskosten höher sind als angenommen, müssen bei den geplanten Angebotsausbauten Abstriche gemacht werden. Die Ausbauten sind nach den in Kapitel 6.4, Seite 69 definierten Grundsätzen zu priorisieren.

| FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH BUND UND KANTON | | | | | | | | |
|---|---------|---------------|--------|---------|---------------|--------|-----------------|------|
| in Tausend CHF | Bund | | | Kanton | | | Total | |
| | Angebot | Infrastruktur | Total | Angebot | Infrastruktur | Total | Bund und Kanton | |
| 2009 | 21'989 | 4'141 | 26'130 | 28'529 | 5'271 | 33'800 | 59'930 | 100% |
| 2010 | 22'098 | 4'167 | 26'265 | 30'849 | 5'303 | 36'152 | 62'417 | 104% |
| 2011 | 22'207 | 4'893 | 27'100 | 32'013 | 6'227 | 38'240 | 65'340 | 109% |
| 2012 | 22'317 | 4'959 | 27'276 | 33'852 | 6'311 | 40'163 | 67'439 | 112% |
| 2013 | 22'429 | 4'831 | 27'260 | 35'382 | 6'149 | 41'531 | 68'791 | 115% |
| 2014 | 22'541 | 4'897 | 27'438 | 36'909 | 6'233 | 43'142 | 70'580 | 118% |
| 2015 | 22'653 | 4'963 | 27'616 | 38'435 | 6'317 | 44'752 | 72'368 | 121% |

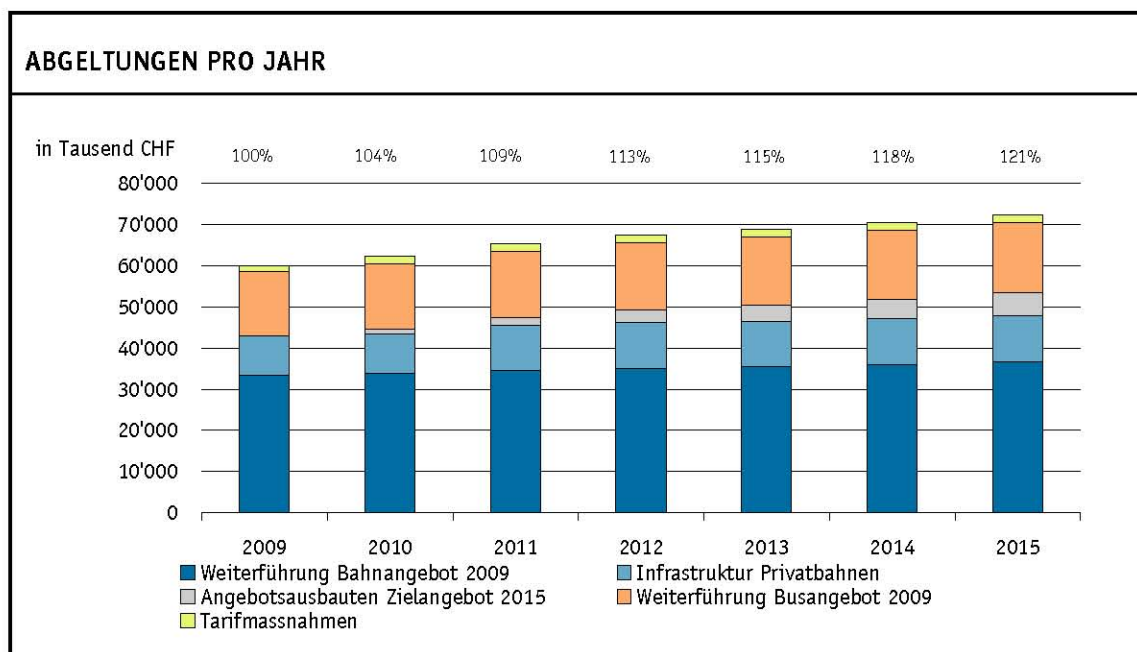
Tabelle 41

| FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH KANTON UND GEMEINDEN | | | | | | | |
|--|---------------------------|-----------------|----------------------------|-------------------------|------|----------------------------|------|
| in Tausend CHF | Total Abgeltungskosten | LSVA- Ertrag | Rest Abgel- tungskosten | Anteil Kanton 2/3 | | Anteil Gemeinden 1/3 | |
| | | | | | | | |
| 2010 | 36'152 | 5'300 | 30'852 | 20'568 | 109% | 10'284 | 109% |
| 2011 | 38'240 | 5'300 | 32'940 | 21'960 | 116% | 10'980 | 116% |
| 2012 | 40'163 | 5'300 | 34'863 | 23'242 | 123% | 11'621 | 123% |
| 2013 | 41'531 | 5'500 | 36'031 | 24'021 | 127% | 12'010 | 127% |
| 2014 | 43'142 | 5'600 | 37'542 | 25'028 | 132% | 12'514 | 132% |
| 2015 | 44'752 | 5'700 | 39'052 | 26'035 | 137% | 13'017 | 137% |

Tabelle 42

| ABGELTUNGSKOSTEN | | | | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <i>in Tausend CHF</i> | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 Weiterführung Bahnangebot 2009 | 33'391 | 33'892 | 34'400 | 34'916 | 35'440 | 35'972 | 36'511 |
| 2 Weiterführung Busangebot 2009 | 15'594 | 15'828 | 16'065 | 16'306 | 16'551 | 16'799 | 17'051 |
| 3 Angebotsausbauten Zielangebot 2015 | 0 | 1'200 | 1'800 | 3'100 | 3'900 | 4'700 | 5'600 |
| 4 Tarifmassnahmen | 1'500 | 1'960 | 1'860 | 1'800 | 1'900 | 1'900 | 1'900 |
| 5 Infrastruktur Privatbahnen | 9'412 | 9'470 | 11'120 | 11'270 | 10'980 | 11'130 | 11'280 |
| 6 Total Abgeltungen Zielangebot 2015 | 59'897 | 62'350 | 65'245 | 67'392 | 68'771 | 70'501 | 72'342 |
| 7 Zur Verfügung stehende Finanzmittel (Tabelle 13, S. 42) | 59'930 | 62'417 | 65'340 | 67'439 | 68'791 | 70'850 | 72'368 |

Tabelle 40 1 Abgeltungskosten für das Bahnangebot gemäss Fahrplan 2009 inkl. einer Teuerung von 1,5% pro Jahr
 2 Abgeltungskosten für das Busangebot gemäss Fahrplan 2009 inkl. einer Teuerung von 1,5% pro Jahr
 3 Angebotsausbauten realisiert in Etappen; die Summe der Angebotsausbauten des Vorjahres ist jeweils dazugezählt.
 4 Abgeltungskosten der Tarifmassnahmen gemäss Tabelle 36
 5 Abgeltungskosten für den Betrieb/die Abschreibung der Infrastruktur der Privatbahnlinien gemäss Tabelle 38
 7 gemäss Budget 2009 bzw. Finanzplan Kt. Thurgau 2010 – 2012, Finanzplanentwurf 2013 – 2015



Figur 13

8. KOSTENENTWICKLUNG UND FINANZIERUNG

8.1. ABGELTUNGSKOSTEN

Wie in den vorangehenden Kapiteln aufgezeigt, fallen im Regionalverkehr folgende Abgeltungskosten an:

- › Abgeltungskosten des Zielangebotes (Tabelle 35, Seite 69)
- › Abgeltungskosten der Tarifmassnahmen (Tabelle 36, Seite 76)
- › Abgeltungskosten für Betrieb und Abschreibung der Infrastruktur der Privatbahnen (Tabelle 38, Seite 79)

Die Tabelle 40 fasst die aufgeführten Abgeltungskosten zusammen und zeigt, dass die Kosten zwischen 2009 und 2015 um voraussichtlich total 12,4 Mio. CHF oder 21% ansteigen werden. Diese Zusatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

- › 4,6 Mio. CHF Mehrkosten für das bestehende Bahn- und Busangebot (Lohnentwicklung, Erhöhung der Trassen- und Dieselpreise, höhere Aufwendungen für Sicherheit und Rollmaterial (Neubeschaffungen) und allgemeine Teuerung)
- › 0,4 Mio. CHF Tarifmassnahmen
- › 1,8 Mio. CHF Mehrkosten der Infrastruktur der Privatbahnen (erhöhter Abschreibungsbedarf)
- › 5,6 Mio. CHF Angebotsausbauten

Die durchschnittliche Zuwachsrate pro Jahr beträgt 2,1 Mio. CHF oder 3,5 Prozent.

Diese zusätzlichen Aufwendungen für den öffentlichen Regionalverkehr sind notwendig, wenn dieser - wie im kantonalen Richtplan postuliert - einen erhöhten Marktanteil erlangen und zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Kantons als Wirtschafts- und Lebensraum beitragen soll. Auch zeigen die überdurchschnittlichen Nachfragesteigerungen der letzten Jahre auf den Linien, welche im Halbstundentakt bedient werden, dass es sich lohnt, das Angebot weiter in diese Richtung auszubauen.

Die Tabelle 40 zeigt weiter, dass die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzmittel, wie sie in Tabelle 13 Seite 42, zusammengestellt sind, ausreichen, um die anfallenden Abgeltungskosten zu finanzieren.

7.2. AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR

Zurzeit erarbeiten die Kantone zusammen mit den Transportunternehmen das **Angebotskonzept im S-Bahn- und Regionalzugsverkehr für den Zeithorizont 2020**. Dieses Angebot soll ab 2016 schrittweise umgesetzt werden (siehe Ausführungen Kapitel 9, ab Seite 90). Abgestützt auf dieses Angebotskonzept kann bis Ende 2009 definiert werden, welche Bahnanlagen im Thurgau ausgebaut werden müssen und mit welchen Kosten zu rechnen ist. Diese sogenannten Erweiterungsbauten zugunsten des S-Bahn- und Regionalzugsverkehrs erfordern die finanzielle Beteiligung des Kantons. Im Jahre 2009 fallen die ersten Kantonsbeiträge an die Kosten der Projekt-Studien an. 2010 sind Kantonsbeiträge an die Kosten der Vorprojektierung zu leisten und ab 2011 könnten erste Investitionsbeiträge an den Ausbau der Bahnanlagen anfallen. Die in der Tabelle 39 ab dem Jahr 2011 aufgeführten Kantonsbeiträge basieren auf ersten groben Schätzungen.

| KANTONSBEITRÄGE FÜR DEN AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR (GROBKOSTENSCHÄTZUNG) | | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <i>in Tausend CHF</i> | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Total Kantonsbeiträge | 650 | 2'200 | 4'000 | 5'000 | 15'000 | 15'000 | 15'000 |

Tabelle 39

Abgeltung für Betrieb / Abschreibung Bahninfrastruktur der Privatbahnen

Die Abgeltungen für den Betrieb und die Abschreibungen der Bahninfrastrukturen der drei Privatbahnen steigen in den nächsten Jahren kontinuierlich an. Die Ursache dafür liegt im erhöhten Abschreibungsbedarf durch die Aktivierung der Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen.

| ABGELTUNG FÜR BETRIEB / ABSCHREIBUNG BAHNINFRASTRUKTUR DER PRIVATBAHNEN | | | | | | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <i>in Tausend CHF</i> | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Total Abgeltung | FW | 1'350 | 1'400 | 1'450 | 1'500 | 1'550 | 1'600 | 1'650 |
| | SOB | 13'262 | 13'600 | 14'100 | 14'700 | 15'300 | 15'800 | 16'400 |
| | THURBO | 6'550 | 6'500 | 8'200 | 8'200 | 7'700 | 7'700 | 7'700 |
| Streckenanteil TG | FW: 93% | 1'255 | 1'300 | 1'350 | 1'400 | 1'450 | 1'500 | 1'550 |
| | SOB: 17.7% | 2'347 | 2'400 | 2'500 | 2'600 | 2'700 | 2'800 | 2'900 |
| | THURBO: 88,7% | 5'810 | 5'770 | 7'270 | 7'270 | 6'830 | 6'830 | 6'830 |
| <i>Total Thurgau</i> | | <i>9'412</i> | <i>9'470</i> | <i>11'120</i> | <i>11'270</i> | <i>10'980</i> | <i>11'130</i> | <i>11'280</i> |
| Abgeltung Bund 44% | | 4'141 | 4'167 | 4'893 | 4'959 | 4'831 | 4'897 | 4'963 |
| Abgeltung TG 56% | | 5'271 | 5'303 | 6'227 | 6'311 | 6'149 | 6'233 | 6'317 |

Tabelle 38

Investitionsbeiträge für Unterhalt und Erneuerung der Privatbahnen

Bei allen drei Privatbahnen reichen die Abschreibungsmittel nicht aus, um den jährlich anfallenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zu finanzieren. Sie sind daher - wie in den zurückliegenden Jahren - auf Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone angewiesen, welche diese in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewähren.

Die FW benötigt, wie in der Studie „Bahn oder Bus im Murgtal?“ vom 6.11.2006 aufgezeigt, bis 2015 einen Investitionsbeitrag von durchschnittlich knapp 3 Mio. CHF pro Jahr.

Die SOB weist einen Darlehensbedarf bis zu 18 Mio. CHF pro Jahr aus. Darin ist auch der Ausbau der Station Roggwil-Berg zu einer Kreuzungsstation enthalten, die durch die 1. Teilergänzung der S-Bahn St. Gallen (2013) ausgelöst wird. Der Kanton Thurgau hat bei der SOB lediglich einen Streckenanteil von 17,7%.

THURBO hat bzw. wird in den Jahren 2007 bis 2010 schwergewichtig den Substanzerhalt auf dem Streckenabschnitt Kreuzlingen - Weinfelden abschliessen, finanziert mit Abschreibungsmitteln und über Darlehen.

In den Jahren 2011 und 2012 sieht THURBO vor, den Streckenabschnitt Weinfelden - Wil einer Gesamterneuerung zu unterziehen. Um den Aufwand möglichst tief zu halten, werden vereinfachte Infrastrukturstandards angewandt. Es ist ferner eine mehrmonatige Streckensperrung von Oktober 2011 bis April 2012 geplant. THURBO rechnet mit Kosten von rund 45 Mio. CHF (Kostenschätzung aufgrund der Preisbasis 1.1.2007), welche in den Jahren 2010 bis 2013 zu finanzieren sind.

| INVESTITIONSBEITRÄGE FÜR UNTERHALT UND ERNEUERUNG DER PRIVATBAHNEN | | | | | | | | |
|--|---------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | | <i>in Tausend CHF</i> | | | | | | |
| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Total Darlehen | FW | 600 | 3'100 | 2'900 | 2'600 | 2'700 | 2'800 | 2'900 |
| | SOB | 16'252 | 17'800 | 17'800 | 17'800 | 17'800 | 18'000 | 18'000 |
| | THURBO | 4'553 | 4'700 | 18'400 | 15'800 | 4'600 | 0 | 0 |
| Streckenanteil TG | FW: 93% | 558 | 2'900 | 2'700 | 2'400 | 2'500 | 2'600 | 2'700 |
| | SOB: 17.7% | 2'877 | 3'150 | 3'150 | 3'150 | 3'150 | 3'200 | 3'200 |
| | THURBO: 88,7% | 4'039 | 4'170 | 16'320 | 14'015 | 4'080 | 0 | 0 |
| <i>Total Thurgau</i> | | <i>7'474</i> | <i>10'220</i> | <i>22'170</i> | <i>19'565</i> | <i>9'730</i> | <i>5'800</i> | <i>5'900</i> |
| Darlehen Bund 44% | | 3'289 | 4'497 | 9'755 | 8'609 | 4'281 | 2'552 | 2'596 |
| Darlehen TG 56% | | 4'186 | 5'723 | 12'415 | 10'956 | 5'449 | 3'248 | 3'304 |

Tabelle 37

7. BAHNINFRASTRUKTUR

7.1. BETRIEB, UNTERHALT UND ERNEUERUNG

Die Bahnunternehmen haben einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Sie sind daher für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen verantwortlich. Sie haben in den letzten Jahren mit hoher Priorität die Automatisierung des Bahnbetriebs beziehungsweise der Sicherheitsanlagen vorangetrieben. Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen werden wie folgt finanziert:

- › Linien der SBB: Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB.
- › Linien der konzessionierten Transportunternehmen (KTU): Abgeltungsvereinbarung und Darlehensvereinbarung zwischen dem Bund und den Kantonen einerseits und der Transportunternehmung andererseits. Aufgrund der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2) beträgt der Anteil des Bundes 44% und jener des Kantons Thurgau 56%. Im Kanton Thurgau werden derartige Vereinbarungen für folgende Linien abgeschlossen: Frauenfeld - Wil (Frauenfeld-Wil-Bahn), Romanshorn - St. Gallen - Wattwil - Nesslau (Südostbahn) und Kreuzlingen - Weinfelden - Wil (Thurbo).
- › Im Rahmen der Bahnreform 2 beabsichtigt der Bund, die Finanzierung der Bahninfrastruktur neu zu regeln. Gemäss aktuellem Zeitplan sollen im Parlament die entsprechenden Beschlüsse im Lauf des Jahres 2012 gefällt werden. Noch offen ist, wie die neue Finanzierung der Bahninfrastruktur aussieht und wann sie in Kraft treten wird.

6.7.3. KOSTEN TARIFMASSNAHMEN

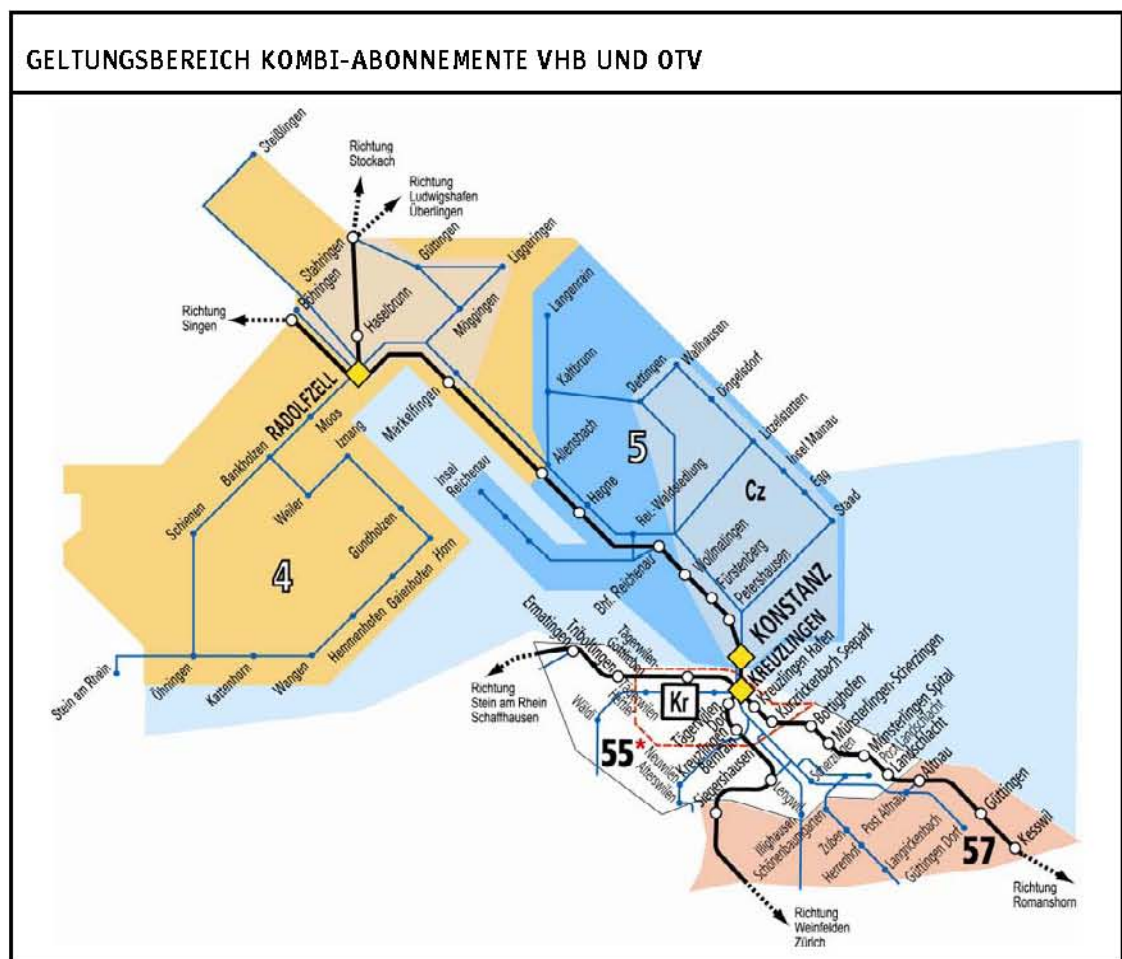
Für die beschriebenen Tarifmassnahmen ist mit den in Tabelle 36 zusammengestellten Kosten zu rechnen. Die Gesamtkosten bewegen sich in den Jahren 2010 und 2015 zwischen 1,8 und 1,9 Mio. CHF. Der Grosse Rat hat mit den Kreditbeschlüssen vom 6.6.2002 und 11.5.2006 jährliche Ausgaben für die aufgezeigten Tarifmassnahmen von 1,72 Mio. CHF bewilligt.

| KOSTEN TARIFMASSNAHMEN | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>in Tausend CHF</i> | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Tarifverbund Ostwind | 1'228 | 1'228 | 1'228 | 1'228 | 1'228 | 1'228 | 1'228 |
| Tarifkooperation mit Zürcher Verkehrsverbund | 140 | 500 | 500 | 340 | 340 | 340 | 340 |
| Tarifkooperation mit FlexTax Schaffhausen | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 |
| Weitere Tarifkooperationen, Tageskarte Euregio Bodensee, Kundenzufriedenheitsumfragen | 62 | 162 | 62 | 162 | 262 | 262 | 262 |
| Gesamtkosten Tarifmassnahmen | 1'500 | 1'960 | 1'860 | 1'800 | 1'900 | 1'900 | 1'900 |

Tabelle 36

Verkehrsverbund Hegau – Bodensee (VHB)

Ab 1. Juni 2009 sind Kombi-Abonnemente und Einzelbillette zwischen den Ostwind Zonen 55 und 57 sowie den VHB Zonen 4 und 5 möglich. Die Billette der Stadtzone Kreuzlingen und City-Zone Konstanz werden gegenseitig anerkannt. Die beiden Städte finanzieren die daraus entstehenden Ertragsausfälle.



Figur 12

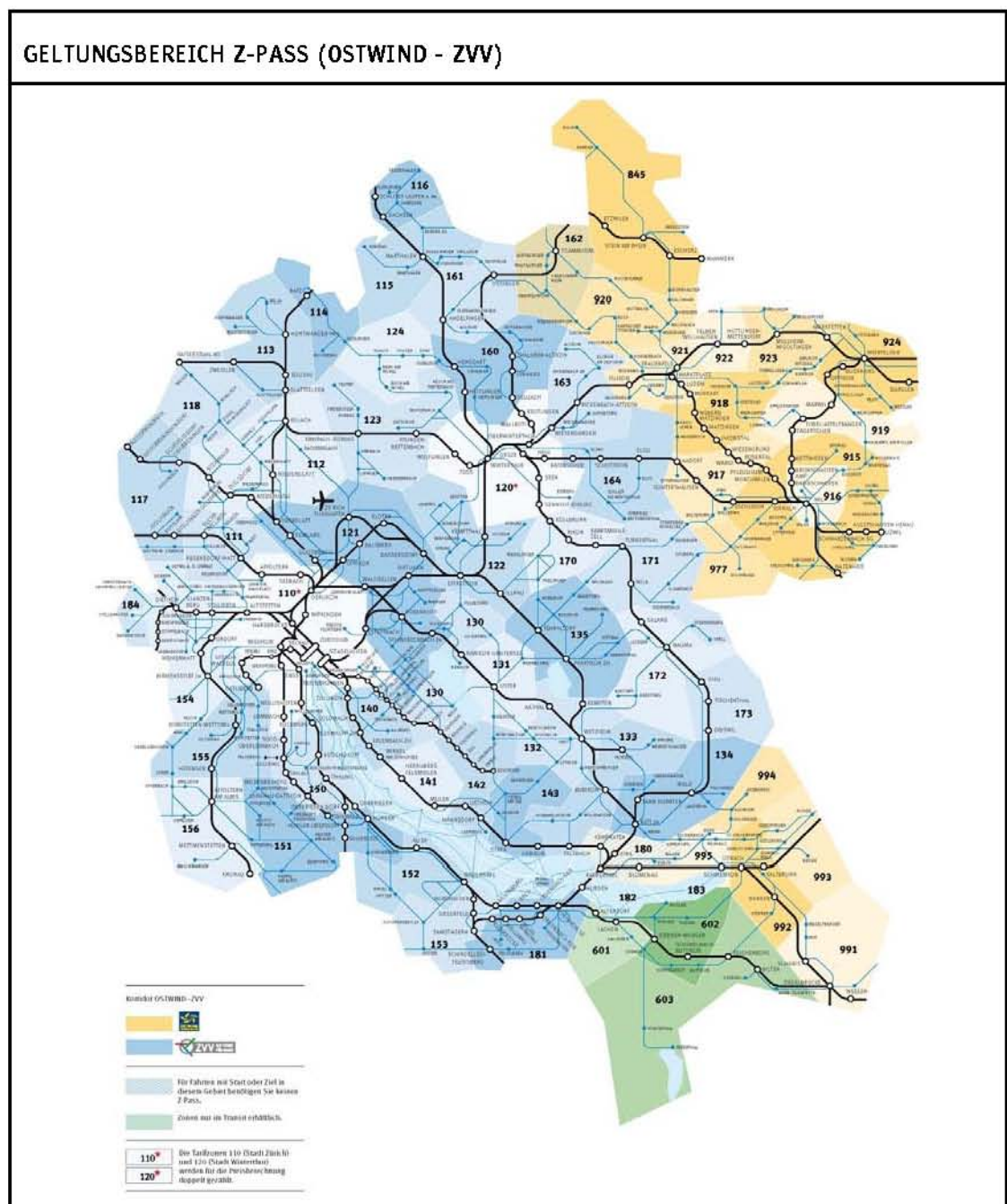
FlexTax

Der Schaffhauser Tarifverbund FlexTax plant ebenfalls die Einführung des integralen Tarifverbundes. Es ist vorgesehen, dass die Zonenüberlappungen der beiden integralen Verbunde OTV und FlexTax zwischen Stein am Rhein und Schlatt weiter bestehen bleibt. Für Fahrten innerhalb des Überlappungsgebiets sollen jedoch neu nur noch FlexTax-Fahrausweise zur Anwendung gelangen.

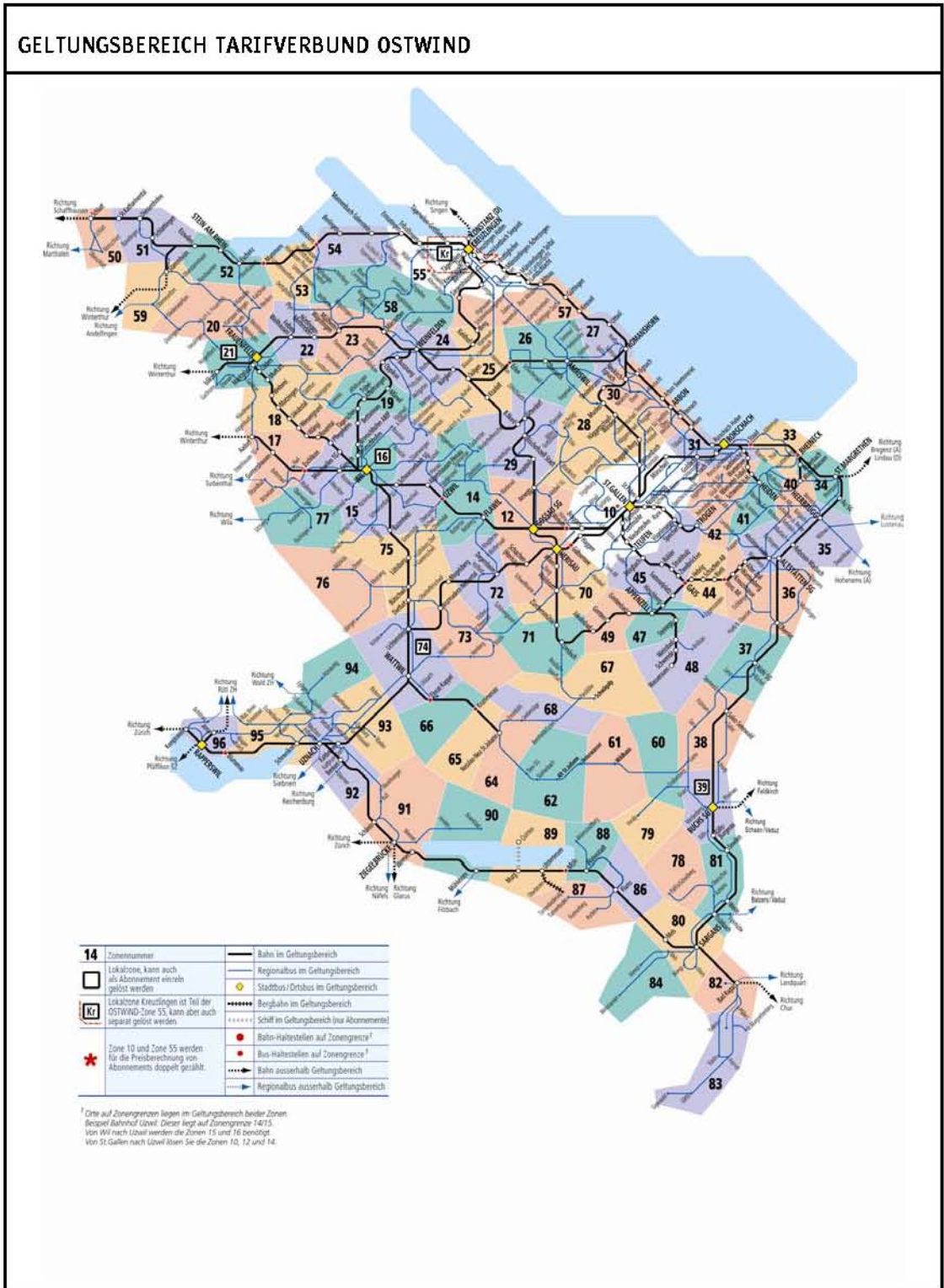
6.7.2. TARIFKOOPERATIONEN

Z-Pass

Auf Dezember 2010 soll voraussichtlich der Z-Pass zu einem integralen System ausgebaut werden. Dies bedeutet, dass nebst den Abonnements auch Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Zonentageskarten im Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr mit Zonengültigkeit angeboten werden.



Figur 11



Figur 10 Gültig ab 1. Juni 2009

6.6. DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION

Im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind wird ein dynamisches Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Dieses umfasst Echtzeitanzeigen an Haltestellen, Information im Fahrzeug, Anschlussinformationen Bahn-Bus und Bus-Bahn sowie Bus-Bus. Die Einführung dieses Systems erfolgt aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse etappenweise:

- › Stadt und Agglomeration St. Gallen im Jahr 2009
- › Mittlere Agglomerationen (Frauenfeld, Kreuzlingen) ab 2011
- › Ländliche Regionen ab 2013

Für die ländlichen Regionen werden betreffend Haltestellenanzeigen Alternativen geprüft. (Bsp. „Mobile Tagging“ = mit dem Handy wird an der Haltestelle ein Code fotografiert und der Fahrplan wird auf das Handy übertragen).

Im Grundsatz erfolgen die Investitionen für die dynamische Fahrgastinformation analog anderer Projekte im öffentlichen Verkehr durch die Transportunternehmen. Die Folgekosten (Abschreibungen, Zinsen, Betriebskosten) werden über die Abgeltung finanziert.

6.7. TARIFMASSNAHMEN

6.7.1. TARIFVERBUND OSTWIND

Auf den 1. Juni 2009 wird der Tarifverbund Ostwind zu einem integralen Tarifverbund (ITV) erweitert. Die Erweiterung zum ITV bedeutet, dass nebst den Abonnements auch Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Zonentageskarten nach dem gleichen Zonensystem angeboten werden wie die Abonnements.

- auch in den grösseren Bahnhöfen. Im Bahnhof Frauenfeld patrouillieren insbesondere in den Abend- und Nachtstunden freiwillige Bahnhof-Paten (Projekt der Stadt Frauenfeld).
- › Die Transportunternehmen schulen ihr Personal regelmässig, um auch bei der Bewältigung kritischer Situationen angemessen reagieren zu können.

6.5. 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.

Gemäss einer im Jahr 2008 durchgeführten Umfrage schätzen die Transportunternehmen die Sicherheitslage in den Fahrzeugen, auf den Bahnhöfen und an den Haltestellen im Kanton Thurgau grundsätzlich als sicher ein. Probleme mit Vandalismus, Belästigungen und Tätlichkeiten treten nur vereinzelt auf und konzentrieren sich auf grössere Bahnhöfe und auf die Spät- und Frühzüge am Wochenende.

Die Transportunternehmen tragen mit verschiedenen Massnahmen zu einem stabilen Sicherheitsempfinden bei. Sie verfügen über Sicherheitskonzepte, welche die unterschiedlichen Ausprägungen der Sicherheitslagen je Linie, Ort oder Region berücksichtigen. Sie koordinieren ihre Sicherheitsaufgaben untereinander und mit den von ihnen beauftragten privaten Sicherheitsfirmen, der Bahnpolizei sowie der Kantons- und Stadtpolizei. Die Zusammenarbeit zwischen den Sicherheitsorganen funktioniert. Sie soll bei Bedarf weiter verstärkt werden.

Die Transportunternehmen beurteilen die Sicherheitslage regelmässig und ergreifen bei Bedarf die notwendigen Massnahmen, die aus einem Mix aus personeller Präsenz und technischen Mitteln bestehen, wie zum Beispiel:

- › Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen wird der Transparenz in den Fahrzeugen hohes Gewicht beigemessen. Die Gelenktriebwagen der THURBO und die Triebfahrzeuge der SOB erfüllen diese Anforderungen.
- › Als wichtige präventive Massnahme rüsten die Transportunternehmen ihre Fahrzeuge und Haltestellen bzw. Bahnhöfe bei Bedarf mit SOS-Tasten und Videoüberwachungsanlagen aus. Abgestützt auf die Verordnung über die Videoüberwachung durch die SBB (SR 742.147.2) haben die SBB und THURBO (als Tochterunternehmung der SBB) einen Teil ihrer Fahrzeuge mit Videoüberwachungsanlagen ausgerüstet. Je nach Erfahrungen werden sie weitere Fahrzeuge damit ausrüsten. Der Einbau von Videoüberwachungsanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen erfolgt jeweils in Absprache mit den Gemeinden. Die aktuelle Revision der Rechtsgrundlagen betreffend Sicherheit im öffentlichen Verkehr wird auf Bundesebene die rechtliche Grundlage schaffen, dass alle konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs analog der SBB Videoüberwachungsanlagen installieren können.
- › Zu Zeiten des erhöhten Gefahrenpotentials werden die Züge und Busse vermehrt durch Zugpersonal, Bahnpolizei und privates Sicherheitspersonal begleitet. Diese patrouillieren

6.4. ABGELTUNGSKOSTEN DES ZIELANGEBOTES

Es wird angenommen, dass die Abgeltungskosten für das bestehende Bahn- und Busangebot aufgrund der Lohnentwicklung, der Erhöhung der Trassen- und Dieselpreise, der höheren Aufwendungen für Sicherheit und Rollmaterial (Neubeschaffungen) und der allgemeinen Teuerung um jährlich 1,5 Prozent zunehmen werden. Dies ergibt bis 2015 im Vergleich zu 2009 einen zusätzlichen Abgeltungsbedarf von 4,6 Mio. CHF.

Die zusätzlichen Abgeltungskosten für die geplanten und in Kapitel 6.1 bis 6.3 beschriebenen Angebotsausbauten betragen auf Basis von Grobkostenschätzungen rund 5,6 Mio. CHF

- › Ausbau Bahnangebot: 4,3 Mio. CHF (508'000 Mehrkilometer entspricht Ausbau von 10% gegenüber Fahrplan 2009)
- › Ausbau Busangebot: 1,1 Mio. CHF (490'000 Mehrkilometer entspricht Ausbau von 10% gegenüber Fahrplan 2009)
- › Fähre 0,2 Mio. CHF

Die Einsparungen aufgrund der Angebotsabbauten sind dabei berücksichtigt.

Der Umsetzungszeitpunkt der einzelnen Angebotsausbauten ist offen und hängt in erster Linie von der Entwicklung der Abgeltungskosten und den jährlich zur Verfügung stehenden Finanzmitteln für Angebotsausbauten ab. Diese sind in jedem Fall nach folgenden Prioritäten zu etappieren:

- › Ausbau des Angebotes Montag - Freitag, wobei die Prioritäten von der Angebotsfunktion abhängig sind (Angebotsfunktion 3 mit höchster Priorität, Angebotsfunktion 1 mit geringster Priorität).
- › Ausbau des Angebotes am Wochenende.

| ABGELTUNGSKOSTEN ZIELANGEBOT 2015 | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <i>in Tausend CHF</i> | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1 Weiterführung bestehendes Bahnangebot | 33'391 | 33'892 | 34'400 | 34'916 | 35'440 | 35'972 | 36'511 |
| 2 Weiterführung bestehendes Busangebot | 15'594 | 15'828 | 16'065 | 16'306 | 16'551 | 16'799 | 17'051 |
| 3 Angebotsausbauten | 0 | 1'200 | 1'800 | 3'100 | 3'900 | 4'700 | 5'600 |
| Total | 48'985 | 50'920 | 52'265 | 54'322 | 55'891 | 57'471 | 59'162 |

Tabelle 35 1 Abgeltungskosten für das Bahnangebot gemäss Fahrplan 2009 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr
 2 Abgeltungskosten für das Busangebot gemäss Fahrplan 2009 inkl. Erhöhung von 1,5% pro Jahr
 3 Angebotsausbauten realisiert in Etappen; die Summe der Angebotsausbauten des Vorjahres ist jeweils im Folgejahr dazugezählt

6.2.5. ÄNDERUNGEN ZVV-LINIEN

Das Angebot der ZVV- Linien im Kanton Thurgau bleibt unverändert.

| BUS ZIELANGEBOT 2015 ZVV- LINIEN | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|----|----|--------------------------------------|----|----|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Mo – Fr | Sa | So |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So |
| 70.605 | Oberstammheim – Andelfingen | 1 | 15 | 12 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| 80.625 | Turbenthal – Bichelsee | 1 | 9 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 80.807 | Wila – Dussnang | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |

Tabelle 33

6.3. BODENSEEFÄHRE ROMANSHORN – FRIEDRICHSHAFEN

Der Stundentakt der Bodenseefähre ist von Mai bis September täglich bis 22 Uhr auszudehnen. Es ist zu prüfen, ob der Stundentakt der Bodenseefähre verdichtet oder mit einer schnellen Personenschiffsverbindung ergänzt werden kann.

| BODENSEEFÄHRE | | | | | | | | |
|---------------|------------------------------|------------------|--------------------------|----|----|--------------------------------------|--------|--------|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Mo – Fr | Sa | So |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So |
| 3810 | Romanshorn – Friedrichshafen | 2 | | | | | | |
| | › Mai – September | | 18 | 18 | 18 | + 1 KP | + 1 KP | + 1 KP |
| | › Oktober - April | | 16 | 16 | 16 | | | |

Angebotsausbau gegenüber 2008

Angebotsabbau gegenüber 2008



Tabelle 34

80.734 Wil – Dussnang – Fischingen

Die Line soll gemäss den Anforderungen der Angebotsfunktion 2 am Sonntag zum integralen 1-h Takt bis 20 Uhr ausgebaut werden.

80.735 Wil – Bichelsee - Dussnang

Die Line soll gemäss den Anforderungen der Angebotsfunktion 2 am Sonntag zum integralen 1-h Takt bis 20 Uhr ausgebaut werden.

Nachtbus

Die Nachtbusse (bis Mitternacht) verkehren heute ab den Zentren als Bedarfskurse. Nach Braunau und Wuppenau/Hosenruck werden fahrplanmässige Linienbetriebe eingeführt (Hin- und Rückfahrt). Beim Nachtbus Tannzapfenland ist ein Linienbetrieb zu prüfen.

| BUS ZIELANGEBOT 2015 BUS RAUM HINTERTHURGAU / WIL | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------------|----|-----|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Mo – Fr | Sa | So |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So |
| 80.702 | Wil – Wilen | 3 | 33.5 | 24.5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 80.720 | Wil – Braunau | 1 (bisher 2) | 24 (Fr: 25) Inkl. Nachtbus | 19 Inkl. Nachtbus | 14 Inkl. Nachtbus | 0 | 0 | 0 |
| 80.722 | Wil – Wuppenau – Hosenruck | 1 (bisher 2) | 24 (Fr: 25) Inkl. Nachtbus | 19 Inkl. Nachtbus | 14 Inkl. Nachtbus | 0 | 0 | 0 |
| 80.732 | Wil – Gähwil | 3 | 36 | 21 | 15.5 | 0 | 0 | 0 |
| 80.733 | Wil – Littenheid | 1 (bisher 2) | 19 | 16 | 14 | 0 | 0 | + 2 |
| 80.734 | Wil – Dussnang – Fischingen | 2 | 22 | 15 | 15 | 0 | 0 | + 2 |
| 80.735 | Wil – Bichelsee – Dussnang | 2 | 22 | 15.5 | 15.5 | 0 | 0 | + 4 |
| 80.736 | Nachtbus Tannzapfenland | | 4 (Fr:5) | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 |

Angebotsausbau gegenüber 2008

Angebotsabbau gegenüber 2008

Tabelle 32

6.2.4. ÄNDERUNGEN RAUM HINTERTHURGAU / WIL

80.702 Wil – Wilen

Die Linie weist eine ungenügende Nachfrage aus. Die Linie soll in Koordination mit dem Stadtbuskonzept Wil überprüft werden.

80.720 Wil – Braunau

Die Linie erreicht die geforderten Schwellenwerte weder bei der Nachfrage noch beim Kostendeckungsgrad knapp nicht. Zudem entspricht das Angebot mit Verdichtungskursen während den Hauptverkehrszeiten gemäss der zugeteilten Angebotsfunktion 1 (Stundentakt) einem Überangebot. Aus folgenden Gründen soll trotzdem am bestehenden Angebot festgehalten werden:

- › Gemäss Planrechnung 2009 entwickelt sich der Kostendeckungsgrad positiv.
- › Die Verdichtungskurse lassen sich aus Standzeiten der Linie Wil–Littenheid günstig produzieren. Eine Aufhebung der Kurse auf der Linie Wil–Braunau würde somit ein Effizienzverlust im Gesamtsystem bedeuten.

80.722 Wil – Wuppenau – Hosenruck

Die Linie erreicht den geforderten Kostendeckungsgrad nicht. Zudem entspricht das Angebot mit Verdichtungskursen während den Hauptverkehrszeiten gemäss der zugeteilten Angebotsfunktion 1 (Stundentakt) einem Überangebot. Zur Verbesserung der Kostendeckung wird die Linie mit der Buslinie Wil Bahnhof – Himmelrich (Buslinie 80.721) betrieblich verknüpft. Damit können unproduktive Standzeiten am Bahnhof genutzt und effizientere Fahrzeugumläufe erzielt werden. Somit soll die Linie in den Hauptverkehrszeiten weiterhin im ½-h Takt betrieben werden, da eine Taktreduktion ein Effizienzverlust im Gesamtsystem zur Folge hätte.

Die betriebliche Verknüpfung hat eine Verschiebung der Taktlage der Linie Wil – Wuppenau – Hosenruck (gleiche Taktlage wie Buslinie Wil – Braunau) zur Folge.

80.733 Wil – Littenheid

Die Linie ist der Angebotsfunktion 1 zugewiesen. Dank der Klinik Littenheid weist sie eine hohe Nachfrage aus. Das Angebot soll nach den Bedürfnissen der Klinik ausgebaut werden:

- › Sonntag schliessen der Taktlücken zum integraler 1-h Takt bis 20 Uhr

80.943 Amriswil – Bischofszell Stadt

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus, hat jedoch eine positive Entwicklung. Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 2 ausgebaut werden:

› Samstag und Sonntag integraler 1-h Takt

| BUS ZIELANGEBOT 2015 BUS RAUM OBERTHURGAU | | | | | | | | |
|---|-------------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------------|---------|-----|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Anzahl Kurspaare pro Tag | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa |
| 80.200 | St. Gallen – Arbon | 3 | 40 + Schnellkurse | 32.5 | 17 | Schnellkurse im 1-h Takt | 0 | 0 |
| 80.210 | St. Gallen – Steinach – Horn | 2 | 25.5 | 18.5 | 17 | 0 | 0 | 0 |
| 80.244 | Rorschach – Arbon | 1 | 14 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 |
| 80.740 | Bischofszell – Uzwil | 2 | 16 | 16 | 7 | 0 | 0 | 0 |
| 80.940 | Amriswil – Romanshorn | 2 (bisher 1) | 20 | 15 | 15 | + 5 | + 1 | + 9 |
| | Romanshorn – Arbon | 2 (bisher 1) | 20 | 15 | 15 | + 5 | +1 | +9 |
| 80.941 | Amriswil – Arbon | 2 | 21 | 15 | 15 | 0 | + 1 | + 9 |
| 80.942 | Amriswil – Muolen | 2 | 20 | 15 | 15 | 0 | + 1 | + 8 |
| 80.943 | Amriswil - Bischofszell Stadt | 2 | 25 (Fr: 26) Inkl. Nachtbus | 19 Inkl. Nachtbus | 18 Inkl. Nachtbus | 0 | 0 | + 2 |
| 80.944 | Amriswil - Dozwil | 1 | 15 (Fr: 16) Inkl. Nachtbus | 15 Inkl. Nachtbus | 10 Inkl. Nachtbus | 0 | 0 | 0 |
| | Amriswil – Sommeri | | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Amriswil - Erlen | 1 | 10 | 9 | - | 0 | 0 | 0 |
| 80.950 | Bischofszell - St. Pelagiberg | 1 | 8 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |

Angebotsausbau gegenüber 2008

Angebotsabbau gegenüber 2008

Tabelle 31

6.2.3. ÄNDERUNGEN RAUM OBERTHURGAU

80.200 St. Gallen - Arbon

Zwischen den beiden Zentren St. Gallen und Arbon ist das Nachfragepotenzial gross. Deshalb ist ein Angebotsausbau mit zusätzlichen Schnellbussen zu prüfen.

- › Überlagernd zum bestehenden ½-h Taktangebot sind Schnellbuskurse mindestens im 1-h Takt via die Autobahn zu führen. Damit das Angebot effizient bereit gestellt werden kann (Fahrzeugumlauf < 60 Minuten), muss die Linienführung gegenüber dem bestehendem Schnellbusangebot angepasst und in Arbon möglichst direkt zum Autobahnzubringer Arbon Süd geführt werden (via Landquartstrasse statt Roggwil). Somit ist eine Fahrzeitreduktion von vier Minuten bzw. eine Fahrzeit Arbon – St. Gallen Bahnhof unter 30 Minuten möglich.
- › Die Linienführung in Arbon ist mit den geplanten Stadtbuslinien zu koordinieren und vertieft zu prüfen.

80.940 Amriswil – Romanshorn – Arbon

Die Verbindung der Zentren übernimmt die Bahn. Die Feinerschliessung der Gebiete zwischen den Zentren übernimmt die Buslinie. Ihr Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 2 ausgebaut werden:

- › Verdichtungskurse während den Hauptverkehrszeiten von Montag – Freitag.
- › Samstag und Sonntag integraler 1-h Takt bis 20 Uhr

In Arbon wird ein Stadtbuskonzept entwickelt. Je nach Ergebnis sind Linienführungsänderungen der Regionalbusse in Koordination mit diesem Stadtbuskonzept zu prüfen. In Amriswil ist zu prüfen, ob die Linie zur besseren Erschliessung des Ortszentrums via Marktplatz – Kirchstrasse geführt werden kann.

80.941 Amriswil – Arbon

Die Line soll gemäss den Anforderungen der Angebotsfunktion 2 ausgebaut werden (1-h Takt am Sonntag). In Arbon wird ein Stadtbuskonzept entwickelt. Je nach Ergebnis sind Linienführungsänderungen der Regionalbusse in Koordination mit diesem Stadtbuskonzept zu prüfen.

80.942 Amriswil – Muolen

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 2 ausgebaut werden:

- › Samstag und Sonntag integraler 1-h Takt bis 20 Uhr

| ZIELANGEBOT 2015 BUS RAUM KREUZLINGEN / WEINFELDEN | | | | | | | | |
|--|--|------------------|---|-----------|----|---|--------------------|--------------------|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So |
| 80.907 | Kreuzlingen – Tägerwilen | 3 | 27 | 26 | 13 | - 7 | - 6 | - 3 |
| 80.908 | Konstanz – Landschlacht | 3 | 30 | 27 | 13 | 0 | 0 | 0 |
| 80.920 | Tägerwilen – Engwi- lilen – Weinfeldern | 1 | 11 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| 80.920/ 921 | Nachtbus Kemmen- tal | | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| 80.921 | Bernrain – Hugels- hofen – Weinfeldern | 1 | 11 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| 80.922 | Lengwil – Altnau | 1 | Angebot aufheben | | | - 8 | 0 | 0 |
| 80.923 | Kreuzlingen – Alt- nau (-Güttingen) | 3 | 30/ 16 | 27/ 15 | 15 | 0 | 0 | + 1 |
| 80.925 | Nachtbus Altnau | | Angebot aufheben | | | - 4 | - 5 | - 4 |
| 80.924 | Kreuzlingen – Weinfeldern | 1 | 14 | 6 | 6 | + 1 | 0 | 0 |
| 80.931 | Münsterlingen – Amriswil | 1 | 12 | 12 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| 80.932 | Neukirch a. d. Thur – Weinfeldern | 1 | 11 | 7 | 7 | + 5 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.934 | Weinfeldern – Wuppenau | 1 | 9 | 7 | 7 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| | Nachtbus Nollen ab Weinfeldern | | 5 (Fr:6) | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 |

Angebotsausbau gegenüber 2008

Angebotsabbau gegenüber 2008

Tabelle 30

80.924 Kreuzlingen – Weinfelden

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus. Es handelt sich um ein neues Angebot mit einer positiven Entwicklung.

- › Die Taktlücke am Vormittag soll geschlossen werden.

80.931 Münsterlingen - Amriswil

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad und eine ungenügende Nachfrage aus. Es handelt sich um ein neues Angebot. Deshalb wird die Entwicklung abgewartet.

80.932 Weinfelden – Neukirch a. d. Thur

Die Linie wird mit dem Fahrplan 2008 nur an Werktagen während den Hauptverkehrszeiten im Linienbetrieb erschlossen. In den übrigen Zeiten wird das Gebiet mit dem PubliCar Nollen erschlossen. Für die Erschliessung von Neukirch an der Thur wird folgende Konzeptänderung vorgeschlagen:

- › Mo – Fr soll der Linienbetrieb ganztags angeboten werden (1-h Takt mit Taktlücken). Die Massnahme ist bereits auf das Fahrplanjahr 2009 umgesetzt worden.
- › Für das Wochenende ist ein Linienbetrieb im 2-h Takt zu prüfen.

80.933 PubliCar Nollen / 80.934 Weinfelden – Wuppenau

Der PubliCar Nollen soll aufgehoben und das Gebiet im Linienbetrieb wie folgt erschlossen werden.

- › Neue Linie Weinfelden – Bussnang – Friltschen – Lanterswil – Hagenwil – Wuppenau mit Kleinbus
- › Mo – Fr soll der Linienbetrieb ganztags angeboten werden (1-h Takt mit Taktlücken). Die Massnahme ist bereits auf das Fahrplanjahr 2009 umgesetzt worden.
- › Für das Wochenende ist ein Linienbetrieb im 2-h Takt zu prüfen.

6.2.2. ÄNDERUNGEN RAUM KREUZLINGEN / WEINFELDEN

80.907 Kreuzlingen – Tägerwilen

Die Linie hat einen ungenügenden Kostendeckungsgrad. Mittelfristig ist eine Koordination mit dem Stadtbusangebot Kreuzlingen anzustreben.

Um den Kostendeckungsgrad bereits kurzfristig zu erhöhen, verkehrt die Linie seit dem Fahrplanjahr 2009 nur bis 20 statt 23 Uhr.

80.920 Tägerwilen – Engwilen – Weinfelden

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus. Es handelt sich um ein neues Angebot mit einer positiven Entwicklung.

80.921 Bernrain – Hugelshofen – Weinfelden

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus. Es handelt sich um ein neues Angebot mit einer positiven Entwicklung.

80.922 Lengwil – Altnau

Die Linie erreicht weder die geforderte Nachfrage noch den geforderten Kostendeckungsgrad. Sie hat ein geringes, kaum entwickelbares Erschliessungspotenzial. Die Bahnverbindung via Kreuzlingen ist nur unwesentlich langsamer. Deshalb soll die Linie aus dem vom Kanton bestellten Angebot gestrichen werden.

80.923 Kreuzlingen – Altnau (-Güttingen)

Die Linie erreicht weder die geforderte Nachfrage noch den geforderten Kostendeckungsgrad. Es handelt sich um ein neues Angebot mit einer positiven Entwicklung.

80.925 Nachtbus Altnau

Der Nachtbus ist im Ortsverkehr innerhalb der Stadt Kreuzlingen mit 10'400 Ein- und Aussteigern im Jahr 2007 deutlich stärker ausgelastet als im Regionalverkehr Richtung Altnau. Nach Bottighofen, Scherzingen, Münsterlingen, Landschlacht, Altnau, Güttingen und Langrickenbach benutzen lediglich 2'054 Personen den Nachtbus, was einer durchschnittlichen Auslastung von weniger als 2 Personen pro Kurs entspricht. Aufgrund der geringen Nachfrage im Regionalverkehr ist der Nachtbus Altnau aus dem durch den Kanton bestellten Angebot zu streichen. Bottighofen, Münsterlingen-Scherzingen, Landschlacht, Altnau und Güttingen sind nach 20.00 Uhr weiterhin mit der Bahn erschlossen.

| ZIELANGEBOT 2015 BUS RAUM FRAUENFELD | | | | | | | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------|---|-------------------------|-------------------------|---|--------------------|--------------------|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Veränderung Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So |
| 80.822 | Frauenfeld – Oberneunforn | 1 | 15 | 7 | 7 | 0 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.823 | Frauenfeld – Diessenhofen | 2 | 16 | 15 | 15 | 0 | + 1 | + 2 |
| | Frauenfeld – Hüttwilen | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 80.824 | Frauenfeld – Niederwil | 1 | 14 | 7 | 7 | 0 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.825 | Frauenfeld – Stein a. Rh. | 2 (bisher 1) | 23 (Fr: 24) Inkl. Nachtbus | 19 Inkl. Nachtbus | 18 Inkl. Nachtbus | + 4 | 0 | 0 |
| 80.826 | Frauenfeld – Steckborn | 2 | 25.5 (Fr: 26.5) Inkl. Nachtbus | 19 Inkl. Nachtbus | 18 Inkl. Nachtbus | 0 | 0 | 0 |
| 80.829 / 832 | Frauenfeld – Müllheim (-Conny Land) | 3 (bisher 2) | 36 Inkl. Nachtbus | 36 Inkl. Nachtbus | 18 Inkl. Nachtbus | + 9 | + 17 | 0 |
| 80.831 | Müllheim – Homburg | 1 | 10.5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 80.833 | Müllheim – Ermatingen | 1 | 10 | 9 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| 80.834 | Frauenfeld – Aadorf – Ettenhausen | 2 | 23 | 15 | 15 | + 2 | + 1 | + 1 |
| 80.836 | Frauenfeld – Islikon | 2 (bisher 1) | 15 | 7 | 7 | 0 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.837 | Frauenfeld – Affeltrangen | 1 | 15 | 12 | 12 | + 1 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.838 | Weinfeld – Thundorf – Frauenfeld | 1 | 9 | 9 | 9 | - 1 | Ersatz PubliCar | Ersatz PubliCar |
| 80.842 | Nachtbus Iselisberg | | 4 (Fr: 6) | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| 80.843 | Nachtbus Sonnenberg | | 4 (Fr: 5) | 6 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| 80.847 | Schlatt – Oberschlatt – Marthalen | 1 (bisher 2) | 10 | 6 | 0 | Linienverlängerung | Linienverlängerung | |
| | Schlatt – Oberschlatt | | + 7 | 0 | 0 | - 2 | + 6 | |

Angebotsausbau gegenüber 2008

Tabelle 29

80.843 PubliCar Sonneberg

Der PubliCar verkehrt nur samstags und sonntags. Werktags wird das Gebiet im Linienbetrieb (80.837 Frauenfeld – Affeltrangen / 80.838 Frauenfeld – Weinfeld) erschlossen. Für das Wochenende ist ein Linienbetrieb im 1-h Takt bzw. 1,5-h Takt zu prüfen.

80.847 Schlatt – Oberschlatt – Marthalen

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus. Um das Angebot der Linie zu verbessern, wird die Linie auf das Fahrplanjahr 2009 mit Anschluss an die S33 nach Marthalen verlängert.

Nachtbus

Die Nachtbusse (bis Mitternacht) verkehren heute ab den Zentren als Bedarfskurse. Nach Müllheim, Steckborn, Stein am Rhein werden fahrplanmässige Linienbetriebe eingeführt (Hin- und Rückfahrt), um die Zahl der Passagiere weiter zu steigern. Beim Nachtbus Iselberg ist mittelfristig ebenfalls ein Linienbetrieb zu prüfen.

80.829 Frauenfeld – Müllheim

Die Linie erschliesst einen Entwicklungsraum und ist folglich der Angebotsfunktion 3 zuzuteilen. Das Angebot soll entsprechend ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag 1-h Takt bis 24 Uhr

80.836 Frauenfeld – Islikon

Die Linie verbindet Gachnang als zentraler Ort mit dem kantonalen Zentrum Frauenfeld und wird der Angebotsfunktion 2 zugeteilt. Jedoch wird auf einen entsprechenden Angebotsausbau verzichtet, da die Nachfrage gering ist und die Verbindung Islikon – Frauenfeld zudem halbstündlich mit der Bahn erschlossen ist.

80.838 Thundorf – Weinfelden

Die Linie wird gemäss Fahrplan 2008 im Lastrichtungsbetrieb geführt und bietet in Thundorf Anschluss an die Linie 80.837 Frauenfeld – Affeltrangen. In Weinfelden bestehen keine guten Bahnanschlüsse. Die Auslastung pro Kurs liegt unter dem geforderten Nachfrageschwellenwert.

Um das Angebot zu verbessern und die Nachfrage zu steigern soll für diese Linie folgende Konzeptänderung vorgenommen werden:

- › Der bestehende Stundentakt (mit Taktlücken) wird zu einem 1½-h Takt ausgedehnt. Dies ermöglicht direkte Verbindungen nach Frauenfeld und bessere Anschlüsse an die Schnellzüge von/nach Zürich, alternierend in Frauenfeld und Weinfelden.
- › Die Linie kann weiterhin mit einem Fahrzeug betrieben werden. Ein 1-h Takt zwischen Frauenfeld und Weinfelden ist nur mit zwei Fahrzeugen möglich und bringt einen unproduktiven Fahrzeugumlauf mit sich.
- › Die Konzeptänderung ist bereits auf das Fahrplanjahr 2009 umgesetzt worden.

80.842 PubliCar Iselisberg

Der PubliCar verkehrt nur samstags und sonntags. Werktags wird das Gebiet im Linienbetrieb (80.822 Frauenfeld – Oberneunforn / 80.824 Frauenfeld – Niederwil / 80.836 Frauenfeld – Islikon) erschlossen.

Für das Wochenende ist an Stelle des PubliCars ein Linienbetrieb im 2-h Takt zu prüfen.

6.2. ZIELANGEBOT BUS

Nachfolgend sind die wichtigsten Veränderungen beim Busangebot je Region beschrieben.

6.2.1. ÄNDERUNGEN RAUM FRAUENFELD

80.823 Frauenfeld – Diessenhofen

Gemäss Angebotsfunktion 2 müsste das Angebot Mo – Fr während den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden. Diessenhofen ist aber in erster Linie Richtung Schaffhausen ausgerichtet. Deshalb wird Montag-Freitag auf einen Angebotsausbau verzichtet. Die Verdichtungskurse konzentrieren sich weiterhin auf den Abschnitt Hüttwilen – Frauenfeld. Hingegen soll am Wochenende das Angebot gemäss Angebotsfunktion 2 zu einem durchgehenden Stundentakt ausgebaut werden.

80.825 Frauenfeld – Stein am Rhein

Die Linie verbindet Zentren und wird deshalb neu der Angebotsfunktion 2 zugeteilt. Entsprechend soll sie wie folgt ausgebaut werden:

- › Verdichtungskurse während den Hauptverkehrszeiten von Montag – Freitag.
- › Bestehender Nachtbus (nach 20 Uhr) wird in den Linienbetrieb integriert.

80.826 Frauenfeld – Steckborn

Bestehender Nachtbus (nach 20 Uhr) wird in den Linienbetrieb integriert.

80.834 Frauenfeld – Aadorf – Ettenhausen

Damit das Einkaufs-/ und Gewerbegebiet Frauenfeld Ost aus Richtung Aadorf umsteigefrei zu erreichen ist, ist eine Verknüpfung der Linien zu prüfen. Die Durchbindung der Linien Frauenfeld – Steckborn mit Frauenfeld – Aadorf bedingt allerdings folgende Anpassungen:

- › Die Regel- und Verdichtungskurse Frauenfeld – Ettenhausen werden zeitlich abgetauscht. Die Abfahrt bzw. Ankunft der Regelkurse in Frauenfeld ist zur vollen Stunde. Die Abfahrt bzw. Ankunft der Verdichtungskurse zur halben Stunde.
- › Die Abfahrtszeit der Kurse nach Steckborn wird um 3 Minuten vorverschoben, deswegen funktionieren die Anschlüsse von Weinfeldern nur während den Hauptverkehrszeiten von der S8 auf die Verdichtungskurse.

| ZIELANGEBOT 2015 BAHN | | | | | | | | |
|-----------------------|---|------------------|--|------|------|--|-------|-------|
| | Streckenabschnitt | Angebotsfunktion | Zielangebot 2015 Anzahl Kurspaare pro Tag | | | Veränderung der Kurspaare gegenüber 2008 | | |
| | | | Mo-Fr | Sa | So | Mo-Fr | Sa | So |
| 820 | Schaffhausen – Stein. a. Rh. | 3 | 38 | 38 | 34 | + 2.5 | + 1.5 | - 2.5 |
| | Stein a. Rhein – Kreuzlingen | 3 | 38 | 38 | 34 | + 7 | + 6.5 | + 2.5 |
| | Kreuzlingen – Romanshorn | 3 | 38 | 38 | 34 | +1 | +1 | -2.5 |
| 821 | Winterthur – Stein am Rh. | 2 | 25 | 19 | 19 | + 5.5 | 0.5 | 0.5 |
| 830 | Konstanz – Kreuzlingen | 3 | 41 | 36.5 | 36.5 | 0 | 0 | 0 |
| | Kreuzlingen – Weinfelden | 2 | 25 | 19.5 | 19.5 | 0 | 0 | 0 |
| 835 | Weinfelden – Wil | 2 | 25 | 19 | 19 | + 1 | 0 | 0 |
| 840 | Romanshorn – Weinfelden | 3 (bisher 2) | 20.5 | 20.5 | 20.5 | 0 | 0 | 0 |
| | Winterthur – Weinfelden | 3 | 38 | 38 | 34 | + 3 | + 18 | + 14 |
| | Romanshorn – Winterthur (beschleunigte S-Bahn) | 3 | 4 | - | - | + 4 | 0 | 0 |
| 841 | Frauenfeld – Wil | 3 | 38 | 38 | 34 | + 3 | + 6 | + 9 |
| | Münchwilen – Wil | 3 | 7 | 0 | 0 | + 4 | 0 | 0 |
| 845 | Romanshorn – Rorschach | 3 | 38 | 38 | 34 | + 2 | + 2 | - 1 |
| 850 | Winterthur – Wil | 3 | 38 | 38 | 34 | + 2.5 | + 19 | + 15 |
| 852 | Weinfelden – St. Gallen | 3 (bisher 2) | 38 | 38 | 19 | + 13 | + 19 | + 0 |
| 870 | Romanshorn – St. Gallen | 3 | 38 | 38 | 34 | + 4.5 | + 5 | + 3.5 |



Angebotsausbau gegenüber 2008 
 Angebotsabbau gegenüber 2008 

Tabelle 28

845 Romanshorn – Rorschach

Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aus, zeigt jedoch in der Planrechnung eine positive Entwicklung für die nächsten Jahre.

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr

850 Winterthur – Wil

Die Linie weist 2008 einen ungenügenden Kostendeckungsgrad (KDG) auf. Hierbei handelt es sich jedoch um ein neues Angebot. Die Entwicklung gemäss Planrechnung zeigt, dass der KDG in Zukunft erreicht werden kann.

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 weiter ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr
- › Der ½-h Takt an Wochenenden bis 20 Uhr wird bereits auf das Fahrplanjahr 2009 umgesetzt.

852 Weinfelden – St. Gallen

Die Linie erhält neu die Angebotsfunktion 3 statt 2. Das Angebot soll entsprechend ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Die Bahnersatzbusse am Abend sind bereits auf den Fahrplan 2009 durch ein durchgehendes Bahnangebot ersetzt worden.
- › Am Sonntag verkehren die Züge weiterhin im 1-h Takt

870 Romanshorn – St. Gallen

Mit der Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn St. Gallen (2013) verkehrt der Voralpenexpress nur noch bis St. Gallen. Zwischen Romanshorn und St. Gallen wird er durch die S3, die im Halbstundentakt verkehrt, ersetzt.

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr

840 Romanshorn – Weinfelden

Der Streckenabschnitt Romanshorn – Weinfelden erhält neu die Angebotsfunktion 3 statt 2. Gemäss Angebotsfunktion 3 müsste das Angebot zu einem integralen ½-h Takt ausgebaut werden. Ohne Ausbau der Bahninfrastruktur ist nur eine Fahrplage möglich, die in Weinfelden und Romanshorn keine Anschlüsse vermittelt. Der Ausbau zum ½-h Takt mit guten Anschlüssen in Weinfelden und Romanshorn ist nur mit zusätzlichen Perronausbauten in den beiden Knoten möglich. Der Angebotsausbau kann deshalb erst im Zusammenhang mit dem neuen Konzept im Thurtal realisiert werden (ab 2016, vgl. Kap. 9).

840 Weinfelden – Winterthur

Die Linie weist 2008 einen ungenügenden Kostendeckungsgrad (KDG) aus. Hierbei handelt es sich jedoch um ein neues Angebot (S8). Die Entwicklung gemäss Planrechnung zeigt, dass der KDG in Zukunft erreicht werden kann.

Das Angebot soll weiter gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen 1-h Takt S8 Mo – Sa bis 24 Uhr, damit zusammen mit S30 ½h Takt entsteht.
- › Sonntag 1-h Takt S8 bis 20 Uhr, damit zusammen mit S30 ½-h Takt entsteht.

840 Romanshorn – Winterthur

Um die Fernverkehrszüge zu entlasten und den ÖV-Marktanteil in dieser Entwicklungsachse zu erhöhen, sollen zur Hauptverkehrszeit schnelle S-Bahnzüge ab Romanshorn via Stadelhofen nach Zürich eingeführt werden. Zwei Zugspare werden bereits auf das Fahrplanjahr 2009 angeboten.

841 Frauenfeld - Wil

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr

Zwischen Münchwilen und Wil soll zu den Hauptverkehrszeiten zusätzlich die Anzahl Zusatzzüge mit guten Anschlüssen von/nach Zürich ausgebaut werden.

6.1. ZIELANGEBOT BAHN

Nachfolgend werden Angebots- und Betriebsänderungen des Bahnangebots gegenüber dem Fahrplanangebot 2008 beschrieben. In erster Line handelt es sich um Schliessen von Taktlücken und zeitliche Ausdehnungen des Halbstundentakts am Abend und Wochenende.

820 Schaffhausen – Stein am Rhein

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr

820 Stein am Rhein – Kreuzlingen

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden. Die Taktlücken werden geschlossen:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr
- › Das Schliessen der Taktlücken bis 20 Uhr ist bereits auf das Fahrplanjahr 2009 umgesetzt worden.

820 Kreuzlingen - Romanshorn

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 3 ausgebaut werden:

- › Ausdehnen ½-h Takt Mo – Sa bis 24 Uhr
- › Sonntag ½-h Takt bis 20 Uhr

821 Winterthur – Stein am Rhein

Das Angebot soll gemäss Angebotsfunktion 2 ausgebaut werden:

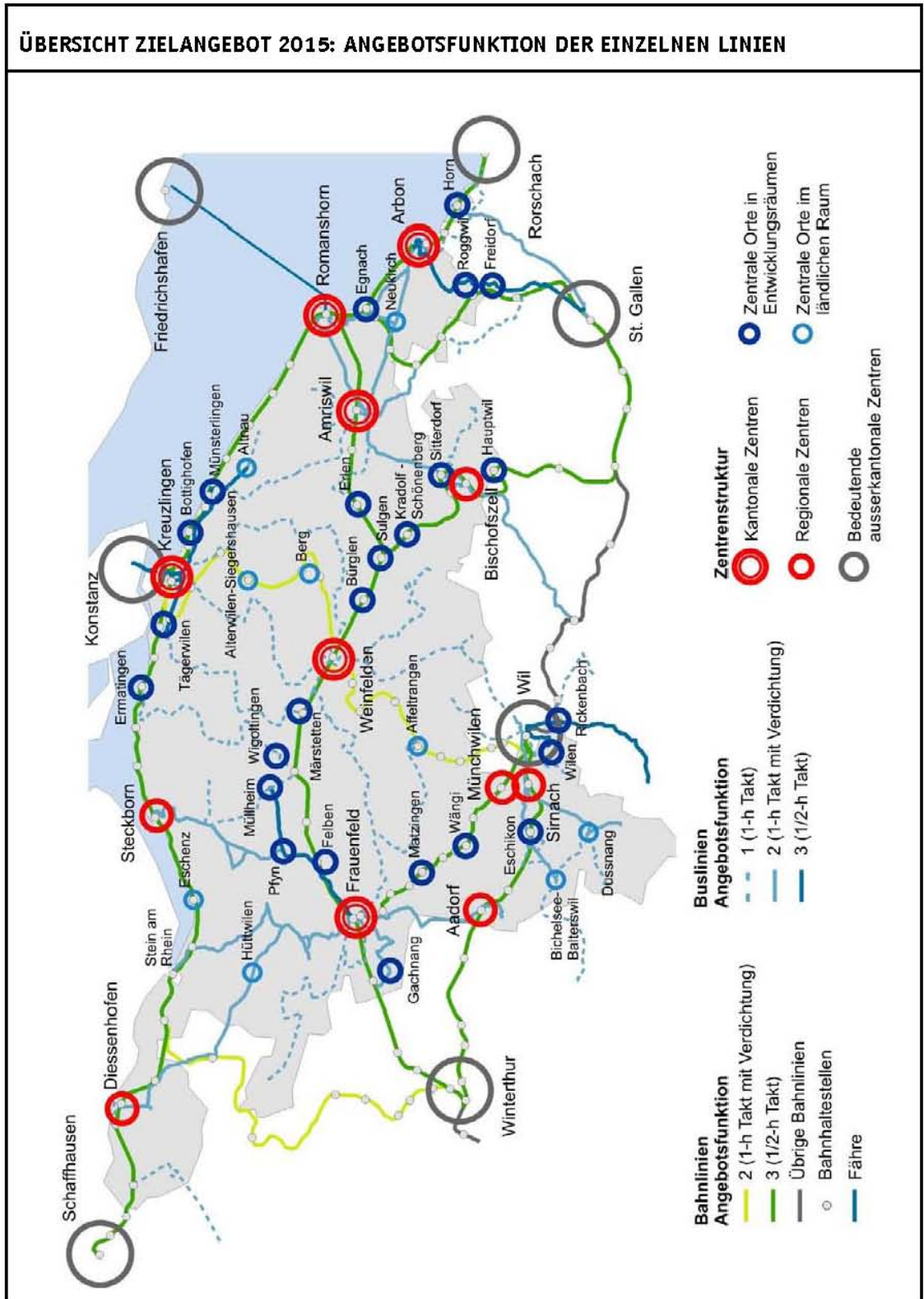
- › Von Montag bis Freitag sollen während den Hauptverkehrszeiten Verdichtungskurse geführt werden.

830 Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden

Das Angebot entspricht den Angebotsfunktionen 3 (Konstanz – Kreuzlingen) bzw. 2 (Kreuzlingen – Weinfelden). Es besteht kein Handlungsbedarf.

835 Weinfelden – Wil

Die Anzahl Verdichtungskurse während den Hauptverkehrszeiten soll Montag bis Freitag um ein zusätzliches Kurspaar ausgebaut werden.



Figur 9

6. ZIELANGEBOT BIS 2015

Dieses Kapitel definiert das Zielangebot 2015 für sämtliche Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs und die Bodenseefähre. Als Rahmenbedingung für das Zielangebot gilt das heutige übergeordnete nationale Angebotskonzept (Fernverkehrszüge), das sich bis ins Jahr 2015 nicht massgeblich verändern wird. Die Ausgangslage für das Zielangebot 2015 bildet das ÖV-Angebot gemäss Fahrplan 2008 (vgl. Kapitel 2.2).

Den Bahn- und Buslinien werden die definierten Angebotsfunktionen, die sich unter anderem aus den räumlichen Entwicklungszielen des kantonalen Richtplans ableiten, zugeteilt (vgl. Seite 35). Dies hat bei einzelnen Linien Änderungen der Angebotsfunktionen zur Folge, welche sich auf das Angebotsniveau (Zahl der Verbindungen) auswirken. Beim Bestimmen des Zielangebots 2015 spielen jedoch nicht nur die Angebotsfunktion, sondern auch die Ergebnisse der Erfolgskontrolle für das Fahrplanjahr 2008 eine Rolle (vgl. Kapitel 5). Angebotsaus- bzw. Abbauten hängen demnach von der zugeteilten Angebotsfunktion sowie von der Nachfrage und Kostendeckung ab, wobei die Entwicklung der Linie in den letzten Jahren berücksichtigt wird.

Die in den verschiedenen Agglomerationsprogrammen definierten Angebotsausbauten im öffentlichen Regionalverkehr sind im Zielangebot nicht berücksichtigt, da diese vom Bund noch nicht genehmigt bzw. deren Umsetzung von den Agglomerationsträgerschaften noch nicht konkretisiert worden sind.

5.3. BODENSEEFÄHRE

Seit 2002 ist die Bodenseefähre (Linie 3810 Romanshorn-Friedrichshafen) gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes ebenfalls 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.

| NACHFRAGEENTWICKLUNG BODENSEEFÄHRE | | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Reisende | | | | | | | | | |
| ÖV (nicht in Fahrzeugen) ¹ | 377'693 | 397'781 | 394'889 | 376'240 | 385'349 | 360'729 | 352'823 | 328'609 | 329'851 |
| MIV (in Fahrzeugen) ¹ | 233'420 | 245'791 | 244'021 | 232'503 | 238'315 | 222'975 | 218'199 | 203'207 | 203'975 |
| Total | 611'113 | 643'572 | 638'910 | 608'743 | 623'664 | 583'704 | 571'022 | 531'816 | 533'826 |
| Fahrzeuge | | | | | | | | | |
| Personenwagen | 60'850 | 68'248 | 67'588 | 67'693 | 65'519 | 67'509 | 69'504 | 64'311 | 64'671 |
| Reisebusse | 606 | 520 | 500 | 459 | 520 | 496 | 495 | 430 | 443 |
| Lastwagen und Anhänger | 21'061 | 24'378 | 22'252 | 21'725 | 20'080 | 15'776 | 11'470 | 10'279 | 9'902 |
| Fahr- und Motorräder | 52'844 | 62'744 | 61'785 | 61'234 | 65'283 | 61'866 | 58'574 | 50'306 | 51'326 |
| Total | 135'361 | 155'890 | 152'125 | 151'111 | 151'402 | 145'647 | 140'043 | 125'326 | 126'342 |

Tabelle 26 1) Gemäss einer seit Jahren zurückliegenden Erhebung 62% ÖV, 38% MIV

| KOSTENDECKUNG DER BODENSEEFÄHRE | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| Kostendeckung | 85% | 85% | 82% | 82% | 79% | 80% |

Tabelle 27

5.2.5. ZVV - LINIEN IM KANTON THURGAU

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | | |
|--|-----------------------------|---------------|---------------------|----------------|---------------------------|------------|----------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bus | | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaa- re/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion ist | Bus typ | Pers./ Kurs | erfüllt |
| 70.625 ZVV | Turbenthal – Bichelsee | 277 | 9 | 15 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 70.807 ZVV | Wila – Dussnang | | nur So | - | 1 | MB | 4 | - |
| 70.605 ZVV | Oberstammheim – Andelfingen | 461 | 15 | 15 | 1 | SB | 5 | Ja |

Tabelle 24

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG | | | | | |
|---|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bus | | |
| | | | Angebots- funktion ist | KDG | erfüllt |
| 70.625 ZVV | Turbenthal – Bichelsee | 32% | 1 | 20% | Ja |
| 70.807 ZVV | Wila – Dussnang | 25% | 1 | 20% | Ja |
| 80.605 ZVV | Oberstammheim – Andelfingen | 49% | 1 | 20% | Ja |

Tabelle 25

5.2.6. NACHTNETZ BAHN (VERBINDUNGEN NACH 24.00 UHR)

Das flächendeckende Nachtnetz bei der Bahn wurde erst auf das Fahrplanjahr 2008 eingeführt. Dabei handelt es sich um ein zuschlagpflichtiges Angebot in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag. Für das Nachtnetz kann zurzeit keine Erfolgskontrolle durchgeführt werden, weil entsprechende Datengrundlagen noch fehlen.

5.2.4. RAUM HINTERTHURGAU / WIL

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | | |
|--|----------------------------|---------------|-------------------|----------------|---------------------------|------------|----------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bus | | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaare/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion Ist | Bus typ | Pers./ Kurs | erfüllt |
| 80.702 WIMO | Wil – Wilen | 237 | 33.5 | 4 | 3 | MB | 10 | Nein |
| 80.720 WIMO | Wil – Braunau | 274 | 20 | 7 | 2 | SB | 8 | Nein |
| 80.722 WIMO | Wil – Wuppenau – Hosenruck | 314 | 20 | 8 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.732 WIMO | Wil – Gähwil | 1302 | 36 | 18 | 3 | SB | 14 | Ja |
| 80.733 WIMO | Wil – Littenheid | 396 | 19 | 10 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.734 WIMO | Wil – Dussnang – Fisingen | 480 | 23 | 10 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.735 WIMO | Wil – Bichelsee – Dussnang | 623 | 22 | 14 | 2 | SB | 8 | Ja |

Tabelle 22

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG | | | | | |
|---|----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bus | | |
| | | | Angebots- funktion Ist | KDG | erfüllt |
| 80.702 WIMO | Wil – Wilen | 48% | 3 | 40% | Ja |
| 80.720 WIMO | Wil – Braunau | 26% | 2 | 30% | Nein |
| 80.722 WIMO | Wil – Wuppenau – Hosenruck | 24% | 2 | 30% | Nein |
| 80.732 WIMO | Wil – Gähwil | 48% | 3 | 40% | Ja |
| 80.733 WIMO | Wil – Littenheid | 38% | 2 | 30% | Ja |
| 80.734 WIMO | Wil – Dussnang – Fisingen | 41% | 2 | 30% | Ja |
| 80.735 WIMO | Wil – Bichelsee – Dussnang | 38% | 2 | 30% | Ja |

Tabelle 23

5.2.3. RAUM OBERTHURGAU

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | | |
|--|-------------------------------|---------------|-------------------|----------------|---------------------------|------------|----------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bus | | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaare/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion Ist | Bus typ | Pers./ Kurs | erfüllt |
| 80.200 PAG | St. Gallen – Arbon | 2058 | 40 | 26 | 3 | SB | 14 | Ja |
| 80.210 PAG | St. Gallen – Steinach - Horn | 724 | 25.5 | 14 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.244 PAG | Rorschach – Arbon | 340 | 14 | 12 | 1 | MB | 4 | Ja |
| 80.740 PAG | Bischofszell – Uzwil | 683 | 16 | 21 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.940 AOT | Amriswil – Romanshorn | 335 | 15 | 22 | 1 | SB | 5 | Ja |
| | Romanshorn – Arbon | 348 | 15 | 23 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 80.941 AOT | Amriswil – Arbon | 323 | 21 | 8 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.942 AOT | Amriswil – Muolen | 304 | 20 | 8 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.943 AOT | Amriswil – Bischofszell Stadt | 484 | 21 | 12 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.944 PAG | Erlen - Amriswil – Dozwil | neu | 11 | k. A. | 1 | KB | 3 | k. A. |
| 80.950 PAG | Bischofszell - St. Pelagiberg | 64 | 8 | 4 | 1 | KB | 3 | Ja |

Tabelle 20 (k. A. = keine Angaben, Neues Angebot)

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG | | | | | |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bus | | |
| | | | Angebots- funktion Ist | KDG | erfüllt |
| 80.200 PAG | St. Gallen – Arbon | 73% | 3 | 40% | Ja |
| 80.210 PAG | St. Gallen – Steinach – Horn | 39% | 2 | 30% | Ja |
| 80.244 PAG | Rorschach – Arbon | 21% | 1 | 20% | Ja |
| 80.740 PAG | Bischofszell – Uzwil | 44% | 2 | 30% | Ja |
| 80.940 AOT | Amriswil – Romanshorn | 26% | 1 | 20% | Ja |
| | Romanshorn – Arbon | 26% | 1 | 20% | Ja |
| 80.941 AOT | Amriswil – Arbon | 32% | 2 | 30% | Ja |
| 80.942 AOT | Amriswil – Muolen | 30% | 2 | 30% | Ja |
| 80.943 AOT | Amriswil - Bischofszell Stadt | 26% | 2 | 30% | Nein |
| 80.944 PAG | Erlen - Amriswil – Dozwil | 21% | 1 | 20% | Ja |
| 80.950 PAG | Bischofszell - St. Pelagiberg | 31% | 1 | 20% | Ja |

Tabelle 21

5.2.2. RAUM KREUZLINGEN / WEINFELDEN

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | | |
|--|-------------------------------------|---------------|----------------------|----------------|---------------------------|-------------|----------------|--------------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bus | | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaar- re/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion Ist | Bus- typ | Pers./ Kurs | er- füllt |
| 80.907 SBK | Kreuzlingen – Tägerwilen | k. A. | 34 | k. A. | 3 | MB | 10 | k. A. |
| 80.908 PAG | Konstanz – Landschlacht | 942 | 30 | 15 | 3 | SB | 14 | Ja |
| 80.920 PAG | Tägerwilen – Engw. – Weinfelden | 116 | 11 | 5 | 1 | SB/KB | 5 | Ja |
| 80.921 PAG | Bernrain – Hugelsh. – Weinfelden | 135 | 11 | 6 | 1 | SB/KB | 5 | Ja |
| 80.922 PAG | Lengwil – Altnau | 18 | 8 | 1 | 1 | KB | 3 | Nein |
| 80.923 PAG | Kreuzlingen – Altnau – Güttingen | 634 | 30 | 11 | 3 | SB | 14 | Nein |
| 80.924 PAG | Kreuzlingen – Weinfelden | 126 | 13 | 5 | 1 | KB | 3 | Ja |
| 80.931 PAG | Münsterlingen – Amriswil | 48 | 12 | 2 | 1 | KB | 3 | Nein |
| 80.932 PAG | Neukirch a. d. Thur – Weinfelden | 84 | 6 | 7 | 1 | MB | 4 | Ja |

Tabelle 18

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG | | | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bus | | |
| | | | Angebots- funktion Ist | KDG | erfüllt |
| 80.907 SBK | Kreuzlingen – Tägerwilen | 15% | 3 | 40% | Nein |
| 80.908 PAG | Konstanz – Landschlacht | 43% | 3 | 40% | Ja |
| 80.920 PAG | Tägerwilen – Engwilen – Weinfelden | 16% | 1 | 20% | Nein |
| 80.921 PAG | Bernrain – Hugelshofen – Weinfelden | 16% | 1 | 20% | Nein |
| 80.922 PAG | Lengwil – Altnau | 14% | 1 | 20% | Nein |
| 80.923 PAG | Kreuzlingen – Altnau – Güttingen | 31% | 3 | 40% | Nein |
| 80.924 PAG | Kreuzlingen – Weinfelden | 17% | 1 | 20% | Nein |
| 80.931 PAG | Münsterlingen – Amriswil | 12% | 1 | 20% | Nein |
| 80.932 PAG | Neukirch an der Thur – Weinfelden | 22% | 1 | 20% | Ja |
| 80.933 PAG | PubliCar Nollen | 20% | | 20% | Ja |

Tabelle 19

5.2. REGIONALE BUSLINIEN

5.2.1. RAUM FRAUENFELD

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | | |
|--|---------------------------------------|---------------|-------------------|----------------|---------------------------|--------|----------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bus | | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaare/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion Ist | Bustyp | Pers./ Kurs | erfüllt |
| 80.822 PAG | Frauenfeld – Oberneunforn | 191 | 15 | 6 | 1 | KB/SB | 3 | Ja |
| 80.823 PAG | Frauenfeld – Diessenhofen | 432 | 28 | 8 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.824 PAG | Frauenfeld – Niederwil | neu | 14 | k. A. | 1 | KB/SB | 3 | k. A. |
| 80.825 PAG | Frauenfeld – Stein am Rhein | 442 | 15 | 15 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 80.826 PAG | Frauenfeld – Steckborn | 567 | 23 | 13 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.829 PAG | Frauenfeld – Müllheim (-ConnyLand) | 553 | 23 | 12 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.831 PAG | Müllheim – Homburg | 183 | 10,5 | 9 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 80.833 PAG | Müllheim – Ermatingen | 154 | 10 | 8 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 80.834 PAG | Frauenfeld – Ettenhausen | 549 | 21 | 13 | 2 | SB | 8 | Ja |
| 80.836 PAG | Frauenfeld – Islikon | 63 | 15 | 2 | 1 | KB/SB | 3 | Nein |
| 80.837 PAG | Frauenfeld – Affeltrangen | 307 | 14 | 11 | 1 | SB | 5 | Ja |
| 80.838 PAG | Thundorf – Weinfeldern | 41 | 10 | 2 | 1 | KB | 3 | Nein |
| 80.847 PAG | Schlatt – Oberschlatt | 110 | 19 | 3 | 2 | KB | 4 | Nein |

Tabelle 16

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BUS: KOSTENDECKUNG | | | | | |
|---|------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bus | | |
| | | | Angebots- funktion Ist | KDG | erfüllt |
| 80.822 PAG | Frauenfeld – Oberneunforn | 28% | 1 | 20% | Ja |
| 80.823 PAG | Frauenfeld – Diessenhofen | 30% | 2 | 30% | Ja |
| 80.824 PAG | Frauenfeld – Niederwil | 23% | 1 | 20% | Ja |
| 80.825 PAG | Frauenfeld – Stein am Rhein | 38% | 1 | 20% | Ja |
| 80.826 PAG | Frauenfeld – Steckborn | 43% | 2 | 30% | Ja |
| 80.829 PAG | Frauenfeld – Müllheim (-ConnyLand) | 31% | 2 | 30% | Ja |
| 80.831 PAG | Müllheim – Homburg | 33% | 1 | 20% | Ja |
| 80.833 PAG | Müllheim – Ermatingen | 20% | 1 | 20% | Ja |
| 80.834 PAG | Frauenfeld – Aadorf – Ettenhausen | 44% | 2 | 30% | Ja |
| 80.836 PAG | Frauenfeld – Islikon | 29% | 1 | 20% | Ja |
| 80.837 PAG | Frauenfeld – Affeltrangen | 37% | 1 | 20% | Ja |
| 80.838 PAG | Thundorf – Weinfeldern | 23% | 1 | 20% | Ja |
| 80.842 PAG | PubliCar "Iselisberg" (Wochenende) | 13% | 1 | 20% | Nein |
| 80.843 PAG | PubliCar "Sonnenberg" (Wochenende) | 13% | 1 | 20% | Nein |
| 80.847 PAG | Schlatt – Oberschlatt | 51% | 2 | 30% | Ja |

Tabelle 17 Kostendeckung inklusive Nachtbusangebote

5.1. REGIONALE BAHNLINIEN

5.1.1. NACHFRAGE

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BAHN: NACHFRAGE MONTAG - FREITAG | | | | | | | |
|---|----------------------------------|---------------|-------------------|----------------|---------------------------|----------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Fahrplan 2008 | | | Schwellenwerte Bahn | | |
| | | Pers./ Tag | Kurspaare/ Tag | Pers./ Kurs | Angebots- funktion Ist | Pers./ Kurs | erfüllt |
| 820 Turbo | Schaffhausen – Stein am Rhein | 3'762 | 36 | 52 | 3 | 25 | Ja |
| | Stein am Rhein – Kreuzlingen | 3'263 | 31.5 | 52 | 3 | 25 | Ja |
| | Kreuzlingen – Romanshorn | 5'048 | 37 | 68 | 3 | 25 | Ja |
| 821 Turbo | Winterthur – Stein am Rhein | 2'807 | 19.5 | 72 | 2 | 20 | Ja |
| 830 Turbo | Konstanz – K'lingen – Weinfelden | 2'323 | 37 | 31 | 2 | 20 | Ja |
| 835 Turbo | Weinfelden – Wil | 1'602 | 24 | 33 | 2 | 20 | Ja |
| 840 Turbo | Romanshorn – Weinfelden | 1'509 | 20.5 | 37 | 2 | 20 | Ja |
| 840 Turbo/SBB | Winterthur – Weinfelden (S8/S30) | 2'973 | 35 | 42 | 3 | 25 | Ja |
| 841 FW | Frauenfeld – Wil | 2'210 | 38 | 29 | 3 | 20 | Ja |
| 845 Turbo | Romanshorn – Rorschach | 2'205 | 36 | 31 | 3 | 25 | Ja |
| 850 Turbo | Winterthur – Wil | 3'306 | 34.5 | 48 | 3 | 25 | Ja |
| 852 Turbo | Weinfelden – St. Gallen | 1'305 | 25 | 26 | 2 | 20 | Ja |
| 870 SOB | Romanshorn – Wattwil (VAE) | 3'756 | 15 | 125 | 3 | 25 | Ja |
| | Romanshorn – SG Haggen (S3) | 1'413 | 19 | 37 | | | |

Tabelle 14

5.1.2. KOSTENDECKUNG

| ERFOLGSKONTROLLE REGIONALVERKEHR BAHN: KOSTENDECKUNG | | | | | | |
|--|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----|---------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Kostendeckung Offerte 2008 | Schwellenwerte Bahn | | | |
| | | | Angebots- funktion Ist | KDG | erfüllt | |
| 820 Turbo | Schaffhausen – Stein am Rhein | 53% | 3 | 40% | Ja | |
| | Stein am Rhein – Kreuzlingen | 54% | 3 | 40% | Ja | |
| | Kreuzlingen – Romanshorn | 56% | 3 | 40% | Ja | |
| 821 Turbo | Winterthur – Stein am Rhein | 36% | 2 | 30% | Ja | |
| 830 Turbo | Konstanz – K'lingen – Weinfelden | 38% | 2 | 30% | Ja | |
| 835 Turbo | Weinfelden – Wil | 36% | 2 | 30% | Ja | |
| 840 Turbo | Romanshorn – Weinfelden | 49% | 2 | 30% | Ja | |
| 840 Turbo / SBB | Winterthur – Weinfelden (S8/S30) | 27% | 3 | 40% | Nein | |
| 841 FW | Frauenfeld – Wil | 49% | 3 | 40% | Ja | |
| 845 Turbo | Romanshorn – Rorschach | 35% | 3 | 40% | Nein | |
| 850 Turbo | Winterthur – Wil | 38% | 3 | 40% | Nein | |
| 852 Turbo | Weinfelden – St. Gallen | 37% | 2 | 30% | Ja | |
| 870 SOB | Romanshorn – Wattwil (VAE) | 91% | 3 | 40% | Ja | |
| | Romanshorn – SG Haggen (SOB) | 45% | | | | |

Tabelle 15

5. ERFOLGSKONTROLLE

Im Folgenden werden die regionalen Bahn- und Busangebote gemäss den in Kapitel 4.4 beschriebenen Grundsätzen überprüft, wobei folgende Aspekte zu beachten sind:

- › Die Erfolgskontrolle bei der Nachfrage bezieht sich auf das Angebot Montag – Freitag.
- › Die Kostendeckung umschliesst das Angebot Montag bis Sonntag inklusive Nachtangebote bis 24 Uhr.

(6) Gesamtkosten / Finanzmittel

Die Tabelle 13 zeigt auf, von welchen finanziellen Mitteln in den nächsten Jahren voraussichtlich für die Abgeltung im Regionalverkehr (Fahrplanangebot, Betrieb/Abschreibung der Infrastruktur der Privatbahnen und Tarifmassnahmen) ausgegangen werden kann, dies unter dem Vorbehalt, dass die Mittel dann zumal zur Verfügung stehen und bewilligt werden. Die Angaben basieren auf folgenden Quellen:

› Finanzmittel Bund für das Fahrplanangebot

Basis bildet der Brief des Bundesamtes für Verkehr vom 5. November 2008 betreffend die Kantonsquoten 2009 bis 2012. Für die Jahre 2013 bis 2015 wurde wie in den Vorjahren eine Quotenerhöhung von 0,5 Prozent angenommen.

› Finanzmittel Bund für die Infrastruktur der Privatbahnen

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Bund an den Kosten des Betriebs und der Abschreibungen der Privatbahnlinien wie bisher mit einem Bundesanteil von 44 Prozent beteiligt.

› Finanzmittel Kanton

Grundlage ist das Budget 2009 und der Finanzplan 2010 bis 2012 des Kantons Thurgau. Demnach wenden Kanton und Gemeinden bis 2012 durchschnittlich 2,1 Mio. CHF pro Jahr zusätzlich auf, um die teuerungsbedingten Mehrkosten und bedarfsgerechte Angebotsausbauten finanzieren zu können.

Für die Jahre 2013 bis 2015 wird davon ausgegangen, dass Kanton und Gemeinden durchschnittlich 1,5 Mio. CHF pro Jahr zusätzlich aufwenden werden.

Bei den Finanzmitteln des Kantons handelt es sich um die Bruttobeträge. Diese werden nach Abzug des Anteils aus dem LSVA-Ertrag zwischen dem Kanton (2/3) und den Gemeinden (1/3) aufgeteilt. Die Finanzierung wird im Kapitel 8.2, Seite 83 im Detail aufgezeigt.

| FINANZMITTEL IM ÖFFENTLICHEN REGIONALVERKEHR [IN TAUSEND CHF] | | | | | | | | |
|---|---------|---------------|--------|----------------------|---------------|--------|--------|------|
| Jahr | Bund | | | Kanton und Gemeinden | | | Total | |
| | Angebot | Infrastruktur | Total | Angebot | Infrastruktur | Total | | |
| 2009 | 21'989 | 4'141 | 26'130 | 28'529 | 5'271 | 33'800 | 59'930 | 100% |
| 2010 | 22'098 | 4'167 | 26'265 | 30'849 | 5'303 | 36'152 | 62'417 | 104% |
| 2011 | 22'207 | 4'893 | 27'100 | 32'013 | 6'227 | 38'240 | 65'340 | 109% |
| 2012 | 22'317 | 4'959 | 27'276 | 33'852 | 6'311 | 40'163 | 67'439 | 112% |
| 2013 | 22'429 | 4'831 | 27'260 | 35'382 | 6'149 | 41'531 | 68'791 | 115% |
| 2014 | 22'541 | 4'897 | 27'438 | 36'909 | 6'233 | 43'142 | 70'580 | 118% |
| 2015 | 22'653 | 4'963 | 27'616 | 38'435 | 6'317 | 44'752 | 72'368 | 121% |

Tabelle 13 Quelle: vgl. Erläuterungen oben

(5) Linienkostendeckungsgrad

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

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

| MINIMALE BETRIEBSKOSTENDECKUNGSGRAD E 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 in Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich) | 40% |

Tabelle 12

| NACHFRAGE-SCHWELLENWERTE FÜR REGIONALE BUSLINIEN IM KANTON THURGAU | | | |
|---|--|-----------------------|---------------------------|
| Angebotsfunktion (maximales Angebotsniveau) | Schwellenwerte [Ø Anz. Pers. pro Kurs] | | |
| | Kleinbus* | 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 in 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.

Tabelle 10 Nachfrage-Schwellenwerte Bus, bezogen auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo-Fr). Bei kantonsüberschreitenden Linien sind die Schwellenwerte entsprechend abzustimmen.

| NACHFRAGE-SCHWELLENWERTE FÜR REGIONALE BAHNLINIEN IM KANTON THURGAU | | |
|---|--|-------------------------|
| Angebotsfunktion | Schwellenwerte [Ø Anz. Pers. pro Kurs] | |
| | Strassenbahn (FW) | 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 in Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich) | 20 | 25 |

Tabelle 11 Nachfrage-Schwellenwerte Bahn, bezogen auf Personen pro Kurs im Mittel über den Tag im stärksten belasteten Querschnitt (Mo-Fr). Bei kantonsüberschreitenden Linien sind die Schwellenwerte entsprechend abzustimmen.

Vergleich mit der Abgeltungsverordnung des Bundes:

In der seit 1.1.1996 gültigen Abgeltungsverordnung des Bundes sind lediglich zwei Eckwerte in Bezug auf nachfrageseitige Minimalstandards festgelegt: Einerseits Minimalangebot mit 4 Kurspaaren bei mindestens 32 Fahrgästen pro Tag (= 4 Personen pro Kurs), andererseits Stundentakt (ca. 18 Kurspaare) bei mindestens 500 Fahrgästen pro Tag (= 14 Personen pro Kurs). Eine Unterscheidung nach Verkehrsmittel wird nicht gemacht. Vergleicht man die kantonalen Schwellenwerte mit den Eckwerten des Bundes, stellt man fest, dass der Kanton Thurgau beim Bus für den Stundentakt weniger strenge Werte als der Bund definiert (8 statt 14 Pers./Kurs). Bei der Bahn ist es gerade umgekehrt (20 statt 14 Pers./Kurs). 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.

4.4. GRUNDSÄTZE ZUR ÜBERPRÜFUNG (4)-(6)

Vorbemerkung:

Die Grundsätze zur Überprüfung (Controlling) aus dem Konzept 2004-2008 werden sinngemäss auf die neuen Angebotsfunktionen übertragen.

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

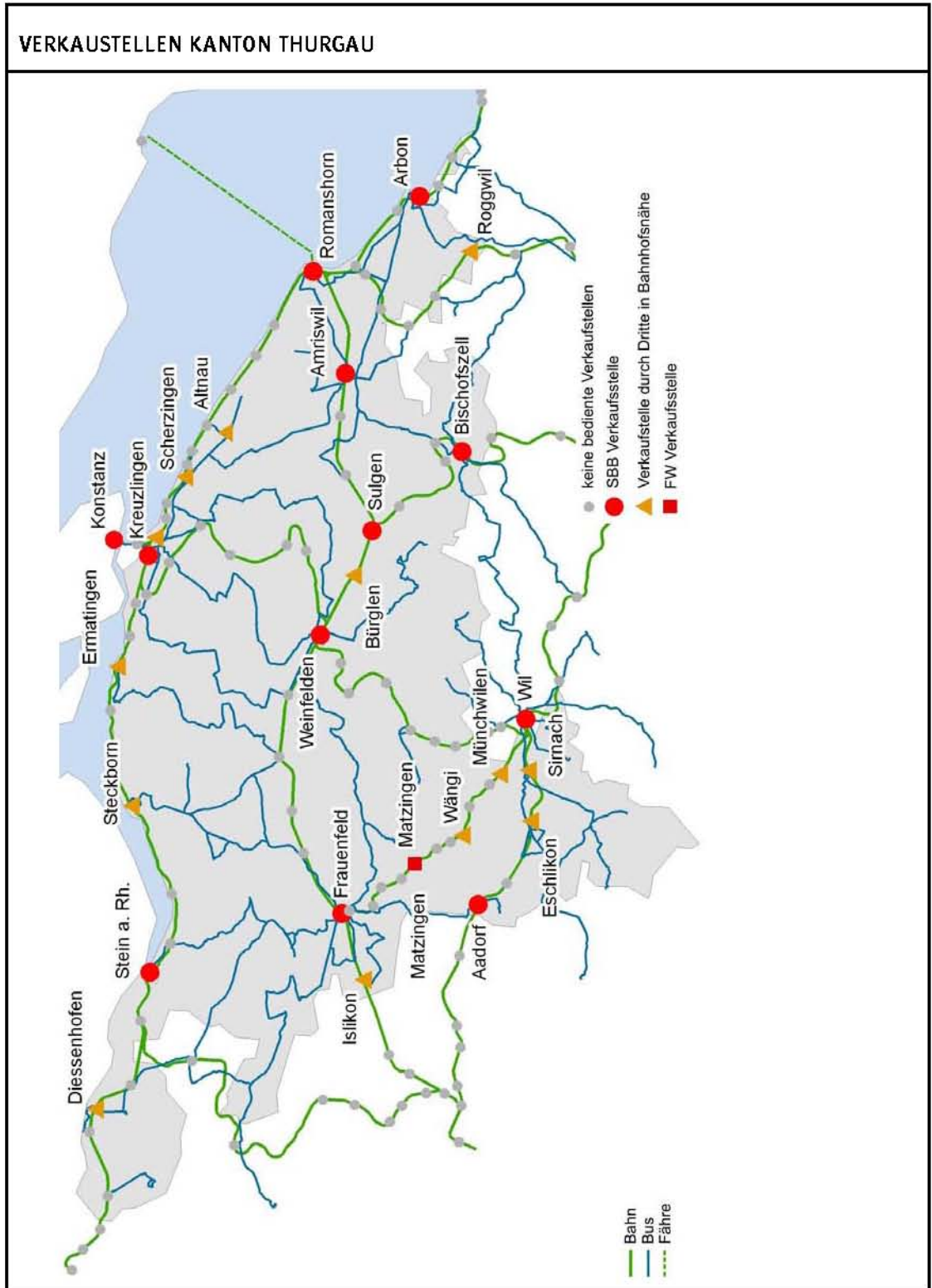
(4) Minimale Auslastung pro Kurs

Die Nachfrage als Kontrollparameter ist ein nahe liegender und einfach verständlicher Indikator für den Nutzen eines Angebots. Die Nachfrage wird – in Anlehnung an die Abgeltungsverordnung des Bundes – 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 (PubliCar, NachtBus) können keine Schwellenwerte zur Nachfrage definiert werden, weil aufgrund des Flächenbetriebs kein klar definiertes Kursangebot vorhanden ist.

Tabelle 10 und Tabelle 11 zeigen die Mindestauslastungen, welche bei den verschiedenen Angebotsniveaus eingehalten werden müssen.



Figur 8

| HALTESTELLENINFRASTRUKTUR | | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| | Bushaltestelle | | | | Bahnhaltestelle | |
| | Bis 10 Einsteiger/Tag | Ab 10 Einsteiger/Tag | Ab 20 Einsteiger/Tag | Ab 30 Einsteiger/Tag | Regionalverkehr | Schnellzugsverkehr + Arbon |
| Kommunikation ¹⁾ | X | X | X | X | X | X |
| Abfalleimer | | X | X | X | X | X |
| Beleuchtung | | | X | X | X | X |
| Sitzgelegenheit | | | X | X | X | X |
| Unterstand/gedeckter Perron | | | | X | X | X |
| Notrufsäule | | | | | X | X |
| Gedekte Veloständer | | | | | X | X |
| Warteraum | | | | | | X |
| Gepäckaufbewahrung | | | | | | X |
| Toiletten | | | | | | X |
| Telefon | | | | | | X |
| Billettverkauf | Durch Chauffeur in Fahrzeug | | | | Automat | Automat |
| | | | | | <i>Schalterverkauf vgl. unten</i> | |

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

Tabelle 9

Billettschalterverkauf:

In folgenden Ortschaften ist grundsätzlich in Bahnhofsnähe ein Billettschalterverkauf anzubieten (vgl. Figur 8):

Aadorf, Altnau, 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, Wängi

Betriebliche Ausgestaltung:

- › Die Angebotsgestaltung soll der betrieblichen Umlafoptimierung Rechnung tragen.
- › Bei ungleichen Verkehrsströmen sind lastrichtungsabhängige Angebote⁴ in Betracht zu ziehen.
- › In den Zentren sind zur Sicherung der Fahrplanstabilität Busbevorzugungsmassnahmen zu realisieren. Auf stark frequentierten Buslinien soll der Billettverkauf durch Automaten in Fahrzeugen erfolgen (Selbstkontrolle).

Qualitätsgrundsätze:

- › Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs wird optimiert, indem die Angebote und Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind.
- › In der Regel sollen zur besseren Merkbarkeit des Angebots regelmässige Intervalle (Takt) angestrebt werden.
- › Das nächstliegende kantonale oder regionale Zentrum ist in der Regel direkt 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 unter sich zu vernetzen.
- › Die Buslinien sind möglichst direkt zu führen. In den Angebotsfunktionen 2 und 3 sind Linienführungen mit attraktiven, gegenüber dem Auto konkurrenzfähigen Reisezeiten anzustreben.
- › Neuenanschaffungen 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).

Für die Haltestellen des Regionalverkehrs sind folgende infrastrukturellen Ausstattungen anzustreben:

⁴ Bei lastrichtungsabhängigen Angeboten werden mit dem Bus entweder Anschlüsse *auf* (am Morgen) oder *von* der Bahn (am Abend) gewährleistet.

(2) Grundsätze zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau

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

| DEFINITION DER FUNKTIONSTYPEN IM REGIONALEN PERSONENVERKEHR | | | |
|---|--|---|--|
| Angebotsfunktion | Angebotsniveau 6-20 Uhr | Angebotsniveau 20-24 Uhr | Angebotsniveau nach 24 Uhr |
| 1 Angebot im ländlichen Raum | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt › Taktlücken möglich › Bedarfsbetrieb als Alternative | <ul style="list-style-type: none"> › Angebot ist im Einzelfall zu prüfen | <ul style="list-style-type: none"> › Kein Angebot |
| 2 Angebot zwischen Zentren¹⁾ / zentralen Orten¹⁾ | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt, Verdichtungen mindestens Montag - Freitag | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt › Bedarfsbetrieb (Nachtbus) als Alternative | <ul style="list-style-type: none"> › Nachfragegerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich) |
| 3 Angebot in Entwicklungsräumen¹⁾ zur Erhöhung Marktanteil ÖV | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb ½-h Takt › Verdichtungen möglich › Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb ½-h Takt › Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich | <ul style="list-style-type: none"> › Nachfragegerechte Verbindungen |

Tabelle 8 ¹⁾ Zentren, zentrale Orte und Entwicklungsräume gemäss Raumkonzept und Siedlungsstruktur Kanton Thurgau (gemäss Figur 5 und Figur 6)

(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.
- › Neuanschaffungen im Regionalbusverkehr müssen bezüglich Schadstoffemissionen den jeweils aktuellen Euro-Normen³ genügen und sind mit Partikelfilter auszurüsten.

3 Aktuell Euro 4 Norm ab Oktober 2009 Euro 5 Norm

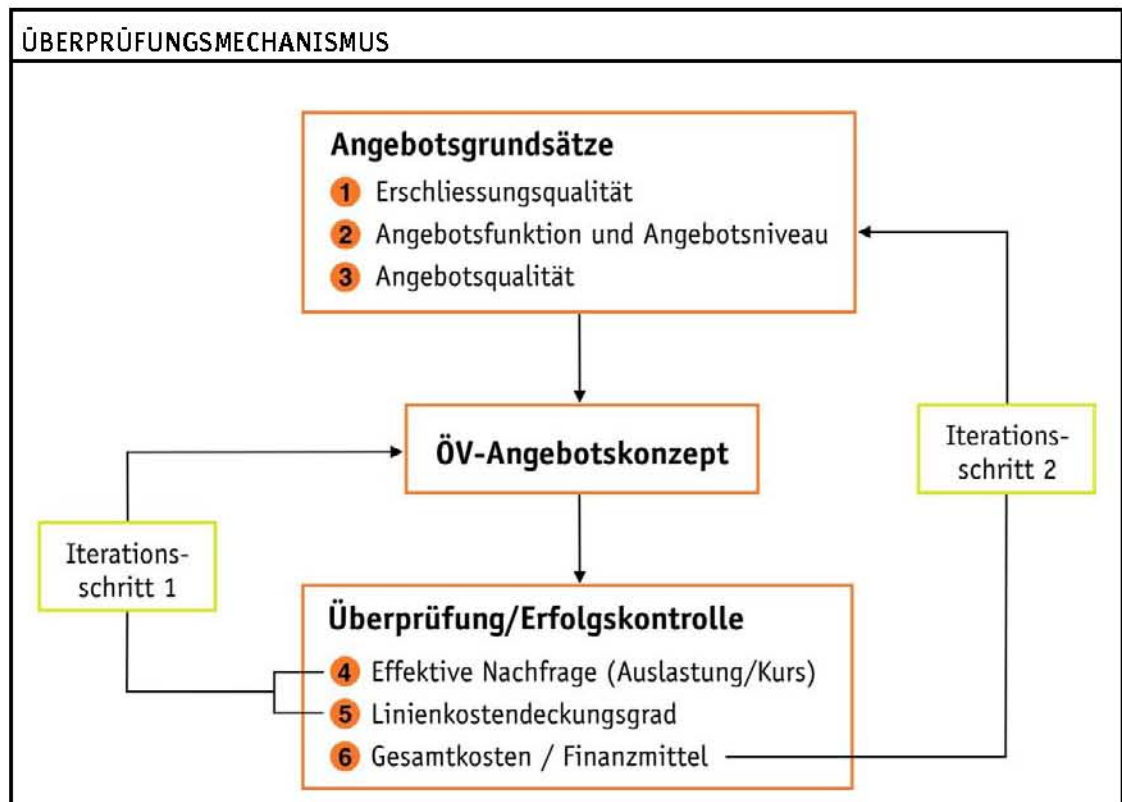
(1) Grundsätze zur Erschliessungsqualität

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 jeder 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 Abgeltungsverordnung des Bundes werden folgende Grundsätze zur Erschliessungsqualität festgelegt:

- › Die Erschliessungsqualität mit öffentlichem Verkehr ist für Ortschaften/Standorte zu gewährleisten, welche mindestens 200 Einwohner² und/oder Arbeitsplätze aufweisen und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet umfassen. Die Gemeindegrenzen sind für die Definition einer Ortschaft unerheblich.
- › Sich konkurrenzierende Parallel- und Doppellerschliessungen sind im Sinne eines wirtschaftlichen ÖV-Angebots zu vermeiden.
 - › Parallelerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft mit mehrer Linien in die selbe Richtung mit gleicher Funktion.
 - › Doppellerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft in verschiedene Richtungen.
- › Arbeitsplatz-Konzentrationen mit entsprechendem Zupendleraufkommen (z.B. Entwicklungsschwerpunkte) sind angemessen zu berücksichtigen. Ebenso sind zentrale Anlagen und Einrichtungen, die gebündelte Verkehrsströme auslösen, zu berücksichtigen.
- › Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Gehdistanz zum nächstmöglichen Haltepunkt nicht mehr als
 - › 500 m bei der Feinerschliessung per Bus (entspricht 380 m Luftliniendistanz)
 - › 1000 m bei der Groberschliessung 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 Die Abgeltungsverordnung des Bundes verlangt lediglich 100 Einwohner.



Figur 7 Mechanismus für die Entwicklung des kantonalen Angebotskonzepts für den regionalen Personenverkehr

4.3. ANGEBOTSGRUNDSÄTZE (1)-(3)

Vorbemerkung:

Während die Grundsätze zur Erschliessungsqualität unverändert aus dem Konzept 2004-2008 übernommen werden, werden im neuen Konzept die Grundsätze zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau angepasst. Den drei verschiedenen Angebotsfunktionen wird gegenüber dem Vorgängerkonzept eine klarere, auf den Kantonalen Richtplan abgestimmte Funktion zugewiesen.

Die Grundsätze zur Angebotsqualität werden zum Teil angepasst, um den verbesserten Qualitätsstandards der letzten Jahre gerecht zu werden und den öffentlichen Verkehr qualitativ weiter zu entwickeln.

4.2. DER MECHANISMUS

Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 4.1 werden die Planungsgrundsätze in zwei Kategorien eingeteilt:

› **Angebotsgrundsätze**, anhand derer das „Sollangebot“ aus Sicht des Kantons abgeleitet 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 (Vorgaben Bund und Kanton).

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

Figur 7 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.

4. PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Das neue Konzept baut grundsätzlich auf denselben Überlegungen zu den Planungsgrundsätzen auf, wie sie bereits dem Konzept 2004-2008 zu Grunde gelegt wurden. Damit wird die kontinuierliche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau gewährleistet. Einzig bei den Angebotsgrundsätzen wird deutlicher zwischen den Entwicklungsräumen, Verbindungsachsen zu den Zentren und dem dazwischen liegenden ländlichen Raum unterschieden. Damit wird die Konsistenz gegenüber dem Kantonalen Richtplan erreicht.

Die Planungsgrundsätze sind in den folgenden Abschnitten zusammengefasst.

4.1. FUNKTION

Grundsätzlich sprechen wir den Planungsgrundsätzen, auch Angebotsstandards genannt, zwei Aufgaben 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 **Kantonalem 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.

3.2. STRATEGIE

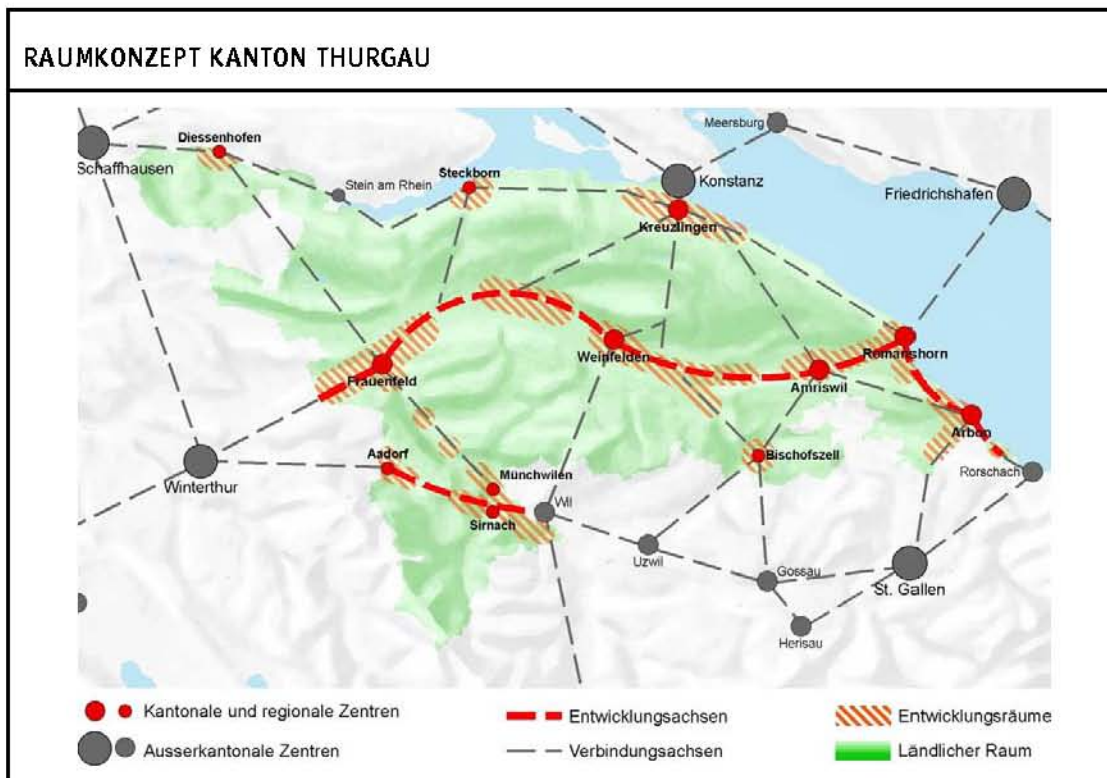
Aus den Zielen der Raumordnungspolitik wird deutlich, dass sich der öffentliche Verkehr insbesondere in den Entwicklungsräumen und zwischen den Zentren entwickeln soll. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen auf diesen Achsen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden (Halbstundentakt mindestens während den Hauptverkehrszeiten). Im ländlichen Raum mit dezentraler Siedlungsstruktur und dispersen Verkehrsströmen hat der Individualverkehr Vorteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher im ländlichen Raum eine minimale Grundversorgung anbieten.

Stossrichtungen und Handlungsspielräume

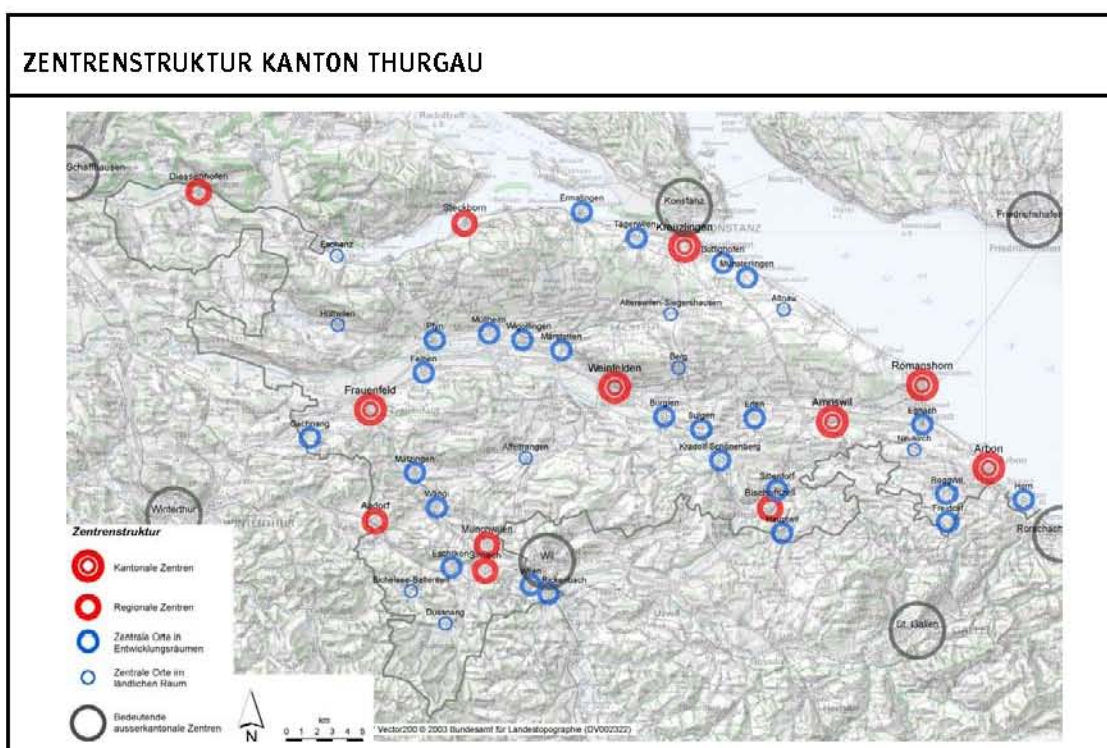
Aus den übergeordneten Zielen des kantonalen Richtplans und den Regierungsrichtlinien 2008-2012 lassen sich für den öffentlichen Verkehr im Kanton Thurgau folgende Stossrichtungen und Handlungsspielräume ableiten:

- › Der öffentliche Verkehr ist im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum und zum Abbau von regionalen Disparitäten auszubauen.
- › Aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen ist zwischen den kantonalen und ausserkantonalen Zentren und in den Agglomerationen der öffentliche Verkehr auszubauen, mit dem Ziel, den Anteil dieses Verkehrsträgers am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- › Im ländlichen Raum hat der öffentliche Verkehr eine minimale Grundversorgung anzubieten.

Schon mit dem „Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008“ wurde der öffentliche Regionalverkehr in diese Richtung entwickelt. Mit dem neuen „Konzept Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015“ soll der eingeschlagene Weg fortgesetzt und der öffentliche Regionalverkehr in den Entwicklungsräumen und zwischen den Zentren weiter gestärkt werden.



Figur 5 Quelle: Entwurf Kantonaler Richtplan für öffentliche Bekanntmachung (Stand November 2008)



Figur 6 Quelle: Entwurf Kantonaler Richtplan für öffentliche Bekanntmachung (Stand November 2008)

3. ÜBERGEORDNETE ZIELE UND STRATEGIE

3.1. ÜBERGEORDNETE ZIELE

Der Kantonale Richtplan (KRP) zeigt auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Er hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kanton und Nachbarkantonen sowie Bund und dem benachbarten Ausland aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern dabei zukommt. Die im Kantonalen Richtplan festgehaltenen Ziele sind in diesem Sinne für das „Konzept Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015“ zu berücksichtigen. Damit kann der öffentliche Verkehr als wichtiger Verkehrsträger dazu beitragen, dass die im Kanton Thurgau angestrebte räumliche Entwicklung erfolgen kann. Im Entwurf des Kantonalen Richtplans orientiert sich die räumliche Entwicklung für den Kanton Thurgau an den folgenden drei Zielen:

Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss Kantonalem Richtplan

(KRP; Ziele der Raumordnungspolitik, Kapitel 2)

- › Die Attraktivität des Kantons als Wohn- und Wirtschaftstandort ist zu erhalten und zu fördern. Namentlich in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Kultur sind die Beziehung zum Grossraum Zürich und den benachbarten Agglomerationen wie St. Gallen und Konstanz zu intensivieren.
- › Das Wachstum der Siedlungen ist primär auf die Zentren auszurichten. Die bauliche Entwicklung hat in erster Linie nach innen zu erfolgen. Die zunehmende Mobilität ist durch eine verstärkte Koordination der verschiedenen Verkehrsträger zu bewältigen. Zwischen den Zentren und Agglomerationen ist insbesondere der öffentliche Verkehr zu fördern, in den Zentren und Agglomerationen zusammen mit dem Langsamverkehr.
- › Der ländliche Raum bildet die Produktionsgrundlage der Land- und Forstwirtschaft. Zugleich ist er ökologischer Ausgleichs- sowie Erholungsraum. Die Kulturlandschaft samt ihren typischen Dörfern und Weilern ist in ihrer Eigenart zu pflegen und zu gestalten.

Raumkonzept Thurgau *(KRP; Ziele der Raumordnungspolitik, Kapitel 2)*

Bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sind zudem das Raumkonzept (Figur 5) und die Zentrenstruktur (Figur 6) des Kantons Thurgau zu berücksichtigen.

2.2.3. NACHTNETZ BAHN (VERBINDUNGEN NACH 24.00 UHR)

Mit dem Fahrplan 2008 wurde auf sämtlichen Bahnlinien im Kanton Thurgau in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ein Nachtangebot nach Mitternacht eingeführt. Das Angebot ist in folgender Tabelle ersichtlich.

| ANGEBOT NACHTNETZ 2008 | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---------|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare nach Mitternacht | |
| | | Fr / Sa | Sa / So |
| 820 | Konstanz - Schaffhausen | 1.5 | 1.5 |
| | Konstanz - Romanshorn | 2.5 | 2.5 |
| 830 | Konstanz / Kreuzlingen - Weinfelden | 4 | 4 |
| 840 | Winterthur - Romanshorn | 3 | 3 |
| | Romanshorn - Weinfelden | +0.5 | +0.5 |
| 841 | Wil - Frauenfeld | 2 | 2 |
| 850 | Winterthur - Wil (- St. Gallen) | 3 | 3 |
| Bus | St. Gallen - Arbon | 2 | 2 |
| Bus | St. Gallen - Romanshorn | 1 | 1 |
| Bus | St. Gallen - Weinfelden | 2 | 2 |
| Bus | Wil - Weinfelden | 1 | 1 |

Tabelle 7

Raum Hinterthurgau / Wil

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; RAUM HINTERTHURGAU / WIL | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|------|----|--|------|--------------------------------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo – Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So | |
| 80.702 WIMO | Wil - Wilen | 33.5 | 25 | 0 | 33.5 | 24.5 | 0 | |
| 80.720 WIMO | Wil - Braunau | 19 | 16 | 6 | 20 | 14 | 10 | |
| 80.722 WIMO | Wil - Wuppenau-Hosenruck | 20 | 14 | 6 | 20 | 14 | 10 | |
| | Wil - Wuppenau | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | |
| 80.720/22 | Nachtbus Nollen ab Wil | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | |
| 80.732 WIMO | Wil - Gähwil | 30 | 16.5 | 10 | 36 | 21 | 15.5 | |
| 80.733 WIMO | Wil - Littenheid | 14.5 | 14.5 | 13 | 19 | 16 | 12 | |
| 80.734 WIMO | Wil - Dussnang - Fischingen | 21 | 15 | 10 | 22 | 15 | 13 | |
| 80.735 WIMO | Wil - Bichelsee - Dussnang | 21 | 15 | 7 | 22 | 15.5 | 11.5 | |
| 80.736 WIMO | Nachtbus Tannzapfenland | 3 (Fr: 4) | 4 | 3 | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | Nein | |
| neues Angebot | | | | | | | Keine od. marginale Änderungen | |

Tabelle 5

Bemerkungen:

› Sämtliche Angebotsverbesserungen wurden umgesetzt.

ZVV-Linien im Kanton Thurgau

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; ZVV LINIEN IM KANTON THURGAU | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|----|----|--|----|-----------------------------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo – Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So | |
| 70.605 ZVV | Oberstammheim - Andelfingen | 14 | 11 | 9 | 15 | 12 | 9 | |
| 70.625 ZVV | Turbenthal - Bichelsee | 9 | 8 | 3 | 9 | 8 | 3 | |
| 70.807 ZVV | Wila - Dussnang | - | - | 2 | 0 | 0 | 2 | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | Nein | |
| neues Angebot | | | | | | | Keine Änderungen vorgesehen | |

Tabelle 6

Raum Oberthurgau

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; RAUM OBERTHURGAU | | | | | | | | |
|---|--|---|----|-----|--|---------|--------------------------------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo - Fr | Sa | So | Mo - Fr | Sa | So | |
| 80.200 PAG | St. Gallen - Arbon | 37 | 29 | 17 | 40 | 32,5 | 17 | |
| | Arbon-Steinach | 17,5 | 19 | 9,5 | Angebot aufgehoben | | | |
| 80.210 PAG | St. Gallen-Steinach-Horn | 25 | 19 | 17 | 25,5 | 18,5 | 17 | |
| 80.244 PAG | Rorschach - Arbon | Angebot überprüfen | | | 14 | 7 | 7 | |
| 80.245 PAG | Arbon-Obersteinach | Angebot überprüfen | | | Angebot aufgehoben | | | |
| | PubliCar Sitter/Tannenbergl | Bedarfsbetrieb | | | Angebot aufgehoben | | | |
| 80.724 PAG | Wil - Bischofszell | 30 | 30 | 13 | Neu nach Uzwil statt Bischofszell | | | |
| 80.740 PAG | Uzwil - Niederbüren - Bischofszell | 16 | 16 | 7 | 16 | 16 | 7 | |
| 80.940 AOT | Amriswil - Romanshorn | 14 | 11 | 6 | 15 | 14 | 6 | |
| | Romanshorn - Arbon | 14 | 11 | 6 | 15 | 14 | 6 | |
| 80.941 AOT | Amriswil - Arbon | 21 | 15 | 7 | 21 | 14 | 6 | |
| 80.942 AOT | Amriswil - Muolen | 19 | 12 | 7 | 20 | 14 | 7 | |
| 80.943 AOT | Amriswil - Bischofszell | 21 | 19 | 10 | 21 | 14 | 12 | |
| | Nachtbus | | | | 4 (Fr 5) | 5 | 4 | |
| 80.944 PAG | Amr'wil - Sommeri - Dozwil Nachtbus | Bedarfsbetrieb | | | 11 4 (Fr 5) | 10 5 | 6 4 | |
| | Amriswil - Sommeri | Bedarfsbetrieb | | | 2 | 0 | 0 | |
| | Amriswil - Erlen | Bedarfsbetrieb | | | 10 | 9 | 0 | |
| 80.945 | Anrufsammeltaxi Ast Hohentannen | Anrufsammeltaxi | | | Anrufsammeltaxi | | | |
| | Anrufsammeltaxi Ast Bischofszell | Anrufsammeltaxi | | | Anrufsammeltaxi | | | |
| 80.950 PAG | Bischofszell - St. Pelgaiberg | 8 | 6 | 4 | 8 | 6 | 6 | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | Nein | |
| neues Angebot | | | | | | | Keine od. marginale Änderungen | |

Tabelle 4

Bemerkungen:

- › Sämtliche Angebotsverbesserungen wurden umgesetzt.
- › Aufgrund der neuen Bahnhaltestelle Steinach gibt es teilweise ein geändertes Busangebot im Raum Arbon / St. Gallen.
- › Der PubliCar „Gööggelland“ wurde aufgehoben. Das Gebiet wird neu im Linienbetrieb erschlossen.

Raum Kreuzlingen/Weinfelden

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; RAUM KREUZLINGEN/WEINFELDEN | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------|----|--|-----------|--------------------------------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo - Fr | Sa | So | Mo - Fr | Sa | So | |
| 80.907 SBK | Kreuzlingen - Tägerwilen | 32 | 29 | 16 | 34 | 32 | 16 | |
| 80.908 PAG | Konstanz - Münsterlingen - Landschlacht | 31 | 27 | 13 | 30 | 27 | 13 | |
| 80.920 PAG | Weinfelden - Engwilen - Tägerwilen | 11 | 6 | 6 | 11 | 6 | 6 | |
| 80.920/1 PAG | Nachtbus Kemmental | - | - | - | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | |
| 80.921 PAG | Weinfelden - Tägerwilen | 10 | 6 | 6 | 11 | 6 | 6 | |
| 80.922 PAG | Altnau - Lengwil - Ek- karthof | | | | 8 | 0 | 0 | |
| 80.923 PAG | Kreuzlingen - Altnau / Güttingen | 31/ 16 | 26/ 15 | 14 | 30/ 16 | 27/ 15 | 14 | |
| 80.924 PAG | Weinfelden - Kreuzlingen | - | - | - | 13 | 6 | 6 | |
| 80.925 PAG | PubliCar Göögelland | Bedarfsbetrieb | | | Angebot aufgehoben | | | |
| | Nachtbus Altnau | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | |
| 80.931 PAG | Münsterlingen - Amriswil | Bedarfsbetrieb | | | 12 | 12 | 6 | |
| 80.932 PAG | Neukirch an der Thur - Weinfelden | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | |
| 80.933 PAG | PubliCar Nollen | Bedarfsbetrieb | | | Bedarfsbetrieb | | | |
| | Nachtbus Nollen ab Wein- felden | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 5 (Fr: 6) | 6 | 5 | |
| | K'lingen - Langrickenbach | 8 | 0 | 0 | Linie aufgehoben | | | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | Nein | |
| neues Angebot | | | | | | | Keine od. marginale Änderungen | |

Tabelle 3

Bemerkungen:

- › Sämtliche Angebotsverbesserungen wurden umgesetzt.
- › Der PubliCar „Göögelland“ wurde aufgehoben. Das Gebiet wird neu im Linienbetrieb erschlossen.

2.2.2. BUSANGEBOT

Raum Frauenfeld

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; RAUM FRAUENFELD | | | | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|----|----|--|----------------|--------------------------------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo – Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So | |
| 80.822 PAG | Frauenfeld - Oberneunforn | 4 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | |
| 80.823 PAG | Frauenfeld - Diessenhofen | 14 | 14 | 12 | 16 | 14 | 13 | |
| | Frauenfeld - Hüttwilen | 7 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | |
| 80.824 PAG | Frauenfeld - Niederwil | | | | 14 | 0 | 0 | |
| 80.825 PAG | Frauenfeld - Stein a. Rh. | 14 | 14 | 12 | 15 | 15 | 15 | |
| 80.826 PAG | Frauenfeld - Steckborn | 21 | 14 | 12 | 22.5 | 15 | 15 | |
| 80.825/6 PAG | Nachtbus Steckborn | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 3 (Fr: 4) | 4 | 3 | |
| 80.829 PAG | Frauenfeld - Müllheim (-ConnyLand) | 20 | 14 | 12 | 23 | 14 | 14 | |
| 80.831 PAG | Müllheim - Wigoltingen - Homburg | 6-8 | 0 | 0 | 10.5 | 0 | 0 | |
| 80.832 PAG | Nachtbus Müllheim | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | |
| 80.833 PAG | Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen | 9 | 7 | 7 | 10 | 9 | 9 | |
| 80.834 PAG | Frauenfeld – Aadorf - Ettenhausen | 20 | 14 | 7 | 21 | 14 | 14 | |
| 80.836 PAG | Frauenfeld - Islikon | 6 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | |
| 80.837 PAG | Frauenfeld - Affeltrangen | 6 | 0 | 0 | 14 | 0 | 0 | |
| 80.838 PAG | Thundorf - Weinfeldern | 5 | 0 | 0 | 10 | 0 | 0 | |
| 80.839 | Anrufsammeltaxi Aadorf | Bedarfsbetrieb | | | Bedarfsbetrieb | | | |
| 80.842 PAG | PubliCar Iselisberg | Bedarfsbetrieb | | | - | Bedarfsbetrieb | | |
| | Nachtbus Iselisberg | 5 (Fr: 6) | 6 | 5 | 4 (Fr: 5) | 6 | 5 | |
| 80.843 PAG | PubliCar Sonnenberg | Bedarfsbetrieb | | | - | Bedarfsbetrieb | | |
| | Nachtbus Sonnenberg | 4 (Fr: 5) | 5 | 4 | 4 (Fr: 5) | 6 | 5 | |
| 80.847 PAG | Schlatt - Oberschlatt | 19 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | Nein | |
| neues Angebot | | | | | | | Keine od. marginale Änderungen | |

Tabelle 2

Bemerkungen:

- › Sämtliche Angebotsverbesserungen wurden umgesetzt.
- › Im Raum Frauenfeld wurden die beiden PubliCar Gebiete „Iselisberg“ und „Sonnenberg“ Werktags aufgehoben. Die Gebiete werden neu im Linienbetrieb erschlossen.
- › Das Angebot der Linie 80.831 (Homburg – Müllheim) wurde ausgebaut und bietet Anschluss von/nach Zürich (S8) und von/nach Weinfeldern (S30).

2.2. MASSNAHMEN SEIT 2004

Die folgenden Tabellen zeigen, ob und wie das für 2006 definierte Sollangebot (Referenzangebot) des „Konzepts öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008“ umgesetzt wurde.

2.2.1. BAHNANGEBOT

| ANGEBOTSENTWICKLUNG 2004 - 2008; REGIONALVERKEHR BAHN | | | | | | | | |
|---|--|---|------|------|--|------|------|--|
| Linie Nr. | Streckenabschnitt | Anzahl Kurspaare pro Tag Soll-Angebot 2006 | | | Anzahl Kurspaare pro Tag Ist-Angebot 2008 | | | |
| | | Mo – Fr | Sa | So | Mo – Fr | Sa | So | |
| 820 Turbo | Schaffhausen - Stein a. Rh. | 34 | 34 | 34 | 35.5 | 36.5 | 36.5 | |
| | Stein a. Rh. - Kreuzlingen | 27 | 22.5 | 22.5 | 31 | 31.5 | 31.5 | |
| | Kreuzlingen - Romanshorn | 36.5 | 36.5 | 36 | 37 | 37 | 36.5 | |
| 821 Turbo | Stein a. Rh. - Winterthur | 19.5 | 18.5 | 18.5 | 19.5 | 18.5 | 18.5 | |
| 830 Turbo | Konstanz - Kreuzlingen | 41 | 37 | 36.5 | 41 | 36.5 | 36.5 | |
| | Kreuzlingen - Weinfelden | 21.5 | 21.5 | 20 | 25 | 19.5 | 19.5 | |
| 835 Turbo | Weinfelden - Wil | 21 | 21 | 19 | 24 | 19 | 19 | |
| 840 Turbo/SBB | Romanshorn - Weinfelden | 19.5 | 19 | 19 | 20.5 | 20.5 | 20.5 | |
| | Weinfelden - Frauenfeld | 34 | 19 | 19 | 35 | 20 | 20 | |
| | Frauenfeld - Winterthur | 34 | 21 | 20 | 35 | 20 | 20 | |
| 841 FW | Frauenfeld - Wil | 35 | 33 | 28 | 35 | 32 | 25 | |
| | Wil - Münchwilen | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | |
| 845 Turbo | Romanshorn - Rorschach | 34 | 34 | 33 | 36 | 36 | 35 | |
| 850 Turbo/SBB | Winterthur - Wil | 34 | 20 | 19 | 35.5 | 19 | 19 | |
| 852 Turbo | Weinfelden - St. Gallen | 19 | 14 | 14 | 23 | 16 | 16 | |
| | Bus W'felden – St. Gallen (nach 20 Uhr) | 4 | 4 | 4 | 2 | 3 | 3 | |
| 870 SOB | Romanshorn - St. Gallen | 33.5 | 33 | 30 | 33.5 | 33 | 30.5 | |
| Massnahmen aus dem Angebotskonzept 2004-2008 umgesetzt: | | | | | | | Ja | |
| Über Soll-Angebot hinausgehende Ausbauten | | | | | | | | |
| Nein | | | | | | | | |
| neues Angebot | | | | | | | | |
| Keine od. marginale Änderungen | | | | | | | | |

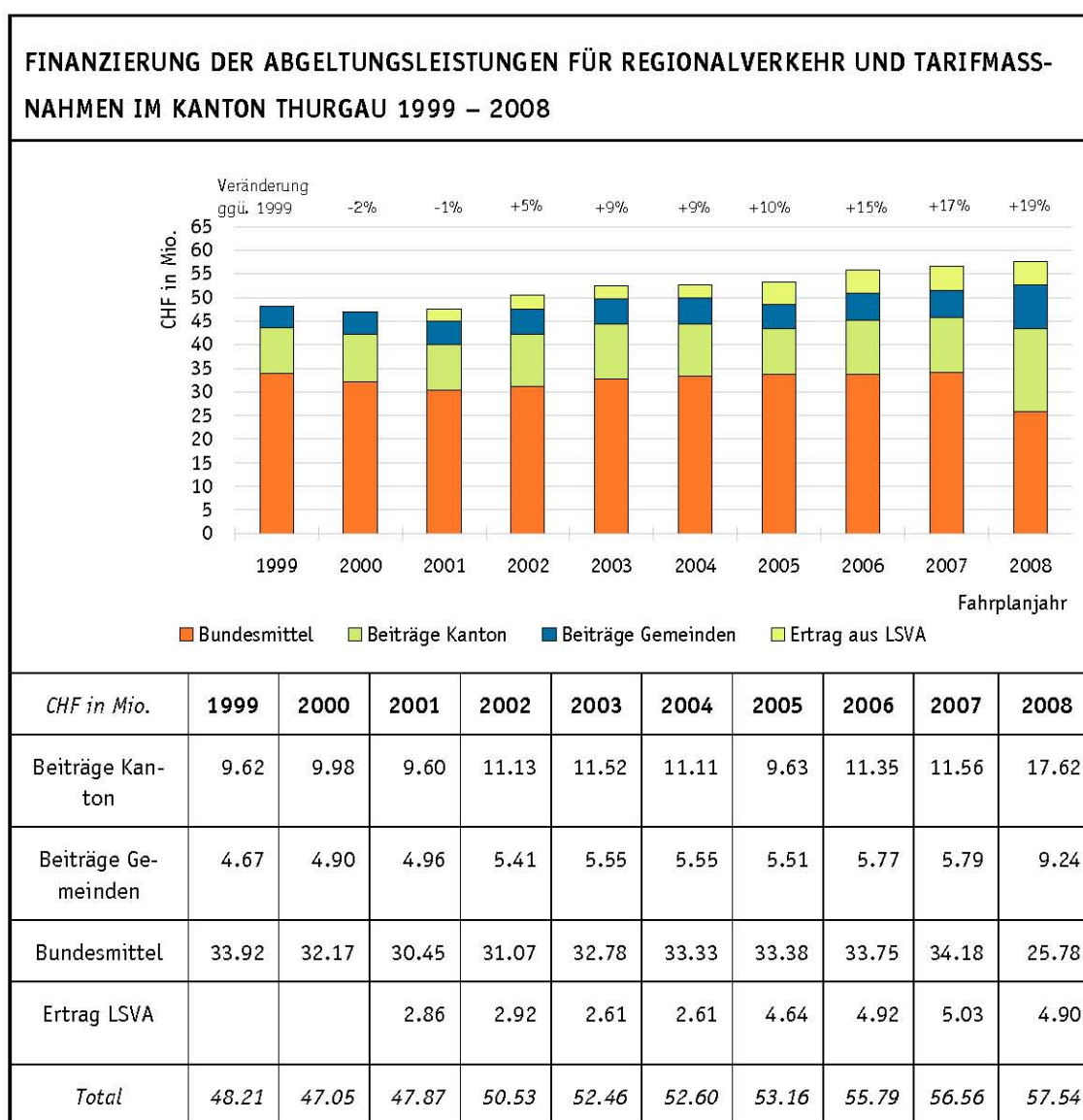
Tabelle 1

Bemerkungen:

- › Sämtliche Taktverdichtungen im Regionalzugsverkehr wurden umgesetzt.
- › Auf verschiedenen Linien wurde während den Hauptverkehrszeiten zusätzlich der ½-h Takt eingeführt.

Finanzierung

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) hat der Anteil des Bundes bei der Finanzierung des Regionalverkehrs im 2008 von bisher 66% auf 47% abgenommen. Der Kantonsanteil beträgt somit neu 53% (vorher 34%). Dieser wird jährlich mit Erträgen aus der LSVa (rund 5 Mio. CHF) mitfinanziert. Der Restbetrag des Kantonsanteils wird von den Gemeinden zu einem Drittel und dem Kanton zu zwei Drittel übernommen.

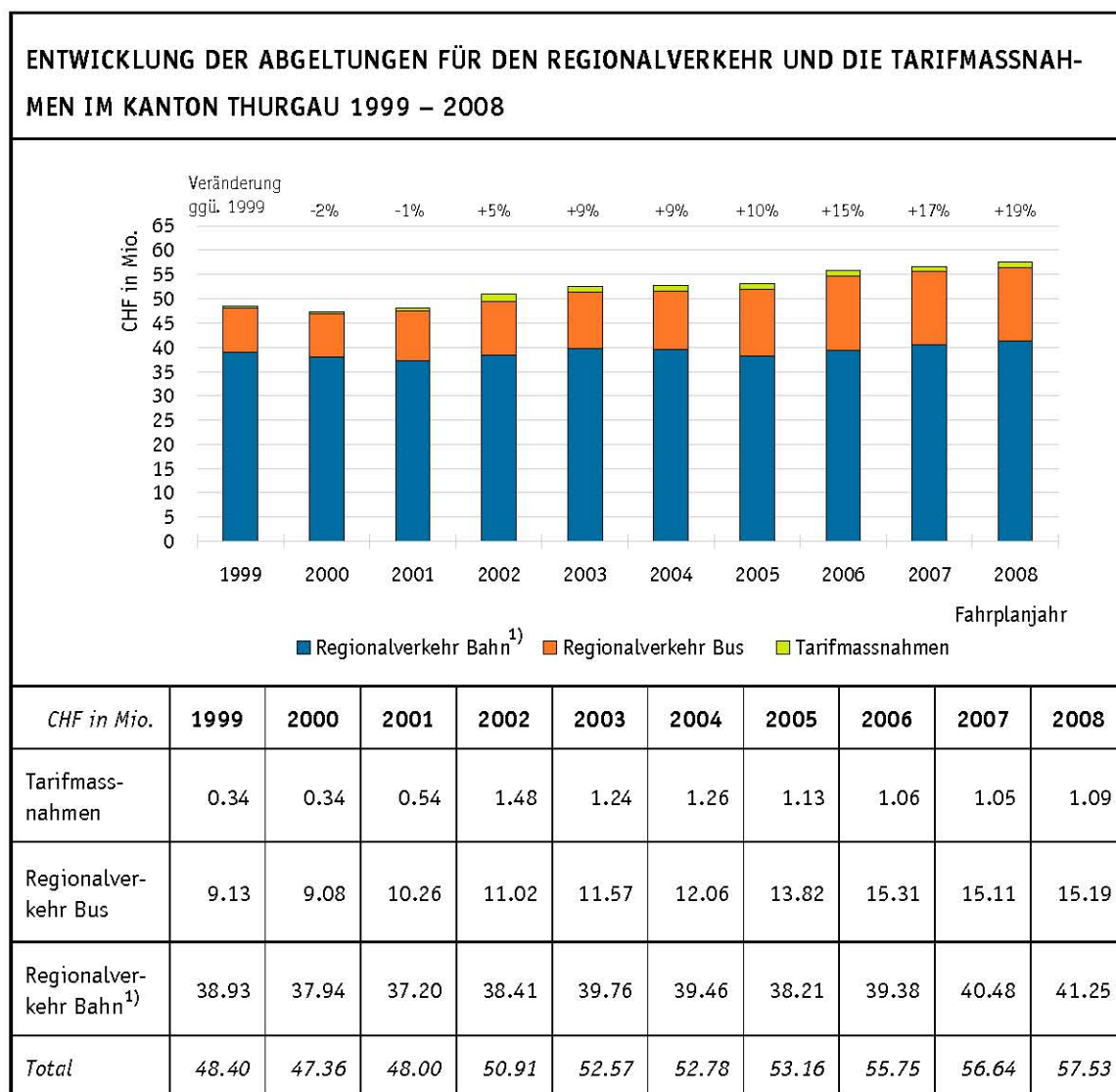


Figur 4 Quelle: Rechnung Kanton Thurgau und Abgeltungslisten 1999 - 2008

Abgeltung

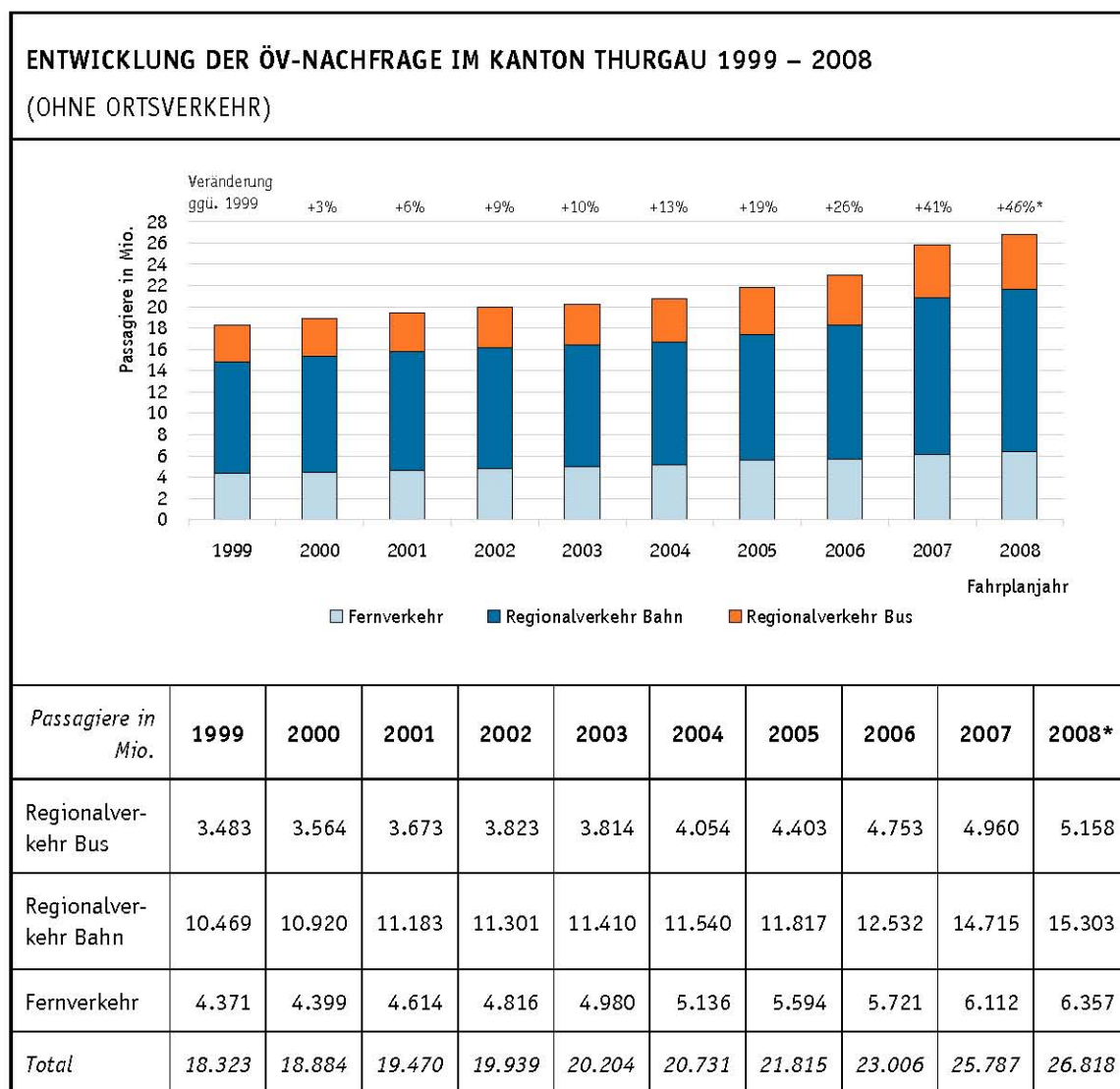
Über die letzten 10 Jahre erhöhten sich die Kilometerleistungen um rund einen Drittel. Die Abgeltungsleistungen hingegen nur um einen Fünftel. Diese positive Bilanz ist in erster Linie auf folgende Gründe zurückzuführen:

- › Effizienzsteigerung bei den Transportunternehmungen
- › Konsequente Vorgaben und Verhandlungen von Seiten des Kantons als Besteller der Fahrplanleistungen
- › Mehreinnahmen dank Nachfragesteigerung
- › Ausbauten zu geringen Grenzkosten durch bessere Ausnutzung vorhandener Betriebsmitteln.



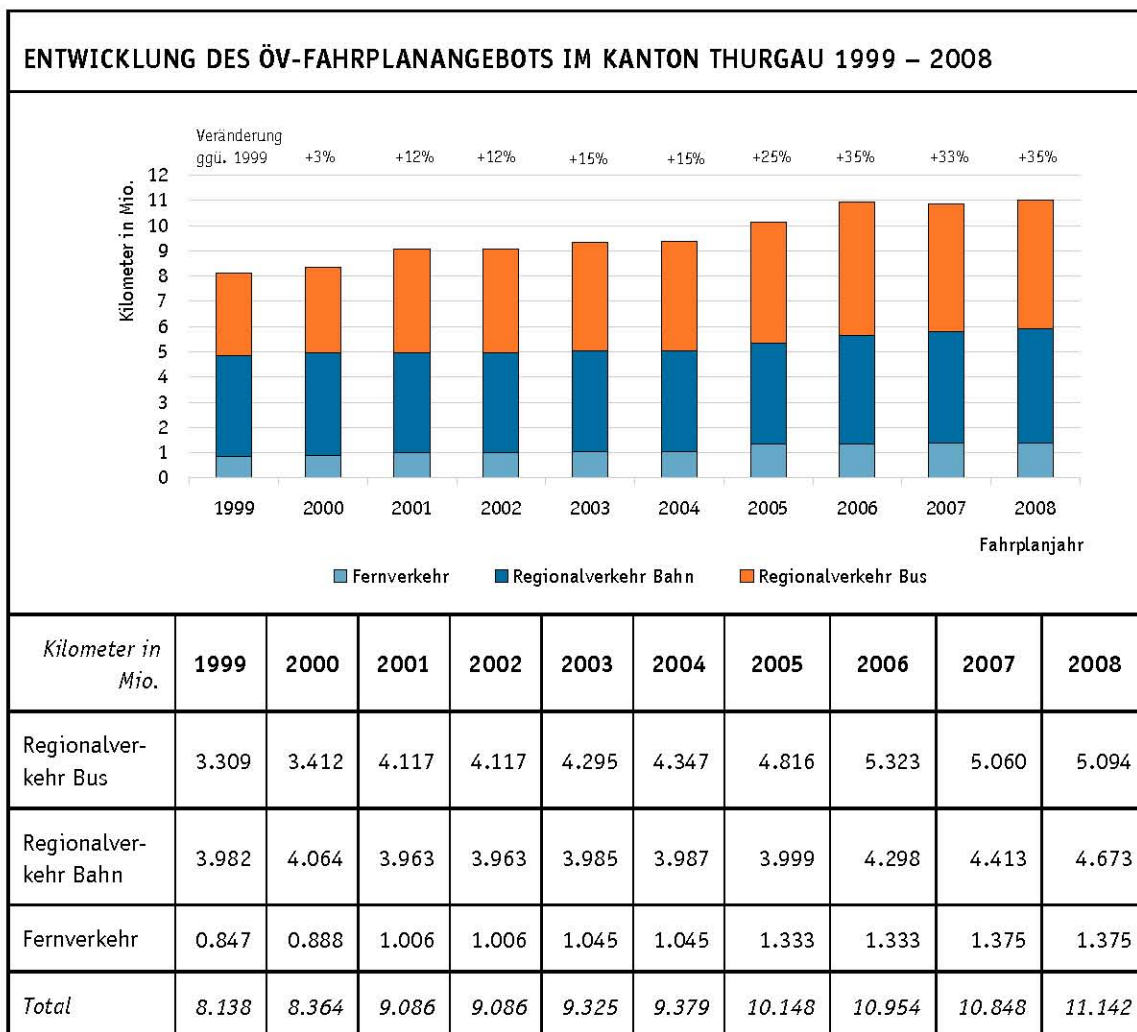
Figur 3: ¹⁾ Inkl. Abgeltung für Betrieb / Abschreibungen der Privatbahninfrastruktur; Quelle: Budget Kanton Thurgau und Abgeltungslisten 1999 - 2008

Die Tatsachen, dass die Nachfrage seit 1999 stärker zugenommen hat als die Kilometerleistung und die Bevölkerungszahl lediglich in geringerem Masse¹ gewachsen ist, zeugen von einer hohen Akzeptanz und einem nachfragegerechten Ausbau des öffentlichen Verkehrs.



Figur 2 *2008 entspricht Schätzung mit einem angenommenen Nachfragewachstum von 5%
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft; „Der öffentliche Verkehr in Zahlen“

1 Bevölkerungswachstum Kanton Thurgau 1999 – 2008: rund 4% (Quelle: Dienststelle Statistik, Kanton Thurgau)



Figur 1 Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft; „Der öffentliche Verkehr in Zahlen“

Nachfrage

Die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre wirkten sich positiv auf die Nachfrageentwicklung aus. In den letzten 10 Jahren hat die Nachfrage um 46% zugenommen (vgl. Figur 2). Zwischen 2004 und 2008 stieg die Passagierzahl um 29%. Dieser starke Anstieg ist in erster Linie auf die Angebotsausbauten im Rahmen der Bahn 2000 1. Etappe vom Dezember 2004 zurückzuführen. Zudem wurde im Thurgau der Halbstundentakt auf den wichtigen ÖV-Achsen mindestens zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Zusammen mit dem Tarifverbund Ostwind (ab Dezember 2002) bieten die Angebotsausbauten den ÖV-Nutzern ein attraktives Gesamtpaket.

2. ÖV – ENTWICKLUNG

2.1. ENTWICKLUNGEN IN DEN LETZTEN 10 JAHREN

Angebot

Seit 1999 haben die Fahrplankilometer der Bahn- und Busunternehmen um 35% zugenommen (vgl. Figur 1). Allein in den letzten vier Jahren (2004 bis 2008) stieg die jährliche Kilometerleistung um 17% auf über elf Millionen Kilometer an. Die wichtigsten Angebotsausbauten seit 2004 betreffen:

- › die Einführung des integralen Stundentakts auf der Fernverkehrsverbindung Konstanz – Weinfelden – Zürich
- › die Einführung des ½-h Takts im Regionalzugsverkehr zwischen Weinfelden und Winterthur (S30+S8) und zwischen Wil und Winterthur (S35)
- › die Einführung des integralen ½-h Takts im Regionalzugsverkehr zwischen Kreuzlingen und Stein am Rhein
- › Verdichtungen während den Hauptverkehrszeiten auf den Bahnlinien Weinfelden – St. Gallen, Konstanz – Weinfelden und Weinfelden – Wil
- › Verdichtungen im Busverkehr in allen Regionen zum integralen Stunden- respektive Halbstundentakt.

1. INHALT UND AUFBAU DES KONZEPTS

Inhalt

Das Angebotskonzept 2010 – 2015 umfasst in erster Linie die *systematische Überprüfung* des Bahn- und Busregionalverkehrs und die *nachfragegerechte Weiterentwicklung* des ÖV-Angebots im Kanton Thurgau.

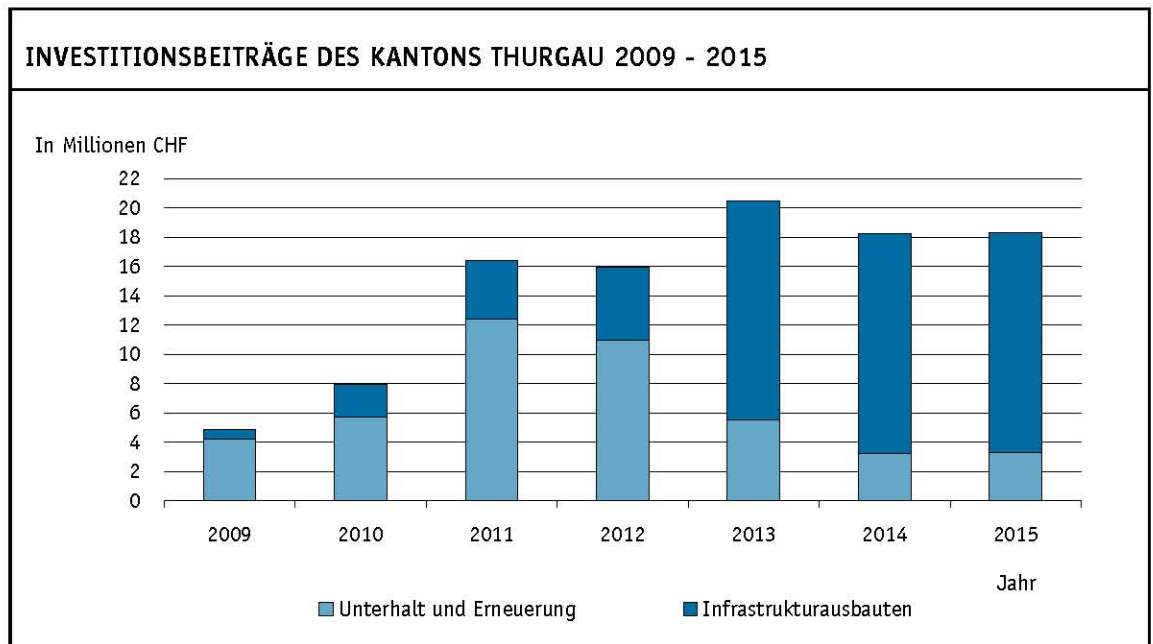
Systematische Überprüfung sämtlicher Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs bezüglich Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung gemäss Konzept 2004 – 2008. Damit soll die Wirksamkeit der Ausbaumassnahmen der letzten Jahre überprüft werden.

Nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Regionalverkehr zur Erhöhung der Marktanteile und zur Attraktivitätssteigerung des Kantons Thurgau als Wirtschafts- und Lebensraum gemäss den Zielen des kantonalen Richtplans.

Das neue Zielangebot wird für den Zeithorizont 2015 definiert. Frühestens 2016 wird das Bahnangebot mit der Eröffnung der Durchmesserlinie in Zürich, der Umsetzung der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich und der Angebotsplanung Ost (AP Ost) massgebende Änderungen im Bahnverkehr erhalten. Für diesen Zeitraum ab 2016 wird ein Ausblick mit den Auswirkungen, Zielen und dem Handlungsbedarf für den Kanton Thurgau gemacht.

Abgrenzung der Studie

Das vorliegende Konzept befasst sich mit dem öffentlichen regionalen Personenverkehr (RPV) im Kanton Thurgau. Untersucht werden sämtliche Bahn- und Buslinien des Regionalverkehrs. Nicht Gegenstand sind der Ortsverkehr und Fernverkehr (Schnellzüge).



Figur Z-6

Infrastrukturinvestitionen

Bei allen drei Privatbahnen (THURBO, FW, SOB) reichen deren Abschreibungsmittel nicht aus, um den jährlich anfallenden Unterhalts- und Erneuerungsbedarf zu finanzieren. Sie sind daher - wie in den zurückliegenden Jahren - auf Investitionsbeiträge des Bundes und der Kantone angewiesen, welche diese in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewähren.

Voraussichtlich mit dem Fahrplan 2016 werden die neue Durchmesserlinie (DML) Zürich Altstetten - Zürich Bahnhof Löwenstrasse - Zürich Oerlikon und verschiedene Ausbauten zur Leistungssteigerung der Linie Zürich Oerlikon - Winterthur in Betrieb genommen. Diese Bahnausbauten werden sich auf den Bahnfahrplan und die Bahninfrastruktur im Kanton Thurgau auswirken. Zurzeit erarbeiten die Kantone zusammen mit den Transportunternehmen das Angebotskonzept im S-Bahn- und Regionalzugsverkehr für den Zeithorizont 2020, das ab 2016 schrittweise umgesetzt werden soll. Abgestützt auf dieses Angebotskonzept kann definiert werden, welche Bahnanlagen im Thurgau ausgebaut werden müssen und wo neue Bahnhaltestellen realisiert werden können. Diese sogenannten Erweiterungsbauten zugunsten des S-Bahn- und Regionalzugsverkehrs erfordern die finanzielle Beteiligung des Kantons. Zum heutigen Zeitpunkt sind erst grobe Schätzungen zu den Kantonsbeiträgen an den notwendigen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Realisierung des Angebotskonzeptes 2020 möglich. Genauere Angaben werden voraussichtlich Ende 2009 vorliegen.

Die Investitionsbeiträge stehen unter dem Vorbehalt, dass der Bund im Rahmen der Bahnreform 2 beabsichtigt, die Finanzierung der Bahninfrastruktur ab 2013 neu zu regeln. Zurzeit sind weder Inhalt noch Zeitpunkt der Inkraftsetzung der Neuregelung bekannt.

Infolge des erhöhten Unterhalts- und Erneuerungsbedarfs bei den Privatbahnen sowie des notwendigen Ausbaus der Bahninfrastruktur zur Umsetzung des Angebotskonzeptes 2020 liegen die Beiträge des Kantons Thurgau wesentlich über dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre von 4,5 Mio. CHF.

Finanzierung der Abgeltungskosten

Der zusätzliche Finanzierungsbedarf muss zum überwiegenden Teil durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden. Der Kanton Thurgau wird 2015 im Vergleich zu 2009 7,1 Mio. CHF oder 37% (+6%/Jahr) mehr leisten. Die Gemeinden haben gemäss den gesetzlichen Bestimmungen 3,55 Mio. CHF zusätzlich zu finanzieren, was ebenfalls einer Steigerung von 37% (+6%/Jahr) entspricht.

Der Bund erhöht von 2009 bis 2015 seine Abgeltungsmittel lediglich um 1,5 Mio. CHF oder 6% (+1%/Jahr). Aus dem LSVA-Ertrag kommen 0,3 Mio. CHF zusätzlich dem öffentlichen Regionalverkehr zugute.

Sofern die Finanzmittel beim jährlichen Bestell- und Budgetprozess nicht ausreichen sollten, weil weniger Mittel zur Verfügung stehen oder die Abgeltungskosten höher sind als angenommen, müssen bei den geplanten Angebotsausbauten Abstriche gemacht werden.

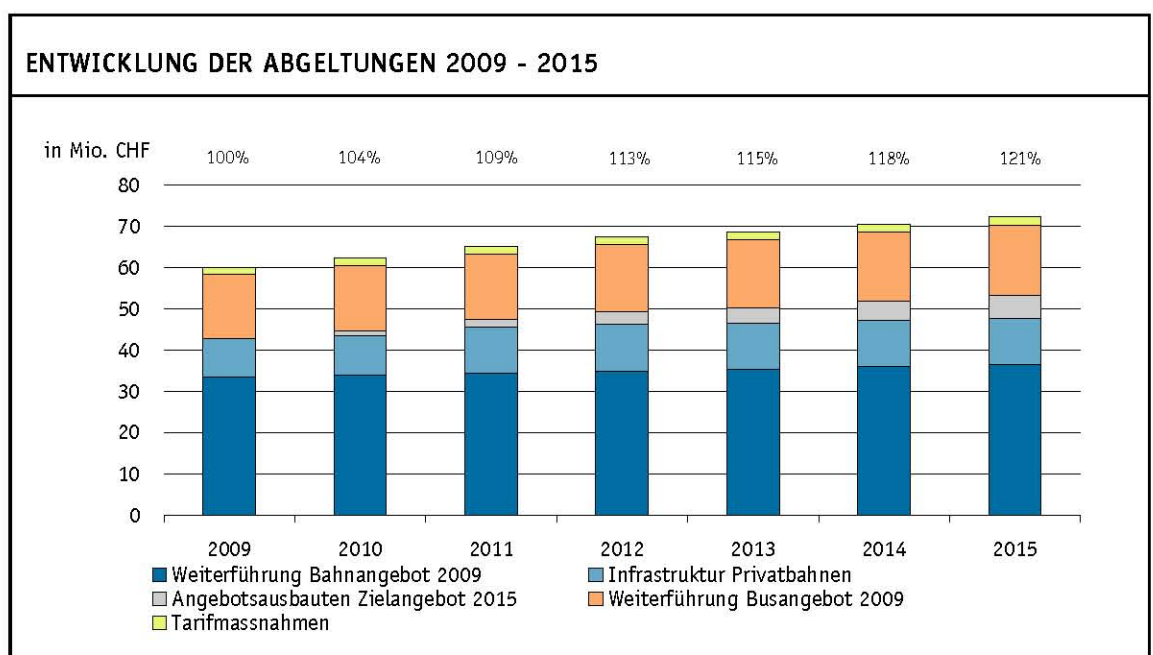
| FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH BUND UND KANTON | | | | | | | | |
|---|---------|---------------|--------|---------|---------------|--------|-----------------|------|
| in Tausend CHF | Bund | | | Kanton | | | Total | |
| | Angebot | Infrastruktur | Total | Angebot | Infrastruktur | Total | Bund und Kanton | |
| 2009 | 21'989 | 4'141 | 26'130 | 28'529 | 5'271 | 33'800 | 59'930 | 100% |
| 2010 | 22'098 | 4'167 | 26'265 | 30'849 | 5'303 | 36'152 | 62'417 | 104% |
| 2011 | 22'207 | 4'893 | 27'100 | 32'013 | 6'227 | 38'240 | 65'340 | 109% |
| 2012 | 22'317 | 4'959 | 27'276 | 33'852 | 6'311 | 40'163 | 67'439 | 112% |
| 2013 | 22'429 | 4'831 | 27'260 | 35'382 | 6'149 | 41'531 | 68'791 | 115% |
| 2014 | 22'541 | 4'897 | 27'438 | 36'909 | 6'233 | 43'142 | 70'580 | 118% |
| 2015 | 22'653 | 4'963 | 27'616 | 38'435 | 6'317 | 44'752 | 72'368 | 121% |

Tabelle Z-2

| FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN DURCH KANTON UND GEMEINDEN | | | | | | | |
|--|---------------------------|-----------------|----------------------------|-------------------------|------|----------------------------|------|
| in Tausend CHF | Total Abgeltungskosten | LSVA- Ertrag | Rest Abgel- tungskosten | Anteil Kanton 2/3 | | Anteil Gemeinden 1/3 | |
| 2009 | 33'800 | 5'400 | 28'400 | 18'933 | 100% | 9'467 | 100% |
| 2010 | 36'152 | 5'300 | 30'852 | 20'568 | 109% | 10'284 | 109% |
| 2011 | 38'240 | 5'300 | 32'940 | 21'960 | 116% | 10'980 | 116% |
| 2012 | 40'163 | 5'300 | 34'863 | 23'242 | 123% | 11'621 | 123% |
| 2013 | 41'531 | 5'500 | 36'031 | 24'021 | 127% | 12'010 | 127% |
| 2014 | 43'142 | 5'600 | 37'542 | 25'028 | 132% | 12'514 | 132% |
| 2015 | 44'752 | 5'700 | 39'052 | 26'035 | 137% | 13'017 | 137% |

Tabelle Z-3

Diese zusätzlichen Aufwendungen für den öffentlichen Regionalverkehr sind notwendig, wenn dieser - wie im kantonalen Richtplan postuliert - einen erhöhten Marktanteil erlangen und zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Kantons als Wirtschafts- und Lebensraum beitragen soll. Auch zeigen die überdurchschnittlichen Nachfragesteigerungen der letzten Jahre auf den Linien, welche im Halbstundentakt bedient werden, dass sich der Angebotsausbau in diese Richtung lohnt.



Figur Z-5

- › Nachtbusse (ab 20 Uhr) verkehrten bisher meist als Bedarfsbetrieb. Diese sollen grösstenteils in einen Linienbetrieb überführt und den Stammlinien des Tagesangebots zugeteilt werden.

Sämtliche vorgesehenen Busangebotsausbauten steigern die Kurskilometer gegenüber dem Fahrplanangebot 2009 um 490'000 km oder 10%.

Die in den verschiedenen Agglomerationsprogrammen definierten Angebotsausbauten im öffentlichen Regionalverkehr sind im Zielangebot nicht berücksichtigt, da diese vom Bund noch nicht genehmigt bzw. deren Umsetzung von den Agglomerationsträgerschaften noch nicht konkretisiert worden sind.

Kostenentwicklung des Bahn- und Busangebots

Im Regionalverkehr fallen folgende Abgeltungskosten an, welche durch die öffentliche Hand finanziert werden müssen:

- › Abgeltungskosten des Zielangebots (bestehendes Angebot und Angebotsausbauten),
- › Abgeltungskosten der Tarifmassnahmen,
- › Abgeltungskosten für Betrieb und Abschreibung der Infrastruktur der Privatbahnen.

Die Abgeltungskosten für den Regionalverkehr steigen zwischen 2009 und 2015 voraussichtlich um total 12,4 Mio. CHF oder 21%. Diese Zusatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

- › 4,6 Mio. CHF Mehrkosten für das bestehende Bahn- und Busangebot (Lohnentwicklung, Erhöhung der Trassen- und Dieselpreise, höhere Aufwendungen für Sicherheit und Rollmaterial (Neubeschaffungen) und allgemeine Teuerung)
- › 0,4 Mio. CHF Tarifmassnahmen
- › 1,8 Mio. CHF Mehrkosten der Infrastruktur der Privatbahnen (erhöhter Abschreibungsbedarf)
- › 5,6 Mio. CHF Angebotsausbauten

Die durchschnittliche Zuwachsrate pro Jahr beträgt 2,1 Mio. CHF oder 3,5 Prozent.

Die wichtigsten Bahnangebotsausbauten

Das Bahnangebot im Regionalverkehr wird gemäss Zielangebot insbesondere in den Entwicklungsräumen ausgebaut. Auf folgenden Linien sind grössere Angebotsausbauten vorgesehen:

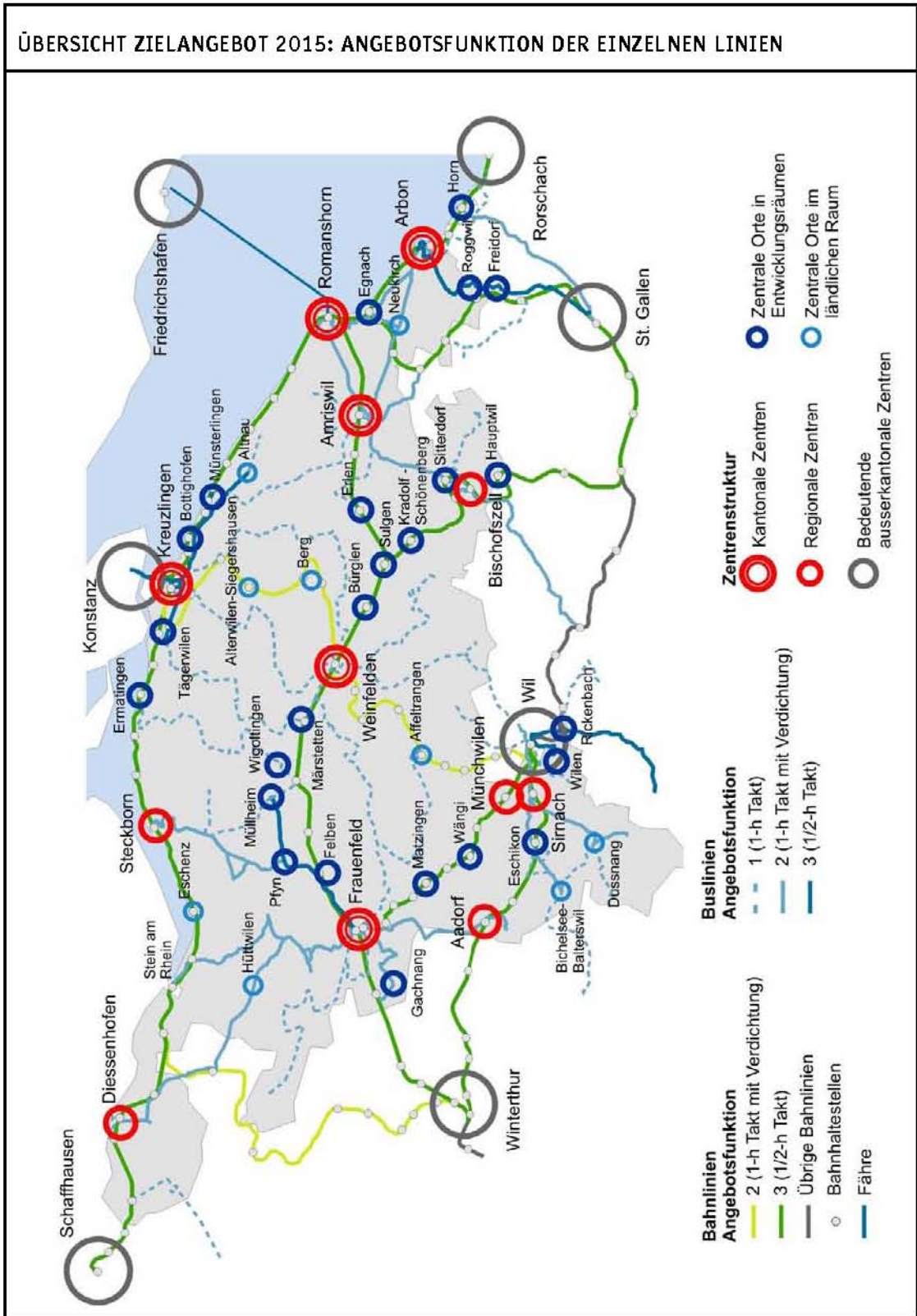
- › Romanshorn – Winterthur – Zürich: Einführung schneller S-Bahnverbindungen via Stadelhofen (am Morgen nach Zürich, am Abend von Zürich)
- › Winterthur - Weinfelden: Ausdehnung des ½-h Taktes am Wochenende, Ausdehnung des ½-h Taktes täglich bis 24 Uhr (an Sonntagen bis 20 Uhr)
- › Winterthur - Wil: Ausdehnung des ½-h Taktes am Wochenende, Ausdehnung des ½-h Taktes täglich bis 24 Uhr (an Sonntagen bis 20 Uhr)
- › Weinfelden - St. Gallen: Einführung des integralen ½-h Taktes Montag - Samstag bis 24 Uhr
- › Romanshorn - St. Gallen: Ausdehnung des ½-h Taktes am Abend bis 24 Uhr (an Sonntagen bis 20 Uhr)
- › Frauenfeld - Wil: Ausdehnung des ½-h Taktes am Abend bis 24 Uhr (an Sonntagen bis 20 Uhr).

Mit den vorgesehenen Angebotsergänzungen auf weiteren Bahnlinien steigen die Kurskilometer beim Bahnangebot gegenüber dem Fahrplanangebot 2009 um 508'000 km oder 10%.

Die wichtigsten Busangebotsausbauten

Aufgrund der zugewiesenen Angebotsfunktionen sind bei den folgenden Buslinien grössere Angebotsausbauten vorgesehen:

- › Frauenfeld – Stein am Rhein: Verdichtungskurse während den Hauptverkehrszeiten Montag – Freitag
- › Frauenfeld – Müllheim: Ausbau zum integralen ½-h Takt von Montag bis Samstag bis 24 Uhr
- › Arbon – St. Gallen: Schnellkurse im 1-h Takt überlagert zum bestehenden ½-h Takt
- › Amriswil – Romanshorn – Arbon: Verdichtungskurse während den Hauptverkehrszeiten Montag – Freitag und Stundentakt an Sonntagen
- › Amriswil – Arbon und Amriswil – Muolen: Einführung des Stundentaktes an Sonntagen
- › Bei weiteren Buslinien werden Taktlücken geschlossen und/oder das Angebot am Wochenende in geringem Masse ausgebaut.



Figur Z-4

gesetzt und der öffentliche Regionalverkehr in den Entwicklungsräumen und zwischen den Zentren weiter gestärkt werden.

Zielangebot des öffentlichen Regionalverkehrs bis 2015

Den Bahn- und Buslinien werden Angebotsfunktionen zugeteilt, welche sich aus den räumlichen Entwicklungszielen des kantonalen Richtplans ableiten lassen. Dies hat bei einzelnen Linien Änderungen der Angebotsfunktionen zur Folge, welche sich auf das Angebotsniveau (Zahl der Verbindungen) auswirken. Beim Bestimmen des Zielangebots 2015 spielen jedoch nicht nur die Angebotsfunktion, sondern auch die Ergebnisse der Erfolgskontrolle für das Fahrplanjahr 2008 eine Rolle.

| DEFINITION DER FUNKTIONSTYPEN IM REGIONALEN PERSONENVERKEHR | | |
|---|---|--|
| Angebotsfunktion | Angebotsniveau 6-20 Uhr | Angebotsniveau 20-24 Uhr |
| 1 Angebot im ländlichen Raum | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt › Taktlücken möglich › Bedarfsbetrieb als Alternative | › Angebot ist im Einzelfall zu prüfen |
| 2 Angebot zwischen Zentren¹⁾ / zentralen Orten¹⁾ | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt, Verdichtungen mindestens Montag - Freitag | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb 1-h Takt › Bedarfsbetrieb (Nachtbus) als Alternative |
| 3 Angebot in Entwicklungsräumen¹⁾ zur Erhöhung Marktanteil ÖV | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb ½-h Takt › Verdichtungen möglich › Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich | <ul style="list-style-type: none"> › Linienbetrieb ½-h Takt › Sonntag: Reduktion auf 1-h Takt möglich |

Tabelle Z-1 ¹⁾ Zentren, zentrale Orte und Entwicklungsräume gemäss Raumkonzept und Siedlungsstruktur Kanton Thurgau (gemäss Figur 5 und Figur 6)

Die nachfolgende Figur zeigt die Angebotsfunktion der einzelnen Linien.

Die übergeordneten Ziele und die Strategie des Angebotskonzepts 2010 – 2015 orientieren sich am Kantonalen Richtplan und an den Regierungsrichtlinien

Die Regierungsrichtlinien 2008 – 2012 sowie der Kantonale Richtplan (KRP) sind wesentliche Grundlagen für das „Konzept Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015“. Der KRP zeigt unter anderem auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Er hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Gemeinden, Kanton und Nachbarkantonen sowie Bund und dem benachbarten Ausland aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern zukommt.

Aus den Zielen der Raumordnungspolitik wird deutlich, dass sich der öffentliche Verkehr insbesondere in den Entwicklungsräumen und zwischen den Zentren weiterentwickeln soll. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen auf diesen Achsen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden (Halbstundentakt mindestens während den Hauptverkehrszeiten). Im ländlichen Raum mit dezentraler Siedlungsstruktur und dispersen Verkehrsströmen hat der Individualverkehr Vorteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher im ländlichen Raum eine minimale Grundversorgung anbieten.

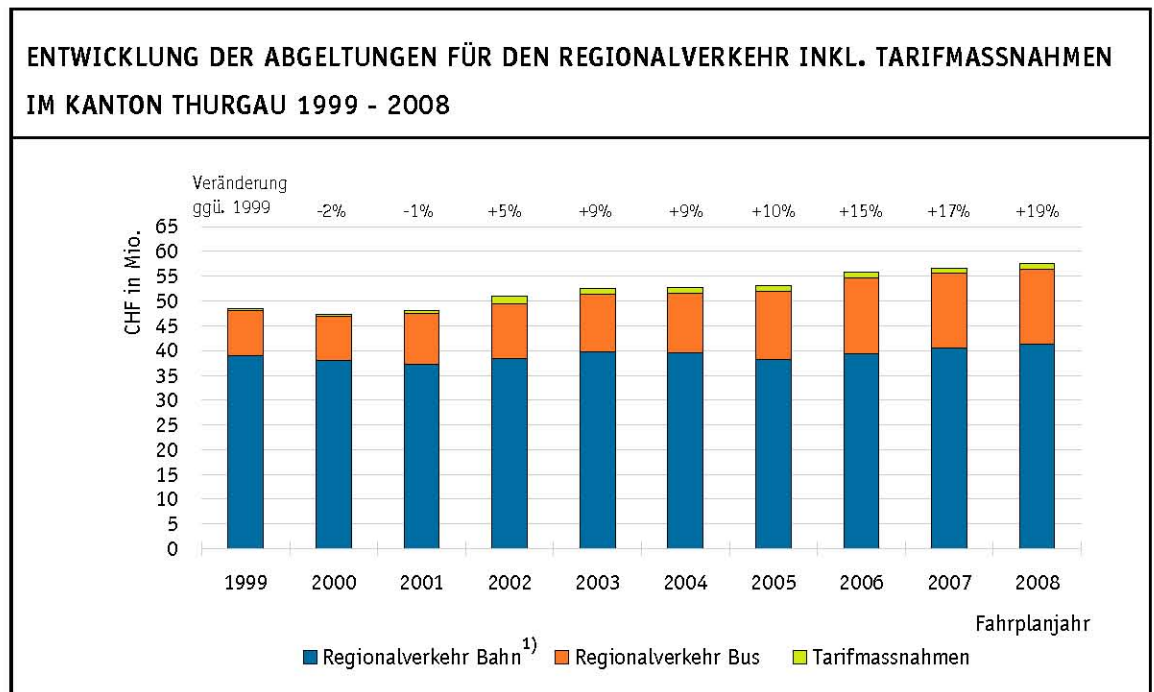
Aus den Zielen des Kantonalen Richtplans und den Regierungsrichtlinien 2008-2012 lassen sich für den öffentlichen Verkehr im Kanton Thurgau folgende Stossrichtungen und Handlungsspielräume ableiten:

- › Der öffentliche Verkehr ist im Interesse eines attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraums und zum Abbau von regionalen Disparitäten auszubauen.
- › Aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen ist zwischen den kantonalen und ausserkantonalen Zentren und in den Agglomerationen der öffentliche Verkehr auszubauen, mit dem Ziel, den Anteil dieses Verkehrsträgers am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen.
- › Im ländlichen Raum hat der öffentliche Verkehr eine minimale Grundversorgung anzubieten.

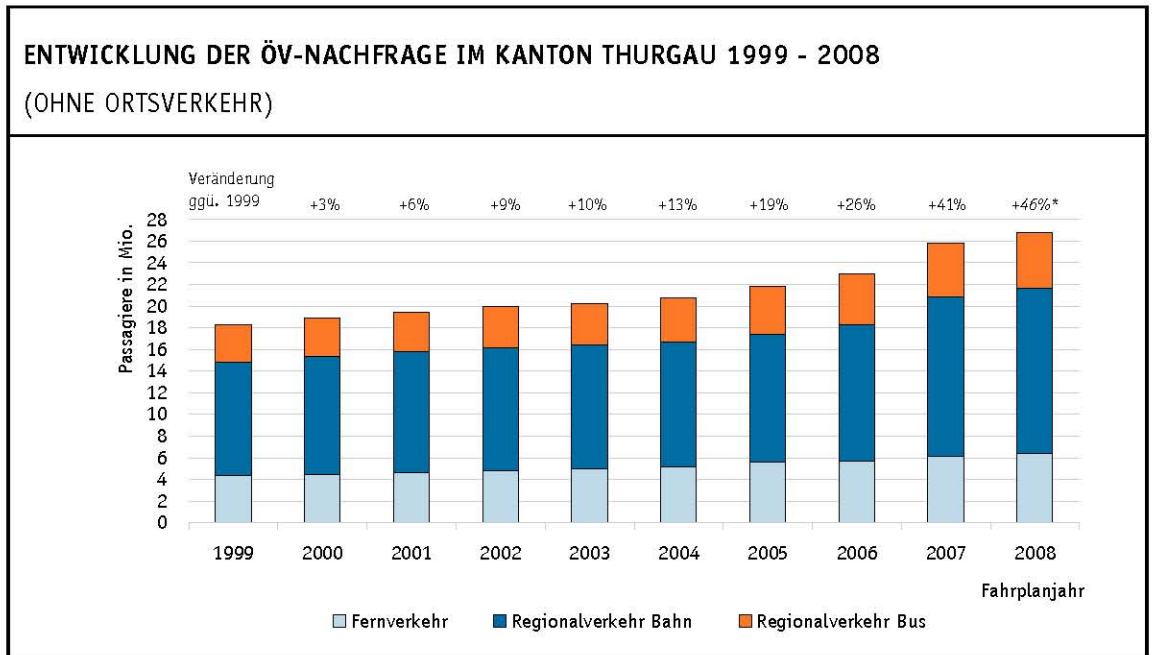
Schon mit dem „Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2004 bis 2008“ wurde der öffentliche Regionalverkehr in diese Richtung entwickelt. Mit dem neuen „Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015“ soll der eingeschlagene Weg fort-

Abgeltung stieg weniger stark als das Angebot

Die Kilometerleistungen im öffentlichen Regionalverkehr stiegen in den letzten 10 Jahren um rund einen Drittel. Die Abgeltungsleistungen hingegen nur um einen Fünftel. Diese im Vergleich zum Anstieg der Angebotskilometer unterdurchschnittliche Steigerung ist in erster Linie auf die konsequenten Vorgaben und Verhandlungen von Seiten des Kantons als Besteller der Fahrplanleistungen sowie Effizienzsteigerung bei den Transportunternehmungen zurückzuführen. Weiter haben die bessere Ausnutzung vorhandener Betriebsmittel und Mehreinnahmen dank Nachfragesteigerung das Kosten-Nutzenverhältnis verbessert.



Figur Z-3 ¹⁾ Inkl. Abgeltung für Betrieb / Abschreibungen der Privatbahninfrastruktur; Quelle: Budget Kanton Thurgau und Abgeltungslisten 1999 - 2008



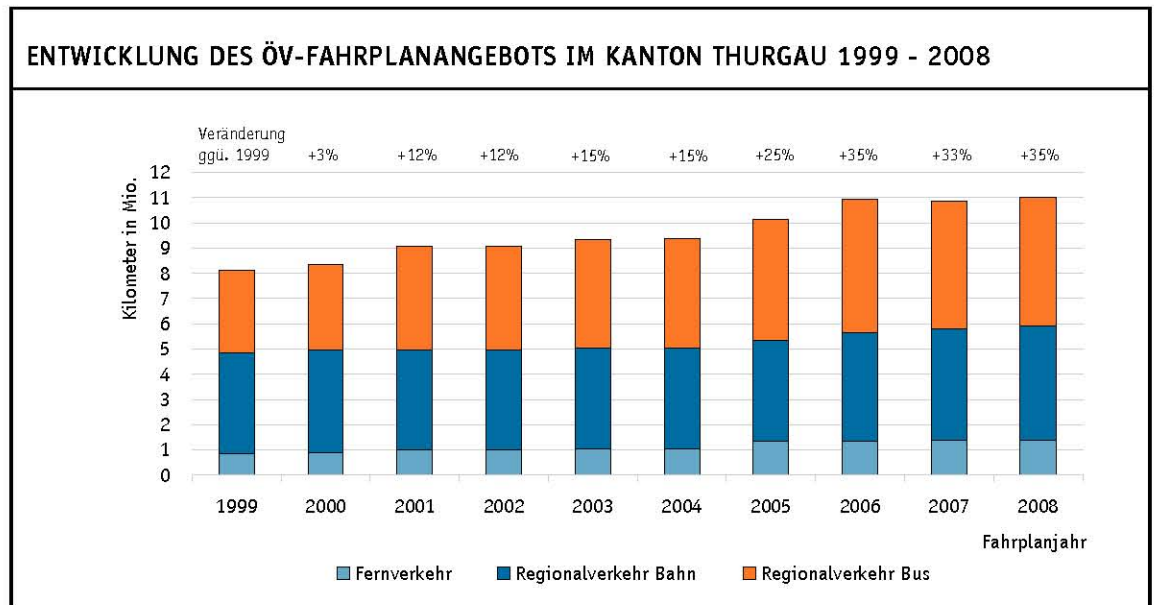
Figur Z-2 Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft; „Der öffentliche Verkehr in Zahlen“

ZUSAMMENFASSUNG

Das vorliegende "Konzept öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010 – 2015" umfasst die *systematische Überprüfung* des Bahn- und Busregionalverkehrs (RPV) und die *nachfragegerechte Weiterentwicklung* des ÖV-Angebots im Kanton Thurgau. Es löst das Konzept 2004 – 2008 ab.

Nachfrage nahm stärker zu als das Angebot

In den letzten zehn Jahren konnte der Kanton Thurgau das Fahrplanangebot bei den Bahn- und Buslinien um 35% steigern. Diese Angebotsverbesserungen wirkten sich positiv auf die Nachfrage aus. Sie nahm im gleichen Zeitraum um 46% zu. Besonders stark, nämlich um 29%, stieg die Passagierzahl zwischen 2004 und 2008 an, was insbesondere auf die Angebotsausbauten im Rahmen der Bahn 2000 1. Etappe vom Dezember 2004 zurückzuführen ist. Der Thurgau führte auf diesen Zeitpunkt den Halbstundentakt auf allen wichtigen Bahn- und Buslinien mindestens zu den Hauptverkehrszeiten ein. Zusammen mit dem Tarifverbund Ostwind (ab Dezember 2002) bieten diese Angebotsausbauten den ÖV-Nutzern ein attraktives Gesamtpaket.



Figur Z-1 Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft; „Der öffentliche Verkehr in Zahlen“

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 6.2.2. | Änderungen Raum Kreuzlingen / Weinfelden | 61 |
| 6.2.3. | Änderungen Raum Oberthurgau | 64 |
| 6.2.4. | Änderungen Raum Hinterthurgau / Wil | 66 |
| 6.2.5. | Änderungen ZVV-Linien | 68 |
| 6.3. | BODENSEEFÄHRE ROMANSHORN – FRIEDRICHSHAFEN | 68 |
| 6.4. | ABGELTUNGSKOSTEN DES ZIELANGEBOTES | 69 |
| 6.5. | SICHERHEIT | 70 |
| 6.6. | DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION | 72 |
| 6.7. | TARIFMASSNAHMEN | 72 |
| 6.7.1. | Tarifverbund Ostwind | 72 |
| 6.7.2. | Tarifkooperationen | 74 |
| 6.7.3. | Kosten Tarifmassnahmen | 76 |
| 7. | BAHNINFRASTRUKTUR | 77 |
| 7.1. | BETRIEB, UNTERHALT UND ERNEUERUNG | 77 |
| 7.2. | AUSBAU DER BAHNINFRASTRUKTUR | 80 |
| 8. | KOSTENENTWICKLUNG UND FINANZIERUNG | 81 |
| 8.1. | ABGELTUNGSKOSTEN | 81 |
| 8.2. | FINANZIERUNG DER ABGELTUNGSKOSTEN | 83 |
| 8.3. | GEMEINDEBEITRÄGE | 85 |
| 8.4. | FINANZIERUNG DER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN | 88 |
| 9. | AUSBLICK 2016 UND SPÄTER | 90 |
| | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 93 |
| | ANNEX NETZGRAFIK | 94 |

INHALT

| | |
|---|-----------|
| ZUSAMMENFASSUNG | 4 |
| 1. INHALT UND AUFBAU DES KONZEPTS | 16 |
| 2. ÖV – ENTWICKLUNG | 17 |
| 2.1. ENTWICKLUNGEN IN DEN LETZTEN 10 JAHREN | 17 |
| 2.2. MASSNAHMEN SEIT 2004 | 22 |
| 2.2.1. Bahnangebot | 22 |
| 2.2.2. Busangebot | 23 |
| 2.2.3. Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 24.00 Uhr) | 27 |
| 3. ÜBERGEORDNETE ZIELE UND STRATEGIE | 28 |
| 3.1. ÜBERGEORDNETE ZIELE | 28 |
| 3.2. STRATEGIE | 30 |
| 4. PLANUNGSGRUNDSÄTZE | 31 |
| 4.1. FUNKTION | 31 |
| 4.2. DER MECHANISMUS | 32 |
| 4.3. ANGEBOTSGRUNDSÄTZE (1)-(3) | 33 |
| 4.4. GRUNDSÄTZE ZUR ÜBERPRÜFUNG (4)-(6) | 39 |
| 5. ERFOLGSKONTROLLE | 43 |
| 5.1. REGIONALE BAHNLINIEN | 44 |
| 5.1.1. Nachfrage | 44 |
| 5.1.2. Kostendeckung | 44 |
| 5.2. REGIONALE BUSLINIEN | 45 |
| 5.2.1. Raum Frauenfeld | 45 |
| 5.2.2. Raum Kreuzlingen / Weinfelden | 46 |
| 5.2.3. Raum Oberthurgau | 47 |
| 5.2.4. Raum Hinterthurgau / Wil | 48 |
| 5.2.5. ZVV - Linien im Kanton Thurgau | 49 |
| 5.2.6. Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 24.00 Uhr) | 49 |
| 5.3. BODENSEEFÄHRE | 50 |
| 6. ZIELANGEBOT BIS 2015 | 51 |
| 6.1. ZIELANGEBOT BAHN | 53 |
| 6.2. ZIELANGEBOT BUS | 57 |
| 6.2.1. Änderungen Raum Frauenfeld | 57 |