Departement für Inneres
und Volkswirtschaft

Thurgau

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024

5. September 2017

Departement für Inneres
und Volkswirtschaft

Thurgau

Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 – 2024

05. September 2017

Fachliche Betreuung INFRAS
Matthias Lebküchner, Nicola Kugelmeier, Jonas Stadler

Bearbeitung Abteilung Öffentlicher Verkehr/Tourismus
Werner Müller, Robert Dedecius, Urs Zingg

INFRAS
Forschung und Beratung
www.infras.ch

INFRAS

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 4
1. Inhalt und Aufbau des Konzepts 21
2. Entwicklungen im öffentlichen Verkehr 22
2.1. Angebot und Nachfrage Fernverkehr 22
2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr 24
2.3. Abgeltung Regionalverkehr 28
2.4. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr 29
2.5. Abgeltung Infrastruktur 30
2.6. Abgeltung Tarifmassnahmen 31
2.7. Finanzierung der Abgeltungen 32
2.8. Investitionsbeiträge des Kantons 33
2.9. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen 35
2.10. Umsetzung Zielangebot 2015 36
2.10.1. Bahnangebot 36
2.10.2. Busangebot 38
2.10.3. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr) 45
2.10.4. Bodenseefähre Romanshorn – Friedrichshafen 47
3. Erfolgskontrolle 48
3.1. Schwellenwerte 2010 – 2015 48
3.2. Regionale Bahnlinien 50
3.3. Regionale Buslinien 52
3.3.1. Region Frauenfeld 52
3.3.2. Region Kreuzlingen/Weinfelden 54
3.3.3. Region Oberthurgau 56
3.3.4. Region Hinterthurgau/Wil 58
3.3.5. ZVV-Linien im Kanton Thurgau 60
3.4. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr) 61
3.5. Bodenseefähre 62
4. Übergeordnete Ziele und Strategie 63
4.1. Gesetzliche Grundlagen 63
4.2. Kantonaler Richtplan (KRP) 63
4.3. Strategie 67
5. Planungsgrundsätze 2019 – 2024 68
5.1. Funktion 68

5.2. Überprüfungsmechanismus 68
5.3. Angebotsgrundsätze (1) – (3) 70
5.4. Grundsätze zur Angebotsüberprüfung (4) – (6) 77
6. Zielangebot bis 2024 81
6.1. Zielangebot Bahn 83
6.2. Zielangebot Bus 90
6.2.1. Raum Frauenfeld 90
6.2.2. Raum Kreuzlingen/Weinfelden 97
6.2.3. Raum Oberthurgau 106
6.2.4. Raum Wil/Hinterthurgau 112
6.3. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn 118
6.4. Umsetzung des Zielangebotes in Etappen 119
6.5. Tarife/Vertrieb/Marketing 120
6.6. Angebots-, Nachfrage- und Abgeltungsentwicklung sowie Finanzierung 122
7. Infrastruktur 130
7.1. Massnahmen 130
7.2. Finanzierung 131
8. Ausblick 133
8.1. Angebotsvorstellungen Fernverkehr 134
8.2. Angebotsvorstellungen Regionalverkehr 135
Abbildungsverzeichnis 137
Tabellenverzeichnis 138
Abkürzungsverzeichnis 140

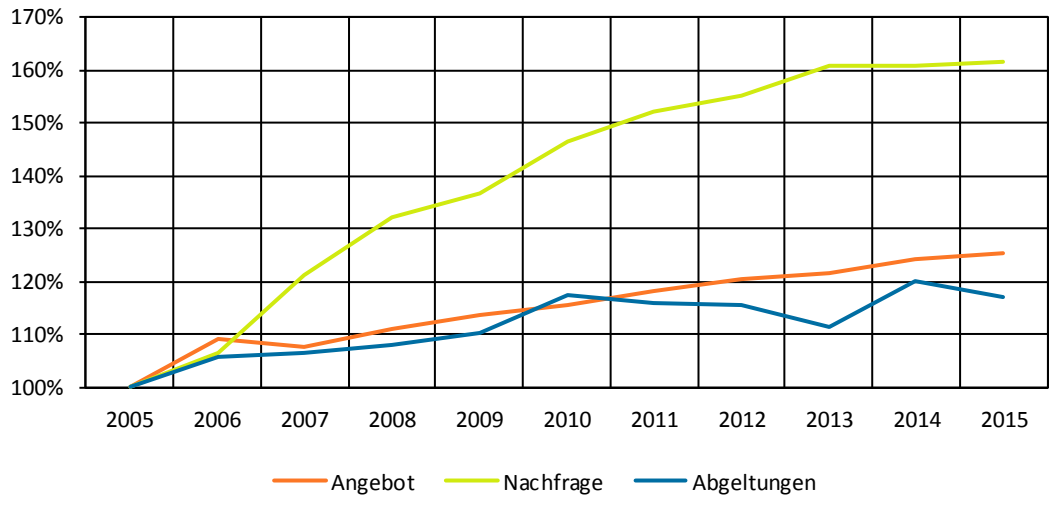
Zusammenfassung

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

1. Überdurchschnittliche Nachfragesteigerung zu moderaten Abgeltungskosten

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

Abbildung Z1: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr (2005 = 100%)



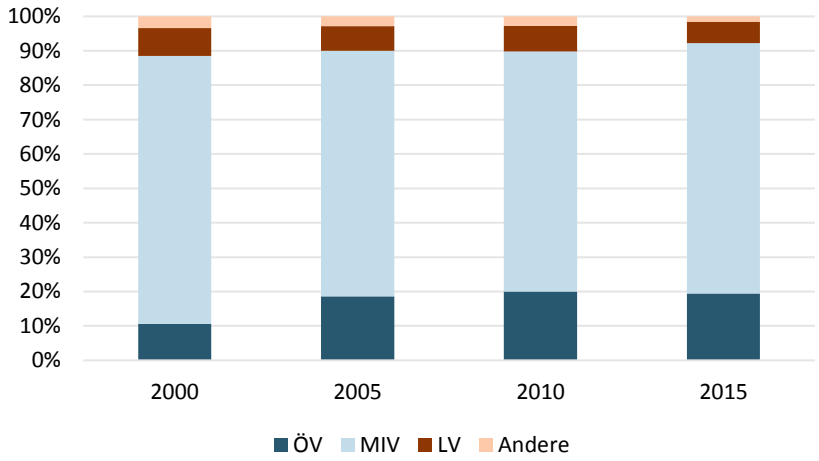
Der Fernverkehr, welcher von den SBB eigenwirtschaftlich betrieben wird und der das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Thurgau darstellt, entwickelte sich ebenfalls positiv. Zwischen 2005 und 2015 nahm die Nachfrage um 3.4 Mio. Passagiere oder **60%** auf 8.9 Mio. Passagiere zu. Die angebotene Leistung stieg um 0.14 Mio. Kilometer oder **11%** auf 1.5 Mio. Kilometer im Fahrplan 2015.

2. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen

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

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

Abbildung Z2: Entwicklung Modalsplit[1] (Tagesdistanz) im Kanton Thurgau



Verkehrsträger	2000	2005	2010	2015
ÖV	**10.4 %**	**18.6 %**	**20.0 %**	**19.4 %**
MIV	77.8 %	71.4 %	69.8 %	72.8 %
LV	8.5 %	7.2 %	7.5 %	6.3 %
Andere	3.3 %	2.8 %	2.7 %	1.5 %

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

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

3. Strategie für die Jahre 2019 - 2024

Aus dem revidierten Kantonalen Richtplan (Juni 2017) lassen sich folgende Ziele für den öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau ableiten:

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

Zur Unterstützung der Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss Kantonalem Richtplan ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum und im kompakten Siedlungsraum zu priorisieren. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen in diesen Räumen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.
Orte in der Kulturlandschaft weisen kleinere, teilweise disperse Verkehrsströme auf. Hier hat der motorisierte Individualverkehr einen Vorteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher die Orte in der Kulturlandschaft wie bisher mittels einer bedarfsgerechten Grundversorgung erschliessen.

Daraus ergeben sich folgende **strategische Grundsätze**:

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

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

4. Planungsgrundsätze 2019 - 2024

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

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

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

Tabelle Z1: Definition der Angebotsfunktion im regionalen Personenverkehr für verschiedene Raumtypen. (Erschliesst eine Linie verschiedene Raumtypen, so ist für die Bestimmung ihrer Angebotsfunktion der Raumtyp mit dem höchsten Linienanteil massgebend.

Angebotsfunktion je Raumtyp[1)]	Angebotsniveau Mo-So, 6 – 20 Uhr	Angebotsniveau Mo-So, 20 – 24 Uhr	Angebotsniveau Fr/Sa, nach 1.00 Uhr
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft: ▪ Grunderschliessung	▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken möglich, insbesondere Sa/So ▪ Alternative Betriebsformen möglich ▪ Verzicht auf Sa/So-Angebot bei geringer Nachfrage	▪ Angebot ist im Einzelfall zu prüfen	▪ Kein Angebot
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum: ▪ Anbindung an den urbanen Raum und ausserkantonale Zentren ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich (v.a. Sa/So)	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich)
3 Erschliessung des urbanen Raums: ▪ Einbindung in ÖV-System zwischen kantonalen / ausserkantonalen Zentren ▪ Erschliessung innerhalb des urbanen Raums ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken Sa/So möglich ▪ ergänzende schnelle Zentrumsverbindungen Mo-Fr möglich, insbesondere bei ungenügendem Fernverkehrsangebot (Kapazität / Attraktivität)	▪ Linienbetrieb ½-h Takt	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen

[1)] Raumtypen und Zentrenstruktur gemäss Raumkonzept Kanton Thurgau

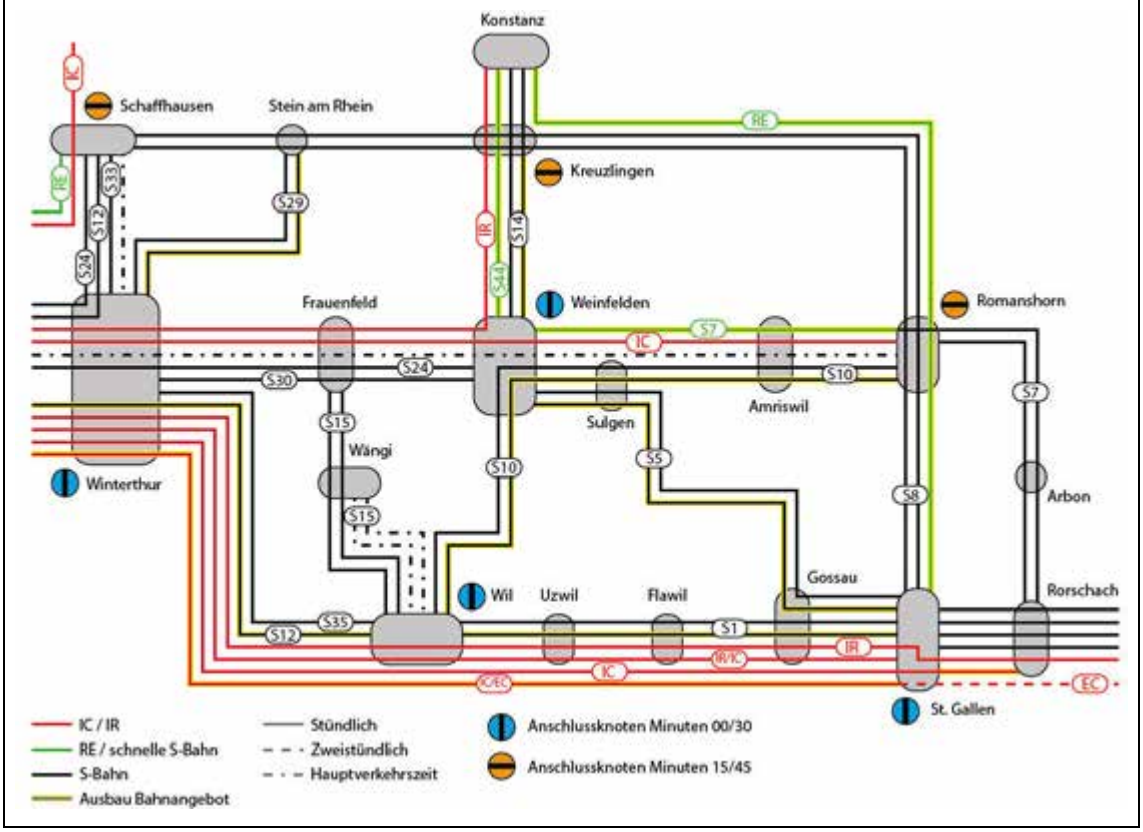
5. Zielangebot Bahn 2024

Abgestützt auf das Fernverkehrsangebot wird bei den Bahnen folgendes Angebot angestrebt:

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

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

Abbildung Z3: Zielkonzept Bahnangebot Thurgau 2024



Ausbau Bahninfrastruktur

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

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

6. Zielangebot Bus 2024

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

Die wichtigsten Änderungen bei den regionalen Buslinien:

Raum Frauenfeld

80.823 Frauenfeld - Diessenhofen
Zusätzliche Kurse zu den Hauptverkehrszeiten des Tages zwischen Diessenhofen und Stammheim mit Anschluss in Stammheim v/n Winterthur.

80.829 Frauenfeld - Müllheim Kirche
Durchgehender Halbstundentakt Mo - Sa.

80.832 Müllheim-Wigoltingen - Wigoltingen - Lipperswil - Raperswilen
Neue Linie anstelle der bisherigen Buslinie 80.833 Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen. Der Fahrplan ist insbesondere auf die Bedürfnisse der Oberstufenschüler ausgerichtet.

80.836 Frauenfeld - Gerlikon - Gachnang - Islikon
Durchgehender Halbstundentakt Mo - Sa mit guten Bahnanschlüssen in Islikon.

Raum Kreuzlingen/Weinfelden

80.833 Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Ermatingen
Neue Linie anstelle der bisherigen Linie 80.833 Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen zur Erschliessung des Freizeitparks „Conny Land“ sowie des Napoleonmuseums und des BBZ Arenenberg mit guten Bahnanschlüssen in Weinfelden und Ermatingen.

80.907 Kreuzlingen - Tägerwilen
Die Linie wird wegen ungenügender Auslastung aufgehoben. Der durchgehende Halbstundentakt auf der S14 Weinfelden - Konstanz und die Verlängerung der Buslinie 80.920 von Tägerwilen nach Kreuzlingen bieten Ersatz.

80.920 Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil
Die bisherige Linie 80.920 Weinfelden - Märstetten - Hefenhausen - Tägerwilen wird aufgehoben und durch die Linien 80.833 Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Ermatingen sowie 80.920 Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil ersetzt.

80.921 Weinfelden - Hugelshofen - Kreuzlingen Hafen
Die Linie bedient den Bahnhof Kreuzlingen Bernrain nicht mehr, stattdessen wird sie zum Bahnhof Kreuzlingen Hafen verlängert.

80.922 Altnau - Lengwil – Ekkarthof

Dank den besseren Anschlüssen in Kreuzlingen zwischen der S8 Romanshorn - Kreuzlingen und den Schnellzügen nach/von Zürich kann die Buslinie 80.922, welche im Vergleich zum Nutzen hohe Abgeltungskosten aufweist, aufgehoben werden.

80.923 Kreuzlingen - Altnau - Güttingen

Die Linie verkehrt Montag - Samstag im Halbstundentakt bis Altnau Schmittenweg und von dort alternierend je im Stundentakt bis zum Bahnhof Altnau und zum Bahnhof Güttingen. An Sonntagen verkehrt die Linie im Stundentakt bis Altnau Kirche.

80.931 Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil

Die Linie verkehrt neu über Scherzingen nach Schönenbaumgarten und bedient neu Kümmertshausen und Engishofen (bisher durch Linie 80.944 erschlossen) sowie Schrofen Amriswil.

80.933 Abendbus „Nollen“

Das Angebot wird aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses bzw. der hohen Kosten pro Passagier aufgehoben.

80.932 Weinfelden - Neukirch an der Thur

80.934 Weinfelden - Wuppenau

Die beiden Buslinien erschliessen neu das Gebiet südwestlich des Bahnhofs Weinfelden (Einkaufsläden, Arbeitsplätze). Die Linie 80.934 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten des Tages bis Wuppenau (ohne Bedienung von Bussnang), zwischen 8 und 15 Uhr bis Lanterswil (mit Bedienung von Bussnang).

Raum Oberthurgau

80.200 St.Gallen - Arbon

Der Stundentakt am Sonntag wird zum Halbstundentakt verdichtet.

80.940 Amriswil - Romanshorn - Arbon

80.941 Amriswil - Arbon

80.942 Amriswil - Muolen

80.943 Amriswil - Bischofszell

Der Halbstundentakt, der auf den Fahrplan 2016 Mo-Fr eingeführt wurde, wird auch an Samstagen angeboten.

Die Linien 80.941 und 80.943 verkehren von 20 bis 24 Uhr im Stundentakt.

Zwischen Zihlschlacht und Bischofszell (80.943) verkehren Zusatzkurse zur Herstellung guter Anschlüsse v/n S5 St.Gallen.

80.944 Amriswil - Dozwil - Obersommeri

Um neu auch Obersommeri bedienen zu können, wird die Linienführung im Vergleich zu heute verändert. Die Kurse nach 20 Uhr werden wegen ungenügender Nachfrage eingestellt.

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

Raum Wil/Hinterthurgau

80.735 Wil - Bichelsee

Die Linie bedient aus zeitlichen Gründen und zur besseren Abdeckung des Nachfragepotenzials in Eschlikon den Bahnhof auf der Nordseite. Aus zeitlichen Gründen können Wallenwil und Ifwil nicht mehr bedient werden (Ersatz durch Linie 80.736).

80.736 Eschlikon - Münchwilen - St. Margarethen

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

Die Linie wird alternierend ab Eschlikon Bahnhof Nord nach Ifwil und Wallenwil verlängert, womit diese Orte im Zweistundentakt bedient werden.

70.806 Turbenthal - Bichelsee - Dussnang

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

7. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn

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

die ist der Einsatz von batteriebetriebenen Fähren technisch umsetzbar. Das Projekt des Halbstundentaktes wird zusammen mit Baden-Württemberg, den Städten Friedrichshafen und Romanshorn sowie den Schifffahrtsunternehmen weiterbearbeitet mit dem Ziel, den Halbstundentakt rasch möglichst einzuführen.

8. Angebots- und Nachfrageentwicklung

Das Zielangebot soll unter Beachtung der Finanzierung in mehreren Etappen umgesetzt werden. Dabei sollen die zweijährigen Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr berücksichtigt werden.

Ausbauetappe 1 per Fahrplan 2019
Abgestützt auf die bis Ende 2018 getätigten Infrastrukturausbauten im Umfang von rund 300 Mio. Franken sind folgende Angebotsverbesserungen zu realisieren:

- S-Bahnlinien; Halbstundentakt Montag bis Freitag, 5 - 20 Uhr
- Schnelle S-Bahn S7 Romanshorn - Weinfelden; Stundentakt täglich 5 - 24 Uhr
- RegionalExpress Konstanz - St. Gallen; Stundentakt täglich 6 - 20 Uhr
- S12 (Zürich -) Winterthur - Wil; Stundentakt Montag bis Freitag, 5 - 21 Uhr
- Anpassungen im Linien- und Fahrplanangebot der regionalen Buslinien zur Gewährleistung sicherer Bahnanschlüsse und zur Abdeckung der Bedürfnisse der Schulen

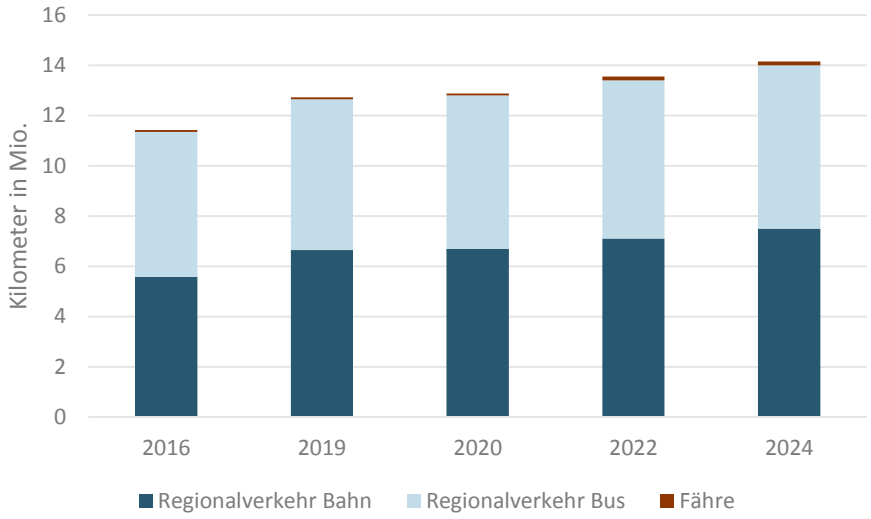
Ausbauetappe 2 per Fahrplan 2020
In Kenntnis der Ergebnisse der ersten Ausbauetappe sind im Fahrplan 2020 allfällige Mängel zu beheben und einzelne Angebotsverbesserungen auf den nachfragestärksten Linien zu realisieren.

Ausbauetappen 3 und 4 per Fahrplan 2022 und 2024
Abgestützt auf die Nachfrage-, Kosten- und Erlösentwicklung der bisherigen Ausbauetappen sind die noch ausstehenden, im Zielangebot 2024 definierten Angebote per Fahrplan 2022 und 2024 umzusetzen. Die Realisierung der schnellen S44 Weinfelden - Konstanz und des Halbstundentaktes auf der Fähre Friedrichshafen - Romanshorn stehen dabei im Vordergrund.

Im **Fahrplan 2019** erhöht sich das Angebot der S-Bahnen um 1.07 Mio. Kilometer (+19%) und jenes der Regionalen Buslinien um 0.23 Mio. Kilometer (+4%). Auf den **Fahrplan 2022** soll das Angebot der S-Bahnen nochmals um 0.4 Mio. Kilometer (+8%) erhöht werden (Halbstundentakt auch nach 20 Uhr sowie samstags und sonntags). Das Angebot auf den Buslinien soll um 0.3

Mio. Kilometer (+5%) ausgedehnt werden. Auf diesen Zeitpunkt soll auch die Fähre Romanshorn - Friedrichshafen zum Halbstundentakt verdichtet werden. Im **Fahrplan 2024** sollen dann die restlichen im Zielangebot definierten Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Dabei ist alles daran zu setzen, dass die schnelle S-Bahn Weinfelden - Konstanz bereits auf den Fahrplan 2023 in Betrieb genommen werden kann. Gesamthaft erhöht sich das Angebot von Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2024 um 2.73 Mio. Kilometer oder 24%, was in etwa der Steigerung in den Jahren 2005 bis 2015 (+25%) entspricht.

Abbildung Z4: Angebotsentwicklung 2016 – 2024

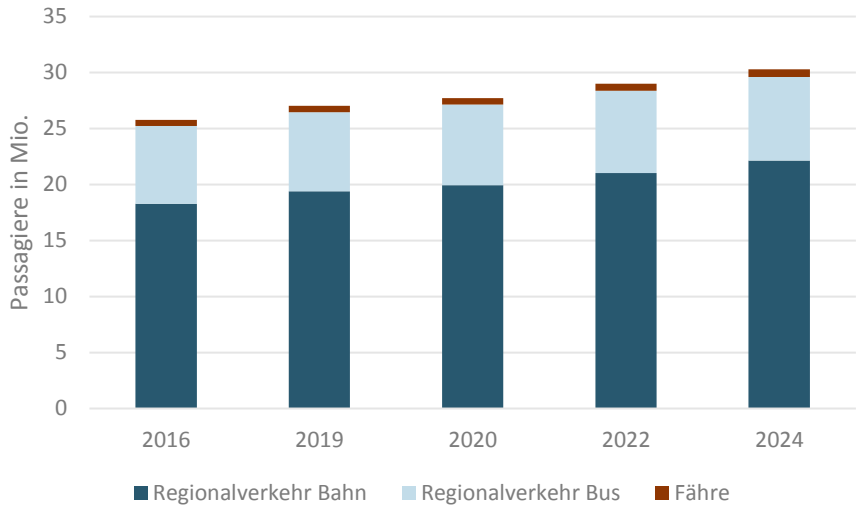


Kilometer in Mio.	2016	Index	2019	Index	2020	Index	2022	Index	2024	Index
Regionalverkehr Bahn	5.58	100	6.65	119	6.70	120	7.10	127	7.50	134
Regionalverkehr Bus	5.77	100	6.00	104	6.10	106	6.30	109	6.50	113
Fähre	0.07	100	0.07	100	0.07	100	0.15	214	0.15	214
Total	**11.42**	**100**	**12.72**	**111**	**12.87**	**113**	**13.55**	**119**	**14.15**	**124**

Nachfrageentwicklung

Aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen wird sich die Nachfrage erhöhen und es sollte gemäss Strategie (Ziffer 4.3.) auch eine Verlagerung von der Strasse auf den Öffentlichen Verkehr erfolgen. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die Angebotsausbauten erst mittelfristig in einer steigenden Nachfrageentwicklung niederschlagen werden. Zudem wird die Nachfrageentwicklung nicht nur durch das Angebot beeinflusst, sondern durch weitere Faktoren, wie die Kapazität der Strasse, die Realisierung von Busbevorzugungsmassnahmen, die Verfügbarkeit und die Preise der Parkplätze oder die Preisentwicklung bei der Strasse und beim Öffentlichen Verkehr. Gemäss vorsichtigen Schätzungen kann mit folgender Nachfrageentwicklung gerechnet werden:

Abbildung Z5: Nachfrageentwicklung 2016 – 2024



Passagiere in Mio.	2016	Index	2019	Index	2020	Index	2022	Index	2024	Index
Regionalverkehr Bahn	18.29	100	19.39	106	19.94	109	21.03	115	22.13	121
Regionalverkehr Bus	6.93	100	7.07	102	7.21	104	7.35	106	7.48	108
Fähre	0.56	100	0.56	100	0.56	100	0.62	110	0.67	120
Total	**25.78**	**100**	**27.02**	**105**	**27.71**	**107**	**29.00**	**112**	**30.28**	**117**

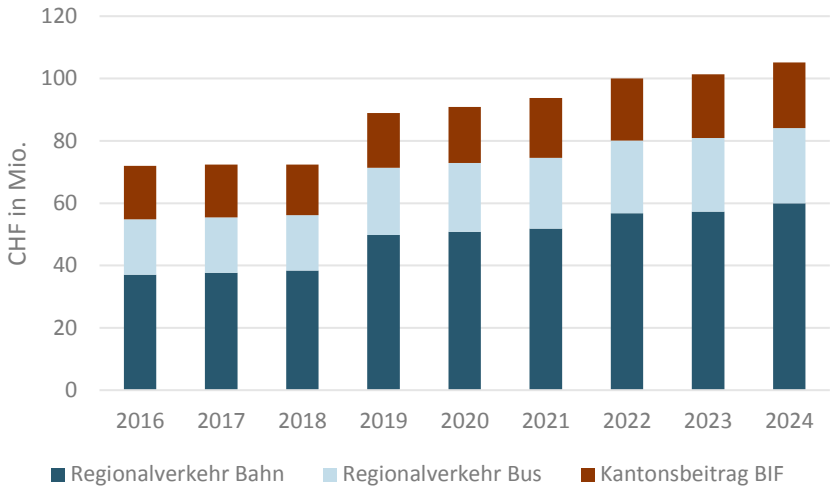
9. Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Die geplanten Angebotsverbesserungen führen zu höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Der Angebotsausbau per Fahrplan 2019 von 1.07 Mio. Kilometer bei den Bahnen führt gemäss den Offerten der Transportunternehmen zu einem Abgeltungsmehrbedarf von 11.45 Mio. Franken (im Vergleich zu 2018). Der auf den selben Zeitpunkt vorgesehene Ausbau des Angebotes der regionalen Buslinien um 0.23 Mio. Kilometer löst einen Abgeltungsmehrbedarf von 3.8 Mio. Franken aus. Hier schlägt insbesondere der zusätzliche Fahrzeug- und Fahrpersonalbedarf zu Buche, der zu Gunsten einer erhöhten Fahrplanstabilität und sicheren Bahnanschlüssen ausgelöst wird. Die Umsetzung des Zielangebotes in den Etappen 2022 und 2024 und die Berücksichtigung einer minimalen Teuerung von 1 % führen bis 2024 zu einem Abgeltungsmehrbedarf von nochmals 12.7 Mio. Franken. Der Abgeltungsbedarf für Bahn, Bus und Fähre steigt zwischen 2018 und 2024 um 27.95 Mio. Franken auf 84.10 Mio. Franken (+50 %). Die Abgeltungskosten steigen im Vergleich zum Angebot (+24 % Angebotskilometer) somit wesentlich stärker. Die Hauptgründe dafür liegen:

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

Die Kantone leisten seit 2016 jährlich einen Beitrag von 500 Mio. Franken in den BIF. Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms des Bundes beschloss das Eidg. Parlament, die Einlage der Kantone in den BIF ab 2019 der Teuerung anzupassen. Der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen berücksichtigt mit einer Verzögerung von zwei Jahren die jährliche Entwicklung der Personenkilometer und Zugkilometer des S-Bahnangebotes. Diese Veränderungen sind in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt. Der Kantonsbeitrag in den BIF steigt demnach zwischen 2016 und 2024 von 17.06 Mio. auf 21.10 Mio. Franken.
Gesamthaft steigen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr (Abgeltungen und Kantonsbeitrag in den BIF) zwischen 2016 und 2024 um 33.27 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4.16 Mio. Franken oder 5.8 % entspricht.

Abbildung Z6: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF



CHF in Mio.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Regionalverkehr Bahn[2]	37.01	37.62	38.35	49.80	50.30	51.30	56.80	57.30	60.00
Regionalverkehr Bus	17.86	17.80	17.80	21.60	21.90	22.40	23.30	23.60	24.10
Zwischentotal	**54.87**	**55.42**	**56.15**	**71.40**	**72.20**	**73.70**	**80.10**	**80.90**	**84.10**
Kantonsbeitrag BIF	17.06	16.95	16.27	17.50	18.00	19.30	19.90	20.50	21.10
Total	**71.93**	**72.37**	**72.42**	**88.90**	**90.20**	**93.00**	**100.00**	**101.40**	**105.20**

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

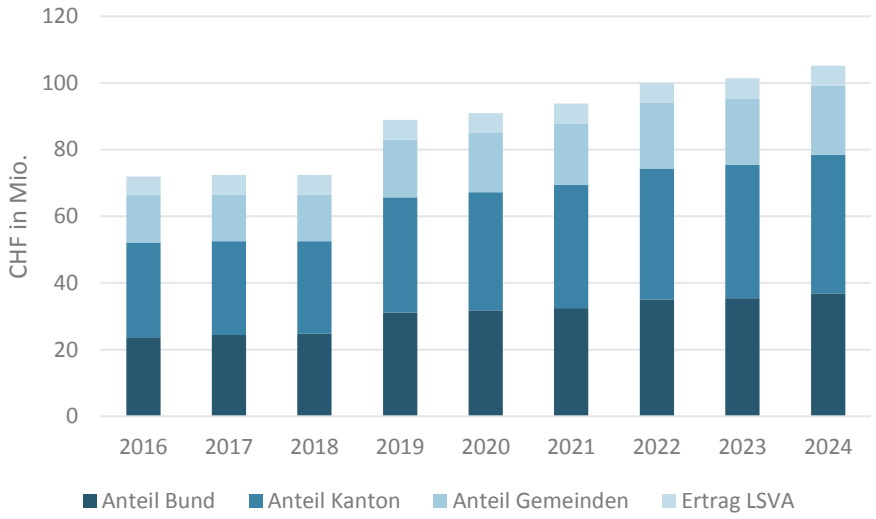
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) - nach Abzug des LSVA-Ertrags - einen Drittel seiner Aufwendungen für Abgeltungen und BIF-Beitrag auf die Gemeinden. Die Finanzierung gemäss nachfolgender Tabelle basiert auf der Annahme, dass der Bund die Fahrplanausbauten mitfinanziert und sich ebenso an den jährlichen Teuerungskosten beteiligt. Dabei ist berücksichtigt, dass Abgeltungen in der Höhe von 3.8 Mio. Franken für Angebote, die der Bund als nicht abgeltungsberichtigt anerkennt, zu 100% durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden.

Die Beiträge des Kantons steigen zwischen 2016 und 2024 von 28.38 Mio. um 13.15 Mio. auf 41.53 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.64 Mio. Franken oder 5.8 % entspricht. Die Beiträge der Gemeinden steigen in der gleichen Zeitspanne von

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

14.20 Mio. um 6.57 Mio. auf 20.77 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.82 Mio. Franken oder ebenfalls 5.8 % entspricht.
Die Beiträge des Kantons und der Anteil der Gemeinden in den Jahren 2016 bis 2021 sind in den Budgets 2016, 2017 und 2018 sowie im Finanzplan 2019 bis 2021 des Kantons berücksichtigt.

Abbildung Z7: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF



CHF in Mio.	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Finanzierung Abgeltung	54.87	55.42	56.15	71.40	72.20	73.70	80.10	80.90	84.10
Anteil Bund	**23.75**	**24.41**	**24.81**	**31.10**	**31.80**	**32.50**	**35.00**	**35.40**	**36.90**
Anteil Kanton	31.12	31.01	31.34	40.30	40.40	41.20	45.10	45.50	47.20
Anteil Kanton	31.12	31.01	31.34	40.30	40.40	41.20	45.10	45.50	47.20
Kantonsbeitrag in BIF	17.06	16.95	16.27	17.50	18.00	19.30	19.90	20.50	21.10
Total Aufwendungen	48.18	47.96	47.61	57.80	58.40	60.50	65.00	66.00	68.30
Finanzierung									
Ertrag LSVA[3]	**5.60**	**5.86**	**5.98**	**5.92**	**5.92**	**5.92**	**6.00**	**6.00**	**6.00**
Anteil Gemeinden 1/3	**14.20**	**14.03**	**13.87**	**17.29**	**17.49**	**18.19**	**19.67**	**20.00**	**20.77**
Anteil Kanton 2/3	**28.38**	**28.07**	**27.76**	**34.59**	**34.99**	**36.39**	**39.33**	**40.00**	**41.53**

[3] Gemäss Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt (vom 29.November 2011, RB 611.11) fliessen 45% des Kantonsanteils am Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Regionalverkehr.

11. Fazit

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

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

Die nach 2019 geplanten Angebotsverbesserungen sind zu gegebener Zeit aufgrund der Nachfrage-, Kosten- und Erlösentwicklung des Ausbauschritts 2019 sowie der dannzumaligen Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen. Je nach Ergebnis müssten bei den bereits realisierten und geplanten Angebotsausbauten Abstriche insbesondere in den Nebenverkehrszeiten (Vormittag, Abend, Wochenende) gemacht werden.

1. Inhalt und Aufbau des Konzepts

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

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

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

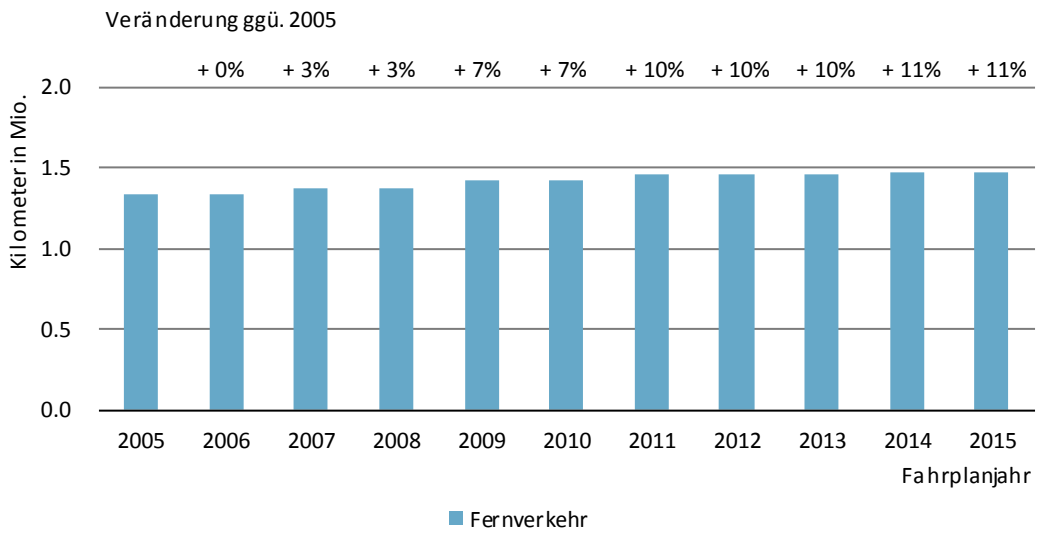
2. Entwicklungen im öffentlichen Verkehr

2.1. Angebot und Nachfrage Fernverkehr

Angebot

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

Abbildung 1: Entwicklung des Fahrplanangebots Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



Kilometer in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Fernverkehr	1.333	1.333	1.375	1.375	1.426	1.426	1.468	1.468	1.468	1.473	1.473

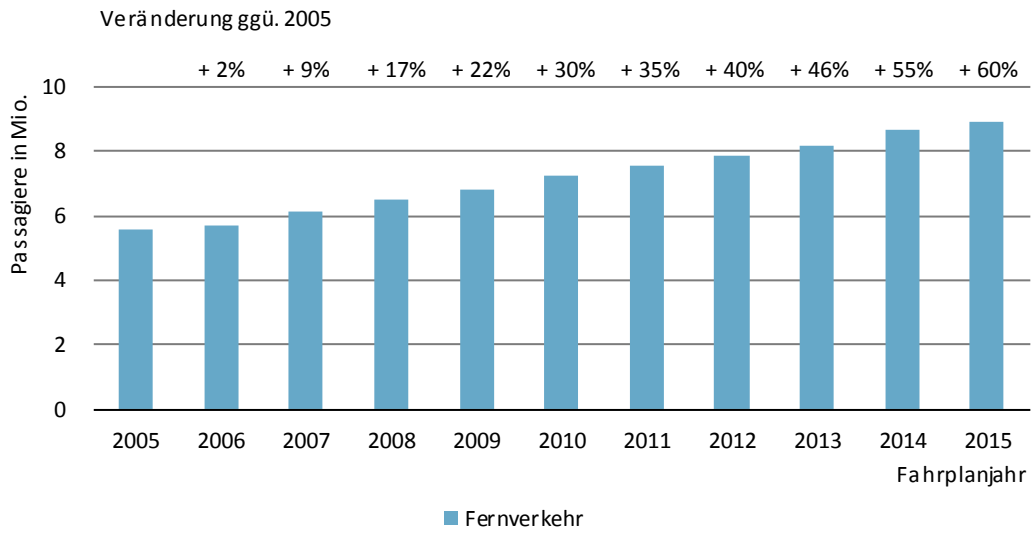
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Kennzahlen ÖV Thurgau”

Nachfrage

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

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

Abbildung 2: Entwicklung der Nachfrage Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



Passagiere in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Fernverkehr	5.594	5.721	6.112	6.535	6.839	7.249	7.573	7.847	8.182	8.685	8.946

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

2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr

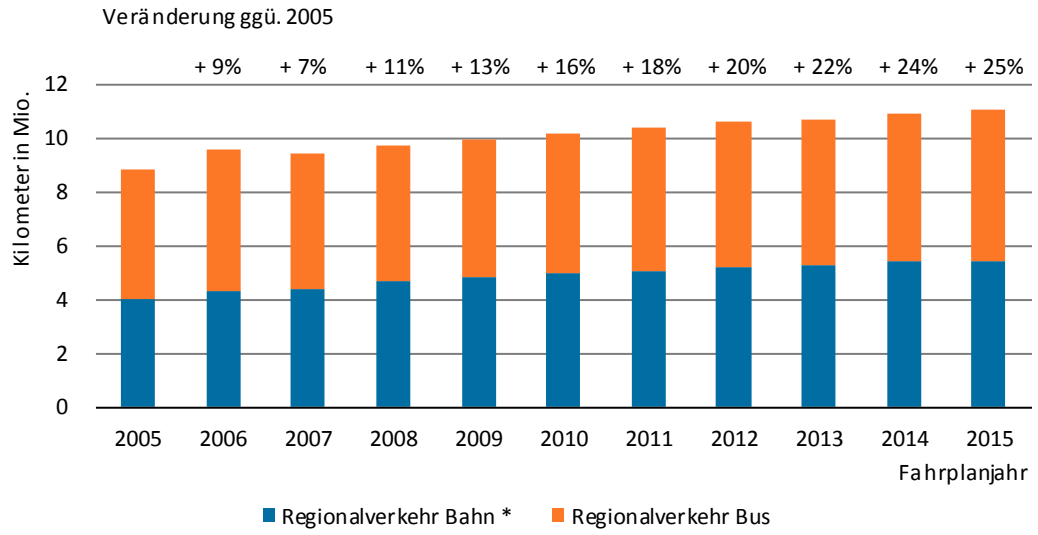
Angebot

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

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

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

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



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

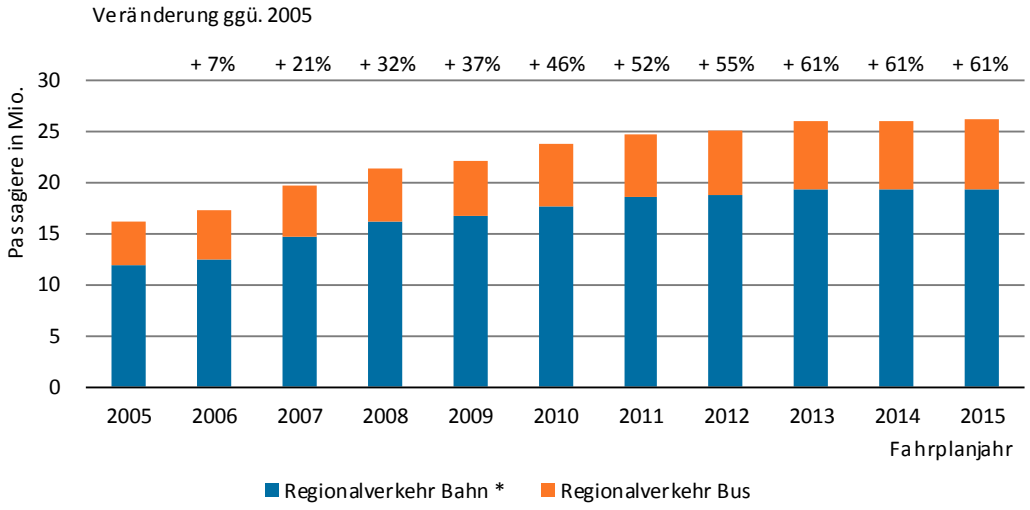
* ab 2008 inkl. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Der öffentliche Verkehr in Zahlen”.

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

Nachfrage

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

Abbildung 4: Entwicklung der Nachfrage Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015

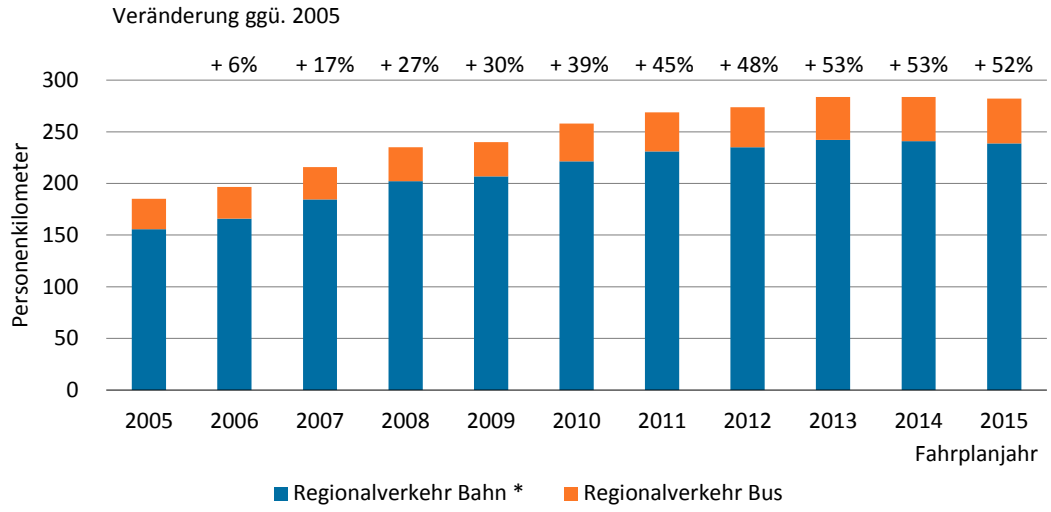


Passagiere in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Regional-verkehr Bahn *	11.817	12.532	14.715	16.135	16.787	17.720	18.518	18.826	19.424	19.411	19.337
Regional-verkehr Bus	4.403	4.753	4.960	5.278	5.359	6.033	6.140	6.336	6.654	6.645	6.846
Total	16.220	17.285	19.675	21.413	22.146	23.754	24.658	25.161	26.078	26.056	26.183

* ab 2008 inkl. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Der öffentliche Verkehr in Zahlen”.

Die Personenkilometer (von den Reisenden zurückgelegte Reisedistanz) sind im Vergleich zur Zahl der Reisenden (Abbildung 4) etwas weniger stark gestiegen. Die Reisenden legten also im Durchschnitt kleinere Strecken zurück.

Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl Personenkilometer Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



Personen-kilometer	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Regional-verkehr Bahn *	156	166	185	202	207	221	231	235	242	241	239
Regional-verkehr Bus	29	31	31	33	33	37	38	39	41	43	43
Total	185	197	216	235	240	258	269	274	284	284	282

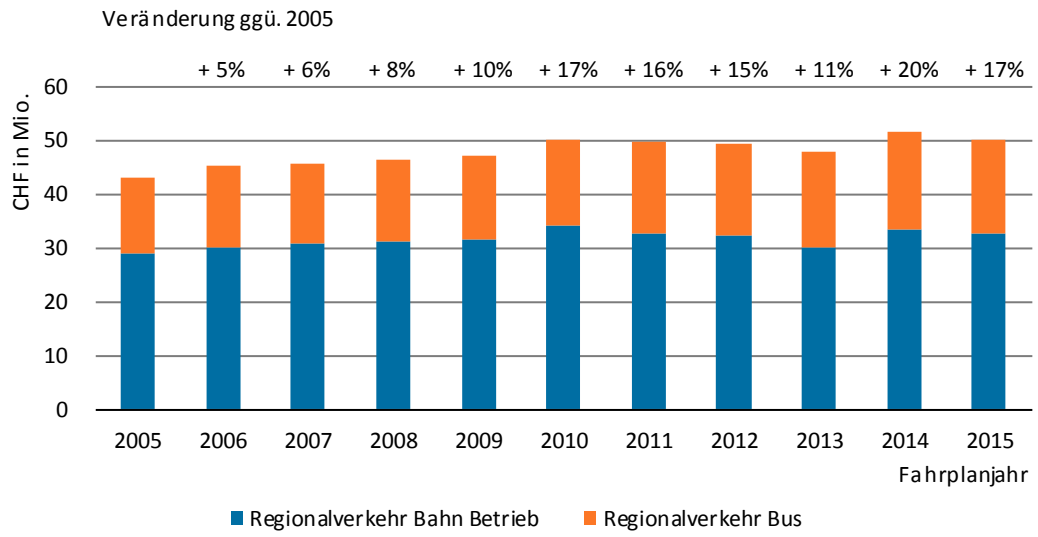
* ab 2008 inkl. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Der öffentliche Verkehr in Zahlen”.

2.3. Abgeltung Regionalverkehr

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

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

Abbildung 6: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015



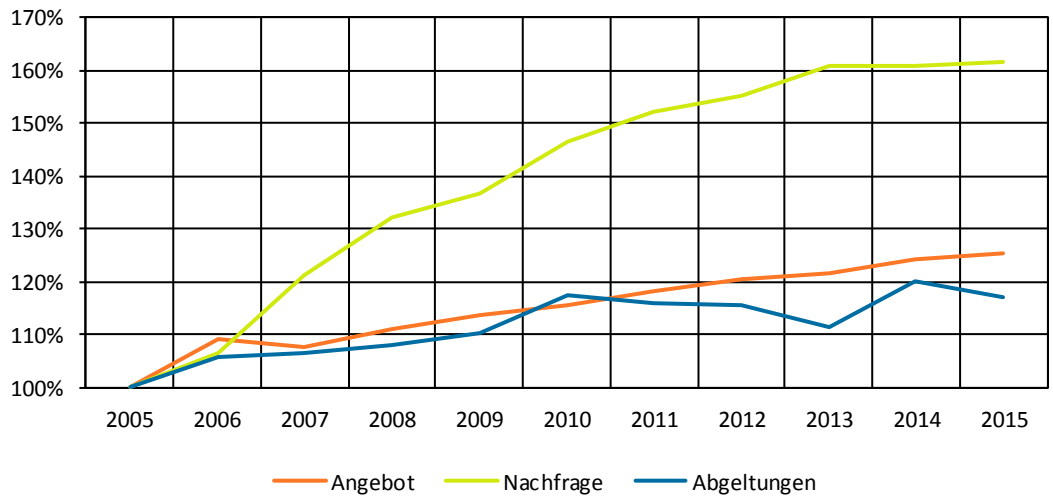
CHF in Mio.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalverkehr Bahn Betrieb[1]	29.15	30.04	30.69	31.09	31.79	34.07[2]	32.77	32.23	30.23[3]	33.55	32.62
Regionalverkehr Bus	13.82	15.34	15.11	15.26	15.57	16.30	16.98	17.34	17.56	18.01	17.71
Total	42.97	45.38	45.80	46.35	47.36	50.37	49.75	49.57	47.79	51.56	50.33

[1] Abgeltung für das Verkehrsangebot der Bahn (ohne kantonale Beiträge an Distribution/Marketing)
[2] inkl. Sonderabschreibung von CHF 2.2 Mio. für Rollmaterial bei der Frauenfeld-Wil-Bahn
[3] Ausserordentliche Reduktion der Abgeltung an Thurbo (Abbau Rückstellungen)
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: "Kennzahlen ÖV Thurgau"

2.4. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr

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

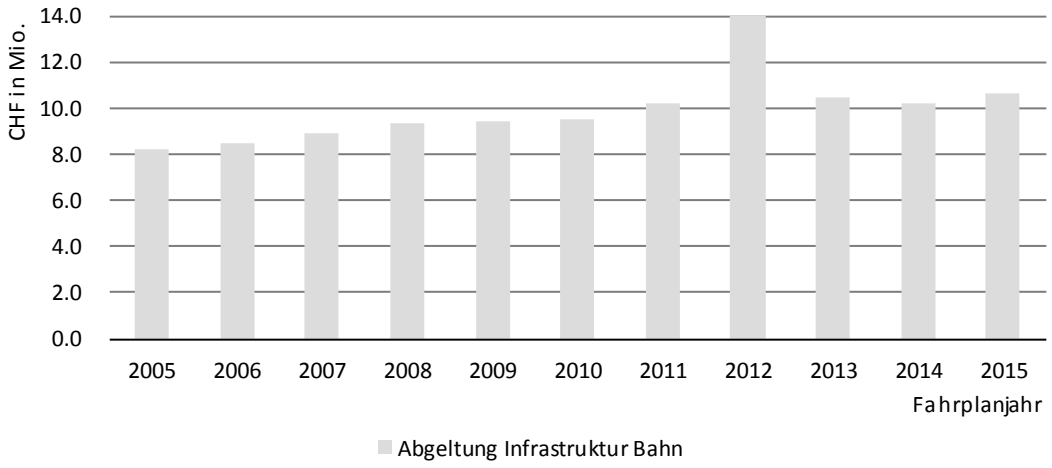
Abbildung 7: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr (2005 = 100%)



2.5. Abgeltung Infrastruktur

Die Infrastruktur der konzessionierten „Privatbahnen“ Frauenfeld-Wil-Bahn (Strecke Frauenfeld-Wil), Südostbahn (Strecke Romanshorn-Wattwil-Nesslau) und der Thurbo (Strecke Kreuzlingen-Weinfelden-Wil) wurden bis Ende 2015 durch den Bund und die Kantone finanziert. Die ungedeckten Kosten des Betriebs und die Abschreibungen wurden als Abgeltungen entschädigt. Die Unterhalts-, Erneuerungs- und Erweiterungskosten, welche nicht durch Abschreibungen gedeckt sind, wurden in Form von Investitionsbeiträgen (vgl. Kapitel 2.8, S.33) finanziert. Wegen der Totalerneuerung der Strecke Weinfelden - Wil fiel die Abgeltung 2012 ausserordentlich hoch aus. Auf den 1. Januar 2016 trat die Neuregelung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) in Kraft (Siehe Kapitel 7.2).

Abbildung 8: Entwicklung der Abgeltungen Infrastruktur im Kanton Thurgau 2005 – 2015



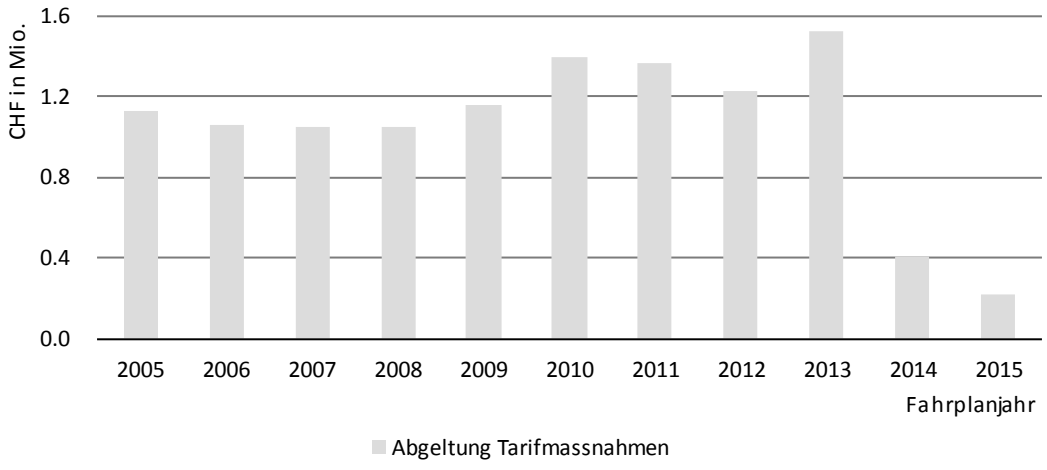
CHF in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Regionalverkehr Bahn Infrastruktur	8.23	8.54	8.95	9.38	9.47	9.52	10.25	14.01	10.52	10.27	10.68

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

2.6. Abgeltung Tarifmassnahmen

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

Abbildung 9: Entwicklung Abgeltung Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015



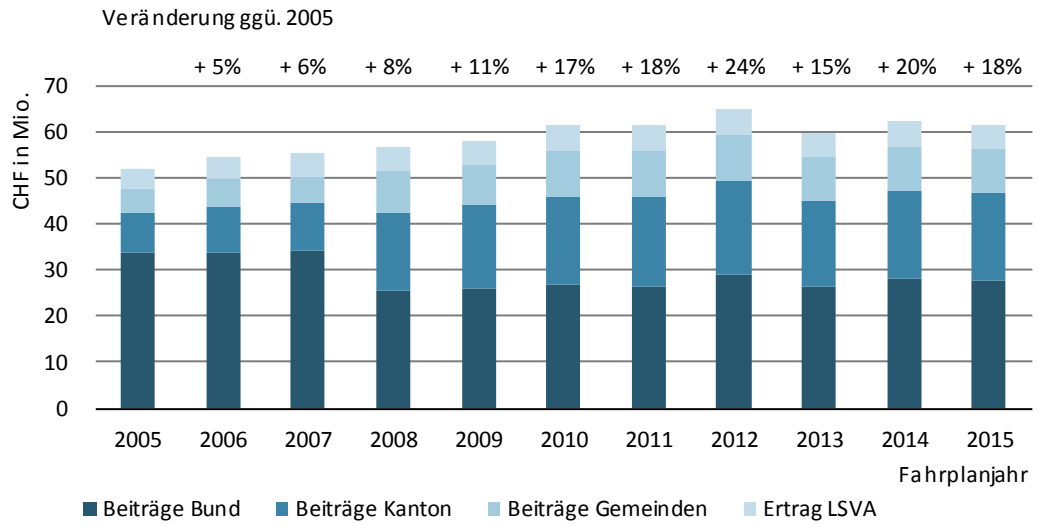
CHF in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Tarifmass-nahmen	1.13	1.06	1.05	1.05	1.16	1.39	1.37	1.23	1.53	0.41	0.22

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

2.7. Finanzierung der Abgeltungen

Mit Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) im Jahre 2008 reduzierte der Bund seinen Anteil an der Finanzierung der Abgeltungen für den Regionalverkehr von 66% auf 47% und für die Infrastruktur von 66% auf 44%. Regionalverkehrsangebote, die über der vom Bund zur Verfügung gestellten Kantonsquote liegen oder vom Bund nicht anerkannt werden, werden vom Kanton zu 100% finanziert.
Die Gesamtaufwendungen des Kantons werden nach Abzug des LSVA-Ertrags (45% des Kantonsanteils aus der LSVA) zu einem Drittel durch die Gemeinden und zu zwei Dritteln durch den Kanton finanziert.

Abbildung 10: Finanzierung Abgeltungen für Regionalverkehr, Infrastruktur und Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015 [5]



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

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

2.8. Investitionsbeiträge des Kantons

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

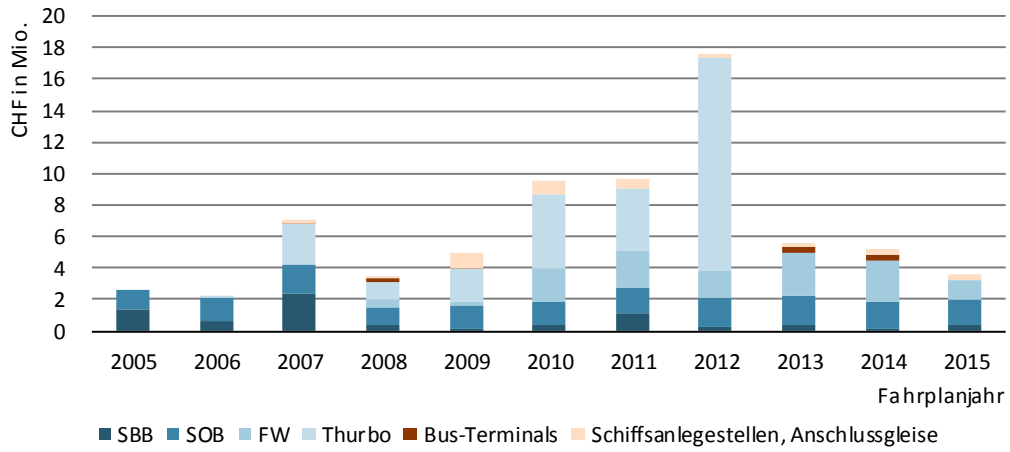
- die SBB Infrastruktur (Komfortbauten, Erweiterungsinvestitionen, Ausbauten nach BehiG)
- die konzessionierten „Privatbahnen" Südostbahn (SOB), Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) und Thurbo für Unterhalts-, Erneuerungs- und Erweiterungskosten, welche nicht durch Abschrei-

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

bungen gedeckt sind und für Ausbauten nach BehiG. Wegen der Totalerneuerung der Strecke Weinfelden - Wil fiel der Investitionsbeitrag an die Thurbo im Jahre 2012 ausserordentlich hoch aus.

- den Bau von Bushaltestellen an Bahnhöfen und Bus-Terminals
- den Bau von Schiffsanlegestellen sowie die Erstellung und Erneuerung von Anschlussgleisen und dazugehörigen Umschlagsanlagen. Im Rahmen der Leistungsüberprüfung (Lüp) wurde die Förderung der Anschlussgleise und Umschlagseinrichtungen per Ende 2014 eingestellt. In den folgenden Jahren sind die bis Ende 2014 noch eingegangenen und zugesicherten Beiträge zu finanzieren.

Abbildung 11: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2005 – 2015



CHF in Mio.	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
SBB	1.38	0.67	2.41	0.42	0.13	0.42	1.14	0.28	0.33	0.14	0.32
SOB	1.25	1.50	1.86	1.06	1.45	1.40	1.65	1.87	1.93	1.74	1.64
FW	-	-	-	0.49	0.31	2.17	2.24	1.72	2.72	2.58	1.24
Thurbo	-	0.08	2.50	1.14	2.04	4.65	4.02	13.53	-	-	0.01
Bus-Terminals	-	-	0.01	0.20	0.05	-	-	-	0.33	0.33	-
Schiffsanlegestellen, Anschlussgleise	-	-	0.26	0.21	1.00	0.89	0.59	0.20	0.23	0.41	0.37
Total	2.63	2.25	7.04	3.52	4.98	9.53	9.64	17.60	5.55	5.19	3.58

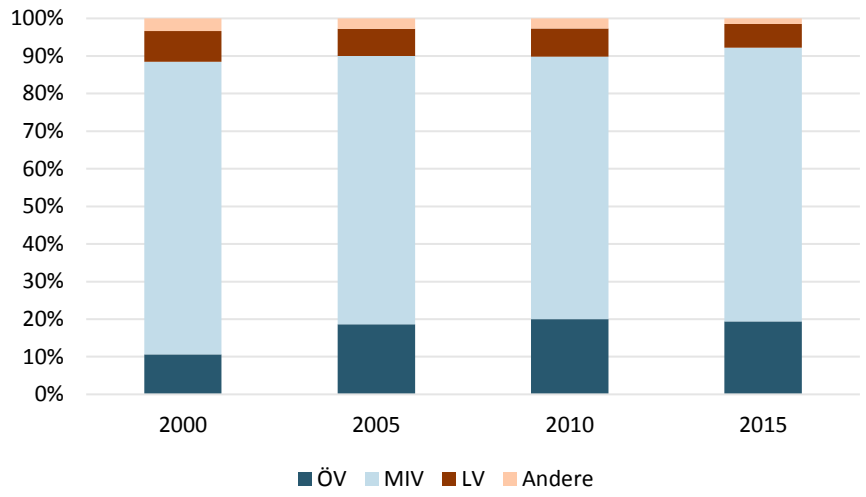
Quelle: Kanton Thurgau, Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Aufwendungen ÖV seit 1988”.

2.9. Positive Wirkung der bisherigen Angebotsverbesserungen

Die in den letzten 15 Jahren realisierten Angebotsverbesserungen und Tarifmassnahmen im öffentlichen Verkehr zeigten die angestrebte positive Wirkung:

- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschafts- und Lebensraum.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöhte sich im Kanton Thurgau um 9 Prozentpunkte, während der MIV-Anteil um 5 Prozentpunkte abnahm.
- Im ländlichen Raum bietet der öffentliche Verkehr eine bedarfsgerechte Grundversorgung.

Abbildung 12: Entwicklung Modalsplit[6] (Tagesdistanz) im Kanton Thurgau



Verkehrsträger	2000	2005	2010	2015
ÖV	**10.4 %**	**18.6 %**	**20.0 %**	**19.4 %**
MIV	77.8 %	71.4 %	69.8 %	72.8 %
LV	8.5 %	7.2 %	7.5 %	6.3 %
Andere	3.3 %	2.8 %	2.7 %	1.5 %

Quelle: Bundesamt für Statistik, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

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

2.10. Umsetzung Zielangebot 2015

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

2.10.1. Bahnangebot

Tabelle 1: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bahn

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

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**	
Zielangebot **nicht** erreicht	
neues Angebot	

Bemerkungen:

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

2.10.2. Busangebot[7]

Region Frauenfeld

Tabelle 2: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld

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

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**

Zielangebot **nicht** erreicht

neues Angebot

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

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

[9] Zusätzliche Schülerkurse während den Schulzeiten werden durch Schulgemeinden finanziert.

Bemerkungen:

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

Region Kreuzlingen/Weinfelden

Tabelle 3: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden

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

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**

Zielangebot **nicht** erreicht

neues Angebot

Bemerkungen:

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

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

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

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

Region Oberthurgau

Tabelle 4: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau

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

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**

Zielangebot **nicht** erreicht

neues Angebot

Bemerkungen:

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

Region Hinterthurgau/Wil

Tabelle 5: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil

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

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**

Zielangebot **nicht** erreicht

neues Angebot

Bemerkungen:

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

ZVV-Linien im Kanton Thurgau

Tabelle 6: Ziel- und Ist-Angebot 2015: ZVV-Linien im Kanton Thurgau

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag **Zielangebot 2015**			Anzahl Kurspaare pro Tag **Ist-Angebot 2015**		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
70.605	Oberstammheim - Andelfingen	15	12	9	16	14	11
70.625	Turbenthal - Bichelsee	9	8	3	9	7	-
70.807	Wila - Dussnang	-	-	2	-	-	2

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**

Zielangebot **nicht** erreicht

neues Angebot

Bemerkungen:

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

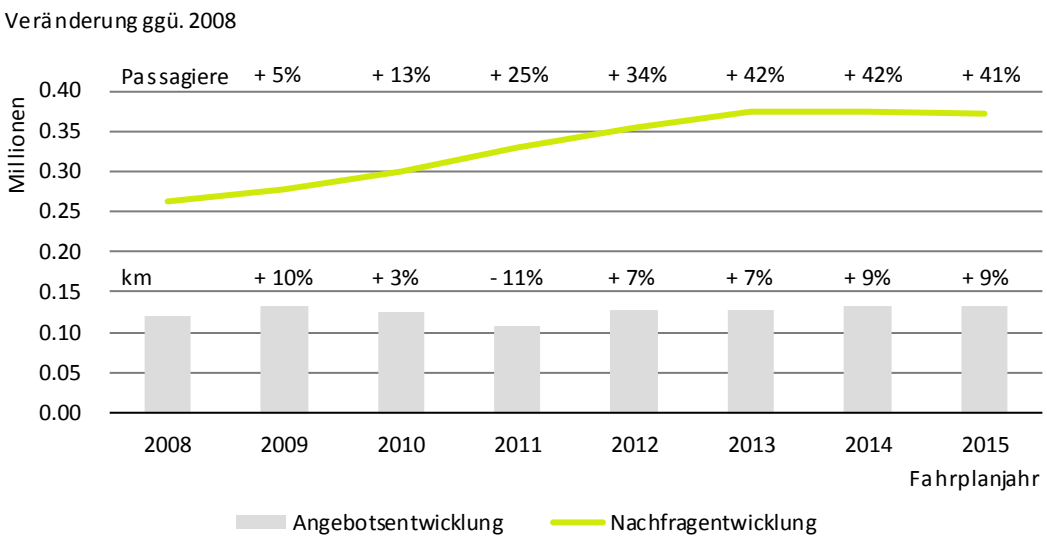
2.10.3. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)

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

Tabelle 7: Ist-Angebot 2015: Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 1.00 Uhr)

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

Abbildung 13: Entwicklung Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr) im Kanton Thurgau 2008 – 2015



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Angebot (in Mio. km)	0.121	0.133	0.125	0.107	0.129	0.129	0.132	0.132
Nachfrage (Passagiere in Mio.)	0.263	0.277	0.299	0.330	0.353	0.375	0.373	0.372

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

Das Nachtangebot wurde aufgrund der Marktbedürfnissen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 13).

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

2.10.4. Bodenseefähre Romanshorn – Friedrichshafen

Tabelle 8: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Bodenseefähre

FPL-Feld	Streckenabschnitt	Anzahl Kurspaare pro Tag **Zielangebot 2015** Mo-Fr	Sa	So	Anzahl Kurspaare pro Tag **Ist-Angebot 2015** Mo-Fr	Sa	So
3810	Romanshorn - Friedrichshafen						
	▪ Frühling - Herbst	19	19	19	17	15	14
	▪ Winter	16	16	16	16	14	12

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**	
Zielangebot **nicht** erreicht	
neues Angebot	

Bemerkungen:

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

3. Erfolgskontrolle

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

- Die Erfolgskontrolle bei der Nachfrage bezieht sich auf das Angebot Montag – Freitag im Jahr 2014[12] im stärksten Querschnitt.
- Die Kostendeckung umschliesst das Angebot Montag bis Sonntag. Der Kostendeckungsgrad bezieht sich ebenfalls auf die IST-Werte im 2014.

3.1. Schwellenwerte 2010 – 2015

Nachfrageschwellenwerte

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

Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau

	Schwellenwerte [∅ Anz. Pers. pro Kurs]		
Angebotsfunktion/-niveau	Kleinbus[1)]	Midibus[1)]	Standardbus[1)]
1 Angebot im ländlichen Raum (1-h Takt)	3	4	5
2 Angebot zwischen Zentren/zentralen Orten (1-h Takt mit Verdichtungen)	4	6	8
3 Angebot im Entwicklungsräumen (1/2-h Takt, Verdichtungen möglich)	[2)]	10	14

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

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

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

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

Kostendeckungsgrad

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

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

3.2. Regionale Bahnlinien

Nachfrage

Tabelle 12: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Nachfrage

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

Bemerkungen:

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

[13] Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)
[14] Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.
[15] Hinweis: Erfolgskontrolle für die S8/S30 gemeinsam (d.h. Pers./Tag der S8 und S30 wurden zusammengezählt).

Kostendeckung

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

Bemerkungen:

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

[16] Bis 2013 wurden Abschnitte Schaffhausen – Stein am Rhein und Stein am Rhein – Kreuzlingen separat beurteilt, wobei damals der KDG des Abschnittes Schaffhausen-Stein am Rhein bei 45.4 % und Stein am Rhein - Kreuzlingen bei 46.49 % lag.
[17] Bis 2013 wurden Abschnitte Kreuzlingen – Romanshorn und Romanshorn – St.Gallen separat beurteilt, wobei damals der KDG des Abschnittes Kreuzlingen-Romanshorn bei 69.86 % und Romanshorn - St.Gallen bei 62.55 % lag.
[18] Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.
[19] Bis 2013 wurden Abschnitte Weinfelden – Romanshorn und Romanshorn – Rorschach separat beurteilt. Wobei damals der KDG des Abschnittes Weinfelden-Romanshorn bei 56.01 % und Romanshorn-Rorschach bei 44.17% lag.

3.3. Regionale Buslinien

3.3.1. Region Frauenfeld

Nachfrage

Tabelle 14: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Nachfrage

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

Bemerkungen:

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

[20] Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)
[21] Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

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

Bemerkungen:

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

[22] a = Abendbusse erfordern einen minimalen Kostendeckungsgrad von 10%. Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV): Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr (RPV), Bern 2010
[23] KDG inkl. Beiträge Dritter, ohne Beiträge Dritter 20 %
[24] KDG inkl. Beiträge Dritter 49%, ohne Beiträge Dritter 14%

3.3.2. Region Kreuzlingen/Weinfelden

Nachfrage

Tabelle 16: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Nachfrage

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

Bemerkungen:

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

[25] Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)
[26] Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

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

Bemerkungen:

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

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

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

3.3.3. Region Oberthurgau

Nachfrage

Tabelle 18: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Nachfrage

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

Bemerkungen:

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

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

Kostendeckung

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

Bemerkungen:

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

3.3.4. Region Hinterthurgau/Wil

Nachfrage

Tabelle 20: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Nachfrage								
		Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
FPL-Feld / Linien-Nr.	**Streckenabschnitt**	Pers./ Tag[30]	Kurs-paare/Tag	Pers./ Kurs	Ange-botsfunk-tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	800	51	8	3	SB	14	Nein
	Nachttaxi Wil	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich[31]						
80.706	Wil - Braunau	550	25	11	2	MB	6	Ja
80.722	Wil - Wuppenau-Hosenruck	370	23	8	2	MB	6	Ja
80.732	Wil - Gähwil	1'940	42	23	3	GB /SB	14	Ja
80.733	Wil - Littenheid	670	24	14	2	SB	8	Ja
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	620	26	12	2	SB	8	Ja
80.735	Wil - Bichelsee - Dussnang	890	26	17	2	GB /SB	8	Ja

Bemerkungen:

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

[30] Pers. / Tag = IST-Werte 2014 (gemäss Offerte 2016)
[31] Die geforderten Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Züge/Busse anwendbar.

Kostendeckung

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

Bemerkungen:

- Alle Linien erfüllen bzw. übertreffen die Schwellenwerte.

[32] inkl. Beiträge Dritter

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

3.3.5. ZVV-Linien im Kanton Thurgau

Nachfrage

Tabelle 22: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Nachfrage								
		Fahrplan 2014			Schwellenwerte Bus			
FPL-Feld / Linien-Nr.	**Streckenabschnitt**	Pers./ Tag[34]	Kurs-paare/Tag	Pers./ Kurs	Ange-botsfunk-tion Ist	Bus typ	Pers./ Kurs	erfüllt
70.605	Oberstammheim - Andelfin-gen	390	16	12	1	SB	5	Ja
70.625	Turbenthal - Bichelsee	155	11	7	1	SB	5	Ja
70.807	Wila - Dussnang	110	8	7	1	MB	4	Ja

Kostendeckung

Tabelle 23: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Kostendeckung					
			Schwellenwerte Bus		
FPL-Feld / Linien-Nr.	**Streckenabschnitt**	**Kostendeckung Offerte 2014**	Angebotsfunktion Ist	KDG	erfüllt
70.605	Oberstammheim - Andelfin-gen	59%	1	20%	Ja
70.625	Turbenthal - Bichelsee	17%	1	20%	Nein
70.807	Wila - Dussnang	k.A.	1	20%	k. A.

Bemerkungen:

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

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

3.4. Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr)

Kostendeckung

Tabelle 24: Erfolgskontrolle Nachtnetz: Kostendeckung

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

Bemerkungen:

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

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

3.5. Bodenseefähre

Seit 2002 ist die Bodenseefähre (Linie 3810 Romanshorn – Friedrichshafen) gemäss Abgeltungsverordnung des Bundes abgeltungsberechtigt. Die Fähre wird von der SBS AG, Romanshorn (CH) und der BSB GmbH, Friedrichshafen (D) als Betriebsgemeinschaft geführt. Die Abgeltung des Bundes gilt jedoch nur für die schweizerischen Kurse (8 Kurspaare).
Die Fähre transportiert neben den Reisenden auch Personenwagen, Reisebusse, Lastwagen etc. Sie erfüllt deshalb nicht nur Aufgaben des öffentlichen Verkehrs, sondern übernimmt zusätzlich auch Strassenfunktionen. Die zur Verfügung stehenden Grundlagen für die Erfolgskontrolle beziehen sich jeweils auf alle beförderten Personen (ÖV und MIV), daher werden keine Schwellenwerte bestimmt. Die rückläufige Nachfrageentwicklung insbesondere bei den Fahrzeugen zeigt, dass das heutige Stundentaktangebot mit relativ grossen Fähren nicht mehr marktgerecht ist. Die Nachfrage ist zudem von der Wetter- und Währungssituation abhängig.

Tabelle 25: Nachfrageentwicklung Bodenseefähre

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

Tabelle 26: Kostendeckung der Bodenseefähre

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

4. Übergeordnete Ziele und Strategie

4.1. Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

§ 14 Konzept für den regionalen Personenverkehr

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

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

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

4.2. Kantonaler Richtplan (KRP)

Der Kantonale Richtplan (KRP) zeigt auf, wie sich der Thurgau räumlich entwickeln soll. Er hält fest, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton, Gemeinden und Nachbargebieten aufeinander abzustimmen sind und welche Rolle den verschiedenen Planungsträgern dabei zukommt. Die im revidierten Kantonalen Richtplan (Juni 2017) festgehaltenen Planungsgrundsätze und Festsetzungen sind in diesem Sinne für das „Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019–2024“ zu berücksichtigen.

Raumkonzept Thurgau

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

- Planungsgrundsatz 0.2 A: Der Kanton Thurgau wird als attraktiver Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsstandort positioniert.
- Planungsgrundsatz 0.2 D: Das Siedlungswachstum wird verstärkt auf den Urbanen Raum und die Agglomerationen ausgerichtet, und eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert.
- Planungsgrundsatz 0.2 F: Eine ressourcenschonende Raumentwicklung und Mobilität werden angestrebt.

Im Kapitel 0.3 (Zukunftsbild Thurgau) des Raumkonzeptes Thurgau werden als Festsetzung 0.3 A drei Raumtypen unterschieden. Die bisherige Zentrenstruktur mit sechs kantonalen und sechs regionalen Zentren wird gemäss Festsetzung 0.3 B beibehalten (vgl. Abbildung 14). Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

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

Richtplan Verkehr

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

- Planungsgrundsatz 3.1 E: Der ÖV- und LV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ist in Bezug auf die zurückgelegten Wegstrecken (Modalsplit Distanz) zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind das ÖV- und LV-Angebot auszubauen und flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des LV zu realisieren.
- Planungsgrundsatz 3.1 F: Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise deren Planungen sind aufeinander abzustimmen.
- Planungsgrundsatz 3.3 C: In Ergänzung zum Fernverkehr gewährleisten die regionalen Bahn- und Buslinien die Verbindung zwischen den Zentren und in den Agglomerationen und tragen dank eines dichten Fahrplanangebots dazu bei, den Marktanteil des ÖV am Verkehrsaufkommen zu erhöhen. In der Kulturlandschaft stellt der Regionalverkehr die Grundversorgung bedarfsgerecht sicher.

- Planungsgrundsatz 3.3 D: Der Regionalverkehr ermöglicht mit kurzen Umsteigezeiten den Zugang zum Fernverkehr.
- Festsetzung 3.3 A: Abgestimmt auf das Fernverkehrsangebot wird in den Fahrplanjahren 2019-2024 folgendes regionales Bahnangebot in Etappen umgesetzt:
  - Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien von 6 bis 24 Uhr.
  - Stundentakt auf den schnellen S-Bahnlinien Weinfelden - Romanshorn und Weinfelden - Konstanz als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Fernverkehr.
  - Bedarfsgerechte Verdichtung des Halbstundentakts auf der Linie Wil – Wängi.
  - Verlängerung der S-Bahnlinie S12 Zürich - Winterthur bis nach Wil.

Als Planungsauftrag 3.3 A wird schliesslich folgender Auftrag definiert: Abgestützt auf den Bahnfahrplan 2019 und gestützt auf die Erfolgskontrolle des geltenden Konzepts „Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2010-2015“ ist ein Nachfolgekonzept für die Jahre 2019-2024 zu erstellen. In diesem ist aufzuzeigen, wie das Angebot der S-Bahnlinien und der regionalen Buslinien bis 2024 entwickelt werden soll.

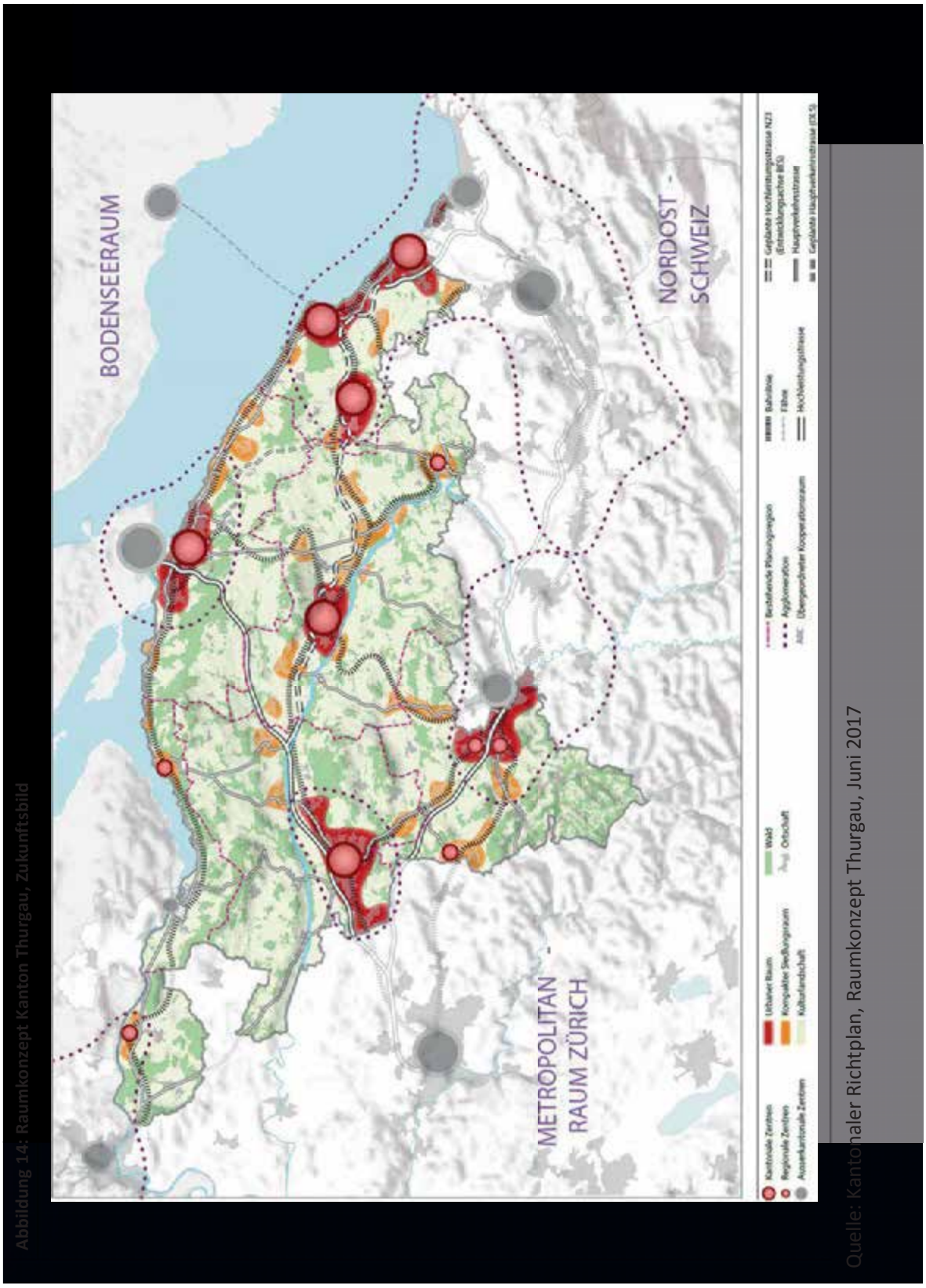


Abbildung 14: Raumkonzept Kanton Thurgau, Zukunftsbild

Quelle: Kantonaler Richtplan, Raumkonzept Thurgau, Juni 2017

4.3. Strategie

Zur Unterstützung der Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss revidiertem Richtplan ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum und im kompakten Siedlungsraum zu priorisieren. Aufgrund der konzentrierten Siedlungsstruktur bestehen in diesen Räumen gebündelte Verkehrsströme, welche es erlauben, die Stärken des öffentlichen Verkehrs auszuspielen. Mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot soll hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.
Orte in der Kulturlandschaft weisen kleinere, teilweise disperse Verkehrsströme auf. Hier hat der motorisierte Individualverkehr einen Vorteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Der öffentliche Verkehr soll daher die Orte in der Kulturlandschaft mittels einer bedarfsgerechten Grundversorgung erschliessen.

Ziele

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

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

Daraus ergeben sich folgende **strategische Grundsätze**:

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

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

5. Planungsgrundsätze 2019 – 2024

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

5.1. Funktion

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

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

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

5.2. Überprüfungsmechanismus

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

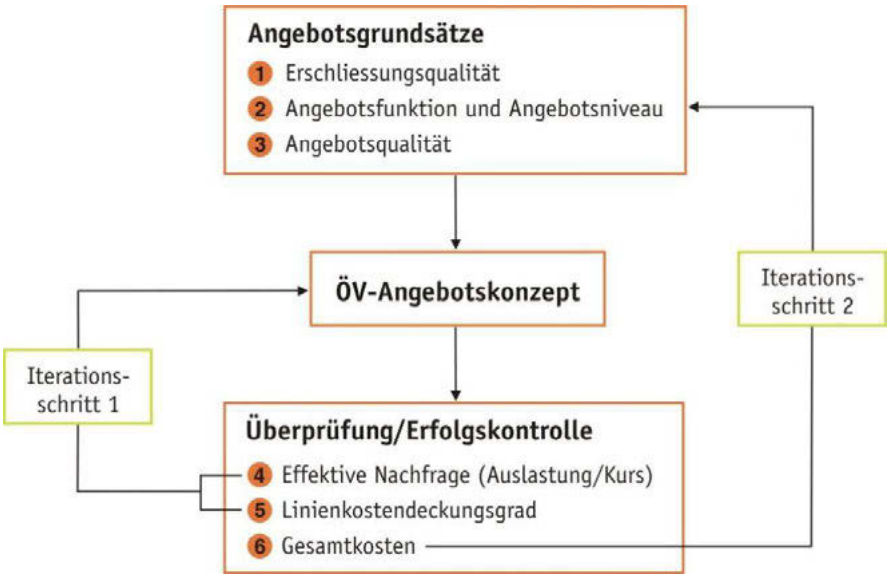
- **Angebotsgrundsätze**, anhand derer das „Sollangebot“ aus Sicht des Kantons hergeleitet wird. Solche Grundsätze werden für folgende Bereiche formuliert:
  (1) Erschliessungsqualität,
  (2) Angebotsfunktion und Angebotsniveau,
  (3) Angebotsqualität.

- **Grundsätze zur Überprüfung** der verschiedenen Angebote im Sinne einer Erfolgskontrolle. Folgende Indikatoren **als einzuhaltende Standards** werden herangezogen:
  (4) Effektive Nachfrage (Minimale Auslastung pro Kurs),
  (5) Kostendeckungsgrad pro Linie bzw. Liniengruppe,
  (6) Gesamtkosten/Finanzmittel (Bund, Kanton und Gemeinden).

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

Abbildung 15 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.

Abbildung 15: Überprüfungsmechanismus für die Entwicklung des kantonalen Angebotskonzepts für den regionalen Personenverkehr.



5.3. Angebotsgrundsätze (1) – (3)

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

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

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

- Die Erschliessungsqualität mit öffentlichem Verkehr ist für Ortschaften/Standorte zu gewährleisten, welche mindestens 200 Einwohner[36] und/oder Arbeitsplätze aufweisen und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet umfassen. Die Gemeindegrenzen sind für die Definition einer Ortschaft unerheblich.
- Für die Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen ist § 73 des Planungs- und Baugesetzes (PBG RB 700) massgebend.
- Sich konkurrenzierende Parallel- und Doppelerschliessungen sind im Sinne eines wirtschaftlichen ÖV-Angebots zu vermeiden:
  - Parallelerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft mit mehreren Linien in dieselbe Richtung mit gleicher Funktion.
  - Doppelerschliessung: Erschliessung einer Ortschaft in verschiedene Richtungen, es sei denn, die zusätzlichen Linien stellen eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung dar.

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

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

(2) Grundsätze zur Angebotsfunktion und zum Angebotsniveau

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

Tabelle 27: Definition der Angebotsfunktion im regionalen Personenverkehr für verschiedene Raumtypen. (Erschliesst eine Linie verschiedene Raumtypen, so ist für die Bestimmung ihrer Angebotsfunktion der Raumtyp mit dem höchsten Linienanteil massgebend.)

Angebotsfunktion je Raumtyp[1)]	Angebotsniveau Mo-So, 6 – 20 Uhr	Angebotsniveau Mo-So, 20 – 24 Uhr	Angebotsniveau Fr/Sa, nach 1.00 Uhr
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft: ▪ Grunderschliessung	▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken möglich, insbesondere Sa/So ▪ Alternative Betriebsformen möglich ▪ Verzicht auf Sa/So-Angebot bei geringer Nachfrage	▪ Angebot ist im Einzelfall zu prüfen	▪ Kein Angebot
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum: ▪ Anbindung an den urbanen Raum und ausserkantonale Zentren ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich (v.a. Sa/So)	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen auf den Bahnachsen (Buseinsatz möglich)
3 Erschliessung des urbanen Raums: ▪ Einbindung in ÖV-System zwischen kantonalen / ausserkantonalen Zentren ▪ Erschliessung innerhalb des urbanen Raums ▪ Erhöhung Marktanteile ÖV	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich ▪ Taktlücken Sa/So möglich ▪ ergänzende schnelle Zentrumsverbindungen Mo-Fr möglich, insbesondere bei ungenügendem Fernverkehrsangebot (Kapazität / Attraktivität)	▪ Linienbetrieb ½-h Takt	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen

[1)] Raumtypen und Zentrenstruktur gemäss Raumkonzept Kanton Thurgau (siehe Abbildung 14, S. 66)

(3) Grundsätze zur Angebotsqualität

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

Umweltaspekte:

- Der öffentliche Verkehr soll so effizient und umweltschonend als möglich betrieben werden.
- Angebote des ÖV sind auf den neusten Stand der Umwelttechnik auszurichten, soweit dies verhältnismässig und wirtschaftlich zumutbar ist.[37]

Betriebliche Ausgestaltung:

- Die Angebotsgestaltung soll der betrieblichen Umlaufoptimierung Rechnung tragen.
- Bei ungleichen Verkehrsströmen sind lastrichtungsabhängige Angebote[38] in Betracht zu ziehen.
- In den Zentren sind zur Sicherung der Fahrplanstabilität Busbevorzugungsmassnahmen zu realisieren.
- Auf allen S-Bahn- und Buslinien gilt die Selbstkontrolle. Zur Einnahmensicherung und zur Erhöhung der Sicherheit werden die Züge und Busse stichprobenartig kontrolliert.

Qualitätsgrundsätze:

- Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs ist wie bisher zu optimieren, indem die Angebote und Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden.
- In der Regel sollen zur besseren Merkbarkeit des Angebots regelmässige Intervalle (Takt) angestrebt werden.
- Das nächstliegende kantonale oder regionale Zentrum ist in der Regel umsteigefrei zu erreichen.
- Zur Optimierung der Transportketten sind in den Knotenbahnhöfen kurze, jedoch zuverlässige Anschlüsse zwischen den Bahnlinien sowie zwischen Bahn und Bus anzustreben.
- Regionalbuslinien sind an Bahnhöfen oder wichtigen Bus-Terminals unter sich zu vernetzen (Durchbindungen).
- Die Buslinien sind möglichst direkt zu führen. In den Angebotsfunktionen 2 und 3 sind Linienführungen mit attraktiven, gegenüber dem Auto konkurrenzfähigen Reisezeiten anzustreben.
- Videoüberwachung und der auf die „Gefahrenlage“ abgestimmte Einsatz der Transportpolizeipatrouillen erhöhen das Sicherheitsempfinden der Reisenden. Die Verantwortung für die Sicherheit im öffentlichen Verkehr liegt bei den Transportunternehmen. Sie nehmen diese in Zusammenarbeit mit den staatlichen und privaten Sicherheitsorganen wahr. Die Transport-

[37] §11 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVV),
[38] Bei lastrichtungsabhängigen Angeboten werden mit dem Bus entweder Anschlüsse *auf* (am Morgen) oder *von* der Bahn (am Abend) gewährleistet.

unternehmen im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind haben einen Sicherheitsausschuss gebildet, der die aktuelle Sicherheitslage permanent erfasst, darüber halbjährlich Bericht erstattet und die allenfalls notwendigen Massnahmen koordiniert.

- Neuanschaffungen von Schienenfahrzeugen und Bussen müssen in Beachtung des Behindertengleichstellungsgesetzes unter anderem folgende Qualitätsmerkmale aufweisen:
  - Niederflureinstieg,
  - Kundeninformationssysteme,
  - Klimatisierung,
  - Kundenfreundliche, aus Sicherheitsüberlegungen optimierte Innenraumgestaltung (vor allem bei Bahnen).

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

Tabelle 28: Anzustrebende Ausstattung Haltestelleninfrastruktur

	Bushaltestelle				Bahnhaltestelle	
	Bis 10 Einsteiger / Tag	**Ab 10 Einsteiger / Tag**	**Ab 20 Einsteiger / Tag**	**Ab 200 Einsteiger / Tag**	**Regionalverkehr**	**Schnellzugsverkehr + Arbon**
Kommunikation[39]	X	X	X	X	X	X
Abfalleimer	X	X	X	X	X	X
Beleuchtung	X	X	X	X	X	X
Sitzgelegenheit		X	X	X	X	X
Unterstand/gedeckter Perron		X	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation				X	X	X
Gedeckte Veloständer				X	X	X
Warteraum					X	X
Gepäckaufbewahrung						X
Toiletten						X
Billettautomat					X	X

Zuständigkeit:

X Transportunternehmen / Abgeltung

X Gemeinde (Beleuchtung an Staatsstrassen: TBA)

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

Dynamische Fahrgastinformation

Die Transportunternehmen im Gebiet des Tarifverbunds Ostwind haben in den letzten Jahren mit finanzieller Unterstützung der Kantone ein dynamisches Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Dieses umfasst Echtzeitanzeigen in den Fahrzeugen und an den stärker frequentierten Bahn- und Bushaltestellen. Die grösseren Bahnhöfe sind alle mit Abfahrtsanzeigern ausgerüstet. Die Bahnhöfe Bischofszell, Frauenfeld, Kreuzlingen (inkl. Bärenplatz) und Weinfelden verfügen auch über Abfahrtsanzeiger für die Buslinien. Diese werden in den nächsten Jahren auch an den Bahnhöfen Amriswil und Romanshorn installiert werden.

Haltestellen nach BehiG

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

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

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

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

Durch die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erhalten nicht nur mobilitätsbehinderte Personen die Möglichkeit den Bus zu benützen. Auch für Personen mit Kinderwagen, Rollgepäck etc. wird der Ein- und Ausstieg deutlich erleichtert. Dies optimiert den Betriebsablauf und verbessert so die Fahrplanstabilität.

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

Distribution

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

- Auf Buslinien erfolgt der Billettverkauf durch die Buschauffeure, welche seit Einführung des integralen Tarifverbundes über leistungsfähige Verkaufsgeräte verfügen. Bei hoher Nachfrage und knappen Fahrzeiten ist der Einbau von Billettautomaten in den Bussen bzw. an stark frequentierten Bushaltestellen zu prüfen (z.B. Arbon - St.Gallen).

- An den Bahnhaltestellen erfolgt der Billettverkauf grundsätzlich über die Billettautomaten.
- Eine immer wichtigere Bedeutung kommt dem Onlinekauf (Internet) und dem Mobilekauf zuteil. Diese Verkaufskanäle werden in den nächsten Jahren stark zunehmen.

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

Tabelle 29: Verkaufsstellen Kanton Thurgau

SBB Verkaufsstellen	Verkaufsstellen durch Dritte
Aadorf	Bischofszell Stadt
Amriswil	Bürglen
Arbon	Diessenhofen
Frauenfeld	Ermatingen
Kreuzlingen	Eschlikon
Romanshorn	Islikon
Weinfelden	Münchwilen
	Sirnach
	Steckborn
	Sulgen
	Wängi

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

Die Grundsätze zur Überprüfung (Controlling) aus dem Konzept 2010–2015 haben sich bewährt und werden sinngemäss auf die neuen Angebotsfunktionen übertragen.
Die Minimalstandards zur Nachfrage und zum Kostendeckungsgrad sind für den Kanton Thurgau auf ähnlichem Niveau wie in anderen Kantonen (z.B. St.Gallen, Aargau oder Bern) festgesetzt.

(4) Minimale Auslastung pro Kurs

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

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

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

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

Tabelle 30: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Buslinien im Kanton Thurgau

Angebotsfunktion/-niveau	Schwellenwerte [∅ Anz. Pers. pro Kurs]			
	Kleinbus[1)]	Midibus[1)]	Standard-bus[1)]	Gelenkbus[1)]
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft	3	4	5	[2)]
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum	[2)]	6	10	16
3 Erschliessung des urbanen Raums	[2)]	[2)]	16	22

[1)] Kapazität: Gelenkbus: ca. 51 - 57 Sitzplätze, Standardbus ca. 40 – 50 Sitzplätze, Midibus ca. 25 – 30 Sitzplätze, Kleinbus ca. 8 – 15 Sitzplätze.
[2)] Diese Situation besteht beim heutigen Angebot im Kanton Thurgau nicht.

Tabelle 31: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau

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

Vergleich mit der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs des Bundes (ARPV, SR 745.16):
In der ARPV sind lediglich zwei Eckwerte in Bezug auf nachfrageseitige Minimalstandards festgelegt: Einerseits Minimalangebot mit vier Kurspaaren bei mindestens 32 Fahrgästen pro Tag auf dem schwächst belasteten Teilstück einer Linie (= 4 Personen pro Kurs), andererseits Stundentakt (18 Kurspaare) bei mindestens 500 Fahrgästen pro Tag (= 14 Personen pro Kurs) auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie. Eine Unterscheidung nach Verkehrsmittel wird nicht gemacht. Der Kanton Thurgau berücksichtigt mit der Differenzierung der Schwellenwerte, dass der Bus günstigere Betriebskosten aufweist als die Bahn, was insgesamt eine subtilere Überprüfung der Angebote erlaubt.

(5) Linienkostendeckungsgrad

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

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

Bei Abendbussen und auf dem Nachtnetz kommt der vom BAV definierte minimale KDG von 10% (Abendbusse) bzw. 20% (Nachtangebote) zur Anwendung[40].

Tabelle 32: Minimale Betriebskostendeckungsgrade im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus)	
Angebotsfunktion	**Schwellenwert**
a Abendbusse	10%
b Nachtangebote	20%
1 Erschliessung für Orte in der Kulturlandschaft	20%
2 Erschliessung für kompakten Siedlungsraum	30%
3 Erschliessung des urbanen Raums	40%

(6) Gesamtkosten / Finanzmittel

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

Die Tabelle 33 zeigt auf, von welchen finanziellen Mitteln in den nächsten Jahren voraussichtlich für die Abgeltung im Regionalverkehr und für den Kantonsbeitrag in den BIF ausgegangen werden kann, dies unter dem Vorbehalt, dass die Mittel dann zumal zur Verfügung stehen und bewilligt werden. Die Angaben basieren auf folgenden Quellen:

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

- *Finanzmittel Bund für das Fahrplanangebot*
  Basis bildet der Brief des Bundesamtes für Verkehr vom 29. Juni 2017 betreffend Kantonsquoten (Anteile Bund und Kanton) für die Jahre 2017 bis 2021.

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

- *Finanzmittel Kanton für das Fahrplanangebot*
  Der Finanzplan 2019 - 2021 des Kantons berücksichtigt den erhöhten Abgeltungsbedarf für den geplanten Ausbau des Bahn- und Busangebotes per Fahrplan 2019. Ebenso ist im Finanzplan des Kantons der Kantonsbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) berücksichtigt, der aufgrund der Teuerung und der Anpassung des Kantonsschlüssels (Kriterien: Personenkm und Zugkm) ab 2019 steigen wird.
  Somit stehen gemäss dem Finanzplan des Kantons im Jahre 2019 57.8 Mio. Franken für die Abgeltungen des Regionalverkehrsangebotes und den Kantonsbeitrag in den BIF zur Verfügung. Zusammen mit dem Bundesanteil von 31.1 Mio. Franken stehen 2019 gesamthaft 88.9 Mio. Franken zur Verfügung. In den folgenden Jahren sind für die weiteren Ausbauetappen und die Teuerung zusätzliche Abgeltungsmittel berücksichtigt, ebenso ein höherer Kantonsbeitrag in den BIF.

Tabelle 33: Finanzmittel für öffentlichen Regionalverkehr und Kantonsbeitrag in BIF (in Tausend CHF)

Jahr	Bund	Kanton und Gemeinden	Total
		RPV + Beitrag in BIF	
2016	23‘750	31‘120 + 17‘060	71‘930
2017	24‘410	31‘010 + 16‘950	72‘370
2018	24‘810	31‘340 + 16‘270	72‘420
2019	31‘100	40‘300 + 17‘500	88‘900
2020	31‘800	40‘400 + 18‘000	90‘200
2021	32‘500	41‘200 + 19‘300	93‘000
2022	35‘000	45‘100 +19‘900	100‘000
2023	35‘400	45‘500 + 20‘500	101‘400
2024	36‘900	47‘200 + 21‘100	105‘200

6. Zielangebot bis 2024

Abgestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB-Gesetz) wird das Bahnangebot im Kanton Thurgau auf den Fahrplan 2019 wesentliche Verbesserungen erfahren. Taktgeber der geplanten Verbesserungen sind der Bau der Durchmesserlinie Zürich (neue Bahnlinie zwischen Zürich-Oerlikon und Zürich-Altstetten mit Weinbergtunnel und neuem Bahnhof Zürich-Löwenstrasse, in Betrieb seit Juni 2014/Dezember 2015) sowie der Ausbau der Trassenkapazitäten zwischen Zürich und Winterthur. Letzterer wird etappenweise bis Dezember 2018 in Betrieb gehen. Die Ausbauten auf dem Korridor Winterthur - Zürich und die geplante Fahrzeitverkürzung zwischen Winterthur und Weinfelden haben zur Folge, dass die Fernverkehrszüge im Vergleich zum aktuellen Fahrplan ab dem Fahrplan 2019 die Knotenbahnhöfen Kreuzlingen und Romanshorn einige Minuten früher erreichen und dort einige Minuten später abfahren. Der veränderte Fernverkehrsfahrplan führt zu Änderungen im S-Bahn-Fahrplan, was wiederum den Ausbau der Bahninfrastruktur bedingt (Siehe Kapitel 7 Bahninfrastruktur). Die Änderungen im Bahnfahrplan erfordern im weiteren umfangreiche Anpassungen bei den regionalen Buslinien. Abgestützt auf die übergeordneten Ziele und die Strategie (Kapitel 4) sowie die Planungsgrundsätze (Kapitel 5) wird nachfolgend das Zielangebot 2024 definiert. Abbildung 16 zeigt auf, welche Angebotsfunktion der einzelnen Bahn- und Buslinie zukommt.

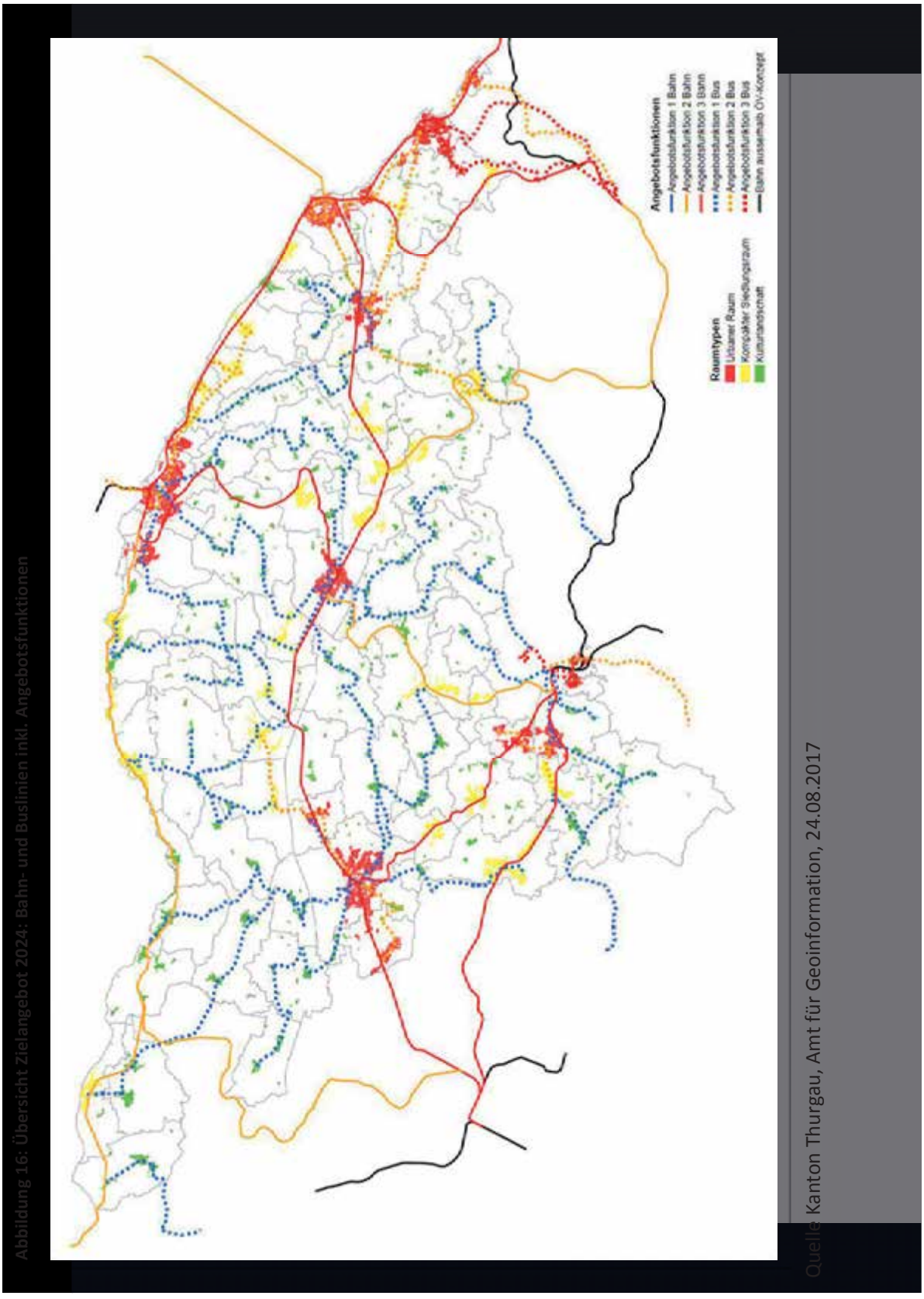


Abbildung 16: Übersicht Zielangebot 2024: Bahn- und Buslinien inkl. Angebotsfunktionen

Quelle: Kanton Thurgau, Amt für Geoinformation, 24.08.2017

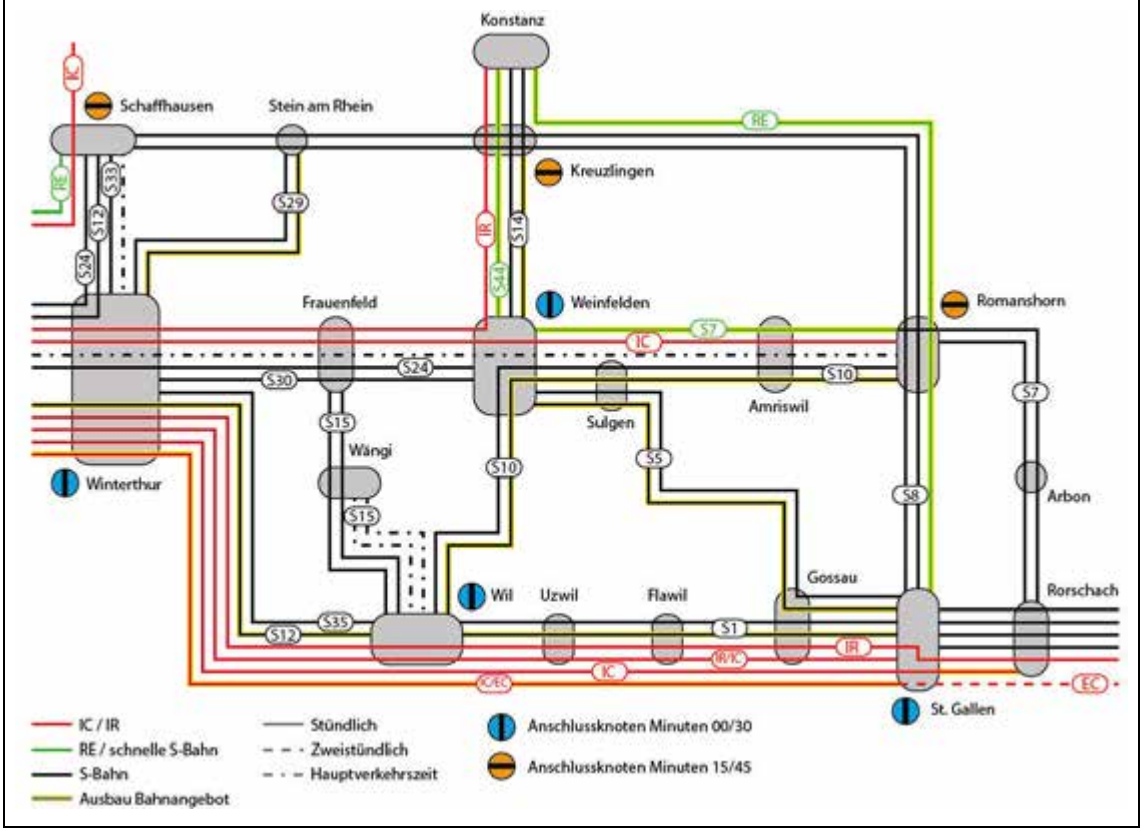
6.1. Zielangebot Bahn

Abgestützt auf das Fernverkehrsangebot wird bei den Bahnen folgendes Angebot angestrebt:

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

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

Abbildung 17: Zielkonzept Bahnangebot Thurgau 2024



Konnten die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre ohne grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur realisiert werden, sind für den Fahrplan 2019 umfangreiche Investitionen im thurgauischen Bahnnetz notwendig. Im Kapitel 7 sind diese beschrieben.
Nachfolgend sind für die einzelnen Regionalbahnlinien die Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2015 beschrieben.

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

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

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

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

S29 Stein am Rhein – Winterthur (Fahrplanfeld 821)

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

S14 Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden (Fahrplanfeld 830)

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

S44 Konstanz – Kreuzlingen – Weinfelden (Fahrplanfeld 830)

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

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

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

S24/S30 Weinfelden – Winterthur (Fahrplanfeld 840)

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

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

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

Beschleunigte S-Bahn Romanshorn – Zürich (Fahrplanfeld 840)

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

S15 Frauenfeld – Wil (Fahrplanfeld 841)

Angebotsniveau	Mo – So:	Halbstundentakt 5 - 24 Uhr
	Mo – Fr:	Verdichtung zum 1/4h-Takt zwischen Wil und Wängi in der HVZ
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld:	Fernverkehr v/n Zürich
		Fernverkehr v/n Konstanz/Romanshorn
	In Wil (Grundtakt):	Fernverkehr v/n St.Gallen
	In Wil (Verdichtung):	Fernverkehr v/n Zürich
		S-Bahn v/n Wattwil
		S-Bahn v/n Weinfelden
Bemerkungen	Halt an allen Stationen mit Ausnahme Murkart. Diese Haltestelle muss zur Sicherung der Anschlüsse in Frauenfeld aufgehoben werden. Für die Bedürfnisse der Schüler aus dem Murgtal nach Frauenfeld wird während der Schulzeit am Morgen ergänzend zum Halbstundentakt ein Bus eingesetzt.	

S12/S35 Wil – Winterthur (Fahrplanfeld 850)

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

S5 Weinfelden – St.Gallen (Fahrplanfeld 852)

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

Nachtnetz

Das Nachtnetz (Angebot nach Mitternacht in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) ist auf das Nachtangebot des ZVV abgestimmt. Es werden folgende Angebotsänderungen vorgenommen:

- Das Angebot auf den Linien 835 Weinfelden - Wil und 845 Romanshorn - Rorschach wird wegen schwacher Nachfrage aufgehoben
- Auf der Linie 852 Weinfelden-St. Gallen wird das Angebot optimiert.

Tabelle 34: Ziel-Nachtangebot 2024

	FPL-Feld	**Streckenabschnitt**	Anzahl Kurspaare pro Tag **Zielangebot 2024** Nächte Fr/Sa, Sa/So u. an Feiertagen	**Veränderung Kurspaare gegenüber 2015** Nächte Fr/Sa, Sa/So u. an Feiertagen
SN	820	Schaffhausen - Stein am Rh.	2	0
NBus	820	Stein am Rh. - Kreuzlingen	2[41]	0
SN	820	Kreuzlingen - Romanshorn	2	0
SN	870	Romanshorn - St. Gallen	1.5	0
SN	830	Konstanz - Weinfelden	3	0
NBus	835	Weinfelden - Wil	0	- 1
SN	840	Winterthur - Romanshorn	3	0
SN	841	Frauenfeld - Wil	2	0
NBus	845	Romanshorn - Rorschach	0	- 2
SN	850	Winterthur - Wil - St. Gallen	3	0
NBus	852	Weinfelden - Sulgen - Gossau	2[42]	+1
NBus	200	St. Gallen - Arbon	2	0

Angebotsausbau

Angebotsabbau

[41] Davon ein Kurspaar nur Kreuzlingen - Steckborn.
Davon ein Kurspaar nur Gossau - Sulgen

[42] Davon ein Kurspaar nur Gossau - Sulgen

Tabelle 35: Zielangebot 2024 Bahn

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

Angebotsausbau

Angebotsabbau

6.2. Zielangebot Bus

6.2.1. Raum Frauenfeld

70.605 Oberstammheim - Oberneunforn - Andelfingen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 5 - 20 Uhr Sa: Stundentakt 6 - 19 Uhr So: Stundentakt 7 - 19 Uhr mit Lücken
Bahnanschlüsse	In Andelfingen: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	Neu bedient: Oberneunforn, Stocke
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.819 Frauenfeld – Kartause Ittingen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 7 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert (Frauenfeld Bahnhof, Warth Breite, Kreuz, Kartause Ittingen)
Bauliche Massnahmen	Busbevorzugsmassnahmen Frauenfeld Bahnhof bis Schweizerhofkreisel
Bemerkungen	Linie ist seit Fahrplan 2016 in Betrieb. Linie 80.823 verkehrt nicht mehr via Kartause Ittingen.

80.822 Frauenfeld – Oberneunforn

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich FW-Bahn v/n Wil
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

80.823 Frauenfeld – Diessenhofen

Angebotsniveau	Mo – So:	Stundentakt 5 - 19 Uhr
	Mo – Fr:	HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt Frauenfeld - Hüttwilen HVZ-Zusatzkurse Diessenhofen - Stammheim
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld:	Fernverkehr v/n Zürich FW-Bahn v/n Wil
	In Diessenhofen:	S- Bahn v/n Schaffhausen S-Bahn v/n Kreuzlingen
	In Stammheim:	aus/nach Richtung Frauenfeld: S-Bahn v/n Winterthur HVZ-Zusatzkurse Diessenhofen - Stammheim: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	In Warth verkehrt die Linie direkt über die Staatsstrasse und wird nicht via Dorfstrasse – Schulstrasse geführt (mit Linie 80.825 erschlossen).	
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Warth Breite, Kreuz, Gemeindehaus, Oberdorf und Mehrzweckhalle. Neu bedient: Warth an Staatsstrasse	
Bauliche Massnahmen	Für neue Haltestelle in Warth an Staatsstrasse	
Bemerkungen	keine	

80.825 Frauenfeld – Stein am Rhein

Angebotsniveau	Mo – So:	Stundentakt 5 - 24 Uhr
	Mo – Fr:	HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld:	Fernverkehr v/n Zürich FW-Bahn v/n Wil
	In Eschenz:	S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	unverändert	
Haltestellenbedienung	unverändert	
Bauliche Massnahmen	keine	
Bemerkungen	Wegen der Ausrichtung dieser Linie auf sichere Fernverkehrsanschlüsse in Frauenfeld entstehen in Stein a. Rh. lange Standzeiten. Gleiches gilt für die Linie Stein a. Rh – Ramsen – Singen, wenn diese auf die neue Fahrlage der S8 ausgerichtet wird. Es ist zu prüfen, ob die beiden Linien durchgebunden und damit wesentliche Synergien bzgl. Fahrzeugeinsatz genutzt werden können.	

80.826 Frauenfeld – Steckborn

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

80.828 Abendbus Iselisberg

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

80.829 Frauenfeld – Müllheim Kirche

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr, Stundentakt 21 - 24 Uhr So: Stundentakt 6 - 24 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: Fernverkehr v/n Zürich FW-Bahn v/n Wil
Linienführung	Unverändert, Kurse ab 20 Uhr verkehren bis Wigoltingen
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Es ist zu prüfen, ob die Linie bis Lipperswil verlängert und mit der Linie 920 Kreuzlingen - Lipperswil durchgebunden werden soll.

80.831 Müllheim-Wigoltingen – Müllheim - Hörhausen – Homburg

Angebotsniveau	Mo – Fr: Sa/So:	Stundentakt 6 - 19 Uhr mit Taktlücken 6 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Müllheim-Wigoltingen:	S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	unverändert	
Haltestellenbedienung	unverändert	
Bauliche Massnahmen	keine	
Bemerkungen	Der Fahrplan ist auf die Bedürfnisse der Oberstufe Müllheim und der Primarschule Homburg abgestimmt. Die Schulgemeinden leisten entsprechende finanzielle Beiträge.	

80.832 Müllheim-Wigoltingen – Wigoltingen - Lipperswil - Raperswilen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Sa/So:	Stundentakt 6 - 19 Uhr mit Taktlücken 6 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Müllheim-Wigoltingen:	S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	Müllheim-Wigoltingen - Wigoltingen - Engwang - Hefenhausen - Lipperswil - Lamperswil - Raperswilen. Solange die Linie 80.831 an Wochenenden nicht verkehrt, bedient die Linie 80.832 Homburg.	
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Wigoltingen Post, Wigoltingen Unterdorf und Lamperswil (südlich Hauptstrasse), Fischbach. Neu bedient: Wigoltingen Dorf (Ersatz für Post), Engwang (Standort überprüfen), Hefenhausen (an Illharterstrasse), Lamperswil (nördlich Hauptstrasse).	
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Raperswilen Schulhaus (Standplatz)	
Bemerkungen	Die Linie ersetzt die bisherige Linie 833 Müllheim-Wigoltingen - Ermatingen. Der Fahrplan ist auf die Bedürfnisse der Volksschulgemeinde Wigoltingen abgestimmt. Die Schulgemeinde leistet einen entsprechenden finanziellen Beitrag.	

80.834 Frauenfeld – Ettenhausen

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

80.836 Frauenfeld – Gerlikon - Gachnang - Islikon

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr, Stundentakt 21 - 23 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: S-Bahn v/n Weinfelden In Islikon: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	Wegen der knappen Übergangszeiten ist die Haltestelle beim Bahnhof Islikon zur Personenunterführung zu verlegen
Bemerkungen	Für das Fahrplanangebot nach 20 Uhr ist eine Lösung mit dem Stadtbus Frauenfeld anzustreben.

80.837 Frauenfeld – Tobel-Affeltrangen

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

80.838 Frauenfeld – Weinfelden

Angebotsniveau	Mo – Fr: Sa/So:	Stundentakt 6 - 20 Uhr Stundentakt 7 - 18 Uhr
Bahnanschlüsse	In Frauenfeld: In Weinfelden: 	Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Weinfelden Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	unverändert	
Haltestellenbedienung	unverändert	
Bauliche Massnahmen	keine	
Bemerkungen	Die Kurse nach 20 Uhr ab Weinfelden nach Amlikon/Bänikon sind sehr schlecht frequentiert (2-3 Passagiere pro Kurs). Sie werden daher aufgehoben. Die Stundentaktangebote der Linien 80.837 und 80.838 ergeben zusammen im Abschnitt Frauenfeld - Kantonsspital - Thundorf einen Halbstundentakt	

80.847 Schlatt Bahnhof - Oberschlatt - Marthalen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Sa/So:	Stundentakt 6 - 19 Uhr mit Taktlücken 6 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Schlatt: In Marthalen:	S-Bahn v/n Kreuzlingen S-Bahn v/n Schaffhausen S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	unverändert	
Haltestellenbedienung	unverändert	
Bauliche Massnahmen	keine	
Bemerkungen	Der Fahrplan ist auf die Bedürfnisse der Volksschulgemeinde Diessenhofen abgestimmt. Die Schulgemeinde leistet einen entsprechenden finanziellen Beitrag.	

Busbevorzugungsmassnahmen

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

Tabelle 36 Zielangebot 2024 Bus Region Frauenfeld

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare gegenüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
70.605	Andelfingen - Oberstammheim	1	16	14	11	0	0	0
80.819	Frauenfeld – Kartause Itt.	1	13	12	12	+ 13	+ 12	+ 12
80.822	Frauenfeld - Oberneunforn	1	15	12	12	0	+ 5	+ 5
80.823	Frauenfeld - Diessenhofen	1	16	15	14	0	+ 1	+ 1
	Frauenfeld - Hüttwilen	1	6	-	-	0	0	0
	Diessenhofen - Stammheim	1	7	-	-	+ 7		
80.825	Frauenfeld - Stein am Rhein	1	26	19	19	+ 1	0	0
	Stein am Rhein – Singen	1	26	19	19	+ 6	0	0
80.826	Frauenfeld - Steckborn	1	26.5	19	19	- 1	0	0
80.828	Abendbus "Iselisberg"		4 (Fr: 5)	5	4	0	0	0
80.829	Frauenfeld – Müllheim	2	34	34	19	+ 6	+ 15	0
80.831	Müllheim-W. - Homburg	1	10	6	6	- 0.5	+ 6	+ 6
80.832	Müllheim-W. - Raperswilen	1	10	6	6	+ 1	- 3	- 3
80.834	Frauenfeld - Ettenhausen	1	27	19	19	+ 5	+ 5	+ 5
80.836	Frauenfeld - Islikon	2	32	30	18	+ 17	+ 24	+ 12
80.837	Frauenfeld - Affeltrangen	1	19 (Fr: 20)	19	19	0	0	0
80.838	Weinfelden - Frauenfeld	1	15	12	12	+ 3	+ 5	+ 5
80.847	Schlatt – Marthalen	1	10[43]	6	6	0	0	+ 6
							Angebotsausbau	
							Angebotsabbau	

[43] Zusätzliche Schülerkurse während den Schulzeiten werden durch die Schulgemeinde finanziert.

6.2.2. Raum Kreuzlingen/Weinfelden

Busbevorzugungsmassnahmen im Raum Kreuzlingen

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

80.833 Weinfelden – Märstetten - Lipperswil - Ermatingen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So Stundentakt 7 - 18 Uhr
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n St.Gallen (S5) S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Konstanz In Ermatingen: S-Bahn v/n Kreuzlingen
Linienführung	Weinfelden – Märstetten – Wagerswil – Lipperswil (Connyland) – Hefenhausen - Hattenhausen - Helsighausen - Fruthwilen - Salenstein - Schloss Arenenberg – Ermatingen
Haltestellenbedienung	Neu bedient: Märstetten Oberdorf, Hefenhausen (an Illharterstrasse), Hattenhausen Abzweigung Guggenbühl (für Wellnesshotel Golf Panorama), Hattenhausen, Helsighausen (Standort überprüfen)
Bauliche Massnahmen	In Ermatingen verkehrt der Bus aus zeitlichen Gründen über die Schiffländestrasse zum Bahnhof und wendet beim Wendeplatz. Die Haltekante ist auf der Perronseite zu platzieren.
Bemerkungen	Wegen der knappen Umlaufzeit und zur Gewährleistung der Bahnanschlüsse kann Engwang nicht mehr bedient werden. Engwang wird neu mit der Linie 80.832 erschlossen. An den Haltestelle Hefenhausen (an Illharterstrasse) und Connyland besteht Anschluss von Linie 920 an Linie 833 nach Weinfelden bis 14 Uhr und danach in der Gegenrichtung.

80.907 Kreuzlingen – Tägerwilen

Erfolgskontrolle:

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

Massnahme:

- **Die Linie wird aufgrund der ungenügenden Auslastung aufgehoben**. Die Verbindung zwischen Tägerwilen und Kreuzlingen wird durch den Halbstundentakt der S14/S8 und die Buslinie 80.920 Kreuzlingen – Lipperswil gewährleistet.

80.908 Konstanz Zähringerplatz– Kreuzlingen – Landschlacht

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

80.920 Kreuzlingen – Tägerwilen – Lipperswil

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr mit Taktlücken Taktwechsel ab 14 Uhr
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen: Fernverkehr nach Zürich bis 14 Uhr, von Zürich ab 14 Uhr S-Bahn v/n Romanshorn und Stein a. Rh.
Linienführung	Kreuzlingen Bahnhof – Rebstockkreisel - Tägerwilen Hertler – Wäldi - Engwilen - Sonterswil - Hefenhausen - Lipperswil (Connyland)
Haltestellenbedienung	Neu bedient: Hefenhausen (an Illharterstrasse), Lipperswil Kehlhof und Connyland
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	An den Haltestelle Hefenhausen (an Illharterstrasse) und Connyland besteht Anschluss von Linie 920 an Linie 833 nach Weinfelden bis 14 Uhr und danach in der Gegenrichtung. Es ist zu prüfen, ob die Linie mit der bis Lipperswil verlängerten Linie 829 Frauenfeld - Müllheim - Lipperswil durchgebunden werden soll.

80.921 Weinfelden – Hugelshofen - Kreuzlingen Hafen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr mit Taktlücken
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen Hafen: RE v/n Romanshorn – St.Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert Weinfelden bis Kirche Bernrain, dann Bergstrasse - Bärenplatz - Bahnhof Kreuzlingen Hafen.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Bahnhof Bernrain Neu bedient: Kreuzlingen Jakobshöhe, Bergstrasse, Rosenegg, Alterszentrum, Bärenplatz, Bahnhof Kreuzlingen Hafen
Bauliche Massnahmen	Am Bahnhof Kreuzlingen Hafen ist eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit zu schaffen.
Bemerkungen	Das bisherige Angebot des Abendbusses Kemmental hat ein ungenügendes Kosten-/Nutzenverhältnis (KDG 11%, Abgeltung pro Passagier Fr. 11.31). Aus diesem Grund wird das Angebot aufgehoben. Linien 80.921 und 80.924 werden in Kreuzlingen Hafen umlaufbedingt miteinander verknüpft.

80.922 Altnau – Lengwil – Ekkharthof

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

80.923 Kreuzlingen – Altnau - Güttingen

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 19 Uhr (nur bis Altnau Kirche)
Bahnanschlüsse	In Kreuzlingen: Fernverkehr v/n Zürich Fernverkehr v/n Konstanz S-Bahn v/n Romanshorn - St.Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen In Altnau: S-Bahn v/n Romanshorn - St. Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen In Güttingen: S-Bahn v/n Romanshorn - St. Gallen S-Bahn v/n Schaffhausen
Linienführung	Unverändert bis Altnau Schmittenweg. Von dort je im Stundentakt (Mo-Sa) zum Bahnhof Altnau und zum Bahnhof Güttingen. An Sonntagen verkehrt die Linie im Stundentakt bis Altnau Kirche.
Haltestellenbedienung	Unverändert bis Altnau Schmittenweg. Von dort werden folgende Haltestellen je im Stundentakt bedient: - Altnau Kirche, Rössli, Post, Unterhof, Längiacker, Bahnhof - Altnau Rössli, Güttingen Schulhaus (neu), Kirche (neu), Zentrum (neu) Bahnhof (neu)
Bauliche Massnahmen	Wendeplatz an den Bahnhöfen Altnau und Güttingen
Bemerkungen	Linie ist in die Busspinne Bärenplatz eingebunden

80.924 Weinfelden – Illighausen - Kreuzlingen Hafen

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr mit Taktlücken
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	In Kreuzlingen wird die Linie ab dem Bärenplatz neu bis Bahnhof Kreuzlingen Hafen (statt Bahnhof Kreuzlingen) geführt
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Kreuzlingen Bahnhof, Finkernstrasse, Karusell, Sonnenweg Neu bedient: Bahnhof Kreuzlingen Hafen
Bauliche Massnahmen	Am Bahnhof Kreuzlingen Hafen ist eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit zu schaffen
Bemerkungen	Linien 921 und 924 werden in Kreuzlingen Hafen umlaufbedingt miteinander verknüpft

80.925 Abendbus Konstanz Bahnhof– Altnau

Angebotsniveau	So – Do: Stundentakt 20 – 23 Uhr Fr/Sa: Stundentakt 20 – 24 Uhr
Bahnanschlüsse	in Konstanz: vom IRE und auf den Seehaas
Linienführung	unverändert via Hauptzoll
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Wenn Linie 908 via Emmishoferzoll geführt wird, soll diese Linienführung ebenfalls angepasst werden.

80.931 Münsterlingen – Langrickenbach - Amriswil

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr mit Taktlücken
Bahnanschlüsse	In Münsterlingen: S-Bahn v/n Schaffhausen In Amriswil: S-Bahn v/n Weinfelden
Linienführung	Unverändert Schönenbaumgarten - Langrickenbach Rutishausen. Neu: Münsterlingen Spital - Scherzingen Bäckerstübli - Schönenbaumgarten. Neu: Langrickenbach Rutishausen - Kümmertshausen - Engishofen - Oberaach - Schrofen - Amriswil.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Landschlacht Blindenzentrum, Oberaach Zentrum und Schulhaus, Niederaach, Amriswil Weiherstrasse Neu bedient: Scherzingen Bäckerstübli, Langrickenbach Löwenhaus, Kümmertshausen Hauptstrasse, Engishofen: Oberdorf und Dorfplatz, Oberaach: Schlösslipark und Bahnhof, Amriswil: Kirchstrasse, Güetli, Grenzstrasse, Köpplishaus, Mühlebach, Schrofen,
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Kümmertshausen Hauptstrasse nordöstlich der Abzweigung Kümmertshausenstrasse verlegen.
Bemerkungen	keine

80.932 Weinfelden – Neukirch an der Thur

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: 7 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert, ausgenommen in Weinfelden, wo durch eine Linienänderung eine bessere Erschliessung des Gebietes südwestlich des Bahnhofs geprüft werden soll.
Haltestellenbedienung	Unverändert, ausgenommen in Weinfelden, sofern die Linienführung verändert wird.
Bauliche Massnahmen	In Weinfelden je nach gewählter Linienführung und Standorte der Haltestellen.
Bemerkungen	Mit der Erschliessung des Gebietes südwestlich des Bahnhofs Weinfelden soll die Nachfrage gesteigert werden. Auf dem Gebiet der Gemeinde Weinfelden entsteht zusammen mit der Linie 934 Mo - Fr ein Halbstundentakt, Sa/So ein Stundentakt. Voraussetzung für eine bessere Erschliessung des Gebietes südwestlich des Bahnhofs Weinfelden ist ein Beitrag der Gemeinde Weinfelden, da die Erschliessung Ortsbusfunktion hat.

80.933 Abendbus „Nollen“

Erfolgskontrolle:

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

Massnahme:

- **Die Linie wird aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses bzw. der hohen Kosten pro beförderten Passagier aufgehoben**.
- Das Tagesangebot der Buslinien 932 und 934 wird Mo - Fr um eine Stunde ausgedehnt. Letzte Abfahrt ab Weinfelden 20.32 bzw. 20.02
- Es ist eine Lösung mit einem Taxiunternehmen zu prüfen, das ab 21.02 ab Bahnhof Weinfelden stündlich Fahrten zu den Haltestellen der Linien 932 und 934 anbietet. Die Reisenden haben nebst einem gültigen ÖV-Billett einen „Taxizuschlag“ zu entrichten. Die nicht durch Billetteinnahmen und Taxizuschlag gedeckten Kosten hätten Kanton und Gemeinden zu finanzieren.

80.934 Weinfelden – Wuppenau

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: 6 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Weinfelden: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n Romanshorn S-Bahn v/n Konstanz S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	A) Die Kurse 6.32 und 7.32 sowie die Kurse 16.32 Uhr bis Betriebsschluss verkehren: Bahnhof Weinfelden - neue Linienführung bis Haltestelle Weinfelden Thurland - Rothenhausen - Oberbussnang - Wuppenau B) Die Kurse 8.32 bis 15.32 verkehren: Bahnhof Weinfelden - neue Linienführung bis Haltestelle Weinfelden Thurland - Bussnang - Oberbussnang - Lanterswil
Haltestellenbedienung	Änderungen in Weinfelden, sofern die Linienführung in Weinfelden verändert wird. Neue Haltestelle in Rothenhausen (Käsereistrasse) Haltestelle Oberbussnang (Feuerwehrdepot) und Stehrenberg werden verlegt.
Bauliche Massnahmen	In Weinfelden je nach gewählter Linienführung und Standorte der Haltestellen
Bemerkungen	Mit der Erschliessung des Gebietes südwestlich des Bahnhofs Weinfelden soll die Nachfrage gesteigert werden. Bei der Linienführung A) verkehren die Busse ab Weinfelden Wilerstrasse über Rothenhausen nach Oberbussnang und weiter bis Wuppenau. Bei der Linienführung B) verkehren die Busse ab Weinfelden Wilerstrasse über Bussnang (Bedienung Stadler, Post und Altersheim) nach Oberbussnang und weiter bis Lanterswil. Taktfahrplan Mo – Fr wird um 30 Minuten gedreht, so dass auf Gebiet der Gemeinde Weinfelden zusammen mit der Linie 80.932 ein Halbstundentakt entsteht. Sa/So bleiben die heutigen Taktzeiten bestehen, damit die Linien 932 und 934 zusammen auf dem Gebiet der Gemeinde Weinfelden einen Stundentakt bilden. Die Kurse verkehren Sa/So ausschliesslich via Bussnang bis Lanterswil. Voraussetzung für eine bessere Erschliessung des Gebietes südwestlich des Bahnhofs Weinfelden ist ein Beitrag der Gemeinde Weinfelden, da die Erschliessung Ortsbusfunktion hat.

Tabelle 37: Zielangebot 2024 Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare gegenüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.833	Weinfelden - Märstetten - Lipperswil - Ermatingen	1	15	12	12	+ 5	+ 3	+ 3
80.908	Konstanz - Landschlacht	2	30	28	13	0	+ 1	0
80.920	Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil	1	15	10	10	+ 2	+ 4	+ 4
80.921	Kreuzlingen Hafen - Hugelshofen - Weinfelden	1	15	10	10	+ 3	+ 3	+ 3
80.923	Kreuzlingen - Altnau / - Güttingen	2	30	28	14	0	+ 1	0
80.924	Weinfelden – Illighausen - Kreuzlingen Hafen	1	15	10	10	0	+ 4	+ 4
80.925	Abendbus Konstanz - Altnau		4 Fr 5	5	4	0	0	0
80.931	Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil	1	15	10	10	+ 3	- 2	+ 4
80.932	Neukirch an der Thur - Weinfelden	1	15	7	7	+ 2	0	0
80.934	Weinfelden - Wuppenau	1	15	6	6	+ 5	0	0

Angebotsausbau

Angebotsabbau

6.2.3. Raum Oberthurgau

80.200 St.Gallen – Arbon

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

80.201 St.Gallen – Arbon (Schnellbus)

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

80.211 St.Gallen – Tübach - Horn - Steinach

Angebotsniveau	Mo – Fr: Halbstundentakt 6 - 24 Uhr Sa/So: Stundentakt 6 - 23/24 Uhr
Bahnanschlüsse	In St.Gallen: Fernverkehr v/n Zürich
Linienführung	210 St. Gallen - Mörschwil - Tübach - Obersteinach - Steinach 211 St.Gallen – Mörschwil - Tübach – Horn - Steinach
Haltestellenbedienung	Haltestellen auf Gemeindegebiet Horn sind auf beidseitige Bedienung anzupassen.
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Durchbindung der Linien 80.210 und 211 in Steinach. Damit bilden die beiden Linien zwischen St.Gallen und Tübach einen 15‘-Takt

80.740 Uzwil – Bischofszell

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

80.940 Amriswil – Romanshorn – Arbon

Angebotsniveau	Mo – Sa:	Halbstundentakt 5 - 20 Uhr
	So:	Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil	S-Bahn v/n Weinfelden
	In Romanshorn:	Fernverkehr v/n Zürich
		S-Bahn v/n Weinfelden (S7)
		S-Bahn v/n St.Gallen
		S-Bahn v/n Kreuzlingen
		S-Bahn v/n Rorschach
	In Arbon:	S-Bahn v/n Rorschach
		Schnellbus 201 v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert, ausgenommen in Romanshorn, wo eine Linienänderung geprüft wird.	
Haltestellenbedienung	Unverändert, ausgenommen in Romanshorn, sofern die Linienführung verändert wird.	
Bauliche Massnahmen	Neue Busanlegekanten am Bahnhof Romanshorn. Weitere Anpassungen je nach geänderter Linienführung und Standorte der neuen Haltestellen.	
Bemerkungen	Die Linie wird analog Fahrplan 2017 am Bahnhof Romanshorn von Amriswil nach Arbon und neu von Arbon nach Amriswil (Linie 80.941) durchgebunden.	

80.941 Arbon – Amriswil

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 19 Uhr, Stundentakt 20 - 23 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Weinfelden (S7) In Neukirch-Egnach: S-Bahn v/n Romanshorn – Kreuzlingen (aus Richtung Frasnacht) In Arbon: Buslinie 200 v/n St.Gallen
Linienführung	Analog Fahrplan 2017 (in Arbon in beiden Richtungen über NLK)
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Linie 941 wird in Arbon betrieblich auf die Linie 940 Arbon - Romanshorn durchgebunden (Optimierung Fahrzeugeinsatz).

80.942 Amriswil – Muolen

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 20 Uhr So: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Muolen: S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Mo - Sa: Lastrichtungsabhängiger Fahrplan: bis 13 Uhr sehr gute Anschlüsse nach St.Gallen, ab 14 Uhr sehr gute Anschlüsse von St.Gallen. So: Stundentakt mit guten Anschlüssen

80.943 Bischofszell – Amriswil

Angebotsniveau	Mo – Sa: Halbstundentakt 5 - 19 Uhr, Stundentakt 20 - 23 Uhr So: Stundentakt 6 - 23 Uhr Zusatzkurse Bischofszell – Zihlschlacht: Mo - Sa: Stundentakt 6 - 19 Uhr
Bahnanschlüsse	In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Weinfelden (S7) In Sitterdorf: S-Bahn v/n Weinfelden Zusatzkurse Bischofszell - Zihlschlacht In Bischofszell: S-Bahn v/n St.Gallen
Linienführung	Unverändert Die Zusatzkurse Bischofszell - Zihlschlacht verkehren ab Bahnhof Bischofszell mit Halt in Sitterdorf Bahnhof direkt bis Zihlschlacht und bedienen dort die Haltestellen Post und Friedheim/Klinik
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	Wendemöglichkeit für Zusatzkurse in Zihlschlacht
Bemerkungen	Linie 943 wird in Amriswil auf die Linie 940 Amriswil – Romanshorn durchgebunden (Nachfrage Bischofszell - Romanshorn, Optimierung Fahrzeugeinsatz).

80.944 Amriswil – Dozwil - Obersommeri

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 20 Uhr Sa/So: Stundentakt 7 - 18 Uhr mit Taktlücken
Bahnanschlüsse	In Amriswil: Fernverkehr v/n Zürich Bus 940 v/n Romanshorn
Linienführung	Die bisherige Buslinie 944 Dozwil - Sommeri - Amriswil - Oberaach - Engishofen - Kümmertshausen - Erlen wird aufgehoben. Die Orte werden neu wie folgt erschlossen: - Amriswil - Spange Hölzli - Dozwil - Hefenhofen - Obersommeri mit der Linie 944 - Amriswil Mühlebach und Schrofen, Oberaach, Engishofen und Kümmertshausen mit der Linie 931 Amriswil - Münsterlingen Erlen wird nicht mehr bedient (neu Halbstundentakt S-Bahn).
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Amriswil Weiherstrasse, Kronberg und Sommeri Alpstein Neu bedient: Hefenhofen (Verlegung der bestehenden Haltestelle), Obersommeri
Bauliche Massnahmen	Standplatz Obersommeri
Bemerkungen	Um neu auch Obersommeri bedienen zu können, wird die Linienführung im Vergleich zu heute verändert (Amriswil - Dozwil - Sommeri). Die Kurse nach 20 Uhr werden wegen ungenügender Nachfrage eingestellt, Reisende pro Abend (4 Kurse), Durchschnitt 2016: Sommeri ein/aus 0.0/0.9 Hefenhofen 0.8/0.9 Dozwil 1.6/2.4

80.950 Bischofszell – St. Pelagiberg

Angebotsniveau	Mo – Fr: Stundentakt 6 - 19 Uhr mit Taktlücken Sa/So: 6 Kurspaare
Bahnanschlüsse	In Bischofszell: S-Bahn v/n St. Gallen und v/n Weinfelden Buslinie 943 v/n Amriswil
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	Der Fahrplan ist auf die Bedürfnisse der Volksschulgemeinde Bischofszell abgestimmt. Die Schulgemeinde leistet entsprechende finanzielle Beiträge.

Tabelle 38: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Anzahl Kurspaare pro Tag **Zielangebot 2024** Mo-Fr	Sa	So	**Veränderung Kurspaare gegenüber 2015** Mo-Fr	Sa	So
80.200	St.Gallen - Arbon	3	38 Fr 39	37	36	0	0	+ 18
80.201	St.Gallen - Arbon Schnellbus	3	29	-	-	0	0	0
80.211	St.Gallen - Horn - Steinach	2	38	19.5	18	+ 4	0	+ 1
80.740	Uzwil - Bischofszell	1	16	16	15	0	+ 1	+ 2
80.940	Amriswil - Romanshorn - Arbon	2	29.5	29.5	14	+ 14.5[44]	+ 15.5	+ 8[44]
80.941	Amriswil - Arbon	2	34 Fr 35	34	18	+ 12[44] Fr + 13	+ 21	+ 12[44]
80.942	Amriswil - Muolen	2	27	27	14	0	+ 13	0
80.943	Amriswil – Bischofszell	2	33 Fr 34	34	18	+ 8 Fr + 9	+ 15	+ 2
	Bischofszell – Zihlschlacht	1	14	14	0	+ 14	+ 14	0
80.944	Amriswil - Obersommeri	1	15	10	10	- 1	- 5	- 4
	Amriswil - Sommeri	1	2	-	-	0	0	0
80.949	Hohentannen / Halden – Schweizersholz		Anrufsammeltaxi					
80.950	Bischofszell - St. Pelagiberg	1	10	6	6	+ 2	0	0
							Angebotsausbau	
							Angebotsabbau	

[44] Ein Teil der Angebotsverbesserungen wurden bereits auf den Fahrplan 2016 realisiert.

6.2.4. Raum Wil/Hinterthurgau

80.702 Neugruben – Wilen b. Wil

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

80.706 Wil – Braunau

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 6 - 24 Uhr Mo-Fr: HVZ-Verdichtungen zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden FW-Bahn v/n Wängi (HVZ)
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	In der HVZ am Morgen verkehren die Kurse 3 Min. früher ab Wil.

80.722 Wil – Wuppenau – Hosenruck

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

80.732 Wil – Gähwil

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

80.733 Wil – Littenheid

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

80.734 Wil – Fischingen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: Fernverkehr v/n Zürich S-Bahn v/n Wattwil S-Bahn v/n Weinfelden FW-Bahn v/n Wängi (HVZ) In Sirnach: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	unverändert
Haltestellenbedienung	unverändert
Bauliche Massnahmen	keine
Bemerkungen	keine

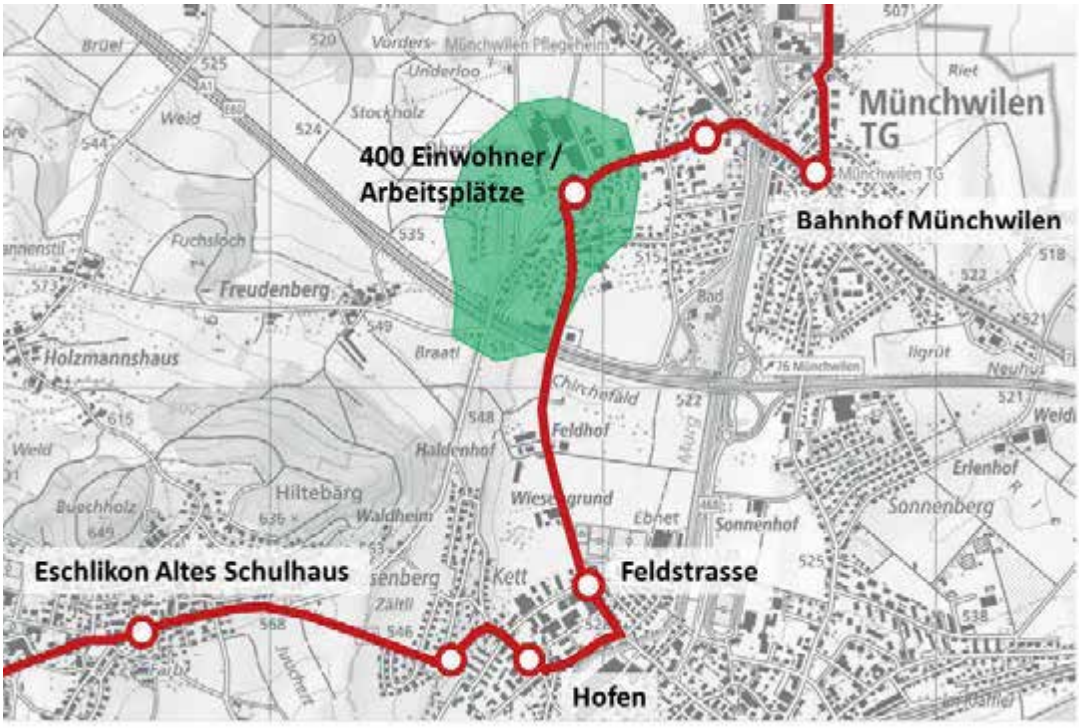
80.735 Wil – Bichelsee

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5 - 24 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Wil: S-Bahn v/n Winterthur S-Bahn v/n St.Gallen In Eschlikon: für Balterswil/Bichelsee S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Die Linie verkehrt in Eschlikon statt via Bahnhof Süd über Bahnhof Nord (zwei Haltestellenplätze für die Linien 735 und 736). Wallenwil und Ifwil können nicht mehr bedient werden, da die Zeit bei Gewährleistung der wichtigen Bahnanschlüsse in Eschlikon für diese Umwegfahrten fehlt. Wallenwil und Ifwil werden neu mit Linie 736 bedient.
Haltestellenbedienung	Nicht mehr bedient: Eschlikon Mitteldorf (Wiesenstrasse), Bahnhof Süd Neu bedient: Eschlikon: Mitteldorf (Bahnhofstrasse), Bahnhof Nord
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Eschlikon Bahnhof Nord mit Busbevorzugung
Bemerkungen	Mit der neuen Linienführung in Eschlikon bedient die Buslinie das Siedlungsgebiet besser. Dank der neuen Linienführung wird die Fahrplanstabilität besser.

80.736 Eschlikon – Münchwilen – St. Margarethen

Angebotsniveau	Mo – So: Stundentakt 5/6 - 19 Uhr Mo – Fr: HVZ-Verdichtung zum Halbstundentakt
Bahnanschlüsse	In Münchwilen: FW-Bahn v/n Frauenfeld (St. Margarethen) FW-Bahn v/n Wil (St. Margarethen und Eschlikon) In Eschlikon: S-Bahn v/n Winterthur
Linienführung	Eschlikon – Sirnach Hofen – Oberhofen – Münchwilen – St. Margarethen
Haltestellenbedienung	Neu bedient: St. Margarethen Dorf, Münchwilen Bahnhof, Oberhofen, Sirnach Feldstrasse, Hofen, Rosenberg, Eschlikon a. Schulhaus, Mitteldorf, Bahnhof Nord
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Eschlikon Bahnhof Nord
Bemerkungen	Erschliessung St. Margarethen (rund 1000 Einwohner) und des Entwicklungsgebiets in Oberhofen (Münchwilen). Anschluss in Eschlikon an die S12 nach Winterthur-Zürich

Abbildung 18: Linienführung 80.736



80.736 Eschlikon – Wallenwil oder Ifwil – Eschlikon

Angebotsniveau	Mo – So: 7 Kurse Wallenwil 7 Kurse Ifwil
Bahnanschlüsse	In Eschlikon: S-Bahn v/n Wil
Linienführung	A) Eschlikon – Wallenwil - Eschlikon B) Eschlikon - Ifwil - Eschlikon
Haltestellenbedienung	Neu bedient: A) Eschlikon Bahnhof Nord, Wallenwil Frohsinn, Schulhaus, Eschlikon Bahnhof Süd, WAWI B) Eschlikon Bahnhof Nord, Ifwil Aadorferstrasse, Ausserdorf, Balterswil Ifwilerstrasse
Bauliche Massnahmen	Haltestelle Eschlikon Bahnhof Nord
Bemerkungen	

70.806 Turbenthal – Bichelsee – Dussnang

Angebotsniveau	Mo – Fr: Zweistundentakt 7 - 19 Uhr
Bahn-/Busanschlüsse	In Turbenthal S-Bahn v/n Winterthur In Dussnang Kneipphof: v/n Wil (Buslinie 734) In Bichelsee Post: v/n Eschlikon (Buslinie 735)
Linienführung	ab Bichelsee über Itaslen bis Dussnang, Brückenwaage
Haltestellenbedienung	Bichelsee Post, Volg, Itaslen, Dussnang Tannegg und Brückenwaage
Bauliche Massnahmen	Keine
Bemerkungen	Keine

Tabelle 39: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil

FPL-Feld / Linien-Nr.	Streckenabschnitt	Angebotsfunktion	Anzahl Kurspaare pro Tag Zielangebot 2024			Veränderung Kurspaare gegenüber 2015		
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80.702	Neugruben - Wil - Wilen	3	57	25	12	+ 6	0	0
80.706	Wil - Braunau	1	24 Fr: 25	18	18	- 1	- 1	+ 3
80.722	Wil - Hosenruck Wil - Wuppenau	1	19 Fr:20 + 5	18	18	+ 1.5	- 1	+ 4
80.732	Wil - Gähwil	2	42	34	18.5	0	0	0
80.733	Wil - Littenheid	1	27	21	19	+ 3	0	+ 1
80.734	Wil - Dussnang - Fischingen	1	26 Fr 27	20	19	0	0	+ 1
80.735	Wil - Bichelsee	1	26 Fr 27	19	19	+ 1.5	0	+ 1
80.736	Eschlikon – St. Margarethen	2	22	14	14	+ 22	+ 14	+ 14
	Eschlikon - Wallenwil		7	7	7	+ 7	+ 7	+ 7
	Eschlikon - Ifwil		7	7	7	+ 7	+ 7	+ 7
70.806	Turbenthal – Bichelsee	1	7	-	-	- 2	- 7	0
	Bichelsee - Dussnang		7	-	-	+ 7	0	0

Angebotsausbau

Angebotsabbau

6.3. Bodenseefähre Friedrichshafen - Romanshorn

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

Abbildung 19: Fahrplan 2019

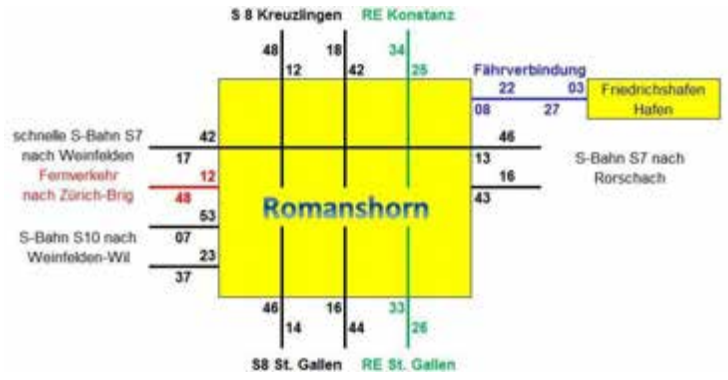
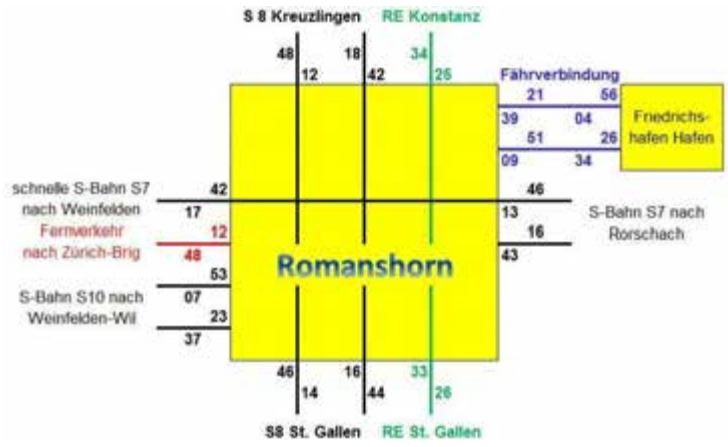


Abbildung 20: Fahrplan nach 2019 mit Halbstundentakt Fähre



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

6.4. Umsetzung des Zielangebotes in Etappen

Angebotsentwicklung

Das unter Ziffer 6.1. bis 6.3. beschriebene Zielangebot soll unter Beachtung der Finanzierung in mehreren Etappen umgesetzt werden. Dabei sollen die zweijährigen Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr berücksichtigt werden.

Ausbauetappe 1 per Fahrplan 2019

Abgestützt auf die bis Ende 2018 getätigten Infrastrukturausbauten im Umfang von rund 300 Mio. Franken sind folgende Angebotsverbesserungen zu realisieren:

- S-Bahnlinien; Halbstundentakt Montag bis Freitag, 5 - 20 Uhr
- Schnelle S-Bahn S7 Romanshorn - Weinfelden; Stundentakt täglich 5 - 24 Uhr
- RegionalExpress Konstanz - St. Gallen; Stundentakt täglich 6 - 20 Uhr
- S12 (Zürich -) Winterthur - Wil; Stundentakt Montag bis Freitag, 5 - 21 Uhr
- Anpassungen im Linien- und Fahrplanangebot der regionalen Buslinien zur Gewährleistung sicherer Bahnanschlüsse und zur Abdeckung der Bedürfnisse der Schulen

Ausbauetappe 2 per Fahrplan 2020

In Kenntnis der Ergebnisse der ersten Ausbauetappe sind im Fahrplan 2020 allfällige Mängel zu beheben und einzelne Angebotsverbesserungen auf den nachfragestärksten Linien zu realisieren.

Ausbauetappen 3 und 4 per Fahrplan 2022 und 2024

Abgestützt auf die Nachfrage-, Kosten- und Erlösentwicklung der bisherigen Ausbauetappen sind die noch ausstehenden, im Zielangebot 2024 definierten Angebote per Fahrplan 2022 und 2024 umzusetzen. Die Realisierung der schnellen S44 Weinfelden - Konstanz und des Halbstundentaktes auf der Fähre Friedrichshafen - Romanshorn stehen dabei im Vordergrund.

6.5. Tarife/Vertrieb/Marketing

Tarife

Auf den 1. Juni 2009 ist der Tarifverbund Ostwind zu einem integralen Tarifverbund erweitert worden. Seither gilt für Reisende in den Kantonen AI, AR, GL (seit 15.12.2013), SG und TG der bisherige Zonentarif für Monats- und Jahresabonnemente ebenso für Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Gruppenbillette. Auf Dezember 2017 wird das Gebiet des Kantons Schaffhausen bzw. des Tarifverbundes „Flextax" in den Tarifverbund Ostwind integriert. Seit 2014 leisten die Kantone keine Einnahmenausfallentschädigungen mehr an den Tarifverbund Ostwind. Als oberstes Organ entscheidet der Tarifverbundrat (je sechs Vertreter der Kantone und der Transportunternehmen) über Änderungen der Tarife und Preise.

Auf den 9. Dezember 2012 führten die Tarifverbunde der Metropolitanregion Zürich den „Z-Pass integral" ein. Damit wurde das bisherige Tarifangebot zwischen dem Tarifverbund Ostwind und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) für Monats- und Jahresabonnemente auch auf Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Gruppenbillette ausgedehnt. Zur Abfederung der damit verbundenen Preiserhöhungen zahlen die Kantone in den Jahren 2013 bis 2017 kontinuierlich sinkende Tariferleichterungszahlungen von gesamthaft 12 Mio. Franken. In den Jahren 2016 und 2017 sind vom Gesamtbetrag des Kantons Thurgau von 1.1 Mio. Franken noch die Restzahlungen in der Höhe von Fr. 114'000 und Fr. 4'000 fällig.
Auf den 14. Dezember 2014 führten der Tarifverbund Ostwind und der Verkehrsverbund Hegau-Bodensee den grenzüberschreitend gültigen Kombitarif für Monats- und Jahresabonnemente, Einzelbillette und Tageskarten ein. Dieser Kombitarif ergänzt die seit 2002 bestehende Tageskarte Euregio Bodensee im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Entwicklung des Tarifangebots im Tarifverbund Ostwind und mit den angrenzenden Tarif- und Verkehrsverbunden ist somit abgeschlossen.

Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2016 wurden die Preise des nationalen Tarifs um 3 Prozent und jene des Tarifverbunds Ostwind um 2 Prozent erhöht. Die Triebfeder dieser Tariferhöhungen waren die höheren Trassenpreisen, welche die Bahnen abgestützt auf die FABI-Abstimmung für die Benutzung der Bahninfrastruktur zu zahlen haben (Gesamthaft + 100 Mio. Franken). Bei künftigen Tariferhöhungen ist zu berücksichtigen, dass der Öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr preislich konkurrenzfähig bleiben muss. Während dem die Strasse in den letzten Jahren günstiger geworden ist, stiegen die Preise im Öffentlichen Verkehr überdurchschnittlich und kontinuierlich. Gemäss Preisüberwacher verzeichnete die Strasse zwischen 1990 und 2016 einen Preisanstieg von 20 %, beim Retourbillett betrug dieser 50 %, beim

Halbtaxabonnement 60 % und beim Generalabonnement 70 %. Aufgrund dieser Ausgangslage sind die weiteren Tarifmassnahmen wohl überlegt vorzunehmen, ansonsten eine Verlagerung vom Öffentlichen Verkehr auf die immer günstiger werdende Strasse erfolgen wird und dem Öffentlichen Verkehr Einnahmen wegbrechen.

Vertrieb

Ganz entscheidend für die Akzeptanz und die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs wird es sein, dass die Transportunternehmen und die Tarifverbunde das Fahrausweissortiment vereinfachen und zwischen den Verbunden und dem direkten Verkehr harmonisieren. Ebenso ist der Bezug der Fahrausweise bzw. der Zutritt zu Bahn und Bus schweizweit zu vereinfachen. In diesem Bereich haben sich verschiedene Transportunternehmen zusammengetan, um abgestützt auf die GPS-Technologie ÖV-Fahrten nach der Logik „Einsteigen - Fahren - Aussteigen - Bezahlen“ zu ermöglichen. Die Transportunternehmen und Tarifverbunde haben 2016 die Projekte „Tariflandschaft 2020“ und „Vertriebslandschaft 2025“ lanciert mit dem Ziel, ein landesweit einheitliches und kundenfreundliches Preis- und Vertriebssystem einzuführen. Solange ein derart hoher Informations- und Beratungsbedarf im Bereich der Tarife besteht, sind die unter dem Kapitel Grundsätze zur Angebotsqualität - Distribution (Seite 76) aufgeführten bedienten Billettverkaufsstellen aufrecht zu erhalten.

Marketing

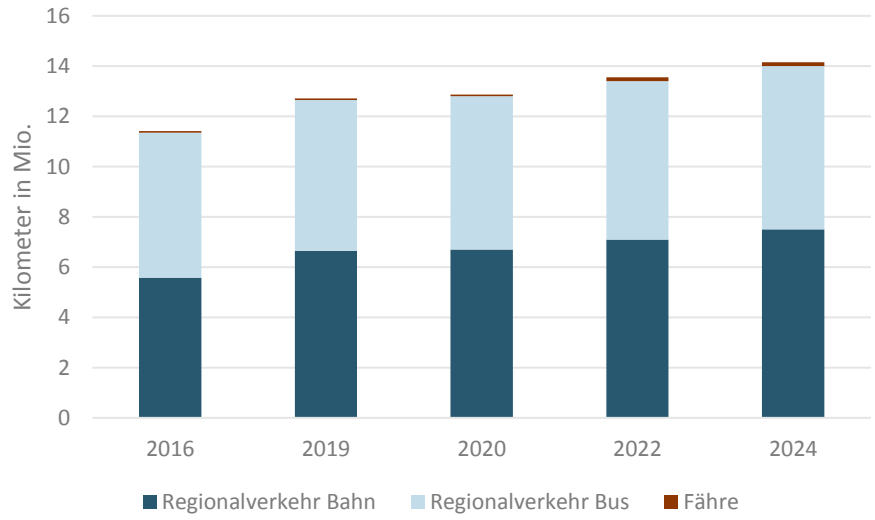
- Werbung und Kommunikation ist grundsätzlich Aufgabe der Transportunternehmen und des Tarifverbundes Ostwind.
- Der Kanton kann gemäss § 9 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs für die Information zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs Massnahmen ergreifen oder sich an solchen beteiligen (Beispiel Magazin „thurgaumobil“)
- Die Transportunternehmen ergreifen für neue und für schlecht genutzte Angebote in Abstimmung mit dem Kanton geeignete Marketingmassnahmen (Beispiel Kampagne für den neuen Fahrplan 2019).

6.6. Angebots-, Nachfrage- und Abgeltungsentwicklung sowie Finanzierung

Angebotsentwicklung

Das unter Ziffer 6.1. bis 6.3. beschriebene Zielangebot soll gemäss den Ausführungen unter Ziffer 6.4. unter Beachtung der Finanzierung in mehreren Etappen umgesetzt werden. Demnach erhöht sich auf den **Fahrplan 2019** das Angebot der S-Bahnen um 1.07 Mio. Kilometer (+19%) und jenes der Regionalen Buslinien um 0.23 Mio. Kilometer (+4%). Auf den **Fahrplan 2022** soll das Angebot der S-Bahnen nochmals um 0.4 Mio. Kilometer (+8%) erhöht werden (Halbstundentakt S-Bahnen auch nach 20 Uhr sowie samstags und sonntags, Fahrplanverdichtungen auf den Buslinien). Auf diesen Zeitpunkt soll auch die Fähre Romanshorn - Friedrichshafen zum Halbstundentakt verdichtet werden. Im **Fahrplan 2024** sollen dann die restlichen im Zielangebot definierten Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Dabei ist alles daran zu setzen, dass die schnelle S-Bahn Weinfelden - Konstanz bereits auf den Fahrplan 2023 in Betrieb genommen werden kann. Gesamthaft erhöht sich das Angebot von Bahn, Bus und Fähre zwischen 2016 und 2024 um 2.73 Mio. Kilometer oder 24%, was in etwa der Steigerung in den Jahren 2005 bis 2015 (+25%, siehe Abbildung 3) entspricht.

Abbildung 21: Angebotsentwicklung 2016 – 2024

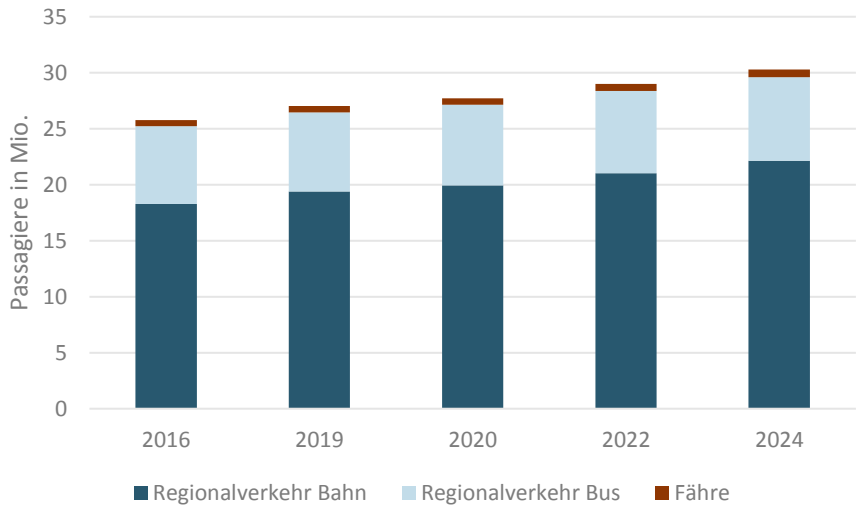


Kilometer in Mio.	2016	Index	2019	Index	2020	Index	2022	Index	2024	Index
Regionalverkehr Bahn	5.58	100	6.65	119	6.70	120	7.10	127	7.50	134
Regionalverkehr Bus	5.77	100	6.00	104	6.10	106	6.30	109	6.50	113
Fähre	0.07	100	0.07	100	0.07	100	0.15	214	0.15	214
Total	**11.42**	**100**	**12.72**	**111**	**12.87**	**113**	**13.55**	**119**	**14.15**	**124**

Nachfrageentwicklung

Aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen wird sich die Nachfrage erhöhen und es sollte gemäss Strategie (Ziffer 4.3.) auch eine Verlagerung von der Strasse auf den Öffentlichen Verkehr erfolgen. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die Angebotsausbauten erst mittelfristig in einer steigenden Nachfrageentwicklung niederschlagen werden. Zudem wird die Nachfrageentwicklung nicht nur durch das Angebot beeinflusst, sondern durch weitere Faktoren, wie die Kapazität der Strasse, die Realisierung von Busbevorzugungsmassnahmen, die Verfügbarkeit und die Preise der Parkplätze oder die Preisentwicklung bei der Strasse und beim Öffentlichen Verkehr. Gemäss vorsichtigen Schätzungen kann mit folgender Nachfrageentwicklung gerechnet werden:

Abbildung 22: Nachfrageentwicklung 2016 – 2024



Passagiere in Mio.	2016	Index	2019	Index	2020	Index	2022	Index	2024	Index
Regionalverkehr Bahn	18.29	100	19.39	106	19.94	109	21.03	115	22.13	121
Regionalverkehr Bus	6.93	100	7.07	102	7.21	104	7.35	106	7.48	108
Fähre	0.56	100	0.56	100	0.56	100	0.62	110	0.67	120
Total	**25.78**	**100**	**27.02**	**105**	**27.71**	**107**	**29.00**	**112**	**30.28**	**117**

Entwicklung Abgeltung für Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in Bahninfrastrukturfonds (BIF)

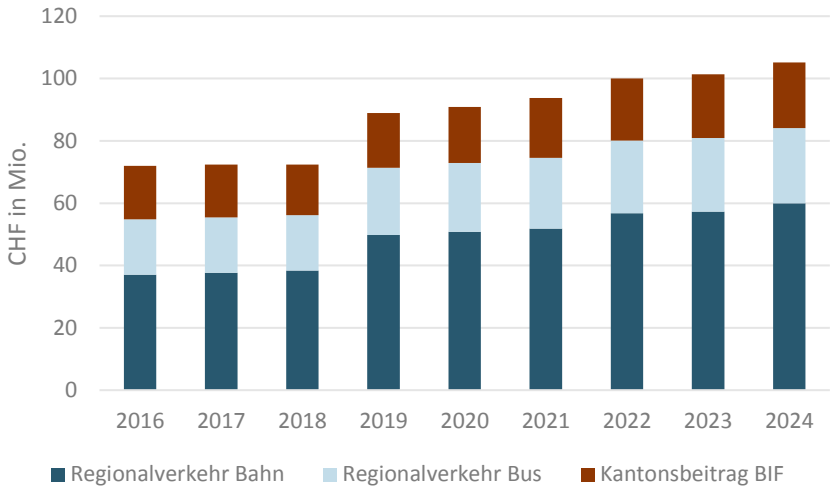
Die geplanten Angebotsverbesserungen führen zu höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Der Angebotsausbau per Fahrplan 2019 von 1.07 Mio. Kilometer bei den Bahnen führt gemäss den Offerten der Transportunternehmen zu einem Abgeltungsmehrbedarf von 11.45 Mio. Franken (im Vergleich zu 2018). Der auf den selben Zeitpunkt vorgesehene Ausbau

des Angebotes der regionalen Buslinien um 0.23 Mio. Kilometer löst einen Abgeltungsmehrbedarf von 3.8 Mio. Franken aus. Hier schlägt insbesondere der zusätzliche Fahrzeug- und Fahrpersonalbedarf zu Buche, der zu Gunsten einer erhöhten Fahrplanstabilität und sicheren Bahnanschlüssen ausgelöst wird. Die Umsetzung des Zielangebotes in den Etappen 2022 und 2024 und die Berücksichtigung einer minimalen Teuerung von 1 % führen bis 2024 zu einem Abgeltungsmehrbedarf von nochmals 12.7 Mio. Franken. Der Abgeltungsbedarf für Bahn, Bus und Fähre steigt zwischen 2018 und 2024 um 27.95 Mio. Franken auf 84.10 Mio. Franken (+50 %). Die Abgeltungskosten steigen im Vergleich zum Angebot (+24 % Angebotskilometer) somit wesentlich stärker. Die Hauptgründe dafür liegen:

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

Die Kantone leisten seit 2016 jährlich einen Beitrag von 500 Mio. Franken in den BIF. Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms des Bundes beschloss das Eidg. Parlament, die Einlage der Kantone in den BIF ab 2019 der Teuerung anzupassen. Der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen berücksichtigt mit einer Verzögerung von zwei Jahren die jährliche Entwicklung der Personenkilometer und Zugkilometer des S-Bahnangebotes. Diese Veränderungen sind in der nachfolgenden Tabelle berücksichtigt. Der Kantonsbeitrag in den BIF steigt demnach zwischen 2016 und 2024 von 17.06 Mio. auf 21.10 Mio. Franken.
Gesamthaft steigen die Ausgaben für den öffentlichen Verkehr (Abgeltungen und Kantonsbeitrag in den BIF) zwischen 2016 und 2024 um 33.27 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 4.16 Mio. Franken oder 5.8 % entspricht.

Abbildung 23: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF



CHF in Mio.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Regionalverkehr Bahn[45]	37.01	37.62	38.35	49.80	50.30	51.30	56.80	57.30	60.00
Regionalverkehr Bus	17.86	17.80	17.80	21.60	21.90	22.40	23.30	23.60	24.10
Zwischentotal	**54.87**	**55.42**	**56.15**	**71.40**	**72.20**	**73.70**	**80.10**	**80.90**	**84.10**
Kantonsbeitrag BIF	17.06	16.95	16.27	17.50	18.00	19.30	19.90	20.50	21.10
Total	**71.93**	**72.37**	**72.42**	**88.90**	**90.20**	**93.00**	**100.00**	**101.40**	**105.20**

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

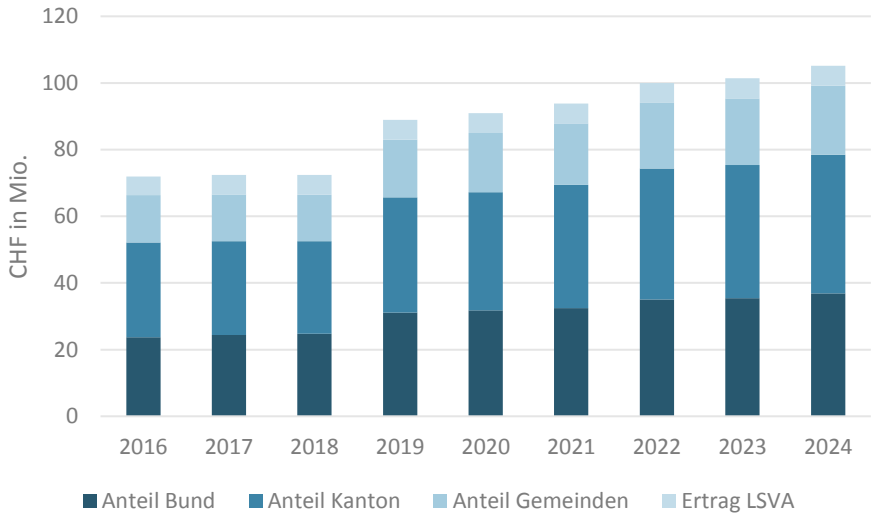
Die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden durch Bund und Kanton finanziert. Der Anteil des Bundes beträgt gemäss Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) 46% und jener des Kantons 54%. Der Kanton wiederum überwälzt gemäss Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) - nach Abzug des LSVA-Ertrags - einen Drittel seiner Aufwendungen für Abgeltungen und BIF-Beitrag auf die Gemeinden. Die Finanzierung gemäss nachfolgender Tabelle basiert auf der Annahme, dass der Bund die Fahrplanausbauten mitfinanziert und sich ebenso an den jährlichen Teuerungskosten beteiligt. Dabei ist berücksichtigt, dass Abgeltungen in der Höhe von 3.8 Mio. Franken für Angebote, die der Bund als nicht abgeltungsberichtigt anerkennt, zu 100% durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden.

Die Beiträge des Kantons steigen zwischen 2016 und 2024 von 28.38 Mio. um 13.15 Mio. auf 41.53 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 1.64 Mio. Franken oder 5.8 % entspricht. Die Beiträge der Gemeinden steigen in der gleichen Zeitspanne von

[45] inkl. Abgeltung für Fernverkehr, Fähre, Distribution, Kommunikation

14.20 Mio. um 6.57 Mio. auf 20.77 Mio. Franken, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0.82 Mio. Franken oder ebenfalls 5.8 % entspricht.
Die Beiträge des Kantons und der Anteil der Gemeinden in den Jahren 2016 bis 2021 sind in den Budgets 2016, 2017 und 2018 sowie im Finanzplan 2019 bis 2021 des Kantons berücksichtigt.

Abbildung 24: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF



CHF in Mio.	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Finanzierung Abgeltung	54.87	55.42	56.15	71.40	72.20	73.70	80.10	80.90	84.10
Anteil Bund	**23.75**	**24.41**	**24.81**	**31.10**	**31.80**	**32.50**	**35.00**	**35.40**	**36.90**
Anteil Kanton	31.12	31.01	31.34	40.30	40.40	41.20	45.10	45.50	47.20
Anteil Kanton	31.12	31.01	31.34	40.30	40.40	41.20	45.10	45.50	47.20
Kantonsbeitrag in BIF	17.06	16.95	16.27	17.50	18.00	19.30	19.90	20.50	21.10
Total Aufwendungen	48.18	47.96	47.61	57.80	58.40	60.50	65.00	66.00	68.30
Finanzierung									
Ertrag LSVA[46]	**5.60**	**5.86**	**5.98**	**5.92**	**5.92**	**5.92**	**6.00**	**6.00**	**6.00**
Anteil Gemeinden 1/3	**14.20**	**14.03**	**13.87**	**17.29**	**17.49**	**18.19**	**19.67**	**20.00**	**20.77**
Anteil Kanton 2/3	**28.38**	**28.07**	**27.76**	**34.59**	**34.99**	**36.39**	**39.33**	**40.00**	**41.53**

[46] Gemäss Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über den Finanzhaushalt (vom 29.November 2011, RB 611.11) fliessen 45% des Kantonsanteils am Ertrag aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den Regionalverkehr.

Fazit

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

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

Die nach 2019 geplanten Angebotsverbesserungen sind zu gegebener Zeit aufgrund der Nachfrage-, Kosten- und Erlösentwicklung des Ausbauschritts 2019 sowie der dannzumaligen Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen. Je nach Ergebnis müssten bei den bereits realisierten und geplanten Angebotsausbauten Abstriche insbesondere in den Nebenverkehrszeiten (Vormittag, Abend, Wochenende) gemacht werden.

Gemeindebeiträge

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

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

Tabelle 40: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge

Gemeinde	Betrag 2016 in CHF	Betrag 2024 in CHF	Differenz in CHF
Aadorf	328'041	500'311	172'270
Affeltrangen	116'676	190'766	74'090
Altnau	166'054	215'248	49'194
Amlikon-Bissegg	47'484	64'657	17'173
Amriswil	652'749	1'046'122	393'373
Arbon	577'501	835'678	258'177
Basadingen-Schlattingen	129'113	174'692	45'579
Berg	137'579	224'664	87'085
Berlingen	72'643	89'195	16'552
Bettwiesen	77'066	135'601	58'535
Bichelsee-Balterswil	108'476	151'035	42'559
Birwinken	46'542	67'127	20'585
Bischofszell	259'871	413'419	153'548
Bottighofen	184'367	240'268	55'901
Braunau	36'616	49'059	12'443
Bürglen	191'277	328'309	137'032
Bussnang	122'380	202'329	79'949
Diessenhofen	187'206	259'854	72'648
Dozwil	34'523	41'868	7'345
Egnach	294'180	415'625	121'445
Erlen	140'202	237'040	96'838
Ermatingen	171'536	241'536	70'000
Eschenz	152'402	199'219	46'817
Eschlikon	219'360	356'559	137'199
Felben-Wellhausen	217'409	302'704	85'295
Fischingen	68'357	95'192	26'835
Frauenfeld	1'204'498	1'672'551	468'053
Gachnang	218'922	322'220	103'298
Gottlieben	29'659	39'087	9'428
Güttingen	127'430	165'487	38'057
Hauptwil-Gottshaus	107'280	174'274	66'994
Hefenhofen	65'702	95'432	29'730
Herdern	63'377	81'101	17'724
Hohentannen	19'564	28'659	9'095
Homburg	58'187	77'645	19'458
Horn	172'235	231'188	58'953
Hüttlingen	54'578	71'813	17'235
Hüttwilen	63'270	89'938	26'668
Kemmental	111'611	183'282	71'671
Kesswil	85'521	112'022	26'501

Kradolf-Schönenberg	156'349	244'236	87'887
Kreuzlingen	1'061'318	1'550'013	488'695
Langrickenbach	37'599	55'491	17'892
Lengwil	104'505	169'224	64'719
Lommis	48'820	68'440	19'620
Mammern	53'492	69'732	16'240
Märstetten	191'309	282'389	91'080
Matzingen	148'899	200'389	51'490
Müllheim	108'848	156'537	47'689
Münchwilen	214'799	336'819	122'020
Münsterlingen	231'478	306'416	74'938
Neunforn	49'382	64'902	15'520
Pfyn	97'605	138'043	40'438
Raperswilen	17'901	27'370	9'469
Rickenbach TG	136'035	186'436	50'401
Roggwil	194'559	264'268	69'709
Romanshorn	768'075	1'266'215	498'140
Salenstein	115'569	153'041	37'472
Salmsach	47'984	78'480	30'496
Schlatt	86'181	120'848	34'667
Schönholzerswilen	36'813	46'714	9'901
Sirnach	349'322	552'073	202'751
Sommeri	34'752	37'296	2'544
Steckborn	193'069	263'997	70'928
Stettfurt	48'820	68'757	19'937
Sulgen	214'682	353'710	139'028
Tägerwilen	249'672	370'160	120'488
Thundorf	58'986	86'050	27'064
Tobel-Tägerschen	103'216	170'667	67'451
Uesslingen-Buch	38'088	55'850	17'762
Uttwil	117'749	157'696	39'947
Wagenhausen	103'011	134'600	31'589
Wäldi	41'202	66'473	25'271
Wängi	180'626	262'503	81'877
Warth-Weiningen	85'140	109'478	24'338
Weinfelden	918'143	1'280'332	362'189
Wigoltingen	136'428	174'183	37'755
Wilen TG	96'987	137'933	40'946
Wuppenau	51'166	63'266	12'100
Zihlschlacht-Sitterdorf	118'977	216'197	97'220
Total Kanton Thurgau	**14'169'000**	**20'770'000**	**6'601'000**

7. Infrastruktur

7.1. Massnahmen

Bahnfahrplan 2019

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

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

Preisbasis: Februar 2016

Weitere Informationen unter www.ruckzuck-tg.ch.

Weitere Massnahmen

Abgestützt auf die Strategie, die Planungsgrundsätze, das Zielangebot 2024 und die Agglomerationsprogramme sind folgende weitere Infrastrukturmassnahmen mit finanzieller Beteiligung des Kantons zu realisieren:

- Projektierung der Infrastrukturausbauten zur Realisierung der schnellen S-Bahn S44 Weinfelden - Kreuzlingen/Konstanz (Siehe Ziffer 8. Ausblick)
- Bahnhaltestelle Frauenfeld Langdorf (Siehe Ziffer 8. Ausblick)

- Behindertengerechte Bushaltestellen an Bahnhöfen, insbesondere Amriswil, Frauenfeld, Romanshorn und Weinfelden
- Nachrüstung von 38 Thurbo-Gelenktriebwagen mit behindertengerechten Klapptritten

7.2. Finanzierung

Neuregelung der Finanzierung der Bahninfrastruktur

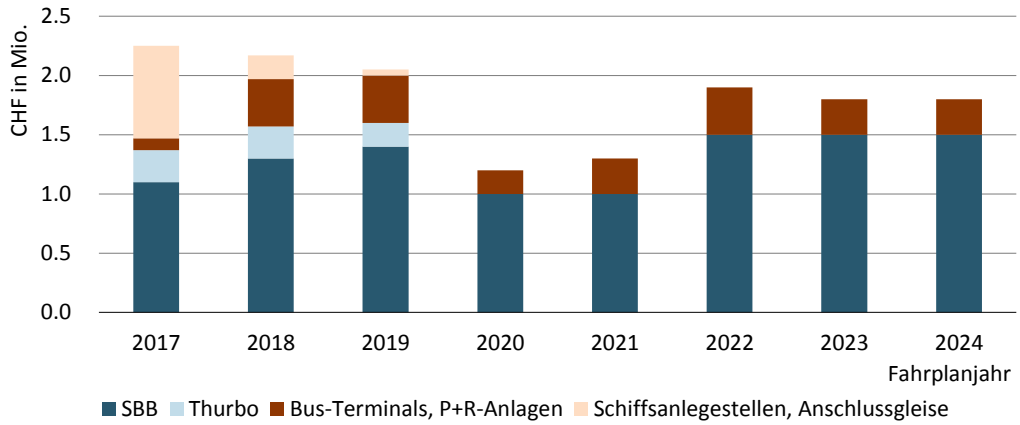
Am 9. Februar 2014 stimmten Volk und Stände der neuen Verfassungsbestimmung zur Neuregelung der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) zu. Auf den 1. Januar 2016 traten die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen des Bundes in Kraft. Demnach finanziert der Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur von SBB und Privatbahnen (Betrieb, Abschreibung, Unterhalt, Erneuerung, Ausbau). Die Kantone beteiligen sich somit nicht mehr an der Finanzierung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen (2015: 6.087 Mio. Franken). Sie leisten stattdessen einen Beitrag von 500 Mio. Franken in den BIF. Der Betrag wird ab 2019 der Teuerung angepasst. Der jährliche Anteil des Kantons Thurgau ist unter Ziffer 6.6. Abbildung 23 ersichtlich und in der Erläuterung dazu beschrieben. Abgestützt auf § 12 des totalrevidierten Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1) haben sich die Gemeinden mit einem Drittel am Kantonsbeitrag in den BIF zu beteiligen. Die Finanzierung ist unter Ziffer 6.6. dargestellt.

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

Finanzierung der Infrastrukturmassnahmen

Die Ausbauten im Umfang von rund 300 Mio. Franken für den Bahnfahrplan 2019 werden fast vollständig aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert. Der Kanton Thurgau hatte lediglich einen Anteil von 0.5 Mio. Franken für die nach bisheriger Regelung finanzierte Projektierungsarbeiten für den Bahnhof Weinfelden zu leisten. Die weiteren unter Ziffer 7.1. aufgeführten Infrastrukturmassnahmen setzen abgestützt auf § 5 FöVG eine finanzielle Beteiligung des Kantons voraus. Die nachfolgende Abbildung stellt die Investitionsbeiträge des Kantons im Überblick dar. Diese enthält der vollständigkeitshalber auch die Kantonsbeiträge an die Güteranschlussgleise (Förderung wurde per Ende 2014 eingestellt. Es handelt sich noch um Restzahlungen von zugesicherten Kantonsbeiträgen) und an die Schiffsanlegestelle Güttingen (2017).

Abbildung 25: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2017 – 2024



CHF in Mio.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
SBB	1.10	1.30	1.40	1.00	1.00	1.50	1.50	1.50
Thurbo	0.27	0.27	0.20					
Bus-Terminals, P+R - Anlagen	0.10	0.40	0.40	0.20	0.30	0.40	0.30	0.30
Schiffsanlegestellen, Anschlussgleise	0.78	0.20	0.05					
Total	**2.25**	**2.17**	**2.05**	**1.20**	**1.30**	**1.90**	**1.80**	**1.80**

Quelle: Budget 2017 und 2018 sowie Finanzplan 2019 bis 2021

8. Ausblick

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

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

8.1. Angebotsvorstellungen Fernverkehr

Romanshorn - Zürich und Konstanz - Zürich

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Thurgau bilden die Fernverkehrsverbindungen Romanshorn - Weinfelden - Zürich und Konstanz/Kreuzlingen - Weinfelden - Zürich. Das Angebot zwischen Weinfelden und Zürich soll auf vier Züge pro Stunde ausgebaut werden. Auf den Linien Romanshorn - Zürich und Konstanz - Zürich soll ein umsteigefreier Halbstundentakt angeboten werden. Es sind folgende Angebotskonzepte denkbar:

- Verlängerung der vier Fernverkehrszüge Zürich - Weinfelden: zwei im Halbstundentakt nach Kreuzlingen/Konstanz und zwei im Halbstundentakt nach Romanshorn
- Flügeln von zwei Fernverkehrszügen Zürich - Weinfelden in Weinfelden. Die Züge werden halbstündlich in Weinfelden geteilt; der vordere Teil fährt nach Konstanz, der hintere Teil nach Romanshorn. In der Gegenrichtung werden die beiden Zugsteile in Weinfelden wieder zusammengeführt.

St.Gallen - Zürich

Auf der Achse Zürich - St.Gallen soll das für 2019 geplante Vierzugkonzept während des ganzen Tages angeboten werden. Für den Hinterthurgau sind die halbstündlichen Fernverkehrsabfahrten in Wil in Richtung Zürich und St.Gallen von Bedeutung. Sie werden durch den Halbstundentakt auf der Strecke Zürich - St.Gallen ohne Halt zwischen Winterthur und St.Gallen ergänzt, wobei in Prüfung ist, diese Direktzüge auch in Wil halten zu lassen.

Elektrifizierung der Hochrheinline Basel - Schaffhausen und Durchbindung Ostschweiz

Das Land Baden-Württemberg und die Schweizer Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen streben die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel - Schaffhausen an. Die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen haben das Projekt zur Mitfinanzierung im Rahmen des Bahnausbauschrittes 2030 beim Bund angemeldet. Eine von den Ostschweizer Kantonen beauftragte Studie kommt zum Schluss, dass die Fernverkehrszüge Basel - Schaffhausen voraussichtlich ohne weitere Infrastrukturausbauten über Singen bis Konstanz verlängert und dort mit dem RegionalExpress Konstanz - St. Gallen durchgebunden werden könnten. Dank dieser Verknüpfung könnten die Reisezeiten zwischen den Bodenseestädten Romanshorn, Kreuzlingen und Konstanz und dem Raum Basel bis zu einer halben Stunde verkürzt werden.

Konstanz - St.Gallen und Konstanz - Rorschach - Bregenz/Chur

Der RegionalExpress Konstanz - Kreuzlingen Hafen - Romanshorn - St.Gallen (Stundentakt ab 2019) soll mit einer neuen RegionalExpresslinie Konstanz - Kreuzlingen Hafen - Romanshorn - Arbon - Rorschach - Bregenz/Chur ergänzt werden.

8.2. Angebotsvorstellungen Regionalverkehr

Schnelle S-Bahn S44 Weinfelden - Kreuzlingen/Konstanz

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

Weinfelden - Winterthur und Wil - Winterthur

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

Frauenfeld - Wil

Aufgrund der prognostizierten Nachfrageentwicklung ist mittel- bis längerfristig zwischen Frauenfeld und Wil in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend der Viertelstundentakt einzuführen. Um dieses Angebot möglichst wirtschaftlich mit vier Zugsumläufen betreiben zu können sind in Frauenfeld Lüdem und Wängi Jakbostal Doppelspurabschnitte zu realisieren. Die Frauenfeld-Wil-Bahn wird die Doppelspur in Frauenfeld Lüdem als Ersatz für die erneuerungsbedürftige Kreuzungsstelle Murkart aus Mitteln der Leistungsvereinbarung 2017-2020 bis 2020

bauen. Die Doppelspur Wängi Jakobstal soll über den Ausbauschritt STEP 2030 finanziert werden, ebenso die Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn und der Bau einer neuen Haltestelle im Entwicklungsschwerpunkt Wil West.

S-Bahn Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz

In einem ersten Schritt wird mittels einer Studie das Nachfragepotenzial, die technische und betriebliche Machbarkeit, das Kosten-/Nutzenverhältnis und die Finanzierbarkeit einer Agglo-S-Bahn/Stadtbahn geklärt. In Kenntnis dieser Fakten kann über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Neue S-Bahnhaltestellen

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

In Romanshorn Hof/Salmsach (Bahnlinie Romanshorn - Weinfelden) und Romanshorn Holzenstein (Bahnlinie Romanshorn - Kreuzlingen) sowie in Weinfelden Süd (Bahnlinie Weinfelden - Wil) und Weinfelden Gontershofen (Bahnlinie Weinfelden - Kreuzlingen) ist die Erstellung von neuen S-Bahnhaltestellen zu prüfen (Nachfragepotenzial, technische und betriebliche Machbarkeit, Kosten-/Nutzenverhältnis, Finanzierbarkeit).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des Fahrplanangebots Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 22
Abbildung 2: Entwicklung der Nachfrage Fernverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 23
Abbildung 3: Entwicklung des Fahrplanangebots Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 25
Abbildung 4: Entwicklung der Nachfrage Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 26
Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl Personenkilometer Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 27
Abbildung 6: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2005 – 2015 28
Abbildung 7: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr (2005 = 100%) 29
Abbildung 8: Entwicklung der Abgeltungen Infrastruktur im Kanton Thurgau 2005 – 2015 30
Abbildung 9: Entwicklung Abgeltung Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015 31
Abbildung 10: Finanzierung Abgeltungen für Regionalverkehr, Infrastruktur und Tarifmassnahmen im Kanton Thurgau 2005 – 2015 33
Abbildung 11: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2005 – 2015 34
Abbildung 12: Entwicklung Modalsplit (Tagesdistanz) im Kanton Thurgau 35
Abbildung 13: Entwicklung Nachtnetz (Verbindungen nach 1.00 Uhr) im Kanton Thurgau 2008 – 2015 46
Abbildung 14: Raumkonzept Kanton Thurgau, Zukunftsbild 66
Abbildung 15: Überprüfungsmechanismus für die Entwicklung des kantonalen Angebotskonzepts für den regionalen Personenverkehr. 69
Abbildung 16: Übersicht Zielangebot 2024: Bahn- und Buslinien inkl. Angebotsfunktionen 82
Abbildung 17: Zielkonzept Bahnangebot Thurgau 2024 83
Abbildung 18: Linienführung 80.736 115
Abbildung 19: Fahrplan 2019 118
Abbildung 20: Fahrplan nach 2019 mit Halbstundentakt Fähre 118
Abbildung 21: Angebotsentwicklung 2016 – 2024 122
Abbildung 22: Nachfrageentwicklung 2016 – 2024 123
Abbildung 23: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF 125
Abbildung 24: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF 126
Abbildung 25: Investitionsbeiträge des Kanton Thurgau 2017 – 2024 132

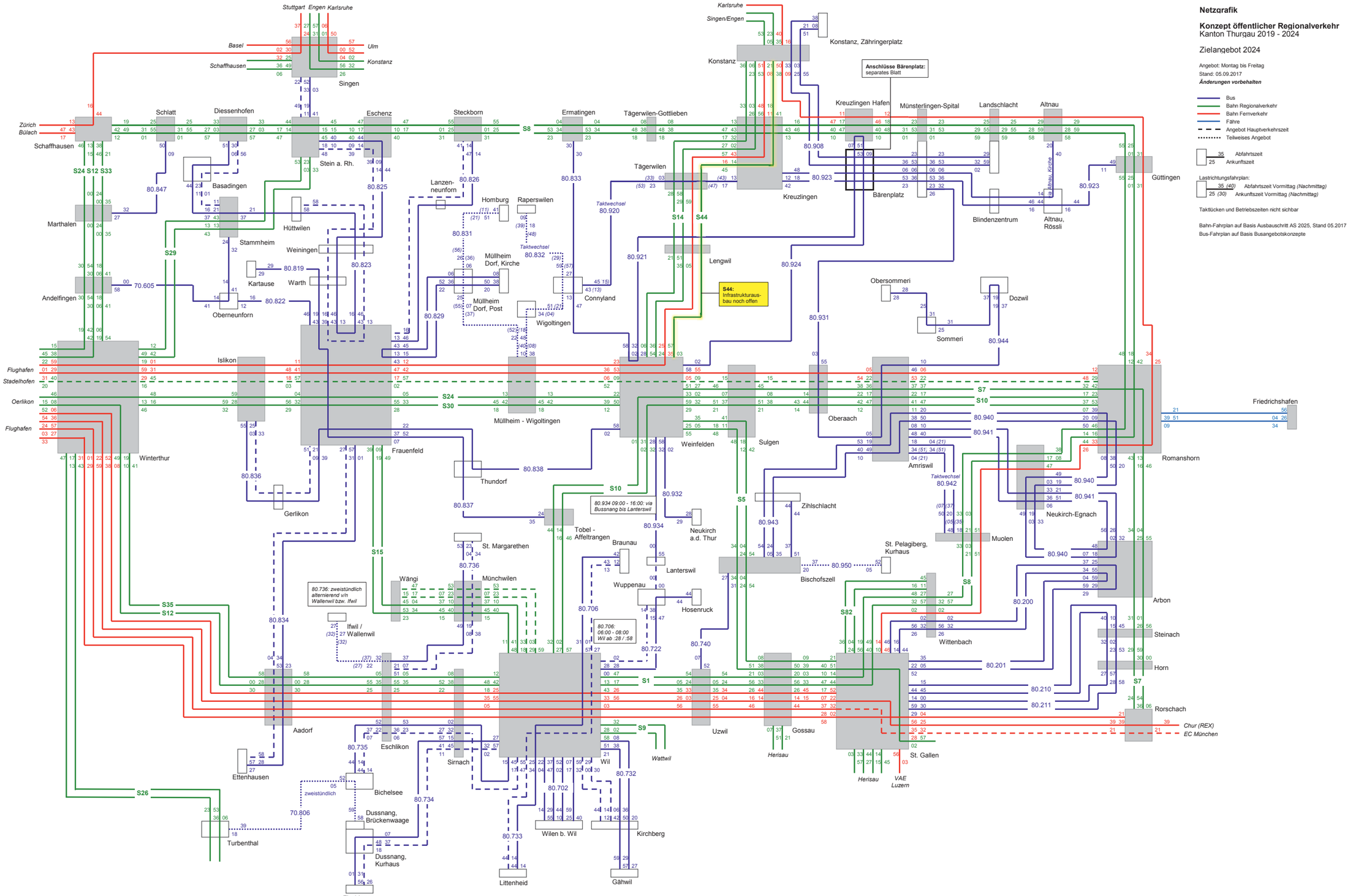
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bahn 36
Tabelle 2: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld 38
Tabelle 3: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden 40
Tabelle 4: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau 41
Tabelle 5: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil 43
Tabelle 6: Ziel- und Ist-Angebot 2015: ZVV-Linien im Kanton Thurgau 44
Tabelle 7: Ist-Angebot 2015: Nachtnetz Bahn (Verbindungen nach 1.00 Uhr) 45
Tabelle 8: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Bodenseefähre 47
Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau 48
Tabelle 10: Nachfrage-Schwellenwerte 2010 – 2015 für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau 49
Tabelle 11: Minimale Kostendeckungsgrade 2010 – 2015 im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus) 49
Tabelle 12: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Nachfrage 50
Tabelle 13: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Kostendeckung 51
Tabelle 14: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Nachfrage 52
Tabelle 15: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld: Kostendeckung 53
Tabelle 16: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Nachfrage 54
Tabelle 17: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden: Kostendeckung 55
Tabelle 18: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Nachfrage 56
Tabelle 19: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau: Kostendeckung 57
Tabelle 20: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Nachfrage 58
Tabelle 21: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil: Kostendeckung 59
Tabelle 22: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Nachfrage 60
Tabelle 23: Erfolgskontrolle Regionalverkehr ZVV-Linien im Kanton Thurgau: Kostendeckung 60
Tabelle 24: Erfolgskontrolle Nachtnetz: Kostendeckung 61
Tabelle 25: Nachfrageentwicklung Bodenseefähre 62
Tabelle 26: Kostendeckung der Bodenseefähre 62
Tabelle 27: Definition der Angebotsfunktion im regionalen Personenverkehr für verschiedene Raumtypen. (Erschliesst eine Linie verschiedene Raumtypen, so ist für die Bestimmung ihrer Angebotsfunktion der Raumtyp mit dem höchsten Linienanteil massgebend.) 72
Tabelle 28: Anzustrebende Ausstattung Haltestelleninfrastruktur 74
Tabelle 29: Verkaufsstellen Kanton Thurgau 76

Tabelle 30: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Buslinien im Kanton Thurgau _____ 78
Tabelle 31: Nachfrage-Schwellenwerte für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau _____ 78
Tabelle 32: Minimale Betriebskostendeckungsgrade im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus)_____ 79
Tabelle 33: Finanzmittel für öffentlichen Regionalverkehr und Kantonsbeitrag in BIF (in Tausend CHF) _____ 80
Tabelle 34: Ziel-Nachtangebot 2024 _____ 88
Tabelle 35: Zielangebot 2024 Bahn _____ 89
Tabelle 36 Zielangebot 2024 Bus Region Frauenfeld _____ 96
Tabelle 37: Zielangebot 2024 Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden _____ 105
Tabelle 38: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau _____ 111
Tabelle 39: Ziel- und Ist-Angebot 2015: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil _____ 117
Tabelle 40: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge _____ 128

Abkürzungsverzeichnis

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



Netzgrafik

Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2019 - 2024

Zielangebot 2024

Angebot: Montag bis Freitag
Stand: 05.09.2017
Änderungen vorbehalten

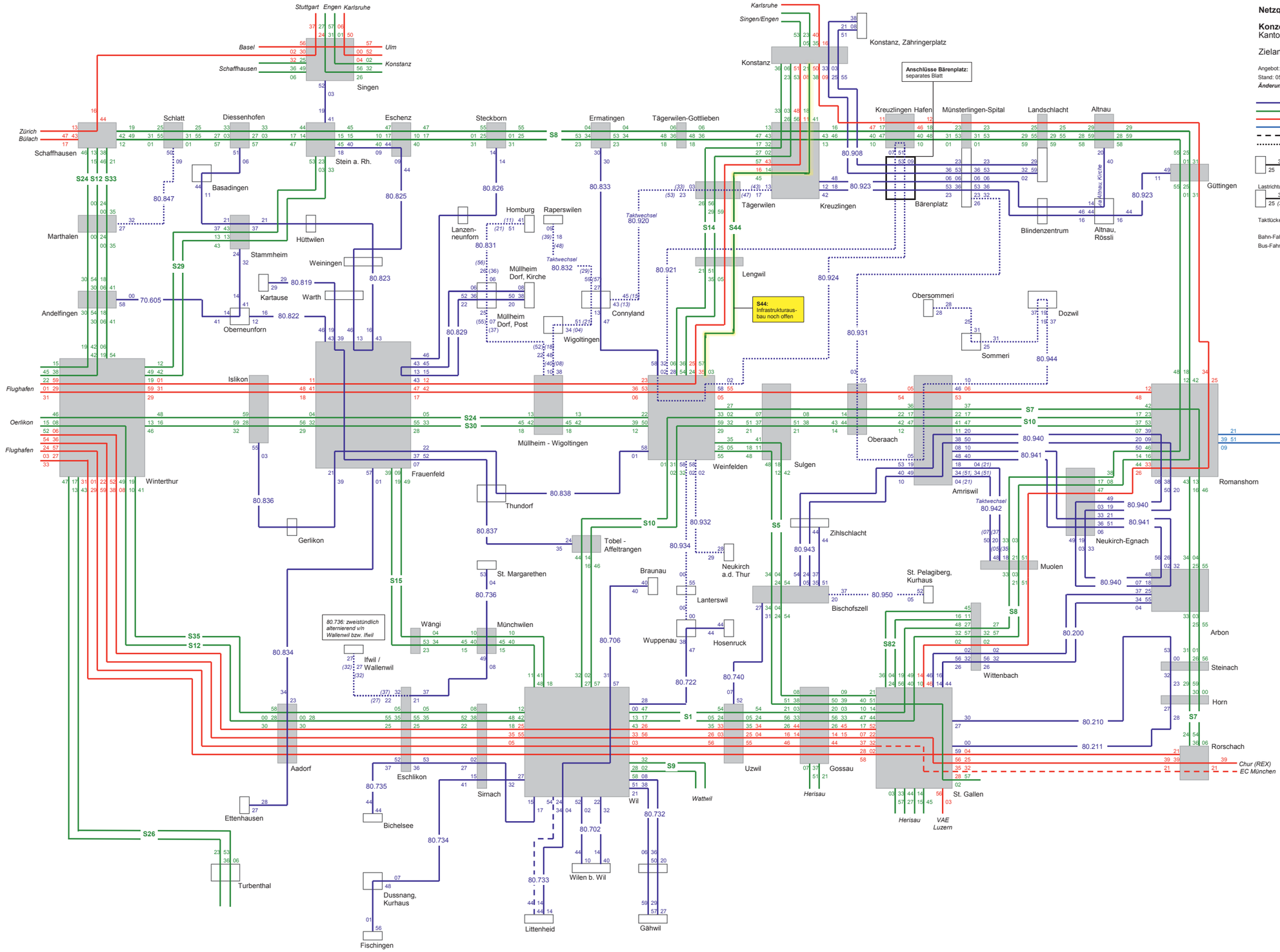
- Bus
- Bahn Regionalverkehr
- Bahn Fernverkehr
- Fähre
- Angebot Hauptverkehrszeit
- Teilweises Angebot

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit

Lastrichtungsfahrplan:
35 *(40)* Abfahrtszeit Vormittag *(Nachmittag)*
25 *(30)* Ankunftszeit Vormittag *(Nachmittag)*

Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichbar

Bahn-Fahrplan auf Basis Ausbauschritt AS 2025, Stand 05.2017
Bus-Fahrplan auf Basis Busangebotskonzepte



Netzgrafik

Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2019 - 2024

Zielangebot 2024

Angebot: Samstag
Stand: 05.09.2017
Änderungen vorbehalten

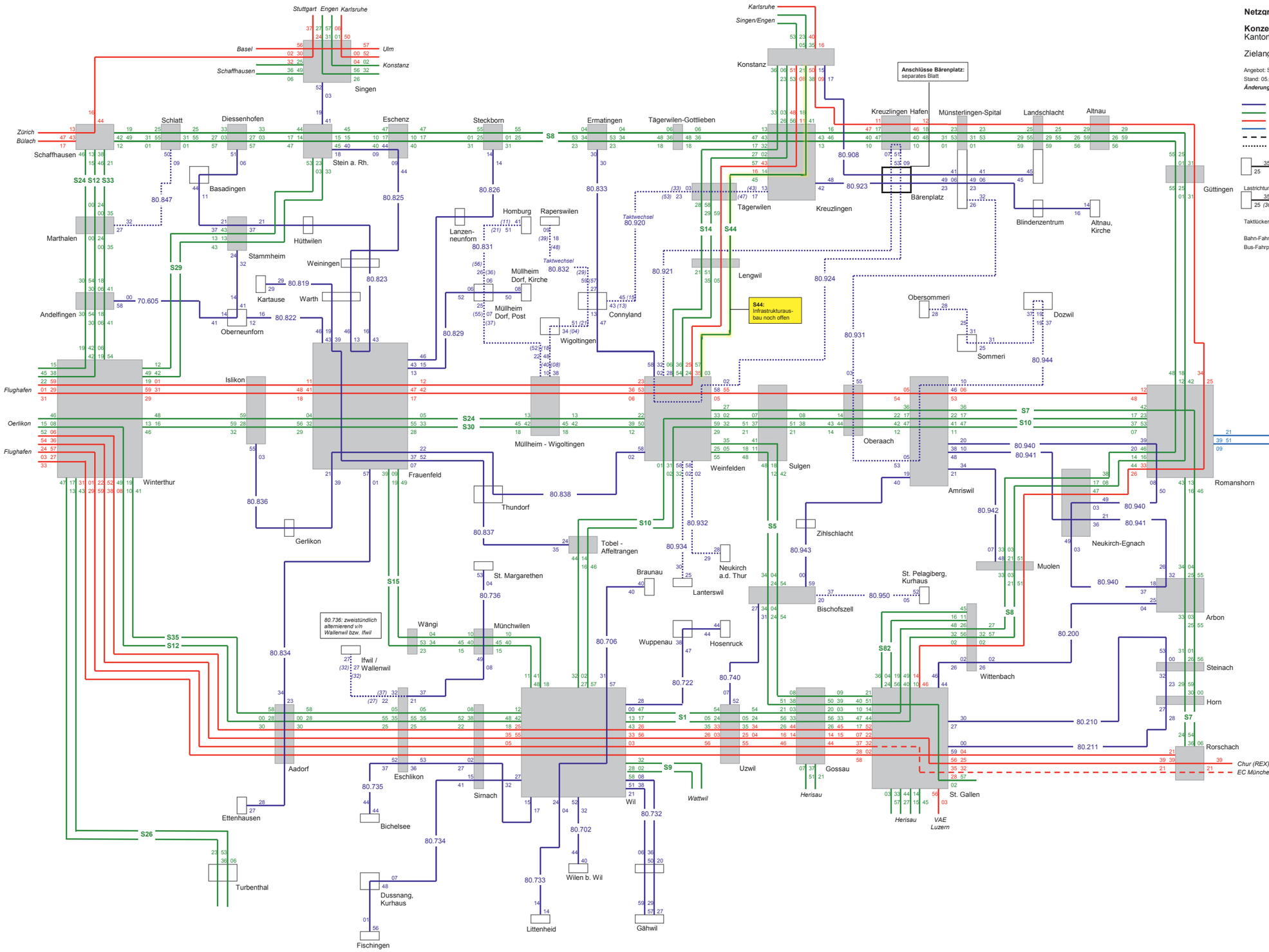
- Bus
- Bahn Regionalverkehr
- Bahn Fernverkehr
- Fähre
- Angebot Hauptverkehrszeit
- Teilweises Angebot

35 Abfahrtszeit
25 Arkunftszeit

Lastrichtungsfahrplan:
35 *(40)* Abfahrtszeit Vormittag *(Nachmittag)*
25 *(30)* Ankunftszeit Vormittag *(Nachmittag)*

Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichbar

Bahn-Fahrplan auf Basis Ausbauschritt AS 2025, Stand 05.2017
Bus-Fahrplan auf Basis Busangebotskonzepte



Netzgrafik

Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2019 - 2024

Zielangebot 2024

Angebot: Sonntag
Stand: 05.09.2017
Änderungen vorbehalten

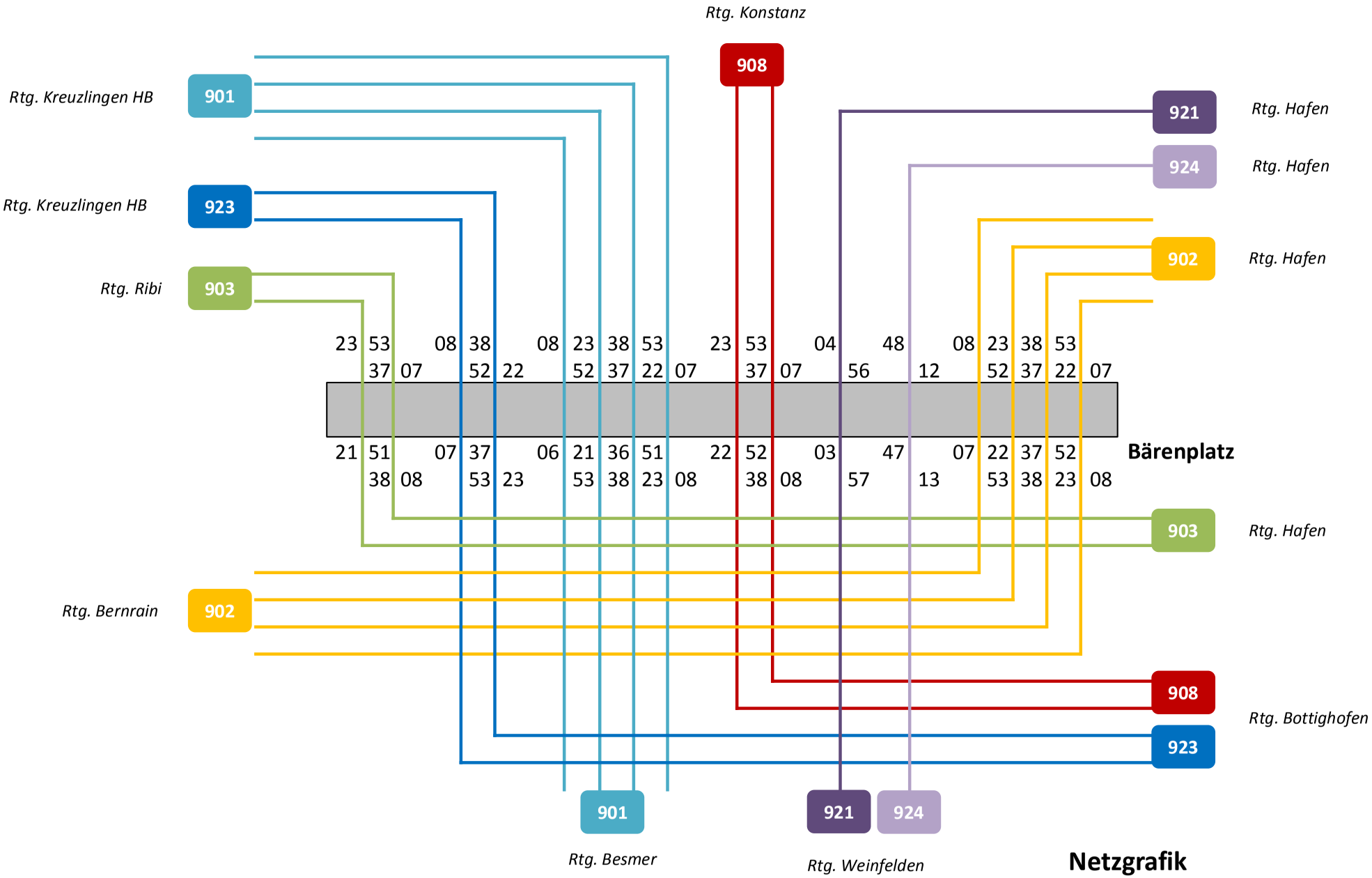
- Bus
- Bahn Regionalverkehr
- Bahn Fernverkehr
- Fähre
- Angebot Hauptverkehrszeit
- Teilweises Angebot

35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit

Lastrichtungsfahrplan:
35 *(40)* Abfahrtszeit Vormittag *(Nachmittag)*
25 *(30)* Ankunftszeit Vormittag *(Nachmittag)*

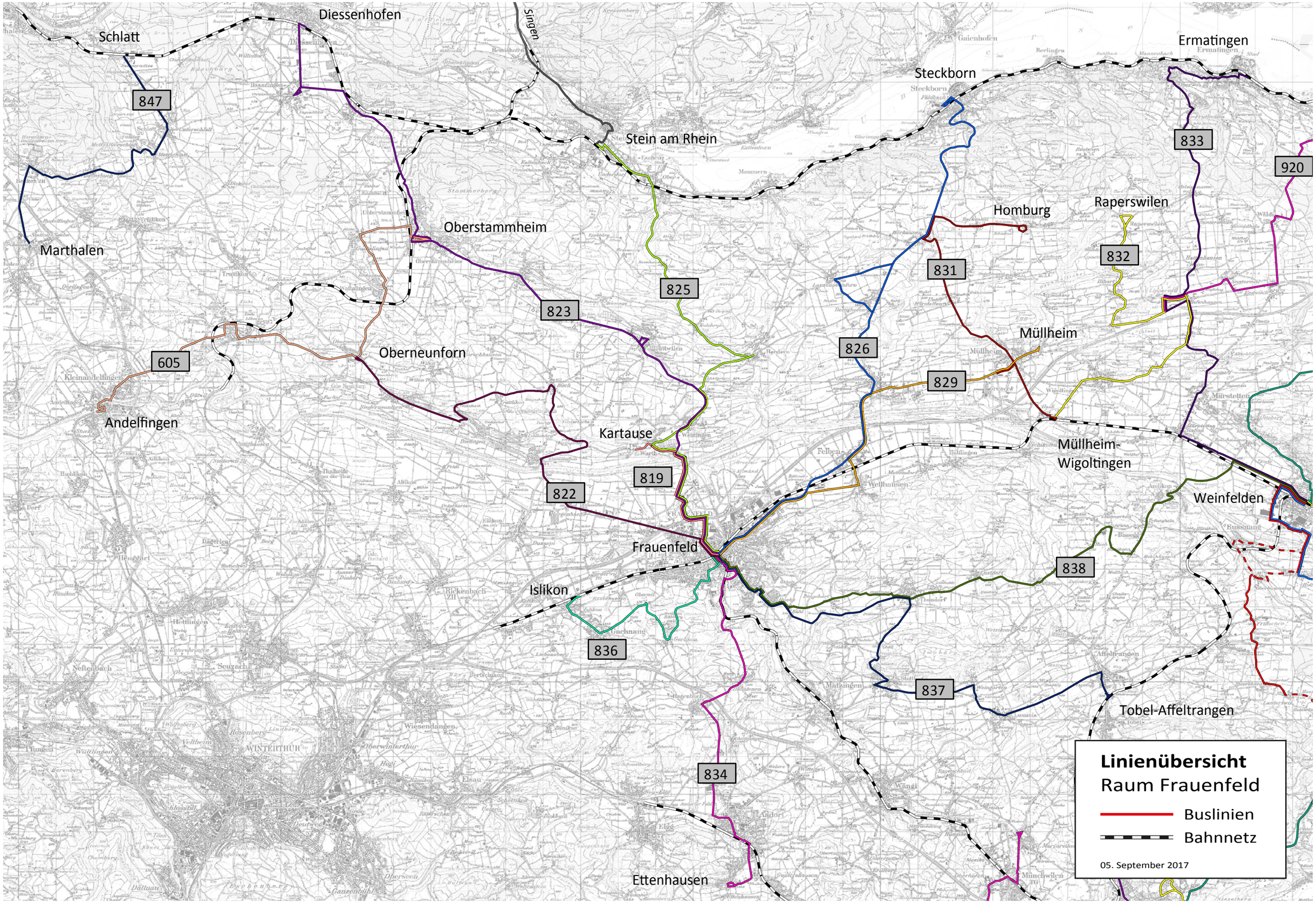
Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichbar

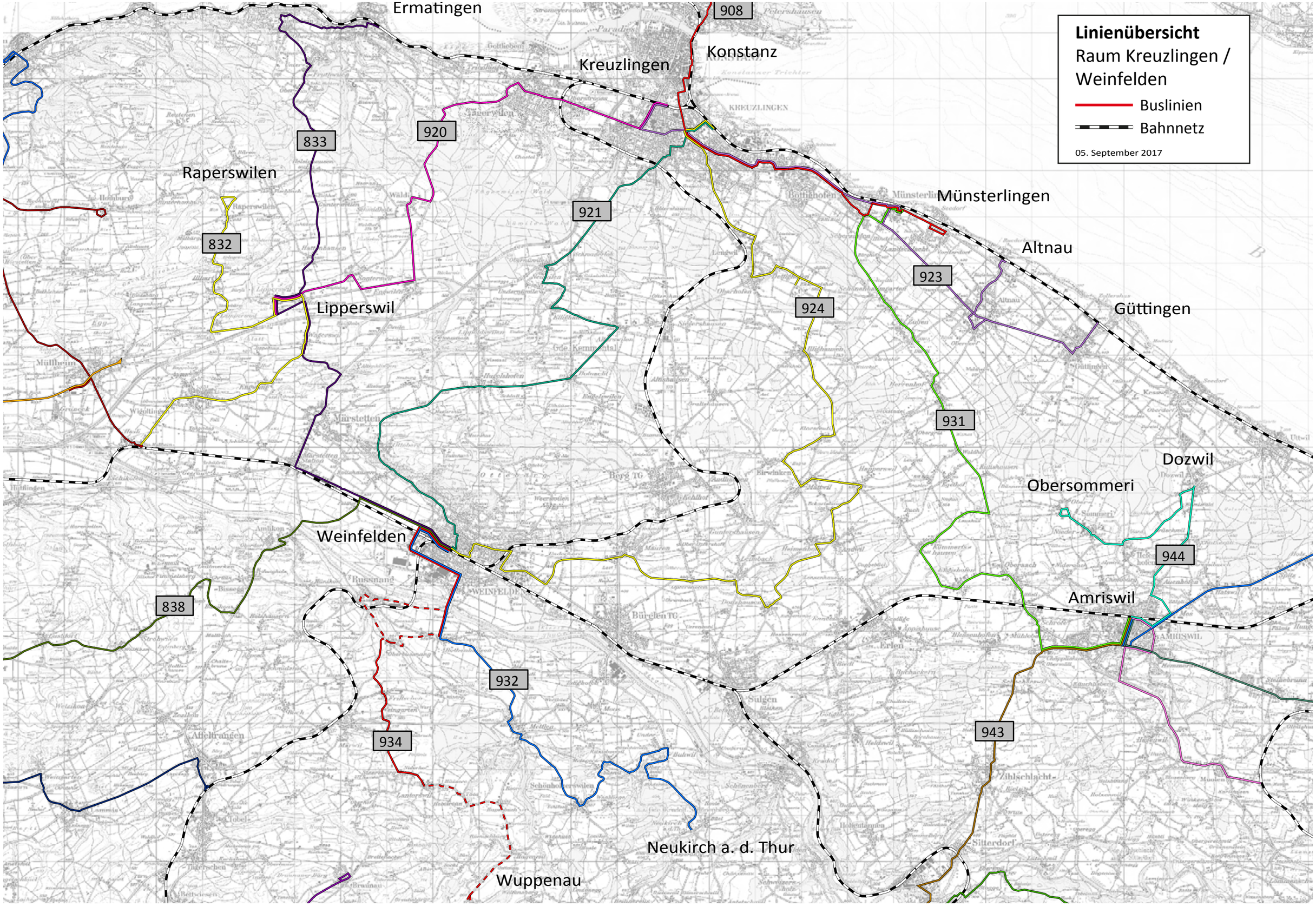
Bahn-Fahrplan auf Basis Ausbauschritt AS 2025, Stand 05.2017
Bus-Fahrplan auf Basis Busangebotskonzepte

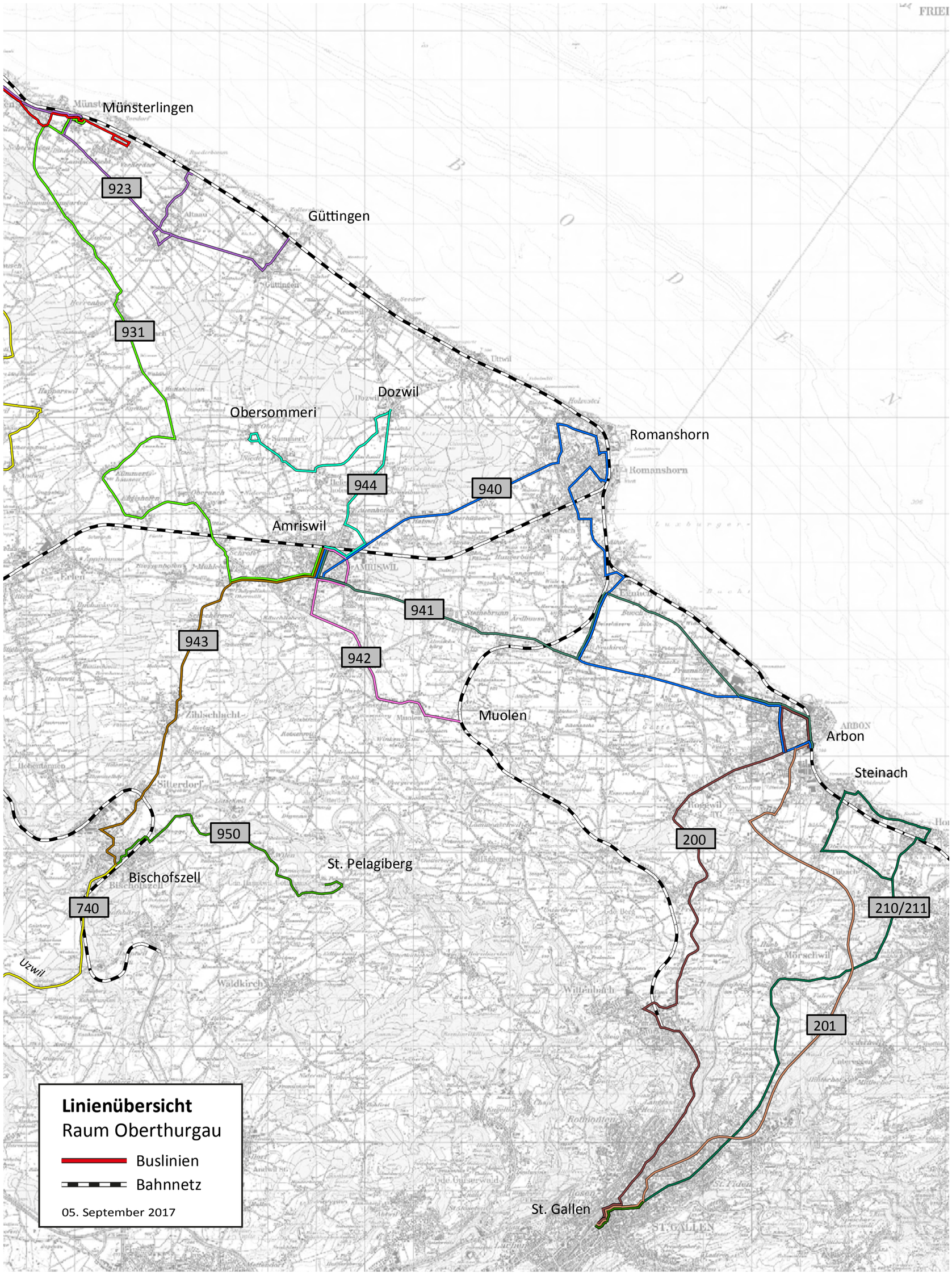


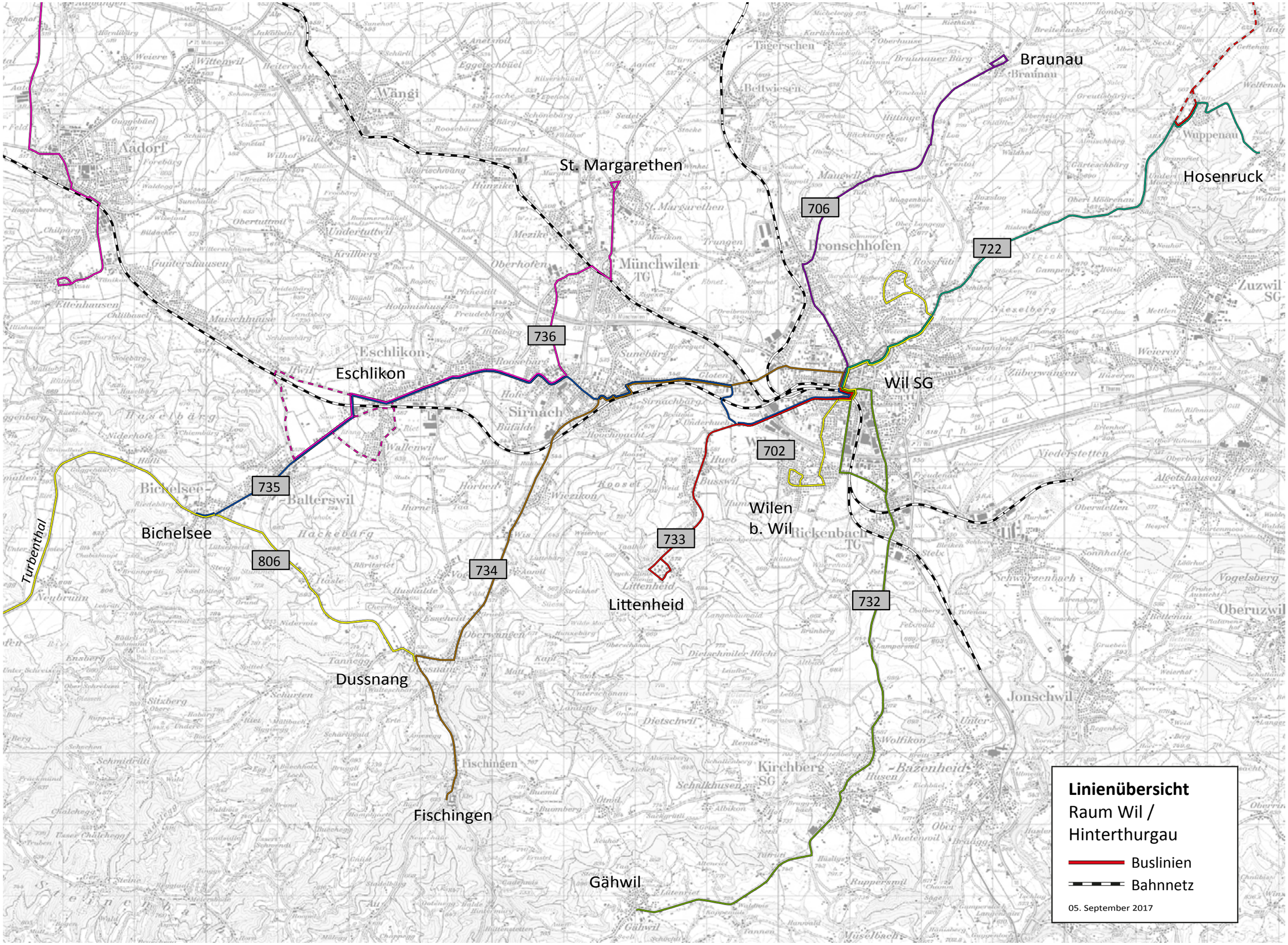
Netzgrafik Kreuzlingen, Bärenplatz

05. September 2017
INFRAS


Diessenhofen
Schlatt
847
Singen
Stein am Rhein
Steckborn
Ermatingen
833
920
Homburg
Raperswilen
832
831
825
Oberstammheim
823
Marthalen
605
Oberneunforn
826
Müllheim
829
Andelfingen
Kartause
819
822
Müllheim-
Wigoltingen
Weinfelden
Frauenfeld
838
Islikon
836
837
Tobel-Affeltrangen
834
Ettenhausen
Linienübersicht
Raum Frauenfeld
Buslinien
Bahnnetz
05. September 2017


Linienübersicht
Raum Kreuzlingen / Weinfelden
Buslinien
Bahnnetz
05. September 2017
Ermatingen
908
Konstanz
Kreuzlingen
833
920
Raperswilen
832
921
Münsterlingen
Altnau
923
924
Güttingen
Lipperswil
931
Dozwil
Obersommeri
944
Amriswil
Weinfelden
838
932
934
943
Neukirch a. d. Thur
Wuppenau


Münsterlingen
923
Güttingen
931
Dozwil
Obersommeri
Romanshorn
944
940
Amriswil
941
943
942
Muolen
Arbon
Steinach
950
St. Pelagiberg
Bischofszell
740
200
210/211
Uzwil
201
St. Gallen
Linienübersicht
Raum Oberthurgau
Buslinien
Bahnnetz
05. September 2017


Braunau
Hosenruck
St. Margarethen
706
722
736
Eschlikon
Wil SG
702
735
Bichelsee
806
733
734
Wilen
b. Wil
Littenheid
732
Dussnang
Fischingen
Gähwil
Linienübersicht
Raum Wil /
Hinterthurgau
Buslinien
Bahnnetz
05. September 2017