Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Öffentlicher Verkehr

Thurgau

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025 - 2030

Vernehmlassungsversion vom 16. November 2023

DENKEN
ÜBER
MORGEN

Impressum

Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025 - 2030
Vernehmlassungsversion

Zürich, 16. November 2023
3752a_ÖV-Konzept_Thurgau_2025-2030_20231116.docx

Auftraggeber
Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr

Autorinnen und Autoren
Fachliche Betreuung INFRAS
Matthias Lebküchner, Jonas Stadler, Lukas Gafner

Bearbeitung Abteilung Öffentlicher Verkehr
Stefan Thalmann, Robert Dedecius, Daniel Zollinger

INFRAS
Forschung und Beratung
www.infras.ch

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2

Inhaltsverzeichnis 3

Zusammenfassung 6

1. Inhalt und Aufbau des Konzepts 7

2. Entwicklungen der letzten Jahre 8

2.1. Methodik 8
2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr 8
2.3. Abgeltung Regionalverkehr 13
2.4. Abgeltung Infrastruktur 15
2.5. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr 16

3. Umsetzungskontrolle Zielangebot 2019 - 2024 17

3.1. Bahnangebot 18
3.2. Busangebot 21
3.3. Nachtnetz 30
3.4. Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen 31
3.5. Fazit Umsetzungskontrolle 31

4. Erfolgskontrolle des aktuellen Angebots 32

4.1. Schwellenwerte 2019 - 2024 32
4.2. Regionale Bahnlinien 34
4.3. Regionale Buslinien 36
4.4. Nachtnetz 43
4.5. Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen 44

5. Übergeordnete Ziele und Strategie 45

5.1. Gesetzliche Grundlagen 45
5.2. Mobilität und Raum 2050 45
5.3. Verkehrsperspektive 2050 46
5.4. Kantonaler Richtplan (KRP) 47

5.5. Gesamtverkehrskonzept (GVK) 51
5.6. Konzept Kombinierte Mobilität 54
5.7. Klimastrategie 54
5.8. Abgeleitete Stossrichtungen für den öffentlichen Regionalverkehr 55

6. Planungsgrundsätze 2025 - 2030 57

6.1. Funktion 57
6.2. Angebotsgrundsätze 58
6.3. Grundsätze zur Angebotsüberprüfung 62
6.4. On-Demand-Angebote 63

7. Handlungsbedarf 64

7.1. Umsetzungs-/Erfolgskontrolle 64
7.2. Potenzialanalyse 64
7.3. Analyse örtliche Erschliessungslücken 65
7.4. Handlungsbedarf abgeleitet aus Planungsgrundsätzen 69

8. Zielzustand 2030 70

8.1. Zielangebot Bahn 70
8.2. Zielangebot Bus Region Frauenfeld 75
8.3. Zielangebot Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden 88
8.4. Zielangebot Bus Region Oberthurgau 93
8.5. Zielangebot Bus Region Hinterthurgau/Wil 104
8.6. Fahrzeuge 107
8.7. Qualität 108
8.8. Benchmarking, Zielvereinbarungen und Ausschreibungen 110
8.9. Angebots-, Nachfrage- und Abgeltungsentwicklung bis 2030 111

9. Ausblick 119

9.1. Angebotsentwicklung Fernverkehr 2030 - 2035 119
9.2. Angebotsentwicklung Regionalverkehr 2030 - 2035 119
9.3. Langfristige Angebotsentwicklung 120

Annex 1 Netzgrafiken Zielangebot 2030 für Mo-Fr, Sa, So 121

Annex 2 Liniennetzplan Zielangebot 2030 pro Region 125

Abbildungsverzeichnis _____ **130**

Tabellenverzeichnis _____ **131**

Abkürzungsverzeichnis _____ **133**

Zusammenfassung

Rückblick auf die Entwicklung der letzten Jahre

Im Jahr 2019 wurden im Kanton Thurgau das regionale Bahnangebot um 20 Prozent und das regionale Busangebot um 7 Prozent ausgebaut. Das zusätzliche Angebot wurde im ersten Jahr sehr gut angenommen. In den Jahren 2020 und 2021 gingen die Nachfrage und die Verkehrserlöse wegen der Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie massiv zurück. Im Frühsommer 2022, nach der Aufhebung der Covid-19 Massnahmen, nahm die Nachfrage wieder rasch zu.

Das Zielangebot 2024 des Konzepts Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 - 2024 (ÖV-Konzept 2019 - 2024) konnte wegen der Pandemie auf verschiedenen Linien noch nicht vollständig umgesetzt werden. Deshalb verzögert sich die Umsetzung des Zielangebots 2024 um ungefähr zwei Jahre.

Übergeordnete Ziele und Strategien

Gemäss den übergeordneten Zielen und Strategien muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll das ÖV-Angebot vor allem in den urbanen und kompakten Siedlungsräumen sowie zwischen den Zentren ausgebaut werden. In den Agglomerationszentren soll ein Viertelstundentakt angeboten werden, in den übrigen dicht besiedelten Räumen ein Halbstundentakt. In der Kulturlandschaft soll ein bedarfsgerechtes und wirtschaftliches Grundangebot im ÖV bereitgestellt werden.

Zielangebot 2030

Die Planungsgrundsätze für das Zielangebot 2030 bauen auf den übergeordneten Zielen und Strategien auf. Die Eckwerte des Zielangebots 2030 sind:

- S-Bahnen verkehren Montag bis Sonntag im Halbstundentakt (Ausnahme S10 am Sonntag im Stundentakt).
- Busse im urbanen und kompakten Siedlungsraum sowie zwischen den Zentren verkehren Montag bis Samstag bis 20 Uhr mindestens im Halbstundentakt.
- In der Kulturlandschaft verkehren die Busse Montag bis Sonntag bis 20 Uhr im durchgehenden Stundentakt, sofern der Mindestkostendeckungsgrad erreicht wird. Ansonsten wird geprüft, ob mit einem alternativen Angebot der Mindestkostendeckgungsgrad erreicht werden kann.

Für das Zielangebot 2030 werden die Abgeltungskosten für den Kanton Thurgau und die Gemeinden auf 54 Mio. Franken geschätzt. Das sind 14 Prozent mehr als für das Zielangebot 2024 geplant waren.

1. Inhalt und Aufbau des Konzepts

Das Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025 - 2030 (ÖV-Konzept 2025 - 2030) 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 Linien des Regionalverkehrs (Bahn, Bus und Fähre). Dabei werden die Einhaltung der Minimalstandards zur Nachfrage und zur Kostendeckung gemäss ÖV-Konzept 2019 - 2024 und damit die Wirksamkeit der Ausbaumassnahmen der letzten Jahre überprüft. Zudem wurden vorgängig die Ziele der Regionen und Agglomerationen für den öffentlichen Verkehr abgefragt und bestmöglich berücksichtigt.

Aufbauend auf den übergeordneten Zielen und Strategien und der Überprüfung des bestehenden Angebots werden die Planungs- und Angebotsgrundsätze überprüft und wo nötig angepasst.

Darauf aufbauend wird das neue Zielangebot für den Zeithorizont 2030 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 der letzten Jahre

2.1. Methodik

Gegenüber dem ÖV-Konzept 2019 - 2024 wird eine neue Methodik zur Abgrenzung der Kennzahlen auf das Kantonsgebiet angewendet. Die Werte sind im Verhältnis der Linienlänge ausserhalb des Kantons Thurgau abgemindert. Deshalb weichen die Kennzahlen von den Werten im ÖV-Konzept 2019 - 2024 zum Teil stark ab. Für die Jahre vor 2018 wurde der Einfachheit halber immer die Linienführung/-länge von 2017 verwendet.

2.2. Angebot und Nachfrage Regionalverkehr

Angebot

Im Jahr 2019 wurde das Regionalverkehrsangebot an vielen Orten erheblich ausgebaut. Die wichtigsten realisierten Bahnangebotsausbauten des ÖV-Konzepts 2019 - 2024:

- RE Konstanz - Kreuzlingen - St. Gallen - Herisau: Taktverdichtung zum durchgehenden Stundentakt von 6 bis 21 Uhr.
- S5 Weinfelden - Bischofszell: Taktverdichtung zum durchgehenden Halbstundentakt von 5 bis 24 Uhr.
- S7 Rorschach - Romanshorn - Weinfelden: Verkehrt Romanshorn - Weinfelden als Schnellzug, zusätzlich zu den auf allen Bahnhöfen haltenden S10. Am Wochenende werden die S7, als Ergänzung zum Eurocity, zweistündlich nach Bregenz - Lindau verlängert.
- S10 Wil SG - Weinfelden - Romanshorn: Taktverdichtung zum durchgehenden Halbstundentakt Montag bis Freitag von 5 bis 20 Uhr.
- S14 Weinfelden - Kreuzlingen - Konstanz: Taktverdichtung zum durchgehenden Halbstundentakt Montag bis Samstag von 5 bis 20 Uhr. Das Angebot wurde tagsüber zwischen Kreuzlingen und Konstanz zu einem Viertelstundentakt verdichtet mit verbesserten Anschlüssen in Kreuzlingen und Konstanz.
- S44 Weinfelden - Konstanz im 2h-Takt Montag bis Sonntag, als Ergänzung zum Fernverkehr.

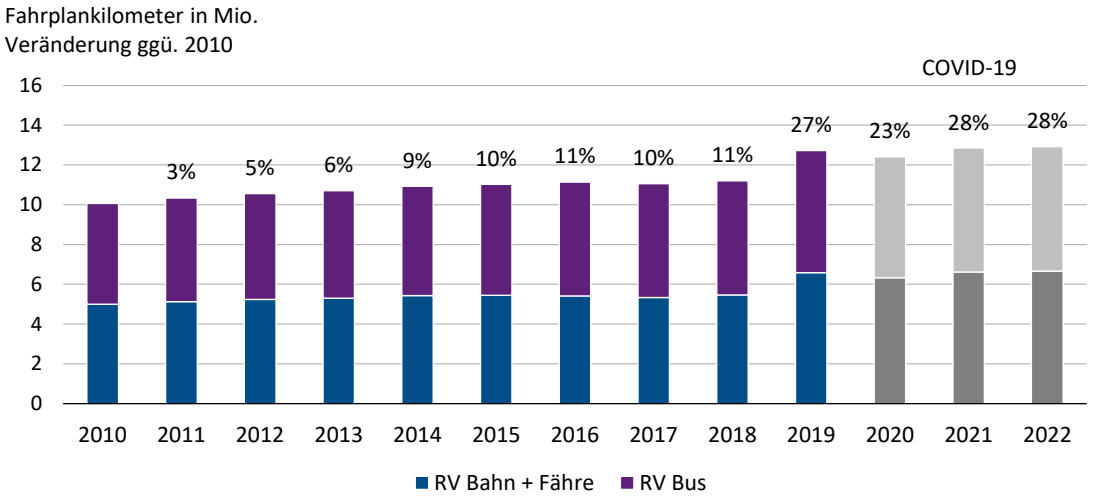
Die wichtigsten realisierten Busangebotsausbauten des ÖV-Konzepts 2019 - 2024:

- 200 St. Gallen - Wittenbach - Arbon: Taktverdichtung sonntags von 8 bis 18 Uhr zum durchgehenden Halbstundentakt.
- 210/211 St. Gallen - Horn - Arbon: Die Busse verkehren neu bis Arbon.
- 702 Wil SG - Neugruben - Wilen bei Wil SG: Taktverdichtung zum durchgehenden Viertelstundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr.

- 722 Wil SG - Hosenruck - Weinfelden: Neue Linienführung und Taktverdichtung Montag bis Freitag zum durchgehenden Stundentakt
- 736 St. Margarethen - Münchwilen - Eschlikon - Ifwil/Wallenwil: Neue Buslinie mit guten Anschlüssen in Eschlikon an die S12/S35 Richtung Winterthur - Zürich. Verkehrt Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt und die übrige Zeit im Stundentakt.
- 739 Münchwilen - Sirnach: Neue durch den Fachmarkt Ebnet finanzierte Buslinie. Verkehrt Montag bis Samstag im Halbstundentakt.
- 829/920 Frauenfeld - Pfyn - Müllheim: Taktverdichtung Montag bis Freitag bis 20 Uhr zum durchgehenden Halbstundentakt. Die Busse fahren im Stundentakt weiter bis Lipperswil, Conny-Land und von dort weiter bis Kreuzlingen (umsteigefreie Fahrt). Einmal pro Stunde fahren sie weiter nach Wigoltingen.
- 833 Weinfelden - Lipperswil - Ermatingen: Neue Linienführung und Taktverdichtung Montag bis Freitag zum durchgehenden Stundentakt.
- 836 Frauenfeld - Gachnang - Islikon: Taktverdichtung zum Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeit. Abends verkehren Taxis ab dem Bahnhof Frauenfeld mit Halt nur zum Aussteigen bis Gachnang Kirche. Das Abendtaxi kann mit den normalen ÖV-Billetten ohne Zuschlag genutzt werden.
- 838 Frauenfeld - Thundorf - Weinfelden: Taktverdichtung Montag bis Freitag bis 20 Uhr zum durchgehenden Stundentakt. In Kombination mit der Linie 837 ergibt sich auf dem Abschnitt Frauenfeld - Thundorf bis 21 Uhr ein Halbstundentakt.
- 923 Kreuzlingen - Altnau - Güttingen: Neue Linienführung einmal pro Stunde an den Bahnhof Altnau und einmal pro Stunde an den Bahnhof Güttingen.
- 931 Münsterlingen Spital - Langrickenbach - Amriswil: Neue Linienführung und Taktverdichtung Montag bis Freitag zum durchgehenden Stundentakt.
- 932 Weinfelden - Mettlen - Neukirch a. d. Thur: Neue Linienführung und Taktverdichtung Montag bis Freitag zum durchgehenden Stundentakt bis 20 Uhr.
- 935 Weinfelden - Bussnang: Neue, gemeinsam mit StadlerRail bestellte Linie mit Kursen in der Hauptverkehrszeit und guten Anschlüssen in Weinfelden Richtung Romanshorn - Arbon und Kreuzlingen - Konstanz.
- 940 Amriswil - Romanshorn - Arbon: Taktverdichtung Montag bis Freitag bis 20 Uhr zum durchgehenden Halbstundentakt.
- 941 Amriswil - Arbon: Taktverdichtung Montag bis Freitag bis 20 Uhr zum durchgehenden Halbstundentakt.
- 943 Amriswil - Bischofszell: Taktverdichtung Montag bis Freitag bis 20 Uhr zum durchgehenden Halbstundentakt.

Der Rückgang der Fahrplankilometer von 2019 auf 2020 ist darauf zurückzuführen, dass nach dem Ausruf der ausserordentlichen Lage zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie im März 2020 durch den Bundesrat das Fahrplanangebot bis im Mai 2020 reduziert wurde. Das Nachtangebot wurde bis Mitte Juli und ab November 2020 bis Anfang Juli 2021 komplett eingestellt. 2017 nahmen die Betriebskilometer wegen der vielen Bahninfrastrukturbaustellen für den Ausbauschritt Ende 2018 ab. Die Bahnersatzfahrten werden von den Systemen nicht erfasst.

Abbildung 1: Entwicklung des Fahrplanangebots Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RV Bahn + Fähre	4.99	5.13	5.24	5.31	5.43	5.45	5.42	5.34	5.47	6.58	6.32	6.61	6.66
RV Bus	5.07	5.21	5.32	5.39	5.50	5.58	5.72	5.71	5.73	6.15	6.08	6.24	6.26
Total	**10.06**	**10.34**	**10.56**	**10.70**	**10.93**	**11.03**	**11.15**	**11.05**	**11.20**	**12.73**	**12.40**	**12.85**	**12.92**

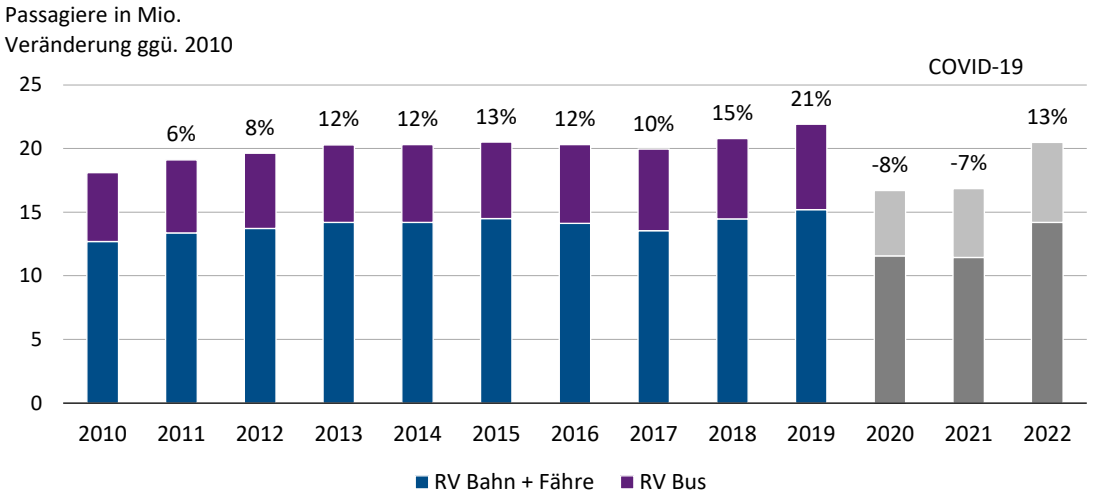
Fahrplankilometer in Mio.

Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Nachfrage

In den Jahren vor der Covid-19-Pandemie hat die Nachfrage kontinuierlich zugenommen. In den Jahren 2016 und 2017 gingen die Passagierzahlen wegen der vielen Bahninfrastrukturbaustellen und unterschiedlicher Erfassungsmethoden leicht zurück. Die Passagierzahlen der Bahnersatzbusse fliessen systembedingt nicht in die Statistik ein. Die baustellenbedingten Unannehmlichkeiten führten aber auch zu einem temporären Nachfragerückgang. Die durch diese Bahninfrastrukturausbauten ermöglichten Angebotsausbauten im Jahr 2019 wurden bereits im ersten Jahr mit einem Nachfragewachstum von 5.5 Prozent zusätzlichen Passagieren gegenüber dem Vorjahr sehr gut angenommen. Die angeordneten Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie erschütterten den öffentlichen Verkehr mit einem erheblichen Nachfragerückgang. Im Regionalverkehr nahmen die Passagierzahl im Jahr 2020 gegenüber 2019 um 23.8% ab und erholten sich im Jahr 2021 nur ganz leicht, da immer noch diverse Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie das Mobilitätsverhalten beeinflussten. Im Verlauf des Jahres 2022, nach Aufhebung der Massnahmen zur Bekämpfung von Covid-19, erholten sich die Passagierzahlen rasch.

Abbildung 2: Entwicklung der Nachfrage Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022



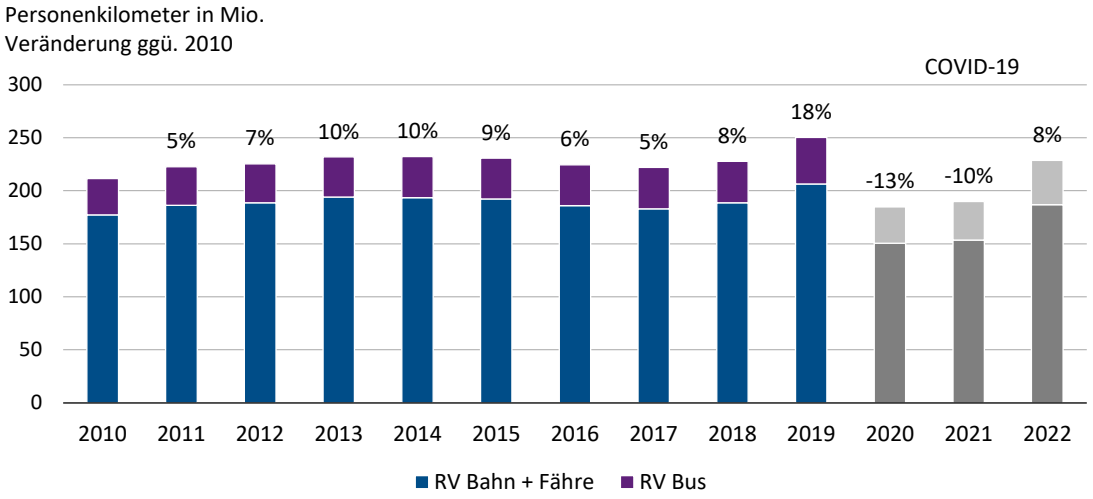
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RV Bahn + Fähre	12.68	13.37	13.73	14.20	14.20	14.49	14.11	13.55	14.46	15.20	11.57	11.44	14.19
RV Bus	5.41	5.73	5.89	6.09	6.10	6.01	6.20	6.41	6.31	6.71	5.14	5.42	6.30
Total	**18.10**	**19.11**	**19.62**	**20.29**	**20.30**	**20.50**	**20.31**	**19.96**	**20.77**	**21.91**	**16.71**	**16.86**	**20.49**

Passagiere in Mio.

Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Die Personenkilometer[1] sind im Vergleich zur Anzahl Reisenden bis 2016 etwas weniger stark gestiegen. Die Reisenden legten also im Durchschnitt kürzere Strecken zurück. Der leichte Rückgang in den Jahren 2015 bis 2017 ist nebst den vielen Bahninfrastrukturbaustellen auch auf unterschiedliche Erfassungsmethoden zurückzuführen. Dieser Rückgang wurde im Jahr 2019 überkompensiert.

Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl Personenkilometer Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RV Bahn + Fähre	177.16	186.39	188.71	194.02	193.33	192.17	185.85	182.83	188.76	206.49	150.36	153.49	186.85
RV Bus	34.32	36.25	36.71	37.77	38.90	38.44	38.63	39.05	38.93	43.89	34.39	36.34	41.74
Total	**211.48**	**222.64**	**225.42**	**231.79**	**232.23**	**230.61**	**224.47**	**221.87**	**227.69**	**250.38**	**184.75**	**189.83**	**228.59**

Personenkilometer in Mio.

Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

[1] Personenkilometer: Von den Reisenden zurückgelegte Reisedistanz

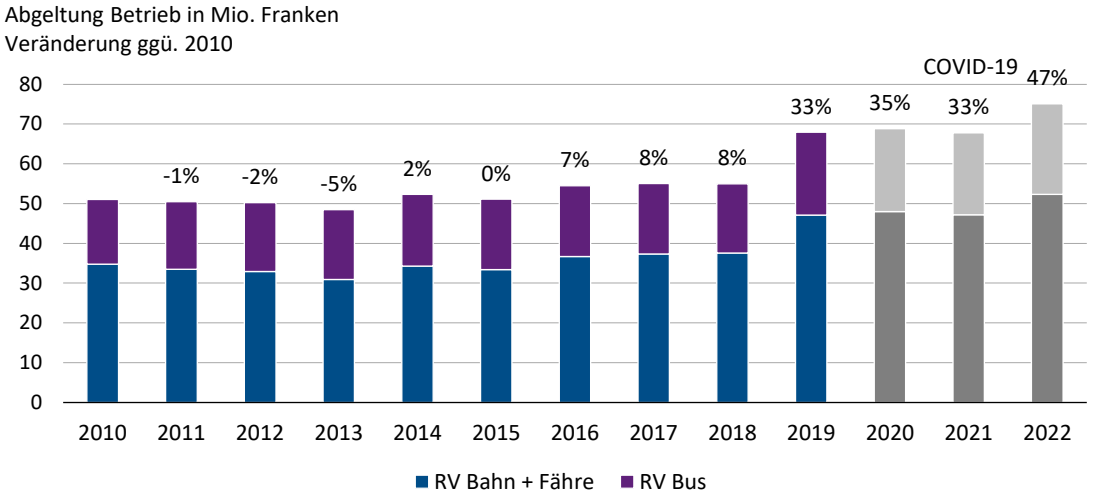
2.3. Abgeltung Regionalverkehr

Zwischen 2010 und 2018 haben die Abgeltungen des Regionalverkehrs um 3.9 Mio. Franken (+7.6%) zugenommen, was hauptsächlich auf die gestiegenen Kosten für Angebotsausbauten zurückzuführen ist (Steigerung Fahrplankilometer von 2010 bis 2018 um 11.3%). Gleichzeitig konnte ein grosser Teil der Mehrkosten mit zusätzlichen Einnahmen dank Nachfragewachstum kompensiert werden.

Der Sprung von 2018 auf 2019 um 13 Mio. CHF (+24%) kommt vom umfangreichen Angebotsausbau. Zudem musste teilweise ein ineffizienterer Fahrplan hingenommen werden, damit mit einigen Regionalbuslinien weiterhin gute Anschlüsse an die übergeordneten Bahnlinien angeboten werden können.

Im Jahr 2022 nahmen die Abgeltungen um 7 Mio. CHF (+10%) covid-bedingt zu, da aufgrund der tieferen Nachfrage in den Jahren 2020 und 2021 die Einnahmen eingebrochen sind. In den Jahren 2020 und 2021 mussten die Transportunternehmen die durch Covid-19 verursachten Einnahmenausfälle im Rahmen ihrer Reserven selbst tragen und/oder sie erhielten eine separate Entschädigung des Bundes und der Kantone.

Abbildung 4: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
RV Bahn + Fähre	34.77	33.47	32.93	30.93	34.27	33.38	36.67	37.30	37.53	47.08	47.97	47.16	52.31
RV Bus	16.30	16.98	17.34	17.56	18.01	17.71	17.83	17.76	17.43	20.87	20.82	20.60	22.80
Total	**51.07**	**50.45**	**50.27**	**48.49**	**52.28**	**51.09**	**54.50**	**55.06**	**54.96**	**67.95**	**68.79**	**67.76**	**75.11**

Abgeltungen Betrieb in Mio. Franken
2012 inkl. Sonderabschreibung von CHF 2.2 Mio. für Rollmaterial bei der Frauenfeld-Wil-Bahn
Der Bund und der Kanton Thurgau leisteten in den Jahren 2020 und 2021 zur Unterstützung der ÖV-Unternehmen in der Covid-19-Krise Defizitdeckungsbeiträge, die zusätzlich zu den regulären Abgeltungen ausbezahlt wurden. Im Jahr 2020 beliefen sich diese für den Regionalverkehr auf 1.48 Mio. Franken und im Jahr 2021 auf 2.44 Mio. Franken. Diese sind in der obenstehenden Tabelle nicht enthalten.

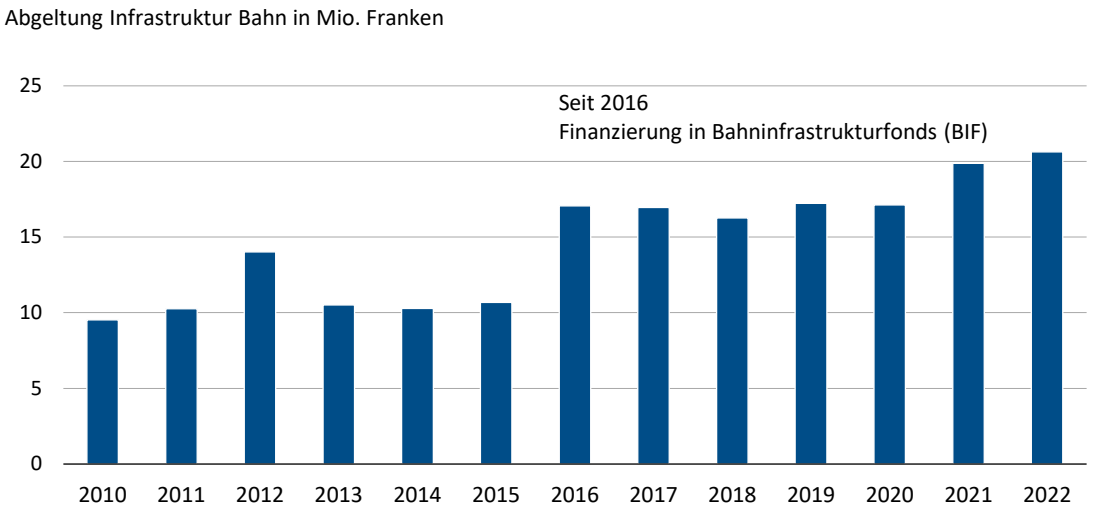
Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

2.4. Abgeltung Infrastruktur

Die Infrastruktur der «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 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. 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 nicht mehr direkt an der Finanzierung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen (2015 für den Kanton Thurgau: 10.68 Mio. Franken). Alle Kantone zusammen leisten stattdessen einen pauschalen Beitrag von 500 Mio. Franken in den BIF. Der Betrag wird seit 2019 der Teuerung angepasst. Der jeweilige Kantonsanteil wird jährlich auf Basis der im Vorjahr bestellten Personen- und Zugskilometer im Regionalverkehr errechnet.

Abbildung 5: Entwicklung der Abgeltungen Infrastruktur im Kanton Thurgau 2010 - 2022



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bahninfrastruktur	**9.52**	**10.25**	**14.01**	**10.52**	**10.27**	**10.68**	**17.06**	**16.95**	**16.27**	**17.23**	**17.13**	**19.86**	**20.63**

Abgeltung Infrastruktur in Mio. Franken

Grafik INFRAS. Quelle: Departement für Inneres und Volkswirtschaft: “Kennzahlen ÖV Thurgau”, Kanton Thurgau, Staatsrechnung Kanton Thurgau

2.5. Überblick Entwicklungen im Regionalverkehr

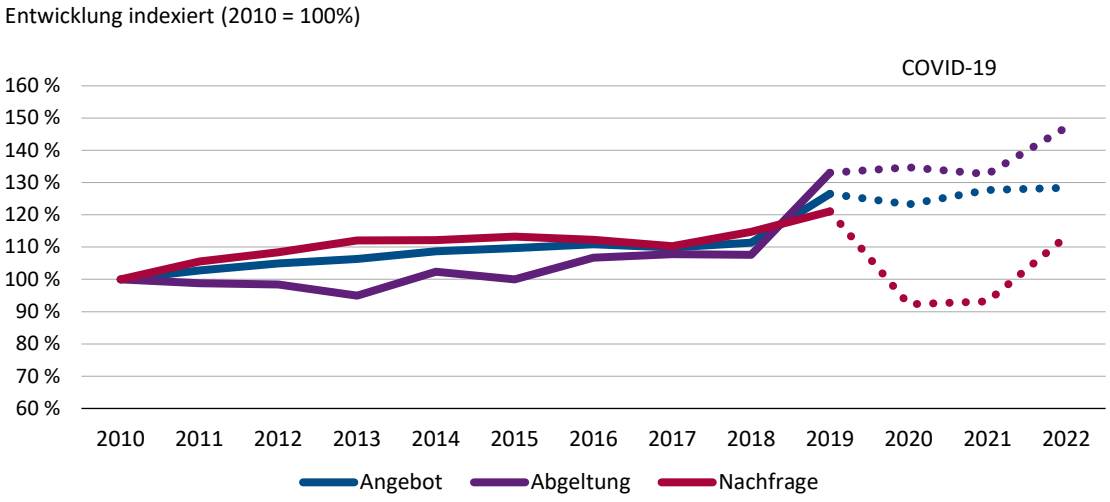
Entwicklung von Angebot, Nachfrage und Abgeltungen

Bis ins Jahr 2015 nahmen die Nachfrage und die Angebotskilometerleistung stärker zu als die Abgeltung. In den Jahren 2016 bis 2017 war ein leicht gegenläufiger Trend zu beobachten wegen der vielen Baustellen für die Bahninfrastrukturausbauten, die für den Angebotsausbau 2019 benötigt wurden.

Im Jahr 2019 stiegen die Abgeltungen durch den grossen Angebotsausbau. Die Nachfrage und die Verkehrserlöse sind erwartungsgemäss nicht sofort im gleichen Umfang gestiegen, wie das Angebot. Neues Fahrplanangebot benötigt eine gewisse Zeit, bis es angenommen wird.

In den Jahren 2020 und 2021 ist die Nachfrage wegen der Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie massiv zurückgegangen. Auch das Angebot wurde zeitweise wegen der Pandemie reduziert. Im Frühsommer 2022, nach der Aufhebung der Massnahmen gegen Covid-19, nahm die Nachfrage wieder zu. Bei den Abgeltungen zeigte sich die Auswirkung von Covid-19 aber erst im Jahr 2022.

Abbildung 6: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr



Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

3. Umsetzungskontrolle Zielangebot 2019 - 2024

Die folgenden Tabellen zeigen, ob und wie die Massnahmen für das definierte Zielangebot 2024 des ÖV-Konzepts 2019 - 2024 umgesetzt wurden. Das IST-Angebot entspricht dem Fahrplan 2023.

3.1. Bahnangebot

Tabelle 1: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bahn

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
RE	Konstanz - St. Gallen	3	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	3 weitere Zugspaare verkehren nur St. Gallen - Herisau.
RE	Konstanz - Winterthur	3	keine Vorgabe			2.5	1.5	1.5	Als Ergänzung zum Fernverkehr für ein durchgehendes Schnell-zugsangebot bis 0 Uhr.
S1 (bis 2021 S8)	Schaffhausen - Stein am Rhein	2	39.0	39.0	39.0	38.5	39.5	39.5	Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde Mo-Fr wegen man-gelnder Nachfrage auf einen Kurs verzichtet.
	Stein am Rhein - Kreuzlingen	2	40.5	40.5	40.5	39.5	40.5	40.5	Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde Mo-Fr wegen man-gelnder Nachfrage auf ein Kurspaar verzichtet.
	Kreuzlingen - Romanshorn	3	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	
	Romanshorn - St. Gallen	3	39.0	39.0	39.0	39.0	39.0	39.0	
S5	Weinfelden - Bischofszell	2	40.0	40.0	40.0	39.0	39.0	39.0	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Halbstundentakt bis 24 Uhr verdichtet. Auf ein ursprünglich geplantes Kurspaar wurde we-gen mangelnder Nachfrage verzichtet.
	Bischofszell - St. Gallen	2	40.0	40.0	40.0	30.0	20.0	20.0	Ein durchgängiges Angebot zwischen Weinfelden und St. Gallen war bis 2023 mangels Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch den Kanton St. Gallen nicht möglich. Wird ab 2024 eingeführt.
S7	Weinfelden - Ro-manshorn	3	19.0	19.0	19.0	19.0	19.0	18.5	Seit 2019 verkehrt die S7 als Schnellzug zusätzlich zu den auf allen Bahnhöfen haltenden S10. Auf einen ursprünglich geplanten Kurs am Sonntag wurde wegen mangelnder Nachfrage verzichtet.
	Romanshorn - Ror-schach	3	40	40	40	39	39	39	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
S10	Wil - Weinfelden	2	39.5	39.5	39.5	35.0	20.0	20.0	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Halbstundentakt Mo-Fr bis 20 Uhr verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
	Weinfelden - Romanshorn	3	39.5	39.5	39.5	35.0	20.5	20.5	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Halbstundentakt bis 20 Uhr verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
S12 / S35	Winterthur - Wil	3	39.0	39.0	39.0	39.5	39.5	39.5	
S14	Konstanz - Kreuzlingen	3	41.5	41.5	41.5	59.0	58.5	58.5	Zur Ermöglichung halbstündlicher Anbindung Konstanz an die See-linie verkehren 30 min versetzt zum Fernverkehr zusätzliche S14 Konstanz - Kreuzlingen.
	Kreuzlingen - Weinfelden	3	39.5	39.5	39.5	36.0	35.5	20.5	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Halbstundentakt Mo-Sa bis 20 Uhr verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
S15	Frauenfeld - Wil	3	38.5	37.0	36.0	39.0	38.0	37.0	
	Wil - Wängi	3	9.0	-	-	9.0	-	-	
	Entlastungsbus Münchwilen-Frau-enfeld	1	keine Vorgabe			0.5	-	-	Zur Vermeidung eines überfüllten Zugs wird für die Schüler am Morgen ein Entlastungsbus zwischen Münchwilen und Frauenfeld-Kantonsschule eingesetzt.
S23	Romanshorn - Winterthur	3	2.0	-	-	2.0	-	-	Beschleunigte S-Bahn. Im ÖV-Konzept 2019 - 2024 nur als S be-zeichnet
S24 / S30	Winterthur - Weinfelden	3	39.0	39.0	39.0	39.5	39.5	39.5	

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
S29	Stein am Rhein - Winterthur	2	38.5	38.5	38.5	35.5	35.5	35.5	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Halbstundentakt bis 21 Uhr verdichtet. 3 weitere Zugspaare verkehren Winterthur - Seuzach. Die Nachfrage rechtfertigte keinen weiteren Angebotsausbau.
S44	Konstanz - Weinfelden	3	19.0	19.0	19.0	7	7	7	Mit der bestehenden Infrastruktur ist nur ein Zweistundentakt umsetzbar.

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

3.2. Busangebot

Region Frauenfeld

Tabelle 2: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
605	Andelfingen - Ober-stammheim	1	16.0	14.0	11.0	16.0	14.0	13.0	
819	Frauenfeld - Karthause Ittingen	1	13.0	12.0	12.0	13.0	12.0	12.0	
822	Frauenfeld - Oberneunforn	1	15.0	12.0	12.0	14.0 (3-4)	13.0 (4)	13.0 (3)	(3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
823	Frauenfeld - Diessenhofen	1	16.0	15.0	14.0	16.0 (3-4)	15.0 (4)	14.0 (3)	(3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Frauenfeld - Nussbaumen nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
	Frauenfeld - Hüttwilen	1	6.0	-	-	5.5	-	-	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht wei-ter ausgebaut werden.
	Diessenhofen - Stammheim	1	7.0	-	-	6.0	-	-	Es erfolgt eine Konzeptänderung zusammen mit der Linie 847 auf den Fahrplan 2024. Aus diesem Grund werden diese Kurse ab 2024 ersetzt.
825	Frauenfeld - Stein am Rhein	1	26.0	19.0	19.0	25.0	19.0	19.0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht wei-ter ausgebaut werden.
826	Frauenfeld - Steckborn	1	26.5	19.0	19.0	26.5	19.0	19.0	
828	Abendbus «Iselisberg»		4.0	5.0	4.0				In Linienbetrieb 822 und 823 integriert (nur zum Aussteigen und nur bei Bedarf).

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
829	Frauenfeld - Müllheim	2	34.0	34.0	19.0	20.0 (15.0)	20.0	20.0	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Halbstundentakt Mo-Fr bis 20 Uhr verdichtet. Seit 2020 verkehren die Busse stündlich bis Wigoltingen. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden. (Parallel zur Linie 829 verläuft im Abschnitt Frauenfeld - Müllheim die Linie 920 mit 15 Kurspaaren Mo-Fr)
831	Müllheim-W. - Homburg	1	10.0	6.0	6.0	8.0	0	0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
832	Müllheim-W. - Raperswilen	1	10.0	6.0	6.0	9.0	8.0	8.0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
834	Frauenfeld - Ettenhausen	1	27.0	19.0	19.0	27.0	19.0	19.0	
836	Frauenfeld - Islikon	2	32.0	30.0	18.0	21.0 (3-4)	7.0 (4)	7.0 (3)	2019 wurde der Takt während der Hauptverkehrszeit zum Halbstundentakt verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
837	Frauenfeld - Affeltrangen	1	19.0 Fr 20.0	19.0	19.0	19.0 Fr 20.0	19.0	18.0	Die Nachfrage rechtfertigte keinen weiteren Angebotsausbau.
838	Weinfelden - Frauenfeld	1	15.0	12.0	12.0	15.0 (3-4)	7.0 (4)	7.0 (3)	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum Stundentakt verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Wolfikon nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
847	Schlatt - Marthalen	1	10.0	6.0	6.0	10.0	6.0	-	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden. Per Fahrplan 2024 ist eine Konzeptänderung geplant.
	Schlatt - Oberschlatt					6.5	-	-	Zusätzliche Schülerkurse während den Schulzeiten werden durch die Schulgemeinde finanziert.

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Kreuzlingen/Weinfelden

Tabelle 3: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
833	Weinfelden - Lipperswil - Ermatingen	1	15.0	12.0	12.0	15.5 (3-4)	13.0 (4)	13.0 (3)	2019 wurde der Takt zum durchgehenden Stundentakt verdichtet und die Linienführung geändert. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Märstetten nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
908	Konstanz - Landschlacht	2	30.0	28.0	13.0	30.0	27.0	13.0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
920	Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil	1	15.0	10.0	10.0	15.0	10.0	10.0	Seit 2020 verkehren die Busse der Linie 920 Mo-Fr bis Frauenfeld.
921	Kreuzlingen Hafen - Hugelshofen - Weinfelden	1	15.0	10.0	10.0	15.0 (3-4)	6.0 (4)	6.0 (3)	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Alterswilen nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
923	Kreuzlingen - Altnau/ Güttingen	2	30.0	28.0	14.0	30.0	28.0	14.0	
924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen	1	15.0	10.0	10.0	15.5	6.0	6.0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
925	Abendbus Konstanz - Altnau		4.0 Fr 5.0	5.0	4.0	4.0 Fr 5.0	5.0	4.0	
931	Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil	1	15.0	10.0	10.0	15.0	7.0	7.0	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Stundentakt verdichtet und die Linienführung geändert. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
932	Neukirch an der Thur - Weinfelden	1	15.0	7.0	7.0	15.0 (3-4)	8.0 (4)	8.0 (3)	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Stundentakt verdichtet. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf).
934	Weinfelden - Wuppenau	1	15.0	6.0	6.0	15.0 (3-4)	7.0 (4)	7.0 (3)	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Stundentakt verdichtet und durch die Linie 722 Wil - Hosenruck - Weinfelden ersetzt (siehe auch Teilgebiet Hinterthurgau - Wil). (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf)
935	Weinfelden - Bussnang		-	-	-	4.0	-	-	Gemeinsam mit StadlerRail bestellte Hauptverkehrszeiten-Kurse mit guten Anschlüssen in Weinfelden Richtung Romanshorn - Arbon und Kreuzlingen - Konstanz.

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Oberthurgau

Tabelle 4: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
200	St. Gallen - Arbon	3	38.0 Fr 39.0	37.0	36.0	38.0 Fr 39.0	37.0	36.0	2019 wurde der Takt am Sonntag zum durchgehenden Halbstundentakt 8 bis 18 Uhr verdichtet.
201	St. Gallen - Arbon (Schnellbus)	3	29.0	-	-	29.0	-	-	
205	Häggenschwil-Winden - Wittenbach	1	-	-	-	10	-	-	Durch den Kanton St. Gallen bestellte Linie. Anteil des Kantons Thurgau 2.6%.
211	St. Gallen - Horn - Steinach	2	38.0	19.5	18.5	33.0 Fr 34.0	19.0	17.0	Die Postautos der Linie 211 verkehren seit 2021 bis nach Arbon. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
740	Uzwil - Bischofszell	1	16.0	16.0	15.0	18.0 Fr 19.0	18.5	17.5	
940	Amriswil - Romanshorn - Arbon	2	29.5	29.5	14	29.5	14.0	14.0	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Halbstundentakt bis 20 Uhr verdichtet Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
941	Amriswil - Arbon	2	34.0 Fr 35.0	34.0	18.0	34.0 Fr 35.0	19.0	18.0	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Halbstundentakt bis 20 Uhr verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
942	Amriswil - Muolen	2	27.0	27.0	14.0	15.0	14.0	14.0	Aufgrund der ungenügenden Nachfrage und der neu geschaffenen Umsteigebeziehung mit der Linie 941 in Steinebrunn Richtung St. Gallen wurde das Angebot ab Dez. 2021 auf einen Stundentakt reduziert. Die Linie bietet dafür ganztägige gute Anschlüsse in Muolen von/nach St. Gallen. Zudem verkehren die Busse in Amriswil bis zum Strassenverkehrsamt.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
943	Amriswil - Bischofszell	2	33.0 Fr 34.0	34.0	18.0	33.5 Fr 34.5	20.0	19.0	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Halbstundentakt bis 20 Uhr verdichtet. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
	Zihlschlacht - Bischofszell	1	14.0	14.0	-	9.5	-	-	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
944	Amriswil - Obersommeri	1	15.0	10.0	10.0	15.0	7.5	7.5	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
	Amriswil - Sommeri	1	2.0	-	-	2.0	-	-	
949	Hohentannen / Halden - Schweizersholz		Anrufsammeltaxi			Anrufsammeltaxi			Das Angebot wurde im 2022 auf den Ortsteil Götighofen erweitert.
950	Bischofszell - St. Pelagiberg	1	10.0	6.0	6.0	8.0 (3)	6.0	6.0	(3 Kurspaare, die nicht die ganze Strecke bedienen)

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Hinterthurgau/Wil

Tabelle 5: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
702	Neugruben - Wil - Wilen	3	57.0	25.0	12.0	57.0 (2)	24.0 (1)	12.0	2019 wurde der Takt Mo-Fr zum durchgehenden Viertelstundentakt bis 20 Uhr verdichtet. In Klammern die Kurspaare nur Wil-Rossrüti.
706	Wil - Braunau	1	24.0 Fr 25.0	18.0	18.0	25.5 (Fr. 26.5)	19.0	17.0	Die Nachfrage rechtfertigte keinen weiteren Angebotsausbau.
722	Wil - Wuppenau - Hosenruck	1	19.0 Fr 20.0	18.0	18.0	18.5 Fr 19.5	18.0	13.0	Seit Dez. 2019 Wil - Hosenruck - Weinfelden. Ersetzt die Linie 934 (siehe auch Teilgebiet Kreuzlingen/Weinfelden). Die Nachfrage rechtfertigte keinen weiteren Angebotsausbau.
	Wil - Wuppenau (zusätzlich)	1	5.0	-	-	-	-	-	Die Zusatzkurse wurden wegen ungenügender Wirtschaftlichkeit aufgehoben.
731	Wil - Rickenbach bei Wil - Kirchberg	3	-	-	-	29.0	21.0	-	Neue seit Dez. 2021 durch Kanton St. Gallen bestellte Linie. Anteil des Kantons Thurgau 35.2%.
732	Wil - Gähwil	2	42.0	34.0	18.5	49.5	37.5	30.0	Seit Dez. 2021 neue Linienführung zwischen Wil und Rickenbach über Glärnischstrasse-Wilenstrasse.
733	Wil - Littenheid	1	27.0	21.0	19.0	30.0	30.0	15.0	
734	Wil - Dussnang - Fischingen	1	26.0 Fr 27.0	20.0	19.0	22.0	15.0	14.0	Mo-Sa mit dem Abendbus Fischingen erfüllt. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
733/734	Abendbus Fischingen	1				4	5	4	
735	Wil - Bichelsee	1	26.0 Fr 27.0	19.0	19.0	26.0 Fr 27.0	20.0	18.0	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag]			Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
736	Eschlikon - St. Margarethen	2	22.0	14.0	14.0	22.0	14.0	-	2019 wurde die neue Buslinie 736 Mo-Sa im Stundentakt während der Nebenverkehrszeit und Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit eingeführt. Seit Dez. 2022 fährt die Linie über St. Margarethen bis nach Tägerschen Bahnhof. Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
	Eschlikon - Wallenwil		7.0	7.0	7.0	11.0	7.0	-	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
	Eschlikon - Ifwil (Balterswil)		7.0	7.0	7.0	11.0	7.0	-	Aus wirtschaftlichen Gründen konnte das Angebot bisher nicht weiter ausgebaut werden.
739	Münchwilen - Sirnach	3	-	-	-	30	26	-	2021 wurde die neue Buslinie 739 Mo-Sa im Halbstundentakt eingeführt. Die Buslinien wird durch den Fachmarkt Ebnet finanziert.
806	Turbenthal - Bichelsee	1	7.0	-	-	7.5	-	-	
	Bichelsee - Dussnang		7.0	-	-	8.0	-	-	

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

3.3. Nachtnetz

Tabelle 6: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Nachtnetz

Linien-nummer / Fahrplan-feld	Streckenabschnitt	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag] Nächte: Fr/Sa, Sa/So + Feiertage	Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag] Nächte: Fr/Sa, Sa/So + Feiertage	Bemerkung
NBus 202	St. Gallen - Arbon	2	2	
SN 820	Schaffhausen - Stein am Rhein	2	2	
NBus 820	Stein am Rhein - Kreuzlingen	2	3	Aus Nachfragegründen wurde das Angebot angepasst. Neu zwei Kurspaare Kreuzlingen-Ermatingen, plus ein Kurspaar Kreuzlingen-Steckborn.
SN 820	Kreuzlingen - Romanshorn	2	2	
SN 830	Konstanz - Weinfelden	3	3	
NBus 835	Weinfelden - Wil	0	-	Mangels Nachfrage wurde das Angebot wie geplant eingestellt.
SN 840	Winterthur - Romanshorn	3	3	
SN 841	Frauenfeld - Wil	2	3	
NBus 845	Romanshorn - Rorschach	0	-	Mangels Nachfrage wurde das Angebot wie geplant eingestellt.
SN 850	Winterthur - Wil - St. Gallen	3	3	
NBus 852	Weinfelden - Sulgen - Gossau	2	2	Davon ein Kurspaar nur Gossau - Sulgen
SN 870	Romanshorn - St. Gallen	1.5	1.5	

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

3.4. Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen

Tabelle 7: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Zielangebot 2024 [Kurspaare / Tag] Mo - So	Ist-Angebot 2023 [Kurspaare / Tag] Mo - So (Sommerhalb-jahr)	Bemerkung
3810	Romanshorn - Friedrichshafen	Halbstundentakt	16.0	Mangels Mitfinanzierungseinigung mit dem Land Baden-Württemberg kann der Ausbau zum Halbstun-dentakt nicht umgesetzt werden.

Zielangebot **erreicht** oder **übertroffen**
Zielangebot **nicht erreicht**
Neues Angebot

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

3.5. Fazit Umsetzungskontrolle

Das Zielangebot 2024 konnte aus wirtschaftlichen Gründen und zum Teil wegen ungenügender Nachfrage auf verschiedenen Linien noch nicht vollständig umgesetzt werden. Die Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie lösten einen erheblichen Nachfrage- und Ertragsrückgang aus. Aus diesen Gründen verzögert sich die Umsetzung des Zielangebots um ungefähr zwei Jahre.

4. Erfolgskontrolle des aktuellen Angebots

Im Folgenden werden die regionalen Bahn- und Busangebote überprüft, wobei der Überprüfungsmechanismus gemäss dem ÖV-Konzept 2019 - 2024 angewandt wird. Es sind dazu folgende Aspekte zu beachten:

- Die Erfolgskontrolle bei der Nachfrage bezieht sich auf das Ist-Angebot Montag - Freitag im Jahr 2022[2] im stärksten Querschnitt (letzte Jahr mit vorhandenen Ist-Zahlen ohne Massnahmen gegen COVID-19).
- Die Kostendeckung umschliesst hingegen das Angebot Montag bis Sonntag. Der Kostendeckungsgrad bezieht sich ebenfalls auf die IST-Werte 2022.

4.1. Schwellenwerte 2019 - 2024

Nachfrageschwellenwerte

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die angestrebte Mindestauslastung gemäss Vorgaben im ÖV-Konzept 2019 - 2024, 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 8: Nachfrage-Schwellenwerte 2019 - 2024 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau

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

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

[2] Nachfrage Personen/Tag 2022 (Maximalwert Mo-Fr im stärksten Querschnitt). Kurse/Tag Mo-Fr im stärksten Querschnitt gemäss Fahrplan 2022.

Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2019 - 2024 für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau

	Schwellenwerte [Ø Anz. Pers. pro Kurs]	
Angebotsfunktion/-niveau	Meterspur (FW-Bahn)	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

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 die Besiedlung und das Fahrplanangebot, desto höher die minimal geforderte Kostendeckung. Damit wird berücksichtigt, dass in dichter besiedeltem Raum auch ein dichteres Angebot möglich ist, dieses jedoch eine höhere Wirtschaftlichkeit erzielen muss, weil es auch höhere Kosten generiert.

Tabelle 10: Minimale Kostendeckungsgrade 2019 - 2024 im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus)

Angebotsfunktion/-niveau		**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%

4.2. Regionale Bahnlinien

Tabelle 11: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Nachfrage und Kostendeckung

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
RE	Konstanz - St. Gallen	3	30	42	40%	73%	
RE	Konstanz - Winterthur	3		91		109%	Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich. Die Schwellenwerte sind für Randstundenangebote nicht anwendbar.
S1 (bis 2021 S8)	Schaffhausen - Stein am Rhein	2	25	35	30%	47%	
	Stein am Rhein - Kreuzlingen	2	25	32			
	Kreuzlingen - Romanshorn	3	30	39	40%	60%	
	Romanshorn - St. Gallen	3	30	46			
S5	Weinfelden - Bischofszell	2	25	19	30%	42%	Inkl. Verdichtungszügen Weinfelden - Bischofszell. Nachfrageschwellenwert nicht erreicht, da das Potenzial mit den in Bischofszell endenden Zügen nicht ausgeschöpft werden kann. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen jedoch innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
	Bischofszell - St. Gallen	2	25	35			
S7	Weinfelden - Romanshorn	3	30	38	40%	51%	
	Romanhorn - Rorschach	3	30	40			

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
S10	Wil - Weinfelden	2	25	23	30%	44%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
	Weinfelden - Romanshorn	3	30	24			
S12 / S35	Winterthur - Wil	3	30	82	40%	54%	
S14	Konstanz - Kreuzlingen	3	30	12	40%	41%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Erfolgskontrolle in Grundlogik nicht möglich, weil zur Sicherstellung der Reiseketten 17 zusätzliche Zugspaare Kreuzlingen-Konstanz, in Fahrlage des Fernverkehrs, angeboten werden. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
	Kreuzlingen - Weinfelden	3	30	26			
S15	Frauenfeld - Wil[1]	3	25	27	40%	47%	ohne Entlastungsbus Münchwilen-Frauenfeld.
S23	Romanshorn - Winterthur	3		106	40%	19%	Erfolgskontrolle in der Grundlogik nicht möglich. Die Schwellenwerte sind für reine HVZ-Angebote nicht anwendbar. Mindestkostendeckungsgrad wird wegen sehr hoher Fahrzeugkosten, aber auch zu geringer Nachfrage für Züge in den Hauptverkehrszeiten nicht erreicht. Die Fahrzeugkosten sind so hoch, weil diese nur in der Hauptverkehrszeit eingesetzt werden. Deshalb fallen pro Kilometer sehr hohe Fahrzeugfixkosten an. Eine Auslastung von 106 Personen pro Kurs ist in Zügen mit über 750 Sitzplätzen ungenügend. Angebotsabbau wird geprüft.
S24 / S30	Winterthur - Weinfelden	3	30	47	40%	37%	Schwellenwert Kostendeckungsgrad nicht erreicht Ist jedoch in Zukunft erreichbar. Kein Handlungsbedarf.
S29	Stein am Rhein - Winterthur	2	25	40	30%	27%	Verdichtung zum Halbstundentakt unter Federführung des ZVV (Anteil Kt. TG = 10%)

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**

Schwellenwert **nicht erreicht**

[1] Meterspur

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau, Nachfrage Fahrplan 2022 auf Angebot THURBO, Belastungsverlauf 2022 SBB

4.3. Regionale Buslinien

Region Frauenfeld

Tabelle 12: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Frauenfeld

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
605	Andelfingen - Oberstammheim	1 SB	5	7	20%	40%	
819	Frauenfeld - Karthause Ittingen	1 SB	5	6	20%	27%	
822	Frauenfeld - Oberneunforn	1 SB	5	8	20%	25%	
823	Frauenfeld - Diessenhofen	1 SB	5	12	20%	40%	Ohne Abendangebot (Linie 828)
825	Freuenfeld - Stein am Rhein	1 SB	5	13	20%	37%	
826	Frauenfeld - Steckborn	1 SB	5	12	20%	46%	
828	Abendbus Frauen-feld - Nussbaumen	a			10%		Erfolgskontrolle Nachfrage in Grundlogik nicht möglich. Die Schwel-lenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Kurse anwendbar.
829	Frauenfeld - Müllheim	2 SB	10	12	30%	37%	
831	Müllheim-W. - Homburg	1 SB	5	10	20%	30%	
832	Müllheim-W. - Raperswilen	1 SB	5	5	20%	18%	Schwellenwert Kostendeckungsgrad nicht erreicht Ist jedoch in Zu-kunft erreichbar. Kein Handlungsbedarf.
834	Frauenfeld - Ettenhausen	1 SB	5	11	20%	38%	

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
836	Frauenfeld - Islikon	2 SB	10	6	30%	33%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
837	Frauenfeld - Affeltrangen	1 SB	5	10	20%	29%	
838	Weinfelden - Frauenfeld	1 SB	5	7	20%	34%	
847	Schlatt - Marthalen	1 MB	4	5	20%	23%	Ohne Angebot welches durch die Gemeinde finanziert wird (Schulkurse).

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**
Schwellenwert **nicht erreicht**

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Kreuzlingen/Weinfelden

Tabelle 13: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Kreuzlingen/Weinfelden

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
833	Weinfelden - Lipperswil - Ermatingen	1 SB	5	9	20%	34%	
908	Konstanz - Landschlacht	2 SB	10	10	30%	52%	
920	Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil	1 SB	5	15	20%	35%	
921	Kreuzlingen Hafen - Hugelshofen - Weinfelden	1 SB	5	6	20%	27%	
923	Kreuzlingen - Altnau/ Güttingen	2 SB	10	9	30%	34%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen	1 MB	4	7	20%	38%	
925	Abendbus Konstanz - Altnau	a		3	10%	12%	Erfolgskontrolle Nachfrage in Grundlogik nicht möglich. Die Schwellenwerte sind für Taktangebote über den ganzen Tag und nicht für einzelne Kurse anwendbar.
931	Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil	1 MB	4	5	20%	30%	
932	Neukirch an der Thur - Weinfelden	1 MB	4	4	20%	28%	

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
934	Weinfelden - Wuppenau	1 MB	4	6	20%	23%	Verkehrt heute als Linie 722 und nicht mehr als 934. Schwellenwert Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Zielangebot überprüfen.

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**
Schwellenwert **nicht erreicht**

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Oberthurgau

Tabelle 14: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Oberthurgau

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
200	St. Gallen - Arbon	3 GB/SB	16	19	40%	62%	
205	Häggenschwil-Winden - Wittenbach	1 (SG 2) SB	5	4	20%	23%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Linie wird vom Kanton St. Gallen bestellt (Anteil TG 2.6%).
201	St. Gallen - Arbon (Schnellbus)	3 GB	22	16	40%	68%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
211	St. Gallen - Horn - Steinach	2 GB/SB	10	22	30%	56%	
740	Uzwil - Bischofszell	1 SB	5	14	20%	53%	
940	Amriswil - Romanshorn	2 SB	10	8	30%	39%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
940	Romanshorn - Arbon	2 SB	10	6	30%	28%	Schwellenwert Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Ist jedoch in Zukunft gut erreichbar. Kein Handlungsbedarf.
941	Amriswil - Arbon	2 SB	10	9	30%	30%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
942	Amriswil - Muolen	2 SB	10	4	30%	26%	Schwellenwert Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Das Angebot wurde deshalb ab 2022 vom Halbstundentakt zum Stundentakt reduziert, zum Strassenverkehrsamt verlängert und es werden bessere Anschlüsse in Muolen angeboten.
943	Amriswil - Bischofszell	2 SB	10	10	30%	29%	Schwellenwert Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Ist jedoch in Zukunft gut erreichbar. Kein Handlungsbedarf.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
944	Amriswil - Obersommeri	1 MB	4	4	20%	34%	
945	Hohentannen - Schweizersholz	Anrufsammeltaxi					
950	Bischofszell - St. Pelagiberg	1 MB	4	3	20%	16%	Schwellenwert Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Angebot überprüfen.

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**
Schwellenwert **nicht erreicht**

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Region Hinterthurgau/Wil

Tabelle 15: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Hinterthurgau/Wil

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion + Fahrzeug	Nachfrage [Personen pro Kurs]		Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	Schwellenw.	Ist 2022	
702	Neugruben - Wil - Wilen	3 SB	16	5	40%	31%	Ohne Abendtaxi. Schwellenwert Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Linie wird vom Kanton St. Gallen bestellt (Anteil TG 24.8%)
706	Wil - Braunau	1 MB	4	7	20%	31%	
722	Wil - Wuppenau - Hosenruck	1 MB	4	6	20%	23%	
731	Wil - Rickenbach bei Wil - Kirchberg	3 GB/SB	10	5	40%	42%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Linie wird vom Kanton St.Gallen bestellt (Anteil TG 35.2%).
732	Wil - Gähwil	2 GB/SB	10	12	30%	42%	Schwellenwert für Standardbus verwendet
733	Wil - Littenheid	1 SB	5	10	20%	44%	
734	Wil - Dussnang - Fischingen	1 SB	5	13	20%	45%	
735	Wil - Bichelsee	1 GB/SB	5	10	20%	41%	Schwellenwert für Standardbus verwendet
736	St. Margarethen - Eschlikon - Wallenwil	2 SB	10	5	30%	39%	Nachfrageschwellenwert nicht erreicht. Die Kennzahlen der Angebotsüberprüfung liegen innerhalb der Grenzwerte. Es besteht kein Handlungsbedarf.
806	Turbenthal - Bichelsee - Dussnang	1 SB	5	1	20%	18%	Schwellenwert Nachfrage und Kostendeckungsgrad nicht erreicht. Linie wird vom Kanton Zürich bestellt (Anteil TG 38.7%).

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**
Schwellenwert **nicht erreicht**

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

4.4. Nachtnetz

Tabelle 16: Erfolgskontrolle Nachtnetz

Linien-nummer / Fahrplan-feld	Streckenabschnitt	Ang. Funk-tion	Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten]		Bemerkung
			Schwellenw.	Ist 2022	
820 N	SN Schaffhausen - Stein am Rhein	b	20%	20%	
	NBus Stein am Rhein - Kreuzlingen	b	20%	30%	
820 N	SN Kreuzlingen - Romanshorn	b	20%	32%	
830 N	SN Konstanz - Weinfelden	b	20%	29%	
840 N	SN Winterthur - Romanshorn	b	20%	57%	
841 N	SN Frauenfeld - Wil	b	20%	22%	
850 N	SN Winterthur - Wil - St. Gallen	b	20%	77%	
852 N	NBus Weinfelden - Gossau	b	20%	37%	
870 N	Romanshorn - St. Gallen	b	20%	50%	
202 N	NBus St. Gallen - Arbon	b	20%	92%	

Schwellenwert **erreicht** oder **übertroffen**
Schwellenwert **nicht erreicht**

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Mangels Nachfrage wurde das Angebot der beiden Nachtbuslinien 835 N (Weinfelden - Wil) und 845 N (Romanshorn - Rorschach) auf den Fahrplan 2019 wie geplant eingestellt.

4.5. Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen

Tabelle 17: Erfolgskontrolle Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen

Linien-nummer / Fahrplan-feld	Streckenabschnitt	Nachfrage [Personen pro Kurs] Ist 2022	Kostendeckungsgrad [Erlöse / Kosten] Ist 2022	Bemerkung
3810	Romanshorn - Friedrichshafen	41	74%	

Tabelle INFRAS. Quelle: Effektive Ist-Zahlen 2022 Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

5. Übergeordnete Ziele und Strategie

5.1. Gesetzliche Grundlagen

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

Der Grundsatzparagraf 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.

5.2. Mobilität und Raum 2050

Mobilität und Raum 2050[3] gibt den Rahmen für die langfristige, mit Raum und Umwelt abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems vor. Es umfasst ein Zielbild sowie Handlungsgrundsätze hinsichtlich der Verbindungsqualitäten und befasst sich mit Verkehrsdrehscheiben. Diese Handlungsgrundsätze werden in den zwölf kantonsübergreifenden Handlungsräumen gemäss Raumkonzept Schweiz konkretisiert.

Für den ÖV im Kanton Thurgau wird folgender Handlungsbedarf ausgewiesen:
Der ÖV-Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr ist noch deutlich zu gering. Die Netzplanung für den regionalen ÖV (inklusive strassenseitige ÖV und ÖV auf dem See) ist über die

[3] Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm, Bundesamt für Raumentwicklung, Oktober 2021

Landesgrenzen auszudehnen. Weitere Lenkungsmassnahmen (Förderung von P+R im ausländischen Teil, Einzonung, ÖV-Priorisierung auf den Hauptachsen in den Städten und Agglomerationen) sollen in den Konzepten beinhaltet sein.

Auf den Achsen Frauenfeld - Weinfelden - Konstanz bzw. Romanshorn ist ein gutes ÖV-Angebot, das in Zukunft noch verbessert wird, vorhanden. Es gibt hier Potenzial den ÖV-Anteil zu erhöhen. Potenzial ist auch auf der Achse Frauenfeld - Wil vorhanden.

Der ÖV-Anteil im Freizeitverkehr ist in Gebieten mit gutem ÖV-Angebot durch Sensibilisierungsmassnahmen und Zusammenarbeit mit Tourismus- und Freizeitakteuren zu erhöhen. Lenkungsmassnahmen (z. B. Parkraummanagement, Siedlungsentwicklung, ÖV-Priorisierung auf den Hauptachsen in den Städten und Agglomerationen, multimodale Drehscheiben) und Sensibilisierungsmassnahmen sollen eine Erhöhung des ÖV-Anteils fördern.

Verkehrsträgerübergreifend stellt sich insbesondere auf den Achsen Winterthur - Wil - St. Gallen - St. Margrethen, Winterthur - Kreuzlingen/Konstanz und Winterthur - Romanshorn - Rorschach die Frage nach Standort und Ausgestaltung von Verkehrsdrehscheiben zwischen den Netzebenen aber auch zwischen den Verkehrsträgern. Deren Lage ist aus raumplanerischer sowie nationaler, kantonaler und/oder lokaler betrieblicher Perspektive zu optimieren. Verkehrsdrehscheiben, die mit den Netzstrukturen und der Raumstruktur bestmöglich abgestimmt sind, können die bestehenden Infrastrukturen effizienter verzahnen und zu einer bedarfsgerechten Verkehrsmittelwahl führen.

5.3. Verkehrsperspektive 2050

Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes[4] bilden vier «Wenn-dann-Szenarien» ab, die aufzeigen, wie sich Personen- und Güterverkehr entwickeln könnten. Das Szenario «Basis» zeigt eine Entwicklung des Verkehrs auf, die sich an den Mobilitätszielen des Bundes orientiert. Die anderen drei Szenarien sind alternative Entwicklungspfade. Alle Szenarien basieren auf unterschiedlichen Annahmen. Etwa, wann die Politik Massnahmen zur Erreichung der Pariser Klimaziele ergreift, wie schnell sich umweltfreundliche Technologien etablieren und wie wichtig Besitz und Nachhaltigkeit jedem Einzelnen sind. Zudem wurden für das Szenario «Basis» zwei Sensitivitäten mit höherer und tieferer Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung analysiert.

Das Szenario «Basis» stellt die Grundlage für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung der Bundesämter für Verkehr (BAV) und für Strassen (ASTRA) dar. Die Resultate des Basisszenarios

[4] Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050, Bundesamt für Raumentwicklung, April 2022

beruhen auf der Annahme, dass die bestehende Verkehrs- und Raumplanung, wie sie der Bundesrat in «Mobilität und Raum 2050» beschlossen hat, konsequent umgesetzt wird.

Das Szenario Basis geht davon aus, dass die Verkehrsleistung des ÖV bis ins Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2017 um 8 Prozent zunehmen wird. Die Mobilitätszwecke sollen sich folgendermassen verändern:

- Arbeit -6%
- Bildung +9%
- Einkaufen +2%
- Freizeit +20%

5.4. Kantonaler Richtplan (KRP)

Der Kantonale Richtplan (KRP)[5] 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 (Stand: Mai 2022) festgehaltenen Planungsgrundsätze und Festsetzungen sind in diesem Sinne für das «Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025 - 2030» zu berücksichtigen.

KRP Raumkonzept

Im Kapitel 0.2 Räumliche Entwicklungsziele sind sechs Planungsgrundsätze formuliert. Folgende Planungsgrundsätze sind 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 Raumkonzepts Thurgau werden als Festsetzung 0.3 A drei Raumtypen unterschieden. Die bisherige Zentrenstruktur mit sechs kantonalen Zentren (Amriswil, Arbon, Frauenfeld, Kreuzlingen, Romanshorn, Weinfelden) und sechs regionalen Zentren (Aadorf, Bischofszell, Diessenhofen, Münchwilen, Sirnach, Steckborn) wird gemäss

[5] Kantonaler Richtplan, Kanton Thurgau, Mai 2022

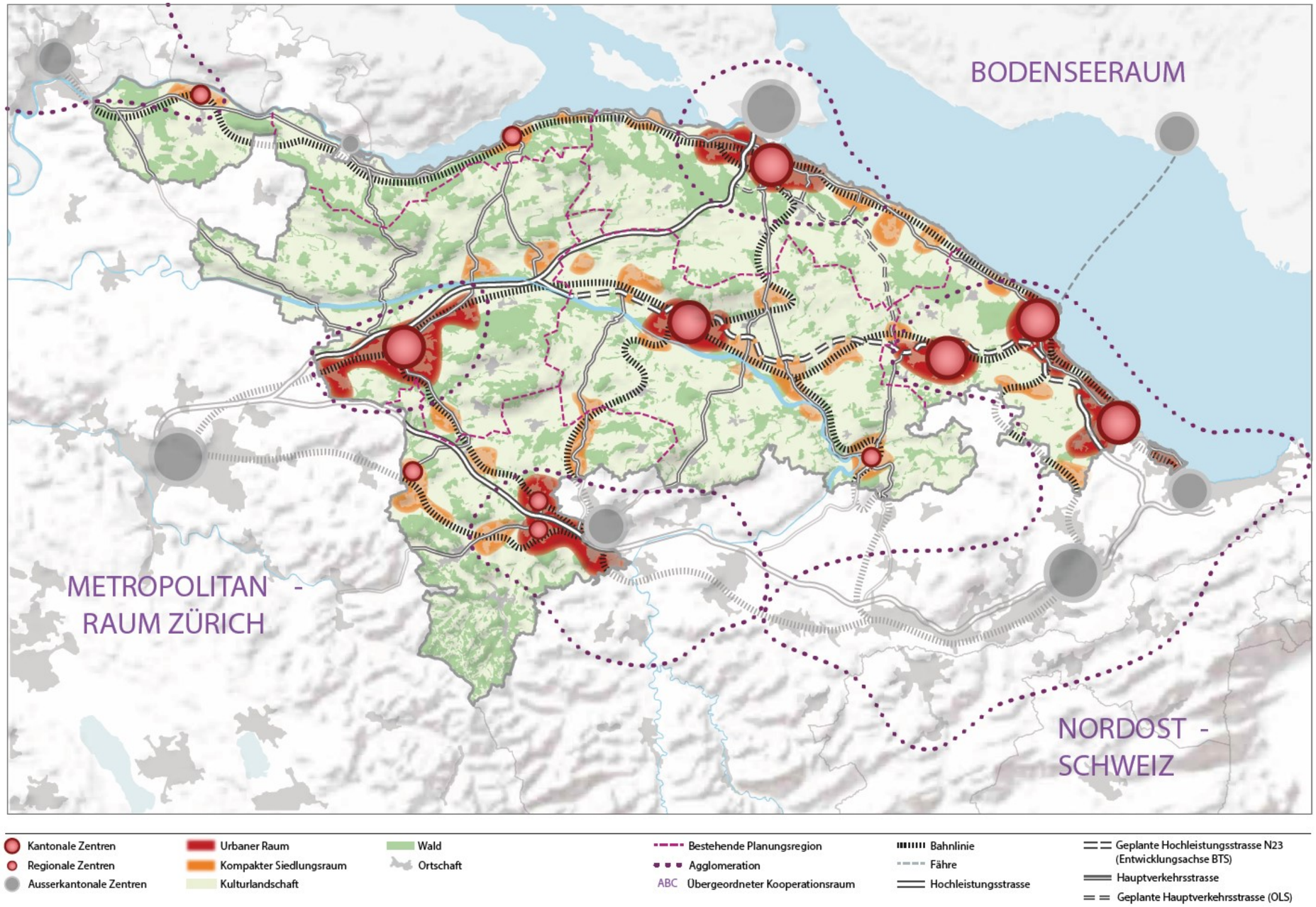
Festsetzung 0.3 B beibehalten (vgl. Abbildung 7). Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr:

- 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.

Die räumliche Strategie Mobilität (Planungsgrundsatz 0.4 B) besagt, dass sich der Kanton Thurgau in seiner Planung an folgende strategische Vorgaben hält:

- Auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen setzen
- Koordination zwischen den drei Verkehrsarten motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) sicherstellen
- Einbindung in das schweizerische und das grenzüberschreitende Verkehrsnetz optimieren
- Eine auf die Raumtypen abgestimmte, bedarfsgerechte Erschliessung sicherstellen
- Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur erhalten und optimieren

Abbildung 7: Zentrenstruktur Kantonaler Richtplan Thurgau



Quelle: Kantonaler Richtplan, Kanton Thurgau (Stand: Dezember 2021)

KRP Gesamtverkehr

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

- Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine effiziente Verkehrsabwicklung, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung orientiert. Dies bedingt, dass **Verkehr vermieden** oder wo immer möglich auf **ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen** verlagert wird.
- Der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Langsamverkehr (LV) bilden die drei **gleichwertigen Säulen des Personenverkehrs** und sind bestmöglich zu koordinieren.
- Die Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern sind zu optimieren. Dazu sind ausreichend Park+Ride- beziehungsweise Bike+Ride-Anlagen zur Verfügung zu stellen.
- Der Kanton Thurgau ist verkehrstechnisch optimal mit der übrigen Schweiz und Europa zu vernetzen. Im Vordergrund stehen gute Verbindungen zum Wirtschaftsraum Zürich, zu St. Gallen, zur EUREGIO-Bodensee sowie zu den Wirtschaftsmetropolen München und Stuttgart.
- 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 das LV-Angebot auszubauen und flankierende Massnahmen zugunsten des ÖV und des LV zu realisieren.**
- Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung: Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise deren Planungen sind aufeinander abzustimmen.

KRP Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Folgende Planungsgrundsätze aus dem Kapitel ÖV sind für den Regionalverkehr zentral:

- 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 ein Stundentakt auf der schnellen S-Bahnlinie Weinfelden - Romanshorn und ein Zweistundentakt auf der schnellen S-Bahnlinie Weinfelden - Konstanz umgesetzt, dies als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Fernverkehr.

- Festsetzung 3.3 C: Abgestimmt auf das Fernverkehrsangebot wird in den Fahrplanjahren **2019 - 2024 ein Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien von 5 bis 24 Uhr** in Etappen umgesetzt.

Als Planungsauftrag 3.3 A wird schliesslich folgender Auftrag definiert: Abgestützt auf das Angebotskonzept des Bahnausbauschritts STEP 2035 und gestützt auf die Erfolgskontrolle des geltenden Konzepts «Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2019 - 2024» ist ein Nachfolgekonzept für die Jahre 2025 - 2030 zu erstellen. In diesem ist aufzuzeigen, wie das Angebot der S-Bahnlinien und der regionalen Buslinien bis 2030 entwickelt werden soll.

5.5. Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Hauptstrategie

Das GVK[6] verfolgt auf der Gesamtverkehrsebene folgende drei strategischen Grundsätze, welche für den Personenverkehr gelten:

1. Standortgunst fördern:
   Das Gesamtverkehrssystem unterstützt die Positionierung des Kantons Thurgau als attraktiver Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsstandort. Es ermöglicht insbesondere die starke funktionale Verflechtung von Zentren und Agglomerationen über Kantons- und Landesgrenzen hinaus.
   Der Kanton Thurgau erhält und optimiert dazu die Funktionsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und stellt eine hohe regionale und überregionale Erschliessungsgunst sicher. Dabei setzt er auf ressourcen- und klimaschonende Mobilitätsformen, beachtet die Grundsätze von Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit und minimiert die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt.
2. Zunehmende Mobilität bewältigen:
   Die drei Verkehrsarten Strassenverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr bilden die drei gleichberechtigten Säulen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton Thurgau strebt einen wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel und ein Brechen der Verkehrsspitzen an. Er setzt sich dafür ein, dass bestehende und künftige Mobilitätsbedürfnisse durch eine verstärkte Koordination der verschiedenen Verkehrsträger bewältigt werden. Dazu optimiert er die Schnittstellen und erhöht im Urbanen und Kompakten Siedlungsraum den Anteil von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr. Ausserdem entwickelt der Kanton Thurgau das Strassennetz mit Fokus auf Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit weiter.

[6] Gesamtverkehrskonzept GVK 2021, Kanton Thurgau, 31.05.2021 - 2. Ausgabe

3. Siedlung und Verkehr koordinieren:
   Das Gesamtverkehrssystem unterstützt die angestrebte räumliche Entwicklung. Der Kanton Thurgau sorgt für eine enge Koordination zwischen Siedlungsentwicklung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und richtet das Verkehrssystem auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Er stellt eine auf die Raumtypen abgestimmte, bedarfsgerechte Erschliessung sicher und ermöglicht dadurch eine hohe Siedlungsqualität in allen Raumtypen sowie den Erhalt der Landschaft als Lebens-, Erholungs- und Landwirtschaftsraum.

Teilstrategie Gesamtverkehr

Die Teilstrategie Gesamtverkehr sieht basierend auf der Hauptstrategie einen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel und die Intensivierung der Koordination von Siedlung und Verkehr vor. In den dichten Urbanen Räumen ist die Förderung des ÖV und des LV vorgesehen. Zudem soll die Funktionsfähigkeit der Strassennetze erhalten werden. In der dünn besiedelten Kulturlandschaft mit seiner dispersen Siedlungsstruktur weist der Individualverkehr Vorteile gegenüber dem ÖV und LV auf.

Abbildung 8: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr nach Raumtyp

Quelle: Gesamtverkehrskonzept GVK 2021, Kanton Thurgau, 31.05.2021 - 2. Ausgabe

Relevant für den öffentlichen Regionalverkehr ist die Stossrichtung GV-3 Erhöhung Anteil nachhaltiger Verkehrsmittel: Der Kanton Thurgau engagiert sich für eine Erhöhung des ÖV- und LV-Anteils am Gesamtverkehr. Im Vordergrund stehen die Urbanen Räume und die Kompakten Siedlungsräume; im Falle des Fuss- und Radverkehrs auch die Kulturlandschaft.

Teilstrategie öffentlicher Verkehr

Die Teilstrategie ÖV sieht einen gezielten ÖV-Ausbau in den Urbanen Räumen sowie zwischen kantonalen und ausserkantonalen Zentren vor. In diesen Räumen soll gemäss kantonalem Richtplan der grösste Teil des Siedlungswachstums stattfinden. Die konzentrierte Siedlungsstruktur in den Urbanen Räumen und die gebündelten Verkehrsströme auf den Achsen zwischen den Zentren bieten optimale Voraussetzungen für den ÖV, der hier auch seine Stärken in Form von geringem Platzbedarf und hohen Reisegeschwindigkeiten ausspielen und einen angemessenen Kostendeckungsgrad erzielen kann.

1. Angebot im Urbanen Raum ausbauen (ÖV-1)
   Der Kanton Thurgau strebt einen Angebotsausbau des Orts- und Regionalverkehrs in den Urbanen Räumen an. Attraktive Durchmesserlinien verbinden Agglomerationsgemeinden ohne Umsteigen mit der Kernstadt, dem Eisenbahnnetz, wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten und weiteren Attraktoren. In den Agglomerationszentren wird in der Regel ein Viertelstundentakt, auf den übrigen Verbindungen mindestens ein Halbstundentakt angeboten. Die Reiseketten sind ganztags gewährleistet.
   Die Zuverlässigkeit der Bussysteme wird verbessert. Zur Reduktion der Fahrzeitverluste realisiert der Kanton bauliche oder betriebliche Massnahmen zur Buspriorisierung.
2. Angebot im Kompakten Siedlungsraum konkurrenzfähig ausgestalten (ÖV-2)
   Zwischen Kompakten Siedlungsräumen sowie den regionalen Zentren und kantonalen Zentren sind die Reiseketten ganztags gewährleistet. Es wird ein konkurrenzfähiges Angebot mit kurzen Reisezeiten und in der Regel Halbstundentakt angestrebt.
3. Basisangebot in der Kulturlandschaft sicherstellen (ÖV-3)
   In der Kulturlandschaft wird ein bedarfsgerechtes und wirtschaftliches Grundangebot im ÖV bereitgestellt, welches die Verbindung zum nächsten Zentrum oder zu einem Bahnhof mit guten Anschlüssen herstellt.
4. Ausbau des Fernverkehrsangebots anstreben (ÖV-4)
   Der Kanton Thurgau setzt sich beim Bund im Rahmen seiner Möglichkeiten für den Ausbau des Fernverkehrsangebots ein. Dabei stehen ganztags halbstündliche Direktverbindungen von Zürich nach Kreuzlingen-Konstanz und Romanshorn sowie halbstündliche Verbindungen im Städtesystem Bodensee-St. Gallen im Vordergrund. Zwischen Frauenfeld und dem Raum Zürich wird das Angebot bedarfsgerecht weiter verdichtet.
5. S-Bahn-Verbindungen in Wirtschaftsräume optimieren (ÖV-5)
   Im S-Bahn-Netz bestehen von den Hauptachsen halbstündlich attraktive Durchbindungen oder schlanke Umsteigeverbindungen in ausserkantonale Wirtschaftsräume, insbesondere nach St. Gallen, Konstanz, Winterthur, Zürich (Stadt) und ins Glattal.

6. Zugang zum Regionalverkehr verbessern (ÖV-6)
   Der Kanton Thurgau verbessert den Zugang zum Regionalverkehr. Dazu setzt er sich beim Bund für die Realisierung von neuen Bahnhaltestellen in strategischen Entwicklungsgebieten ein.

5.6. Konzept Kombinierte Mobilität

Im Konzept «Kombinierte Mobilität» werden für die Angebote der kombinierten Mobilität Empfehlungen für die Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben abgegeben, die in Bezug auf das ÖV-Konzept 2025 - 2030 wie folgt zusammengefasst werden können:

- An Bahnhöfen im urbanen Raum und kompakten Siedlungsräumen und in den Zentren soll vor allem das Bike+Ride-Angebot gefördert und ausgebaut werden, denn der Veloverkehr hat insbesondere in den Gebieten Potenzial, wo auch die Zugangsdistanzen eher kurz sind. Als emissionsarme und platzeffiziente Verkehrsart steht der Veloverkehr als Zubringer deshalb insbesondere in den urbanen, aber auch in den kompakten Siedlungsräumen im Vordergrund. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes nehmen die Einzugsgebiete der Bahnhöfe zu, weil längere Zugangsdistanzen zurückgelegt werden. Weil Park+Ride / Kiss+Ride, Carsharing- und Taxi-Angebote die nachhaltigen Verkehrsarten wie den Velo-, Fuss- oder Busverkehr konkurrenzieren, sind diese Angebote an den Bahnhöfen im urbanen Raum und in den Zentren nicht zu erhöhen.
- An Bahnhöfen in der Kulturlandschaft steht die Förderung von Park+Ride / Kiss+Ride und Bike+Ride im Vordergrund. In den weniger dicht besiedelten Räumen ausserhalb der Zentren können diese Angebote einen wertvollen Beitrag dazu leisten, einen Zugang zur Bahn zu schaffen. Es wird empfohlen Park+Ride und Kiss+Ride vor allem ausserhalb der Agglomerationen nachfragegerecht weiterzuentwickeln.
- An Bushaltestellen kann die Verknüpfung von Velo- und Busverkehr (Bike+Ride) sinnvoll sein, um Siedlungen ohne ÖV-Erschliessung an eine Buslinie anzuknüpfen und somit die ÖV-Nutzung zu fördern.

5.7. Klimastrategie

Die Klimastrategie des Kantons Thurgau verfolgt folgende für den öffentlichen Regionalverkehr relevanten Ziele:

1. Fossilfreie Antriebe:

Die Dekarbonisierung des Verkehrs erfordert einen Technologiewandel und einen Umstieg auf elektrische Antriebe. Um bis 2050 einen fossilfreien Verkehr ökonomisch und effizient zu erreichen, ist vor allem im Personenverkehr ein beschleunigter Umstieg auf Elektrofahrzeuge

notwendig. Der Kanton arbeitet für die ÖV-Flotte frühzeitig einen Umstiegsplan zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen aus.

2. Abstimmung Siedlung und Verkehr:
Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr hat eine hohe THG-Relevanz. Mit einer Ausrichtung auf kurze Wege und autoarmes Wohnen soll der Kanton die bereits bestehenden Instrumente (Richtplanung, Gesamtverkehrsplanung Agglomerationsprogramme etc.) stärker in den Dienst der Klimapolitik stellen und den motorisierten fossil betriebenen Verkehr auf Fahrzeuge mit fossilfreien Antriebsarten verlagern.

3. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten:
Es sollen neue Technologien und Mobilitätsservices (insbesondere in den Bereichen dezentrales Arbeiten, Homeoffice und Sharing) gezielt unterstützt und die kombinierte Mobilität, bei der verschiedene Verkehrsmittel verknüpft werden, gefördert werden.

5.8. Abgeleitete Stossrichtungen für den öffentlichen Regionalverkehr

Die Stossrichtung für den öffentlichen Regionalverkehr baut auf den in den Kapiteln 5.1 bis 5.7 dargelegten Strategien und Konzepten auf. Zur Unterstützung der Ziele der räumlichen Entwicklung gemäss kantonalem Richtplan ist eine Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im urbanen Raum und im kompakten Siedlungsraum sowie zwischen den Zentren 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, flankierende Massnahmen unterstützen dies.
Orte in der Kulturlandschaft weisen kleinere, teilweise disperse Verkehrsströme auf. Hier hat der motorisierte Individualverkehr einen klaren 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 und dem Gesamtverkehrskonzept 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 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 Vorgängerkonzepten zum öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Thurgau wurde der öffentliche Regionalverkehr in diese Richtung entwickelt. Mit dem neuen Konzept für die Jahre 2025 - 2030 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.

6. Planungsgrundsätze 2025 - 2030

6.1. Funktion

Grundsätzlich kommen den Planungsgrundsätzen zwei Funktionen zu:

- Einerseits haben Planungsgrundsätze gestaltende 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. Hierbei ist die Wirtschaftlichkeit in Form des Kostendeckungsgrades zentral.

Die Planungsgrundsätze müssen beide Aspekte abdecken. Das heisst, die Grundsätze sind so konzipiert, dass sie als Mechanismus zu einem optimierten ÖV-System führen.

Die Planungsgrundsätze werden in zwei Kategorien eingeteilt:

- Angebotsgrundsätze, anhand derer das „Sollangebot“ aus Sicht des Kantons hergeleitet wird. Solche Grundsätze werden für folgende Bereiche formuliert:
  - Erschliessungsqualität,
  - Angebotsstufen und Angebotsstandards,
  - Erreichbarkeit des nächstgelegenen Wirtschaftszentrums
  - Angebotsqualität.
- Grundsätze zur Überprüfung der verschiedenen Angebote im Sinne einer Erfolgskontrolle. Folgende Indikatoren als einzuhaltende Standards werden herangezogen:
  - Kostendeckungsgrad pro Linie,
  - Gesamtkosten/Finanzmittel (Bund, Kanton und Gemeinden),
  - Linienkennzahlen:
    Vollkosten pro produktiven Kilometer[7],
    Abgeltung pro Einsteiger,
    Abgeltung pro Personenkilometer[8].

[7] Produktive Kilometer: Für die Fahrgäste nutzbare Fahrzeugkilometer
[8] Personenkilometer: Von den Reisenden zurückgelegte Reisedistanz

6.2. Angebotsgrundsätze

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 zahlbare Angebote zu betreiben. Deshalb kann nicht jeder Ortschaft eine ÖV-Erschliessung zugesichert werden. Als zweite wichtige Bedingung soll ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet vorausgesetzt werden, damit eine ÖV-Erschliessung zweckmässig erfolgen kann.

Aufbauend auf den 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 Erschliessung mit öffentlichem Verkehr ist für Ortschaften/Standorte zu gewährleisten, welche mindestens 200[9] Raumnutzende (Summe von Einwohnerinnen/Einwohnern und Beschäftigten) 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.
- Siedlungsgebiete gelten als voll 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.
- Siedlungsgebiete gelten als halb erschlossen, wenn die Gehdistanz zum nächstmöglichen Haltepunkt nicht mehr als
  - 1000 m bei der Erschliessung per Bus (entspricht 760 m Luftliniendistanz),
  - 2000 m bei der Erschliessung per Bahn (entspricht 1520 m Luftliniendistanz) beträgt. Höhenunterschiede sind angemessen zu berücksichtigen.

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

- 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.

Grundsätze zu Angebotsstufen und Angebotsstandards

Tabelle 18: Definition der Angebotsstufen für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Thurgau

Raumtypen	Angebotsstufe	
Kulturlandschaft	1	▪ 1h-Takt ▪ Mo-Fr bis 18 Kurspaare
Kulturlandschaft und Kompakter Siedlungsraum	2	▪ 1h-Takt mit Verdichtungen zum 1/2h-Takt ▪ Mo-Fr 19 - 27 Kurspaare
Kompakter Siedlungsraum und Urbaner Raum	3	▪ 1/2h-Takt ▪ Mo-Fr 28 - 40 Kurspaare
Urbaner Raum	4	▪ 1/2h-Takt mit Verdichtungen zum 1/4h-Takt ▪ Mo-Fr ab 41 Kurspaare

Die Kulturlandschaft wird mit den Angebotsstufen 1 oder 2 erschlossen, der kompakte Siedlungsraum mit den Angebotsstufen 2 oder 3. Massgebend für die Zuordnung ist, ob mit dem Angebot die Schwellenwerte der entsprechenden Angebotsstufe gemäss Kapitel 6.3 erreicht werden.

Tabelle 19: Angebotsstandards in Abhängigkeit der Angebotsstufe

Angebots-stufe	Angebotsstandard Mo-Sa,	Angebotsstandard Sonntag	Angebotsstandard Fr/Sa und Sa/So nach 01.00 Uhr
1	▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Taktlücken möglich ▪ Verzicht auf Sa-Angebot bei geringer Nachfrage ▪ Alternative Betriebsformen möglich	▪ Bedarfsgerechte Erschliessung ▪ Alternative Betriebsformen möglich	▪ Kein Angebot
2	▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen möglich	▪ Linienbetrieb 1-h Takt	▪ Kein Angebot ▪ Alternative Betriebsformen möglich
3	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Reduktion auf Stundentakt möglich (v.a. Sa)	▪ Linienbetrieb 1-h Takt ▪ Je nach Nachfrage Verdichtungen zum ½-h Takt	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen
4	▪ Linienbetrieb ½-h Takt ▪ Bedarfsgerechte HVZ-Verdichtungen zum 1/4-h-Takt möglich ▪ ergänzende schnelle Zentrumsverbindungen Mo-Fr möglich, insbesondere bei ungenügendem Fernverkehrsangebot (Kapazität / Attraktivität)	▪ Linienbetrieb ½-h Takt	▪ Bedarfsgerechte Verbindungen

Grundsätze zur Erreichbarkeit des nächstgelegenen Wirtschaftszentrums

Als für den Kanton Thurgau relevante nächst gelegene Wirtschaftszentrum werden Konstanz/Kreuzlingen, St. Gallen und Winterthur bezeichnet. In der untenstehenden Tabelle ist pro Angebotsstufe definiert, bis wann am Morgen das nächste Wirtschaftszentrum erreicht werden und wann es am Abend noch eine Verbindung ab dem nächsten Wirtschaftszentrum geben soll.

Tabelle 20: Erreichbarkeit des nächstgelegenen Wirtschaftszentrums

Angebotsstufe	Späteste Ankunft am Morgen im Wirtschafts-zentrum	Letzte Verbindung ab dem Wirtschaftszentrum
1	07:00 Uhr	19:30 Uhr
2	06:30 Uhr, Sa/So 07:00 Uhr	23:00 Uhr
3	06:00 Uhr, Sa/So 06:30 Uhr	23:30 Uhr
4	05:30 Uhr, Sa/So 06:00 Uhr	00:00 Uhr

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.[10]

Betriebliche Ausgestaltung:

- Die Angebotsgestaltung soll der betrieblichen Umlaufoptimierung Rechnung tragen.
- Bei ungleichen Verkehrsströmen sind lastrichtungsabhängige Angebote[11] in Betracht zu ziehen.
- In den Zentren sind zur Sicherung der Fahrplanstabilität Busbevorzugungsmassnahmen zu realisieren.

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. Es sind Linienführungen mit attraktiven, gegenüber dem Auto konkurrenzfähigen Reisezeiten anzustreben.

[10] §11 der Verordnung des Regierungsrates zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVV)

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

6.3. Grundsätze zur Angebotsüberprüfung

Kostendeckungsgrad

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 (KDG) ist deshalb eine Grösse, die schnell und einfach ein Signal gibt, ob ein Angebot vernünftig und zweckmässig ist.

Die Schwellenwerte sind ebenfalls nach Angebotsstufe 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.

Tabelle 21: Minimale Kostendeckungsgrade im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus)

Angebotsstufe		Schwellenwert
1	1h-Takt	20%
2	1h-Takt mit Verdichtungen zum 1/2h-Takt	25%
3	1/2h-Takt	30%
4	1/2h-Takt mit Verdichtungen Richtung 1/4h-Takt	40%
a	Abendbuslinien	10%
b	Nachtangebote	20%

Die Linien werden nebst dem KDG anhand folgender Kennzahlen jährlich überprüft:

- Vollkosten pro produktiven Kilometer
- Abgeltung pro Einsteiger
- Abgeltung pro Personenkilometer

Wenn eine Linie den definierten Schwellwert der Kostendeckung nicht erreicht, werden Massnahmen zur Ertragssteigerung und/oder zur Kostensenkung ergriffen. Falls dies nicht zum Erfolg führt, wird das Angebot reduziert oder falls nötig abgebaut.

Bei grenzüberschreitenden Linien mit einem Minderheitsanteil im Kanton Thurgau, sind die Schwellenwerte des Kantons mit dem grössten Linienanteil massgebend.

6.4. On-Demand-Angebote

In der Studie «ÖV ohne Fahrplan - Erfahrungen, Entwicklungen, Zukunft»[12] haben die Ostschweizer Kantone Appenzell AR, Appenzell AI, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen und Thurgau das Potenzial von ÖV-On-Demand-Angeboten untersucht. Das Potential liegt in ländlichen Gebieten mit sehr disperser Besiedlung und dadurch entsprechend tiefer Nachfrage. Hier kann eine Umstellung von Linienverkehr auf ein On-Demand-Angebot die Angebotsqualität für die Bevölkerung bei in etwa gleichbleibenden Kosten steigern:

- On-Demand-Angebote mit fixem Fahrplan und fixen Haltestellen für Gebiete mit einer Strukturierung in Korridore und klarer Ausrichtung der Nachfrage (z.B. auf ein Regionalzentrum oder einen wichtigen ÖV-Knoten).
- On-Demand-Angebote ohne Fahrplan und allenfalls mit Tür-zu-Tür-Service für Gebiete mit disperser Besiedelung, weit verzweigtem Verkehrsnetz und wenig gerichteter Nachfrage sowie wenig Bedarf nach weitergehenden ÖV-Verbindungen.

Weniger geeignet sind On Demand Angebote in städtischen Gebieten und für Relationen mit hohem Pendleranteil wegen der Unsicherheit bezüglich der Verfügbar- und Planbarkeit bei On-Demand-Angeboten gegenüber dem Linienverkehr und der längeren Übergangszeiten an Schnittstellen mit konventionellem ÖV.

Als Ergänzung zum liniengebundenen ÖV in verkehrsschwachen Zeiten am Vor- und Nachmittag und insbesondere abends eignen sich On-Demand-Angebote dann, wenn die Weiterführung des Linienbetriebes in den entsprechenden Zeiten wegen der stark abfallenden Nachfrage zu unrentabel wäre. Dafür eigenen sich eher On-Demand-Angebote mit fixem Fahrplan und fixen Haltestellen, da diese mit den Merkmalen des Linienverkehrs besser kompatibel sind.

Wenn für On-Demand-Angebote gleich qualifiziertes Fahrpersonal wie im Linienbetrieb eingesetzt wird, können mit diesen im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr kaum signifikante Einsparungen erzielt werden. Sollte dereinst automatisiertes Fahren Realität werden und auf Fahrpersonal verzichtet werden können, könnte dies ÖV-On-Demand-Angeboten weiteren Schub verleihen, weil damit die hohen und i.d.R. unproduktiven Bereitschaftskosten entfallen werden. Die Abteilung Öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau beobachtet die Entwicklungen von selbstfahrenden Fahrzeugen aufmerksam und wird sich bietende Chancen für Umsetzungsprojekte im Planungshorizont 2025 - 2030 ergreifen.

[12] ÖV ohne Fahrplan - Erfahrungen, Entwicklungen, Zukunft; Kantone Appenzell AR, Appenzell AI, Glarus, Graubünden, Schaffhausen, Schwyz, St. Gallen, Thurgau; Rapp; 10. November 2022

7. Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf zeigt auf, für welche Bus- und Bahnlinien und in welchen Gebieten im Kanton Thurgau beim ÖV-Angebot Verbesserungen anzustreben sind. Neben den Ergebnissen aus der Umsetzungs- und Erfolgskontrolle werden die örtlichen Erschliessungslücken ermittelt. Zudem ergibt sich aus den neu definierten Planungsgrundsätzen und der nachstehenden Potenzialanalyse der Handlungsbedarf.

7.1. Umsetzungs-/Erfolgskontrolle

Die Covid-19-Pandemie führte zu einem ungeplanten Nachfragerückgang, der die Umsetzung des ÖV-Konzepts 2019 - 2024 um ca. zwei Jahre verzögert.

Bei den folgenden Linien ist die Umsetzung des Zielangebots aber auch bis 2026 wegen des ungenügenden Kostendeckungsgrads oder ungenügender Nachfrage gefährdet:

- S29 Stein am Rhein - Winterthur (Lead ZVV)

Bei folgenden Linien wird das bestehende Angebot wegen ungenügendem Kostendeckungsgrad oder ungenügender Nachfrage überprüft:

- S23 Romanshorn - Winterthur
- 950 Bischofszell - St. Pelagiberg

7.2. Potenzialanalyse

In der Studie «Potenzialanalyse ÖV Kanton Thurgau»[13] wurden die heutige Verkehrsstruktur und das künftige Nachfragepotenzial für den ÖV im Kanton Thurgau abgeschätzt.
Die Analyse der heutigen Verkehrsstruktur zeigt, dass es insbesondere auf den radialen Beziehungen in die Zentren eine hohe Verkehrsnachfrage gibt und der ÖV-Anteil trotz des teilweisen guten Angebots eher tief liegt. Das liegt einerseits an der polyzentrischen und räumlichen dispersen Struktur des Kantons Thurgau – mit vielen Orten, die auf mehrere Zentren ausgerichtet sind. Deswegen ist eine Bündelung der ÖV-Nachfrage schwierig zu erreichen. Andererseits lässt sich daraus auch schliessen, dass ein höherer ÖV-Anteil nicht nur durch Ausbauten des ÖV-Angebots erreicht werden kann, sondern dass Push-Faktoren[14] ebenfalls notwendig sind. Der hohe ÖV-Anteil auf den Beziehungen nach Zürich zeigen, dass neben dem guten Angebot mit attraktiven Reisezeiten auch Faktoren wie Stau oder Parkplatzmangel grossen Einfluss haben.

[13] Potenzialanalyse ÖV Kanton Thurgau, metron, 27. April 2023
[14] Push-Faktoren: Massnahmen, welche die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs erschweren und somit einen Umstieg auf Angebote des öffentlichen Verkehrs bewirken

Auf den tangentialen Beziehungen zwischen den ländlichen Räumen ist der ÖV-Anteil heute tief, allerdings ist die Nachfrage ebenfalls gering. In diesen Räumen soll ein gutes Grundangebot zur Verfügung gestellt werden. Ergänzend kann die Schaffung flexibler Angebote als Ergänzung geprüft werden.

Die Erkenntnisse zu den ÖV-Potentialen fallen insgesamt recht ähnlich aus wie bei der Analyse der heutigen Verkehrsstruktur:

- Grundsätzlich zeigt sich, dass vor allem auf Beziehungen in die Zentren noch Potenzial vorhanden ist. Ein Beispiel dafür ist der Korridor Arbon-Rorschach, wo gemäss der Studie durchgehend eine hohe Nachfrage und ein relativ tiefer ÖV-Anteil besteht.
- Ebenso gibt es auf der Verbindung Kreuzlingen-Konstanz ein grosses Potenzial.
- Westlich der Stadt Wil im Dreieck Münchwilen-Sirnach-Wil gibt es noch viel unausgeschöpftes Potenzial.
- Im Raum Frauenfeld besteht zwischen den Nachbargemeinden und der Stadt Frauenfeld ebenfalls viel unausgeschöpftes Potenzial.
- Auf Beziehungen zu den grossen Zentren Zürich und St. Gallen herrscht eine hohe Nachfrage, das Potenzial wird aber bereits heute gut ausgeschöpft. Dies sind die Beziehungen, auf denen es gilt, «gut zu bleiben», das heisst das gute Angebot und damit den hohen ÖV-Anteil zu erhalten.

7.3. Analyse örtliche Erschliessungslücken

Örtliche Erschliessungslücken

Gemäss Planungsgrundsätzen Kapitel 6.2 ist die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr für Ortschaften/Standorte zu gewährleisten, welche mindestens 200 Raumnutzende aufweisen und ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet umfassen. Die Erschliessung gilt als gewährleistet, wenn ein Bahnhof innerhalb von 1'000 m, oder eine Bushaltestelle innerhalb von 500 m Fussdistanz erreichbar ist. Liegt ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet ausserhalb dieser Einzugsbereiche und weist 200 oder mehr Raumnutzende auf, handelt es sich um eine räumliche Erschliessungslücke.

In der folgenden Tabelle und in Abbildung 9 sind die räumlichen Erschliessungslücken und die Anzahl der betroffenen Raumnutzenden (ausserhalb des Einzugsbereichs) im ganzen Kanton Thurgau aufgeführt. Zur Abschätzung des Handlungsbedarfs ist zusätzlich angegeben, wie viele Raumnutzende davon halb erschlossen sind (Fussdistanz zur Bahnhaltestelle 2000 m oder zur

Bushaltestelle 1000 m). Die Anzahl der Raumnutzenden wurde anhand der Hektarrasterdaten des BFS (STATPOP 2021 und STATENT 2020) ermittelt.

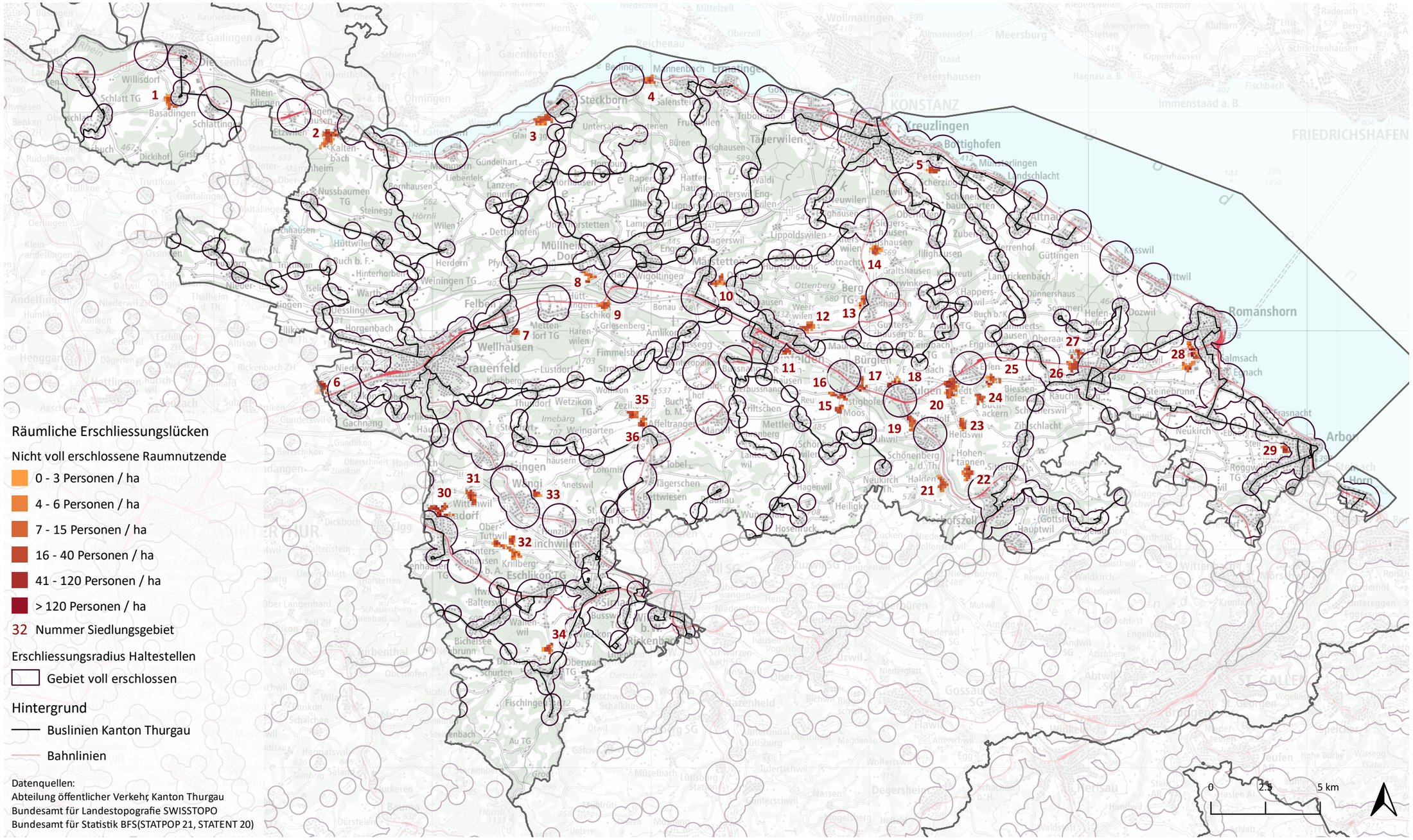
Tabelle 22: Räumliche Erschliessungslücken

Bezeichnung / Ort		Raumnutzende nicht voll erschlossen	Davon halb erschlossen	Bemerkung
1	Basadingen	220	220	
2	Kaltenbach	690	670	
3	Steckborn Süd	410	410	
4	Berlingen Sandegg	230	230	
5	Bottighofen Süd	260	260	
6	Kefikon	760	760	
7	Wellhausen Gutenberg	210	210	
8	Müllheim Grüneck	270	250	
9	Eschikofen	230	230	
10	Märstetten Ost	290	290	
11	Weinfelden Süd	270	270	
12	Weinfelden Burg	300	250	
13	Berg West	200	200	
14	Altishausen	220	220	
15	Moos	250	180	
16	Istighofen	280	280	
17	Bürglen Ost	280	280	
18	Ennetaach	420	420	
19	Kradolf West	360	360	
20	Riedt b. E.	880	850	
21	Halden	280	-	Mit Anrufsammeltaxi erschlossen
22	Hohentannen	340	340	Mit Anrufsammeltaxi erschlossen
23	Heldswil	220	170	Mit Anrufsammeltaxi erschlossen
24	Buchackern	210	170	Mit Anrufsammeltaxi erschlossen
25	Eppishausen	270	270	
26	Amriswil Nordwest	400	400	
27	Amriswil Kronenberg	230	230	
28	Romanshorn Hof/Salmsach	1340	1090	
29	Arbon West	210	210	
30	Aadorf Nord	1070	1070	
31	Wittenwil	480	30	
32	Tuttwil-Krillberg	640	220	

33	Wängi Nordwest	240	240
34	Vogelsang	260	250
35	Zezikon	230	-
36	Affeltrangen Nord	270	270

Tabelle INFRAS. Quelle: BFS (STATPOP 2021, STATENT 2020)

Abbildung 9: Räumliche Erschliessungslücken im Kanton Thurgau



Grafik INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau, Bundesamt für Statistik BFS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

7.4. Handlungsbedarf abgeleitet aus Planungsgrundsätzen

Angebotsstandards

Im Kapitel 6.2 sind die Angebotsstandards (Angebot für Mo-Sa, für Sonntag und für Fr/Sa und Sa/So nach 1 Uhr, siehe Tabelle 19) in Abhängigkeit der Angebotsstufen und für das Angebot Mo-Fr eine Bandbreite der anzustrebenden Anzahl an Kurspaaren (siehe Tabelle 18) definiert. Das Zielangebot der Linien wird aufgrund der neu definierten Angebotsstandards überprüft.

Erreichbarkeit Wirtschaftszentren

Im Kapitel 6.2 ist pro Angebotsstufe definiert, bis wann am Morgen das nächste Wirtschaftszentrum erreichet werden und wann es am Abend noch eine Verbindung ab dem nächsten Wirtschaftszentrum geben soll.

Der daraus resultierende Handlungsbedarf pro Linie wird direkt in die Festlegung des Zielangebots im nachfolgenden Kapitel 8 abgedeckt und begründet.

8. Zielzustand 2030

8.1. Zielangebot Bahn

8.1.1. Wichtigste Konzeptanpassungen

Angebotsausbauten S-Bahn

Die halbstündlich verkehrende S7 Romanshorn - Rorschach, die heute am Wochenende zweistündlich bis nach Bregenz - Lindau verkehrt, wird künftig auch an Werktagen zweistündlich bis nach Bregenz - Lindau verkehren. Die S7 bildet zusammen mit dem Eurocity Zürich - München stündliche attraktive Verbindungen zwischen der Ostschweiz und Bregenz-Lindau.

Der RE1 Herisau - St. Gallen - Romanshorn - Kreuzlingen Hafen - Konstanz wird künftig als Hochrhein-Bodensee-Express bis nach Singen - Schaffhausen - Basel Bad verkehren.

Auf folgenden Strecken bzw. S-Bahn-Linien wird das Angebot auf einen durchgehenden Halbstundentakt Montag bis Sonntag 5 - 24 Uhr ausgebaut:

- S5 Weinfelden - St. Gallen: Wird zum durchgehenden Halbstundentakt 5 - 24 Uhr (Mo-So) verdichtet
- S10 Wil - Weinfelden - Romanshorn wird zum durchgehenden Halbstundentakt 5 - 24 Uhr (Mo-Sa) verdichtet.
- S14 Konstanz - Weinfelden: der Abschnitt Kreuzlingen - Weinfelden wird ebenfalls zum durchgehenden Halbstundentakt 5 - 24 Uhr (Mo-So) verdichtet.
- RE 1 Konstanz - St. Gallen (- Herisau) wird zum durchgehenden Stundentakt (Mo-So) von 5 - 24 Uhr ausgebaut.
- Zusätzlich wird es auf den anderen Linien einzelne zusätzliche Kurse in den Randstunden geben.

8.1.2. Zielangebot 2030

Tabelle 23: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Regionalverkehr Bahn

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-stufe	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
RE1	Konstanz - St. Gallen - Herisau	4	20.0	20.0	20.0	+4.0	+4.0	+4.0	Mo-Fr +1 Frühkurspaar +3 Abendkurspaare
RE75	Konstanz - Winterthur	3	2.5	1.5	1.5	0	0	0	Am Abend bestellte Leistungen in der IR75-Fahrlage.
S1	Schaffhausen - Stein am Rhein	3	39.5	39.5	39.5	+1.0	0	0	Mo-Fr +1 Spätkurspaar
	Stein am Rhein - Kreuzlingen	3	40.5	40.5	40.5	+1.0	0	0	Mo-Fr +1 Spätkurspaar
	Kreuzlingen - Romanshorn	4	40.5	40.0	40.0	+0.5	0	0	Mo-Fr +1 Spätkurs Romanshorn-Kreuzlingen
	Romanshorn - St. Gallen	4	39.5	39.0	39.0	+0.5	0	0	Mo-Fr +1 Frühkurs Romanshorn - St. Gallen
S5	Weinfelden - Bischofszell	3	40.0	39.0	39.0	+1.0	0	0	Mo-Fr +1 Frühkurspaar
	Bischofszell - St. Gallen	3	40.0	39.0	39.0	+10.0	+19.0	+19.0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 4:30 - 24:00 Uhr
S7	Weinfelden - Romanshorn	4	19.5	19.5	19.5	+0.5	+0.5	+1.0	Mo-So +1 Spätkurs Weinfelden-Romanshorn So +1 Frühkurs Weinfelden - Romanshorn
	Romanshorn - Rorschach	4	40.0	40.0	40.0	+1.0	+1.0	+1.0	Mo-So +1 Spätkurspaar
	Rorschach - Lindau	4	8.0	8.0	8.0	+8.0	0	0	

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-stufe	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
S10	Wil - Weinfelden	3	39.5	39.5	20.5	+4.5	+19.0	0	Mo-Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5 - 24 Uhr
	Weinfelden - Romanshorn	4	40.0	40.0	20.5	+5.0	+19.5	0	Mo-Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5 - 24 Uhr.
S12 / S35	Winterthur - Wil	4	39.5	40.0	40.0	0	+0.5	+0.5	Sa-So +1 Kurs Wil-Winterthur
S14	Konstanz - Kreuzlingen	4	60.0	59.5	59.5	+1.0	+1.0	+1.0	Mo-So +1 Kurspaar
	Kreuzlingen - Weinfelden	4	40.0	40.0	40.0	+4.0	+4.5	+19.5	Mo-So Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5 - 24 Uhr.
S15	Frauenfeld - Wängi	4	39.0	38.0	37.0	0	0	0	
	Wängi - Wil	4	48.0	38.0	37.0	0	0	0	inkl. HVZ-Züge Wil - Wängi
	Entlastungsbus Münchwilen-Frauenfeld	4	0.5	-	-	0	0	0	
S23	Romanshorn - Winterthur	4	2.0	-	-	0	0	0	Wenn der Mindestkostendeckungsgrad von 40 Prozent bis ins Jahr 2026 nicht erreicht werden kann, wird das S23-Angebot Romanshorn - Winterthur ab 2027 abgebaut.
S24 / S30	Winterthur - Weinfelden	4	39.5	40.0	40.0	0	0	0	
S29	Stein am Rhein - Winterthur	3	35.5	35.5	35.5	0	0	0	Lead Kanton Zürich
S44	Konstanz - Weinfelden	4	7.0	7.0	7.0	0	0	0	Ein Angebotsausbau zum 1h-Takt ist aufgrund fehlender Infrastruktur bis ins Jahr 2030 nicht möglich.

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Tabelle 24: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 im Nachtnetz

Liniennummer / Fahrplanfeld	Streckenabschnitt	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag] Nächte: Fr/Sa, Sa/So + Feiertage	Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag] Nächte: Fr/Sa, Sa/So + Feiertage	Bemerkung
NBus 200	St. Gallen - Arbon	2.0	0	Zurzeit wird ein neues Konzept zusammen mit dem Kanton St. Gallen erarbeitet.
SN 3	Schaffhausen - Stein am Rhein	2.0	0	
N 8	Steckborn - Kreuzlingen	3.0	0	
SN 71	Kreuzlingen - Romanshorn	2.0	0	
SN 14	Konstanz - Weinfelden	3.0	0	
SN 30	Winterthur - Romanshorn	3.0	0	
SN 15	Frauenfeld - Wil	3.0	0	
SN 22	Winterthur - Wil - St. Gallen	3.0	0	
N 5	Weinfelden - Sulgen - Gossau	2.0	0	Zurzeit wird ein neues Konzept zusammen mit dem Kanton St. Gallen erarbeitet.
SN 72	Romanshorn - St. Gallen	1.5	0	

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Überarbeitung Nachtnetzkonzept

Zurzeit überarbeiten die Abteilungen/Ämter öffentlicher Verkehr der Kantone St. Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden das Nachtangebotskonzept im Grossraum St. Gallen. Dieses Konzept geht nach Abschluss der Arbeiten bei den betroffenen Gemeinden in die Vernehmlassung. Das finale Nachnetz-Konzept fliesst in die Endfassung des vorliegenden ÖV-Konzepts 2025 - 2030 ein.

8.2. Zielangebot Bus Region Frauenfeld

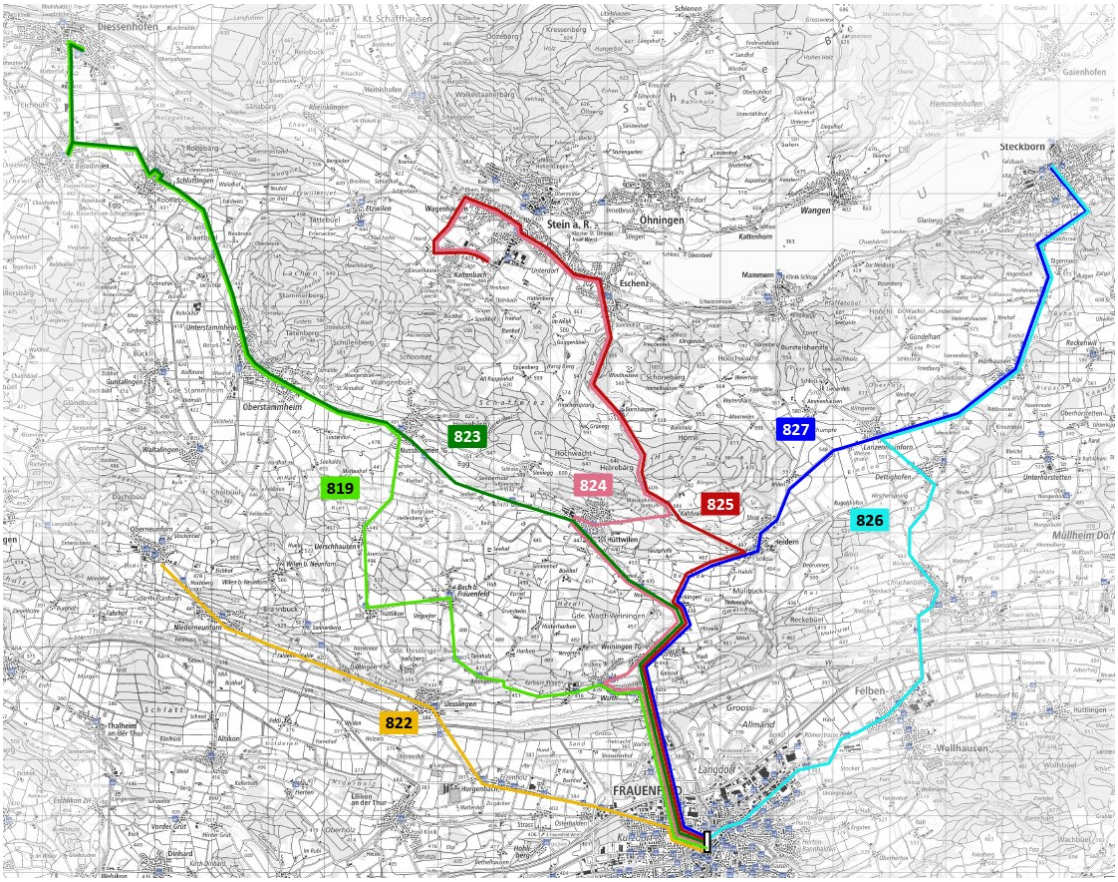
8.2.1. Wichtigste Konzeptanpassungen

Angebotskonzept Frauenfeld Nord

Im Raum Frauenfeld Nord (Dreieck Frauenfeld, Diessenhofen, Steckborn) wird das Liniennetz so ausgelegt, dass die Verbindungen Frauenfeld- Diessenhofen, Frauenfeld - Stein am Rhein und Frauenfeld - Steckborn halbstündlich angeboten werden. Dazwischen ermöglichen die unterschiedlichen Linienführungen zusätzliche Erschliessungen und neue Verbindungen.

Die Erschliessungslücke Kaltenbach mit 690 nicht erschlossenen Raumnutzenden (siehe Kapitel 7.3 wird ab dem Jahr 2024 durch die Verlängerung der Linien 824/825 bis Wagenhausen - Kaltenbach behoben.

Abbildung 10: Linienplan Frauenfeld Nord



Grafik Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau/INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Linie 819	**Frauenfeld - Kartause - Diessenhofen**		
Linienführung	Ab Kartause via Buch - Trüttlikon - Uerschhausen - Nussbaumen bis Diessenhofen		
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle bei Uerschhausen und Bahnhof Schlattingen		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-Sa, So Frauenfeld - Kartause ▪ Frauenfeld - Diessenhofen sowie Nussbaumen - Diessenhofen mit Linie 823 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Warth mit Linie 824 im 30'-Takt		
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ Fernverkehr v/n Weinfelden	Schlattingen ▪ S-Bahn v/n Schaffhausen	Diessenhofen ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen

Linie 822	**Frauenfeld - Oberneunforn**
Linienführung	Ab Uesslingen direkte Linienführung nach Niederneunforn und nicht via Buch
Infrastruktur	▪ Bushaltestelle in Uesslingen (Zollhausweg) in die Schaffhauserstrasse verlegen ▪ Neue Bushaltestelle bei Dietingen ▪ Bushaltestellen Uesslingen, Trüfelbach und Dietingen, Abzweigung aufheben
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ Fernverkehr v/n Weinfelden

Linie 823	**Frauenfeld - Hüttwilen - Diessenhofen**		
Linienführung	Führt neu über den Bahnhof Schlattingen und zugunsten der Anschlüsse in Frauenfeld Richtung Weinfelden nicht mehr über den Bahnhof Stammheim.		
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle am Bahnhof Schlattingen, Busbevorzugungsmassnahmen in Frauenfeld.		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So ▪ Frauenfeld - Diessenhofen sowie Nussbaumen - Diessenhofen mit Linie 819 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Hüttwilen mit Linie 824 im 30'-Takt		
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ Fernverkehr v/n Weinfelden	Schlattingen ▪ S-Bahn v/n Schaffhausen	Diessenhofen ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen

Linie 824	**Frauenfeld - Hüttwilen - Stein am Rhein - Kaltenbach**		
Linienführung	Frauenfeld - Warth - Hüttwilen - Eschenz - Stein am Rhein - Wagenhausen/Kaltenbach		
Infrastruktur	Neue Bushaltestellekanten in Wagenhausen und Kaltenbach und Wendeplatz für Stichlinie statt Rundkurs. Anpassung Kreuzung Frauenfelderstrasse/Kalchrainstrasse in Kalchrain.		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-Sa ▪ Frauenfeld - Stein am Rhein mit Linie 825 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Hüttwilen mit Linie 823 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Warth mit Linie 819 im 30'-Takt		
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich	Eschenz ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen	Stein am Rhein ▪ Bus v/n Singen ▪ Aus Kaltenbach v/n Schaffhausen und Kreuzlingen

Linie 825	**Frauenfeld - Herdern - Stein am Rhein - Kaltenbach**		
Linienführung	Verlängerung ab Stein am Rhein Bahnhof bis Wagenhausen/Kaltenbach als Stichlinie statt Rundkurs. Führt Mo-Sa nicht mehr über Warth, bietet dafür Anschluss von/an den Fernverkehr Richtung Weinfelden.		
Infrastruktur	Neue Bushaltestellenkanten in Wagenhausen und Kaltenbach und Wendeplatz für Stichlinie statt Rundkurs.		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So ▪ Frauenfeld - Stein am Rhein mit Linie 824 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Herdern mit Linie 827 im 30'-Takt		
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ Fernverkehr v/n Weinfelden	Eschenz ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen	Stein am Rhein ▪ Bus v/n Singen ▪ Aus Kaltenbach v/n Schaffhausen und Kreuzlingen

Linie 826	**Frauenfeld - Pfyn - Steckborn**	
Linienführung	unverändert	
Infrastruktur	keine	
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So ▪ Frauenfeld - Steckborn mit Linie 827 im 30'-Takt	
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich	Steckborn ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen

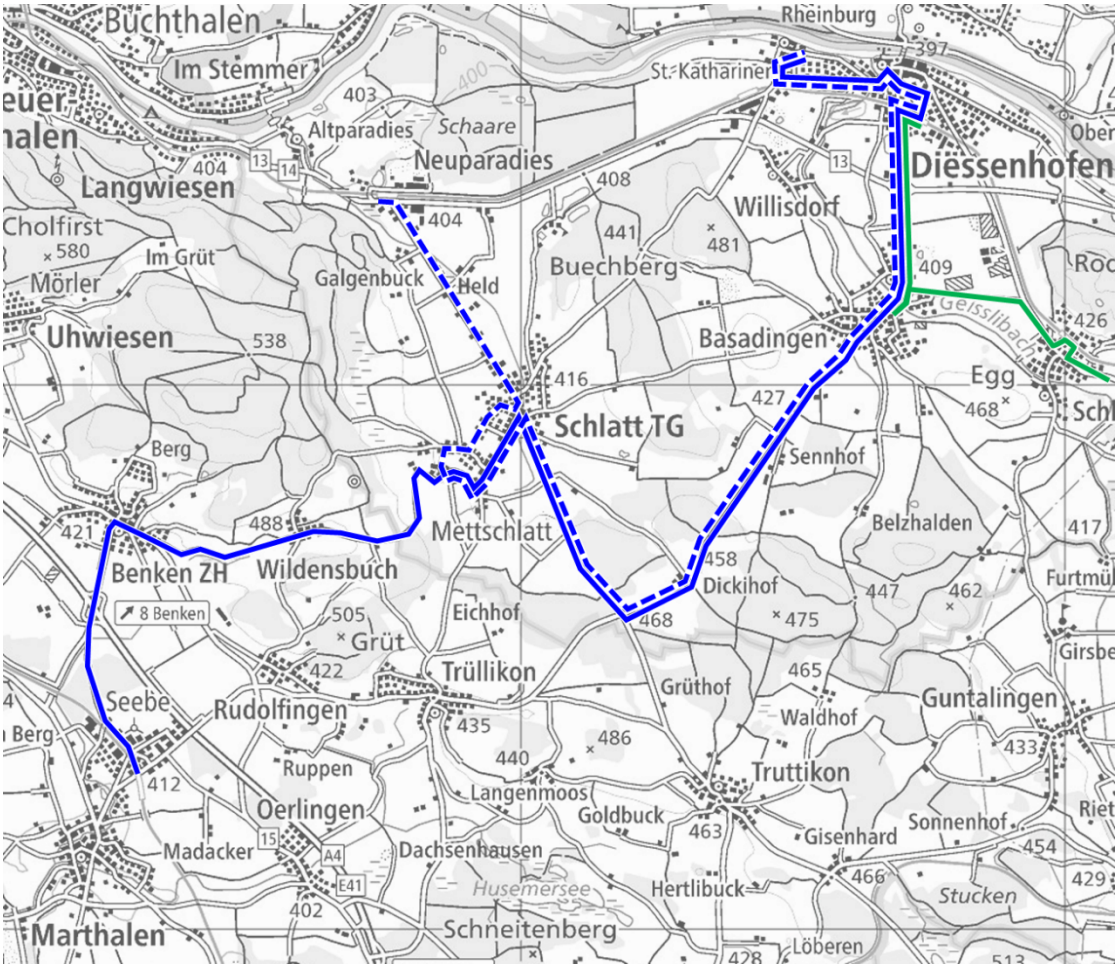
Linie 827	**Frauenfeld - Herdern - Steckborn**	
Linienführung	Frauenfeld - Herdern - Lanzenneunforn - Steckborn	
Infrastruktur	Zusätzliche Haltekante in Herdern, Dorf sowie Busbevorzugungsmassnahmen in Frauenfeld.	
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-Sa ▪ Frauenfeld - Steckborn mit Linie 826 im 30'-Takt ▪ Frauenfeld - Herdern mit Linie 825 im 30'-Takt	
Bahnanschlüsse	Frauenfeld ▪ Fernverkehr v/n Zürich	Steckborn ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen

Angebotskonzept Linie 847

Die Linie 847 ist neu am Bahnhof Diessenhofen angebunden mit S-Bahnanschlüssen in beide Richtungen. Die Bahnanschlüsse in Marthalen von/nach Winterthur bleiben bestehen. Somit wird die Erschliessungslücke in Basadingen von 220 Raumnutzenden (siehe Kapitel 7.3) behoben. Die Linie 847 stellt für Basadingen in Diessenhofen die S-Bahnanschlüsse v/n Schaffhausen sicher.

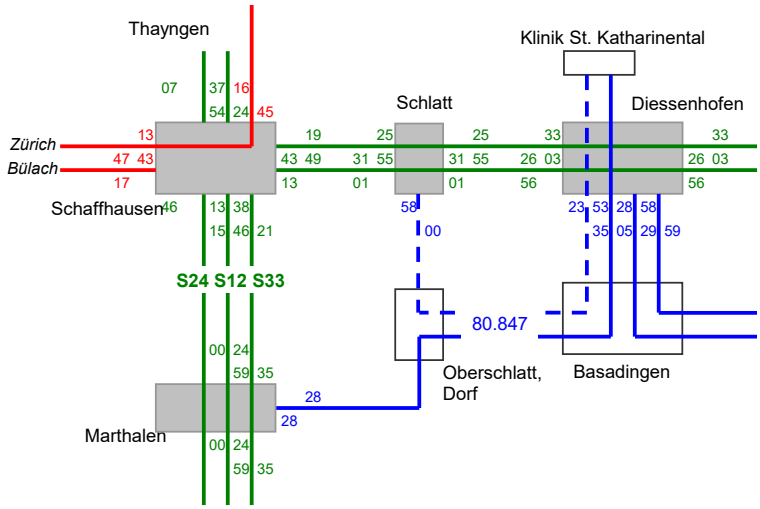
Während der 12-minütigen Standzeit beim Bahnhof Diessenhofen kann die Klinik St. Katharinental erschlossen werden.

Abbildung 11: Linienführung Linie 847



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Abbildung 12: Netzgrafik Linie 847 (Mo-Fr)



Grafik INFRAS.

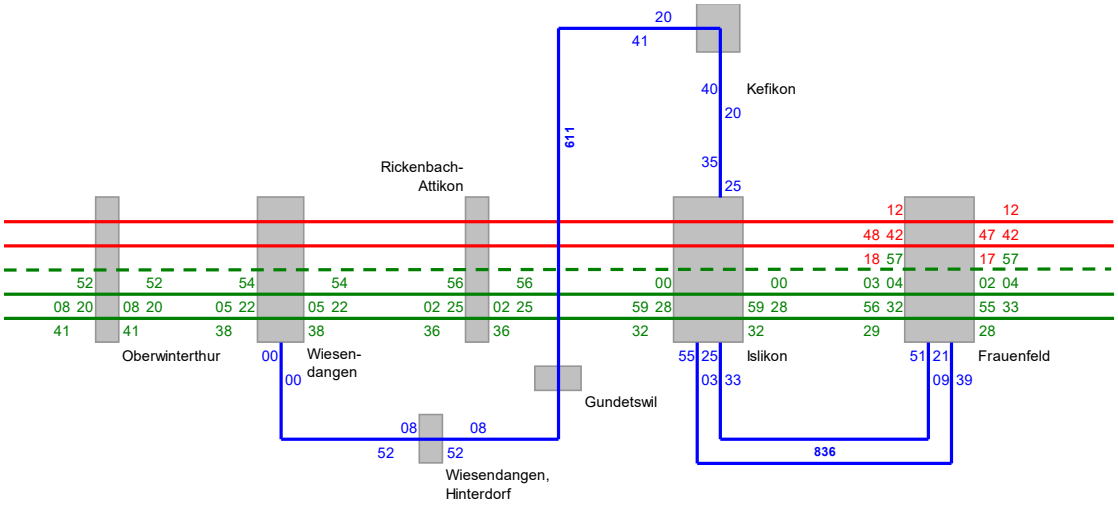
Linie 847	**Marthalen - Schlatt - Diessenhofen**		
Linienführung	▪ Grundkurs: Marthalen - Oberschlatt - Basadingen - Diessenhofen - Klinik St. Katharinental ▪ HVZ-Kurse: Schlatt - Oberschlatt - Basadingen - Diessenhofen - Klinik St. Katharinental ▪ Grund- und HVZ-Kurse verkehren zwischen Schlatt und Basadingen via Frauenfelder- und Trüllikerstrasse		
Infrastruktur	▪ Neue Bushaltestelle in Basadingen Diessenhoferstrasse (Provisorium ab 2024) und Rychgass (für die Erschliessung südliche Erschliessungslücke) ▪ Neue Haltestelle Klinik St. Katharinental im Zusammenhang mit dem Parkplatzprojekt des Hochbauamts		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So mit HVZ-Verdichtung Mo-Fr		
Bahnanschlüsse	Marthalen ▪ S-Bahn v/n Winterthur	Diessenhofen ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen ▪ S-Bahn v/n Schaffhausen	Schlatt (nur HVZ) ▪ S-Bahn v/n Schaffhausen

Erschliessung Kefikon

Kefikon ist mit 760 nicht erschlossenen Raumnutzenden die grösste Erschliessungslücke im Raum Frauenfeld (siehe Kapitel 7.3). Heute ist Gundetswil (Kanton ZH) mit der Linie 611 in der Hauptverkehrszeit an den Bahnhof Wiesendangen angeschlossen. Dieses nur zur HVZ eingesetzte Fahrzeug soll künftig ganztägig auf der Strecke Wiesendangen - Gundetswil - Kefikon - Islikon eingesetzt werden. Dies ermöglicht die Erschliessung Kefikons mit idealen S-Bahn-Anschlüssen in Islikon in beide Richtungen und zusätzlich in Wiesendangen v/n Winterthur - Zürich.

Die Haltestellen entlang der heutigen Linie 611 in Wiesendangen können somit auch in beide Richtungen bedient werden – heute werden sie von der Linie 611 nur in Lastrichtung bedient.

Abbildung 13: Netzgrafik Linie 611 (Mo-Fr)



Grafik INFRAS.

Linie 611	**Wiesendangen - Gundetswil - Kefikon - Islikon**	
Linienführung	Wiesendangen - Gemeindehaus - Bertschikon - Gundetswil - Kefikon - Islikon Bahnhof	
Infrastruktur	▪ Bushaltestelle Gundetswil in die Hauptstrasse verlegen ▪ Neue Bushaltestelle in Kefikon ▪ Zusätzliche Buskante am Bahnhof Islikon	
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So	
Bahnanschlüsse	Islikon ▪ S-Bahn v/n Winterthur ▪ S-Bahn v/n Weinfelden	Wiesendangen ▪ S-Bahn v/n Winterthur-Zürich

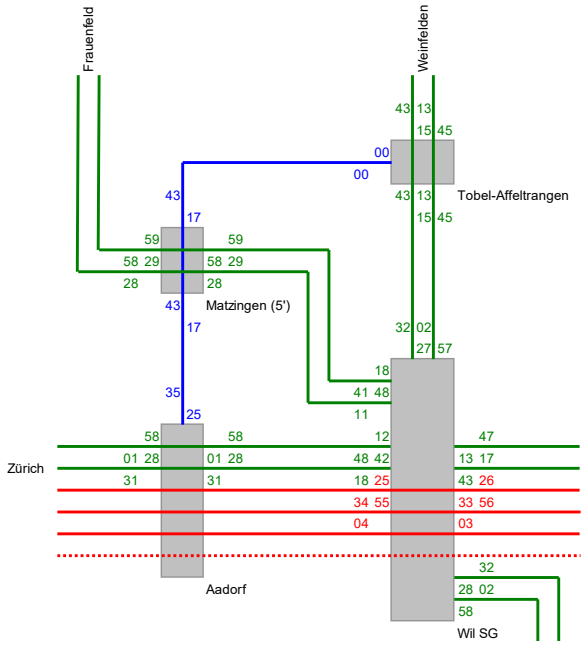
Tangente Aadorf - Affeltrangen

Die Tangentialverbindung Aadorf - Affeltrangen erschliesst mehrere Erschliessungslücken: Aadorf Nord (1070 Raumnutzende, siehe Kapitel 7.3), Wittenwil (480 Raumnutzende), Zezikon (230 Raumnutzende) und Affeltrangen Nord (270 Raumnutzende). In Aadorf hat die Buslinie Anschluss auf die S-Bahn in beide Richtungen. Die Linie wird in Matzingen ab Aadorferstrasse über die St. Galler- und Stettfurterstrasse geführt.

Abbildung 14: Linienführung Tangente

Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Abbildung 15: Netzgrafik Tangente (Mo-Fr)



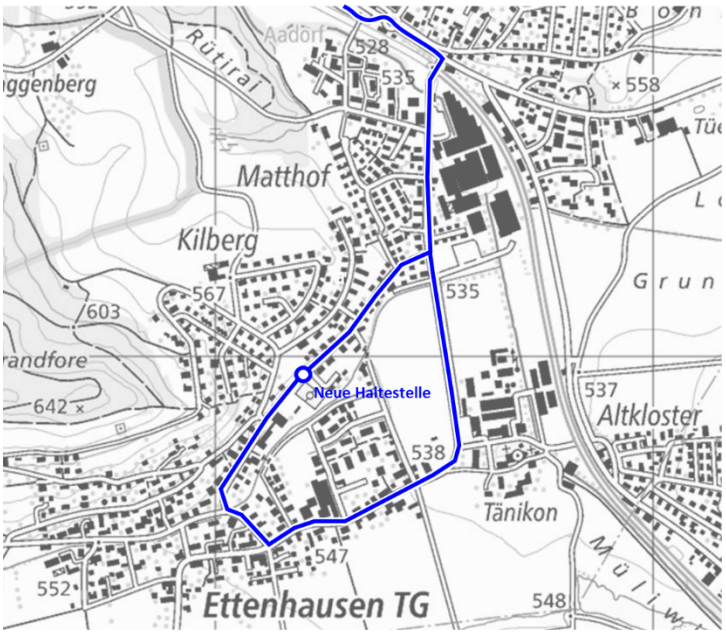
Grafik INFRAS.

Linie 839	**Aadorf - Affeltrangen**
Linienführung	Aadorf - Wittenwil - Matzingen - Stettfurt - Weingarten - Zezikon - Affeltrangen
Infrastruktur	Neue Bushaltestellen: Aadorf Löhracker, Aadorf Heidelbergstrasse, Wittenwil, Matzingen Büel, Matzingen Bahnhof, Zezikon, Affeltrangen Hüüsliwies
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So
Bahnanschlüsse	Aadorf ▪ S-Bahn v/n Winterthur-Zürich ▪ S-Bahn v/n Wil

Neue Linienführung Linie 834 in Ettenhausen

Die Linie 834 wird ab der Haltestelle Aadorf, Matthofstrasse über die Weidlistrasse nach Ettenhausen verkehren. Anstelle der Schlaufenfahrt via Kehlhofstrasse wird die Linie direkt via Haltestelle Elggerstrasse und danach entlang der heutigen Linienführung über die Dorf- und Tänikerstrasse zurück nach Aadorf geführt. So kann eine neue Haltestelle im Bereich des Schulhauses realisiert werden.

Abbildung 16: Linienführung Ettenhausen



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Linie 834	**Frauenfeld - Aadorf - Ettenhausen**	
Linienführung	Frauenfeld - Häuslenen - Hagenbuch ZH - Aadorf - Ettenhausen	
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle beim Schulhaus in Ettenhausen	
Angebotsniveau	30-Minutentakt Mo-Sa, 60-Minutentakt So	
Bahnanschlüsse	Aadorf (Linienast Hagenbuch) ▪ S-Bahn v/n Winterthur-Zürich ▪ S-Bahn v/n Wil	Frauenfeld ▪ S-Bahn v/n Winterthur-Zürich ▪ S-Bahn v/n Weinfelden

Taktverdichtungen und Systematisierung auf unterschiedlichen Linien

- Die Linien 834 Frauenfeld - Ettenhausen und 836 Frauenfeld - Islikon werden Montag bis Samstag zu einem durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut.
- Die Linie 831 Müllheim-Wigoltingen - Homburg soll künftig Montag bis Freitag im durchgehenden Stundentakt verkehren, die Linien 832 Müllheim-Wigoltingen - Raperswilen und 838 Weinfelden - Frauenfeld werden Montag bis Sonntag im Stundentakt betrieben.
- Die Busse der Linien 831 Müllheim-Wigoltingen - Homburg und 832 Müllheim-Wigoltingen - Raperswilen werden künftig den ganzen Tag mit dem gleichen Fahrplan verkehren. Der heutige Taktwechsel am Mittag fällt entsprechend weg.

Busbevorzugungsmassnahmen

Der Kanton Thurgau und die Stadt Frauenfeld prüfen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes weitere Busbevorzugungsmassnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität, insbesondere in Fahrtrichtung Norden auf der Achse Eisenwerkstrasse und Thurstrasse.

Örtliche Erschliessungslücken

Folgende Erschliessungslücken gemäss Kapitel 7.3 werden mit dem Zielangebot weiterhin nicht geschlossen, weil mit einer ÖV-Erschliessung der minimale Kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht erfüllt werden kann.

Bezeichnung / Ort		Raumnutzende nicht voll erschlossen	Davon halb erschlossen
3	Steckborn Süd	410	410
7	Wellhausen Gutenberg	210	210
8	Müllheim Grüneck	270	250
9	Eschikofen	230	230

8.2.2. Zielangebot 2030

Tabelle 25: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Frauenfeld

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
605	Andelfingen - Oberstammheim	1	16.0	14.0	13.0	0	0	0	
611	Wiesendangen Bahnhof - Gundets-wil - Islikon	1	15.0	15.0	15.0	+15.0	+15.0	+15.0	Verlängerung der Linie 611 über Kefikon nach Islikon Bahnhof.
819	Frauenfeld - Kartause Ittingen - Diessenhofen	1	15.0	15.0	15.0	+2.0	+3.0	+3.0	Neue Linie Frauenfeld - Kartause Ittingen - Buch b. F. - Nussbau-men - Stammheim - Diessenhofen in Ergänzung zur Linie 823. Am So nur Frauenfeld - Kartause Ittingen.
822	Frauenfeld - Oberneunforn	1	14.0 (3-4)	13.0 (4)	13.0 (3)	0	0	0	(3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf) Neue, direkte Linienführung zwischen Uesslingen und Niederneunforn. Erschliessung Buch b.F. durch Linie 819.
823	Frauenfeld - Diessenhofen	2	18.0	17.0	17.0	-4.5	+1.0	+3.0	Halbstündlich versetzt zur Linie 823 wird eine erweiterte Linie 819 eingeführt. Diese ersetzt die heutigen HVZ-Kurse der Linie 823.
824	Frauenfeld - Hütt-wilen - Stein am Rhein - Kaltenbach	1	15.0	15.0	0	+15.0	+15.0	0	Neue Linie Frauenfeld - Warth - Hüttwilen - Stein am Rhein - Kalten-bach in Ergänzung zur Linie 825.
825	Frauenfeld - Stein am Rhein - Kaltenbach	2	19.0	19.0	19.0	-6.0	0	0	Halbstündlich versetzt zur Linie 825 wird eine neue Linie 824 einge-führt. Diese ersetzt die heutigen HVZ-Kurse der Linie 825.
826	Frauenfeld - Steckborn	2	19.0	19.0	19.0	-6.0	0	0	Halbstündlich versetzt zur Linie 826 wird eine neue Linie 827 einge-führt. Diese ersetzt die heutigen HVZ-Kurse der Linie 826.
827	Frauenfeld - Weiningen - Her-dern - Steckborn	1	15.0	15.0	0	+15.0	+15.0	0	Neue Linie Frauenfeld - Weiningen - Herdern - Lanzenneunforn - Steckborn in Ergänzung zur Linie 826.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
829	Frauenfeld - Müllheim	3	20.5	20.0	20.0	+0.5	0	0	Mo-Fr +1 Frühkurs Wigoltingen - Frauenfeld.
831	Müllheim-W. - Homburg	1	15.0			+7.0	0	0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr.
832	Müllheim-W. - Raperswilen	1	15.0	15.0	15.0	+6.0	+7.0	+7.0	Mo-So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr. Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 832 den Mindest-kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungs-grad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
834	Frauenfeld - Ettenhausen	3	34.0	33.0	19.0	+7.0	+14.0	0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5 - 19 Uhr. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:30 - 19:30 Uhr.
836	Frauenfeld - Islikon	3	34.0	33.0	20.0	+12.0	+25.0	+13.0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:00 - 19:30 Uhr. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:30 - 19:30 Uhr. Am Abend Linienbetrieb bis 24 Uhr statt Bedarfsangebot. So durchgehender 1h-Takt 5:30 - 24:00 Uhr. Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 836 den Mindest-kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungs-grad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
837	Frauenfeld - Affeltrangen	1	19.0 Fr 20.0	19.0	18.0	0	0	0	
838	Weinfelden - Frauenfeld	1	15.0 (3-4)	15.0 (4)	15.0 (3)	0	+8.0	+8.0	Sa/So: Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Wolfikon nur nach Bedarf).

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
839	Aadorf - Affeltrangen	1	15.0	15.0	15.0	+15.0	+15.0	+15.0	Mo-So durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr. Die neue Buslinie wird mit einem dreijährigen Versuchsbetrieb eingeführt. Wenn die Buslinie den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nach drei Jahren nicht erreicht, wird das Angebot überprüft und der Betrieb allenfalls wieder eingestellt.
847	Diessenhofen - Schlatt - Marthalen	1	15.0	15.0	15	+5.0	+9.0	+15.0	Neue Linienführung Diessenhofen - Basadingen - Schlatt - Marthalen. Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6.00-19.30 Uhr. Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 847 den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungsgrad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
	Diessenhofen - Schlatt	1	6.5	-	-	0	0	0	Neue Linienführung Diessenhofen - Basadingen - Schlatt - Schlatt Bahnhof

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

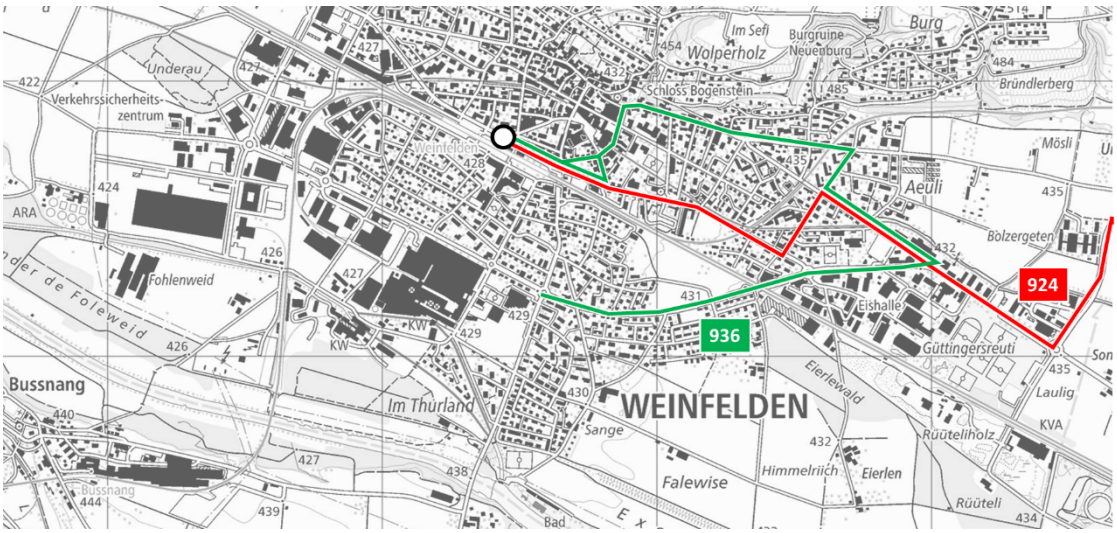
8.3. Zielangebot Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden

8.3.1. Wichtigste Konzeptanpassungen

Erschliessung Weinfelden Süd

Das Gebiet um die Deucherstrasse in Weinfelden Süd wird mit einer neuen Buslinie im Halbstundetakt erschlossen (siehe Erschliessungslücke Weinfelden Süd mit 270 Raumnutzenden, Kapitel 7.3). Die Erschliessung erfolgt aus den Standzeiten der Linien 833 und 921 beim Bahnhof Weinfelden. Zudem wird die Linienführung der Linie 924 angepasst. Neu verkehrt sie via Amriswilerstrasse und Freiestrasse zum Bahnhof Weinfelden.

Abbildung 17: Liniennetz Ortserschliessung Weinfelden Süd



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Linie 936	**Weinfelden Bahnhof - Weinfelden Deucherstrasse**
Linienführung	Weinfelden Bahnhof - Sonnenplatz - Aeuli - Güttingersreuti - Weinfelden Deucherstrasse
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle Muggewinggel, Busbucht für Zeitausgleich
Angebotsniveau	30-Minutentakt Mo-So
Bahnanschlüsse	Weinfelden: ▪ Fernverkehr v/n Zürich (11 min Umsteigezeit) ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen, Romanshorn, Gossau und Wil

Linie 923	Kreuzlingen - Altnau/Güttingen
Linienführung	In Bottighofen via Moosfeldstrasse und Scherzingerstrasse sowie in Scherzingen via Mörgelistrasse und Dorfstrasse zur Seestrasse
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle in der Moosfeldstrasse (Höhe Schulhausparkplatz) / Erstellung einer BehiG-konformen Fahrbahnhaltestelle Bottighofen, Post an der Hauptstrasse
Angebotsniveau	30-Minutentakt Mo-Sa 60-Minutentakt So

Linie 924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen	
Linienführung	In Weinfelden via Amriswilerstrasse und Freiestrasse	
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle bei Kirche in Freiestrasse	
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So	
Bahnanschlüsse	Weinfelden	▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ S-Bahn v/n Kreuzlingen, Romanshorn, Gossau und Wil

Taktverdichtungen am Wochenende

Im Raum Weinfelden/Kreuzlingen wird grösstenteils am bestehenden Linienangebot festgehalten. Auf folgenden Linien wird das Angebot am Samstag und Sonntag vom heutigen Zweistunden-Takt auf einen Stundentakt verdichtet:

- 722 Weinfelden - Wuppenau - Wil
- 920 Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil
- 921 Kreuzlingen Hafen - Hugelshofen - Weinfelden
- 924 Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen
- 931 Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil
- 932 Neukirch an der Thur - Weinfelden

Busbevorzugungsmassnahmen

Der Kanton Thurgau und die Stadt Kreuzlingen prüfen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes weitere Busbevorzugungsmassnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität, insbesondere zwischen Kreuzlingen Romanshornerstrasse und Bottighofen Hauptstrasse.

Örtliche Erschliessungslücken

Folgende Erschliessungslücken gemäss Kapitel 7.3 werden auch mit dem Zielangebot nicht geschlossen, weil mit einer ÖV-Erschliessung der minimale Kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht erfüllt werden kann.

Bezeichnung / Ort		Raumnutzende nicht voll erschlossen	Davon halb erschlossen
4	Berlingen Sandegg	230	230
5	Bottighofen Süd	260	260
10	Märstetten Ost	290	290
12	Weinfelden Burg	300	250
13	Berg West	200	200
14	Altishausen	220	220
15	Moos	250	180
16	Istighofen	280	280
17	Bürglen Ost	280	280
18	Ennetaach	420	420
19	Kradolf West	360	360

8.3.2. Zielangebot 2030

Tabelle 26: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Kreuzlingen/Weinfelden

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
833	Weinfelden - Lipperswil - Ermatingen	2	15.5 (3-4)	13.0 (4)	13.0 (3)	0	0	0	Verknüpfung mit neuer Linie Weinfelden - WF Deucherstrasse. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Märstetten nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf).
908	Konstanz - Landschlacht	3	30.5	29.0	14.0	+0.5	+2.0	+1.0	Mo-Fr +1 Frühkurs von Landschlacht nach Konstanz. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt ab 6 Uhr. So +1 Frühkurspaar. Abends mit Linie 925 Angebotsgrundsatz erfüllt.
920	Kreuzlingen - Tägerwilen - Lipperswil - Frauenfeld	1	15.0	15.0	15.0	0	+5.0	+5.0	Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt Kreuzlingen - Frauenfeld 06 - 20 Uhr.
921	Kreuzlingen Hafen - Hugelshofen - Weinfelden	1	16.0 (3-4)	16.0 (4)	15.0 (3)	0	+9.0	+9.0	Verknüpfung mit neuer Linie Weinfelden - WF Deucherstrasse. Mo-Sa +1 Frühkurspaar. Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr. (3 Kurse So bis Do und 4 Kurse Fr und Sa Weinfelden - Alterswilen nur zum Aussteigen und nur nach Bedarf).
923	Kreuzlingen - Altnau/ Güttingen	3	32	30.0	15.0	+2.0	+2.0	+1.0	Mo-Fr +2 Frühkurspaare. Sa +2 Frühkurspaare So +1 Frühkurspaar Am Abend mit Linie 925 abgedeckt.
924	Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen	1	15.5	15.0	15.0	0	+8.0	+9.0	Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr.
925	Abendbus Konstanz - Altnau		4.0 Fr 5.0	5.0	4.0	0	0	0	

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
936	Weinfelden - WF Deucherstrasse	3	30.0	30.0	30.0	+30.0	+30.0	+30.0	Neue Buslinie aus Standzeit 833/921. Linie wird vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt. Die Stadt Weinfelden muss daher 50% der Abgeltungskosten finanzieren.
931	Münsterlingen - Langrickenbach - Amriswil	1	15.0	15.0	15.0	0	+8.0	+8.0	Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr.
932	Neukirch an der Thur - Weinfelden	1	16.0 (3-4)	15.0 (4)	15.0 (3)	+1.0	+7.0	+7.0	Mo-Fr + 1 Frühkurspaar Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6 - 20 Uhr.
935	Weinfelden - Bussnang	2	-	-	-	-4.0	0	0	Diese HVZ-Buslinie wird künftig nicht mehr angeboten, weil die heute dafür verwendete Standzeit der Buslinien 833/921 neu für eine halbstündliche Ortserschliessung in Weinfelden genutzt wird.

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

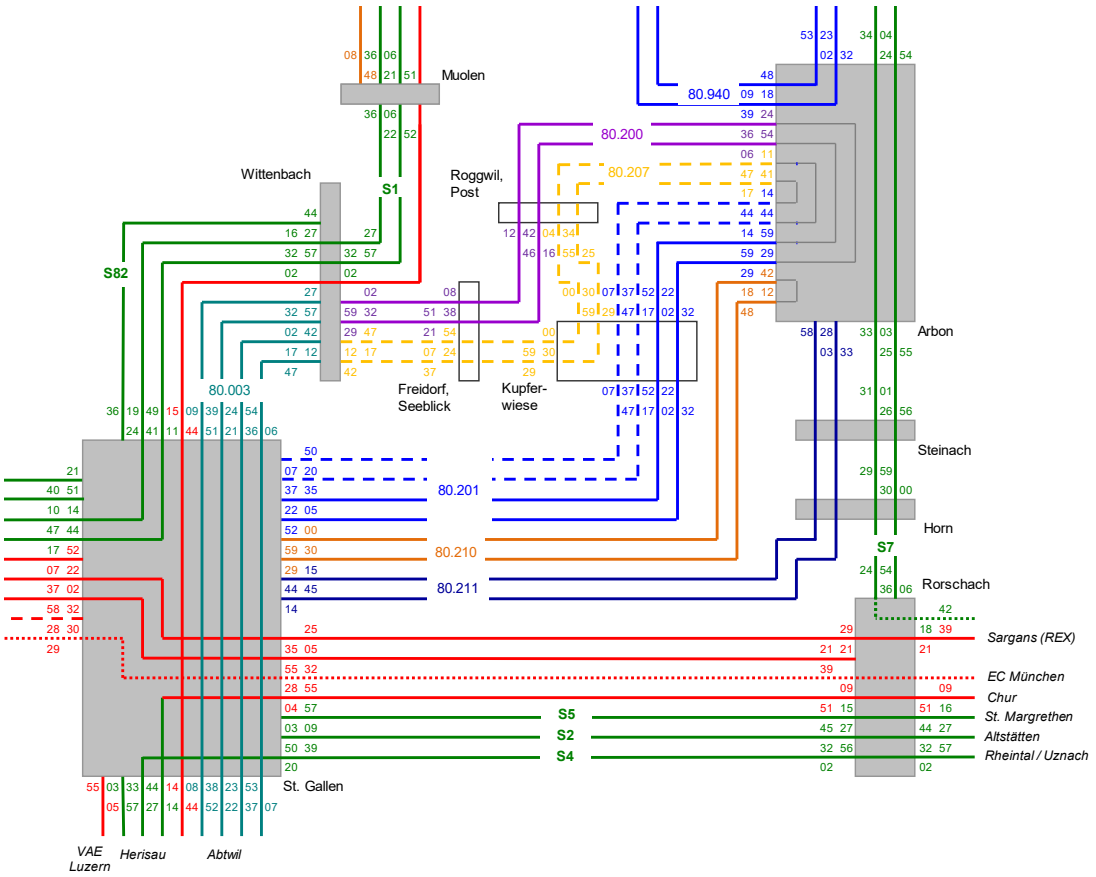
8.4. Zielangebot Bus Region Oberthurgau

8.4.1. Wichtigste Konzeptanpassungen

ÖV-Angebot St. Gallen - Wittenbach - Arbon

Das neue Linienkonzept besteht aus den angepassten Linien 200, 201, der ab Dezember 2023 neu zur Hauptverkehrszeit verkehrenden Linie 207 und den unveränderten Linien 210 und 211. Details zu den Anpassungen sind in der nachstehenden Abbildung aufgeführt.

Abbildung 18: ÖV-Angebot St. Gallen - Wittenbach - Arbon (Mo-Fr)



Grafik INFRAS.

Linie 200	**Arbon - Wittenbach (- St. Gallen)**	
Linienführung	Bahnhof Arbon - Roggwil - Freidorf/Berg - Bahnhof Wittenbach und am Sonntag bis nach St. Gallen	
Infrastruktur	keine	
Angebotsniveau	30-Minutentakt Mo-So	
Bahnanschlüsse	Arbon: ▪ S-Bahn v/n Romanshorn	Wittenbach ▪ S-Bahn v/n St. Gallen

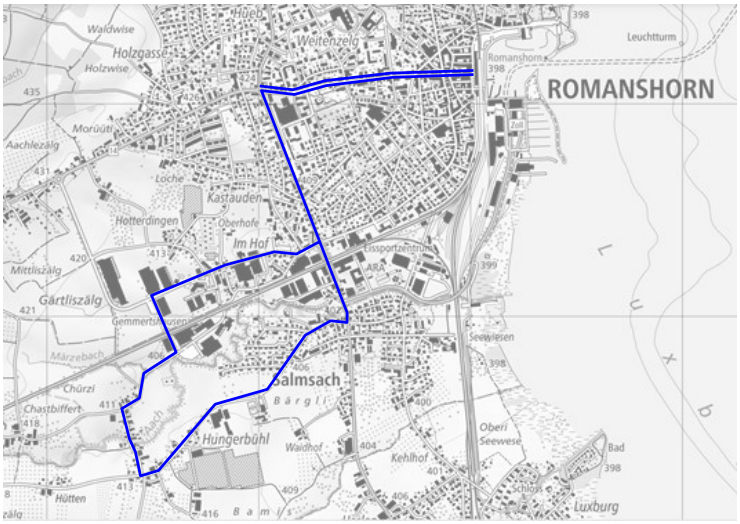
Linie 201	**St. Gallen - Arbon (Schnellbus)**	
Linienführung	unverändert	
Infrastruktur	keine	
Angebotsniveau	30-Minutentakt Mo-So, Mo-Fr HVZ: 15-Minutentakt	
Bahnanschlüsse	St. Gallen: ▪ Fernverkehr v/n Zürich, Rorschach ▪ S-Bahn v/n Herisau, St. Margrethen, Wil (HVZ)	Arbon: ▪ S-Bahn v/n Romanshorn

Linie 207	**Wittenbach - Berg - Arbon**
Linienführung	Bahnhof Arbon - Roggwil - Arbon Kupferwiese - Berg - Wittenbach Bahnhof
Infrastruktur	Neue Bushaltestellen Berg Landquart, Brühl und Dorf (werden im Jahr 2024 eingeführt); Verschiebung der Haltestelle Roggwil, Ochsen auf Höhe Gemeindehaus
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: 30-Minutentakt
Bahnanschlüsse	Wittenbach ▪ S-Bahn v/n St. Gallen

Erschliessung Romanshorn Hof/Salmsach

Romanshorn Hof/Salmsach ist mit 1340 Raumnutzenden (siehe Kapitel 7.3) die heute grösste örtliche Erschliessungslücke im Kanton. Das Gebiet wird neu mit einer neuen Buslinie erschlossen. Die Kurse verkehren halbstündlich vom Bahnhof Romanshorn via Bahnhofstrasse - Hof - Hungerbühl/Schulstrasse - Salmsach zurück zum Bahnhof. Der Abschnitt Bahnhof - Kreisel Hueb wird mit 2 zusätzlichen Kursen pro Stunde verdichtet. Langfristig strebt der Kanton Thurgau eine zusätzliche S-Bahn-Station bei Romanshorn Hof/Salmsach an.

Abbildung 19: Neue Buslinie Romanshorn - Hof - Salmsach

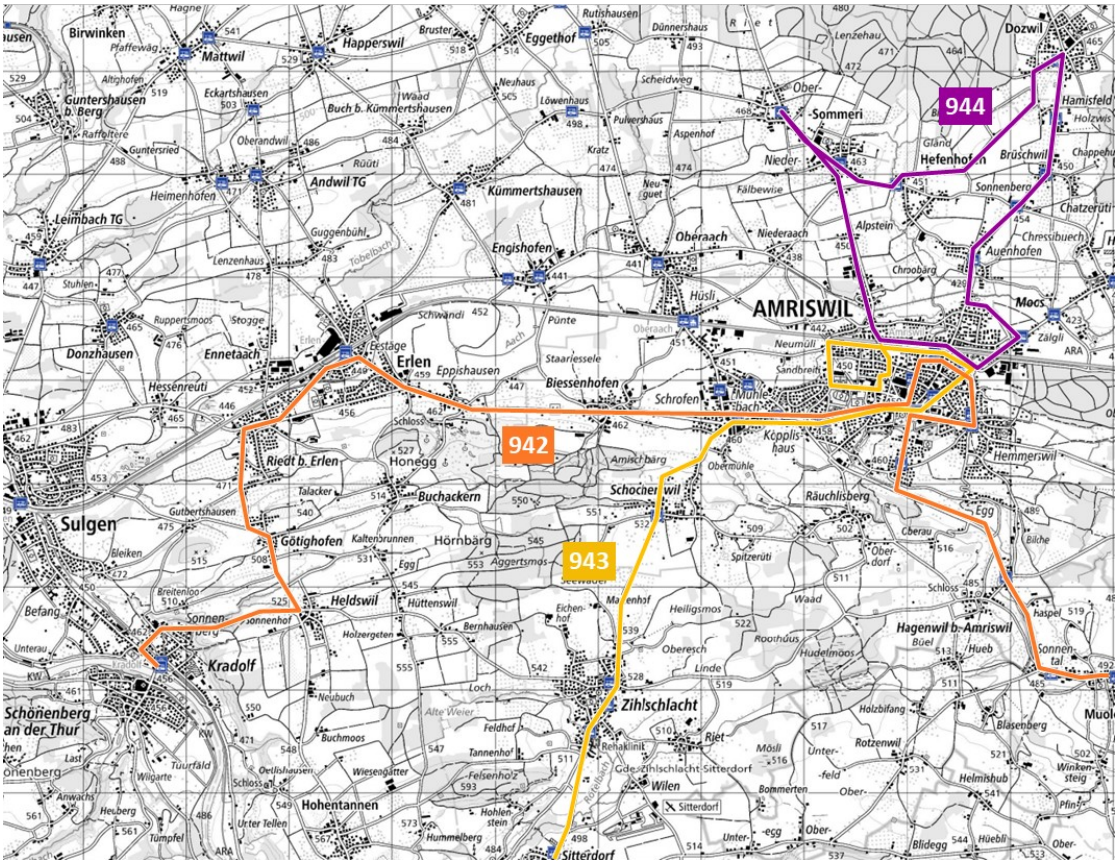


Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Angebotskonzept Amriswil

Das Angebotskonzept Amriswil beinhaltet die Erschliessung von Riedt bei Erlen mit der Linie 942, die Ortserschliessung Amriswil Neumüli und die geänderte Linienführung der Linie 944. Mit dem Konzept werden die heutigen örtlichen Erschliessungslücken Amriswil Nordwest mit 400 Raumnutzenden, Amriswil Kronberg mit 230 Raumnutzenden, Riedt b. Erlen mit 880 Raumnutzenden, Heldswil mit 220 Raumnutzenden und Eppishausen mit 270 Raumnutzenden behoben.

Abbildung 20: Liniennetz Zielkonzept Amriswil



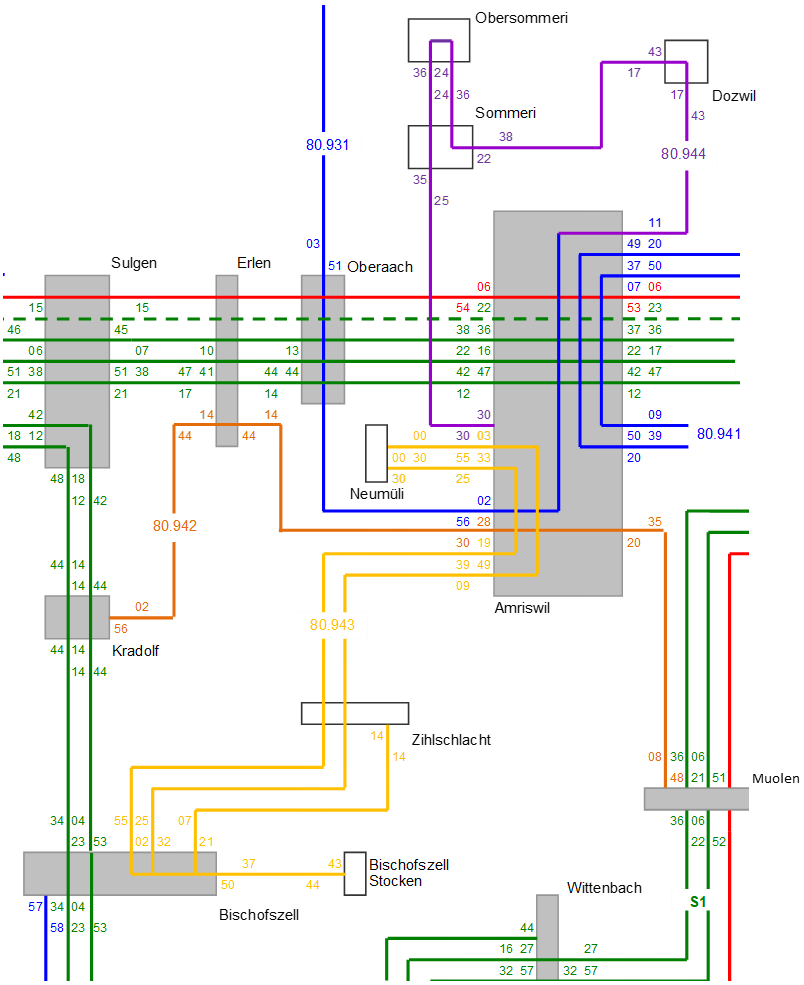
Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Linie 942	**Muolen - Amriswil - Erlen - Kradolf**		
Linienführung	Muolen - Amriswil Bahnhof unverändert Amriswil Bahnhof - Kradolf via Weinfelderstrasse, Erlen Bahnhof - Riedt - Heldswil		
Infrastruktur	Neue Bushaltestellen in Biessenhofen, Eppishausen, Erlen Wiesenstrasse, Erlen Bahnhof, Riedt, Götighofen, Heldswil und Kradolf Bushaltestelle Amriswil Strassenverkehrsamt aufheben.		
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So		
Bahnanschlüsse	Muolen ▪ S-Bahn v/n St. Gallen	Amriswil ▪ S-Bahn v/n Romanshorn (Ast Kradolf) ▪ Schnelle S-Bahn v/n Zürich (HVZ, Ast Kradolf)	Erlen ▪ S-Bahn v/n Weinfelden

Linie 943	**Amriswil - Bischofszell**	
Linienführung	▪ Linienverlängerung zur Erschliessung Neumüli mit Schlaufenfahrt Post-/Neumühle-/Grenz-/Egelmoos-/Heim-/Sandbreite-/Rüti-/Poststrasse ▪ Linienverlängerung Bischofszell - Bischofszell Stocken	
Infrastruktur	Neue Bushaltestellen zur Ortserschliessung Amriswil Neumüli: Neumühlestrasse, Tellenfeld, Alterszentrum Anpassung Kreuzung Stockenerstrasse/Gartenwisweg in Bischofszell	
Angebotsniveau	▪ Grundangebot: Bischofszell - Amriswil Neumüli Mo-Sa 30'-Takt, So 60'-Takt ▪ Bischofszell - Zihlschlacht: Mo-Sa zusätzlicher 60'-Takt mit Anschluss Richtung St. Gallen ▪ Bischofszell - Stocken: Mo-Sa 60'-Takt	
Bahnanschlüsse	Amriswil: ▪ Fernverkehr v/n Zürich (Ast Bischofszell) ▪ S-Bahn v/n Romanshorn (Ast Neumüli) ▪ Schnelle S-Bahn v/n Zürich (HVZ, Ast Neumüli)	Bischofszell: ▪ S-Bahn v/n Weinfelden (Ast Amriswil) ▪ S-Bahn v/n St. Gallen (Äste Zihlschlacht und Stocken)

Linie 944	**Amriswil - Obersommeri - Amriswil**
Linienführung	Zweirichtungsschlaufe Amriswil - Auenhofen - Dozwil - Hefenhofen - Obersommeri - Amriswil und umgekehrt.
Infrastruktur	Neue Bushaltestelle Amriswil Kronberg
Angebotsniveau	60-Minutentakt Mo-So
Bahnanschlüsse	Amriswil: ▪ Fernverkehr v/n Zürich ▪ S-Bahn v/n Romanshorn ▪ Schnelle S-Bahn v/n Zürich

Abbildung 21: Netzgrafik Zielkonzept Amriswil (Mo-Fr)



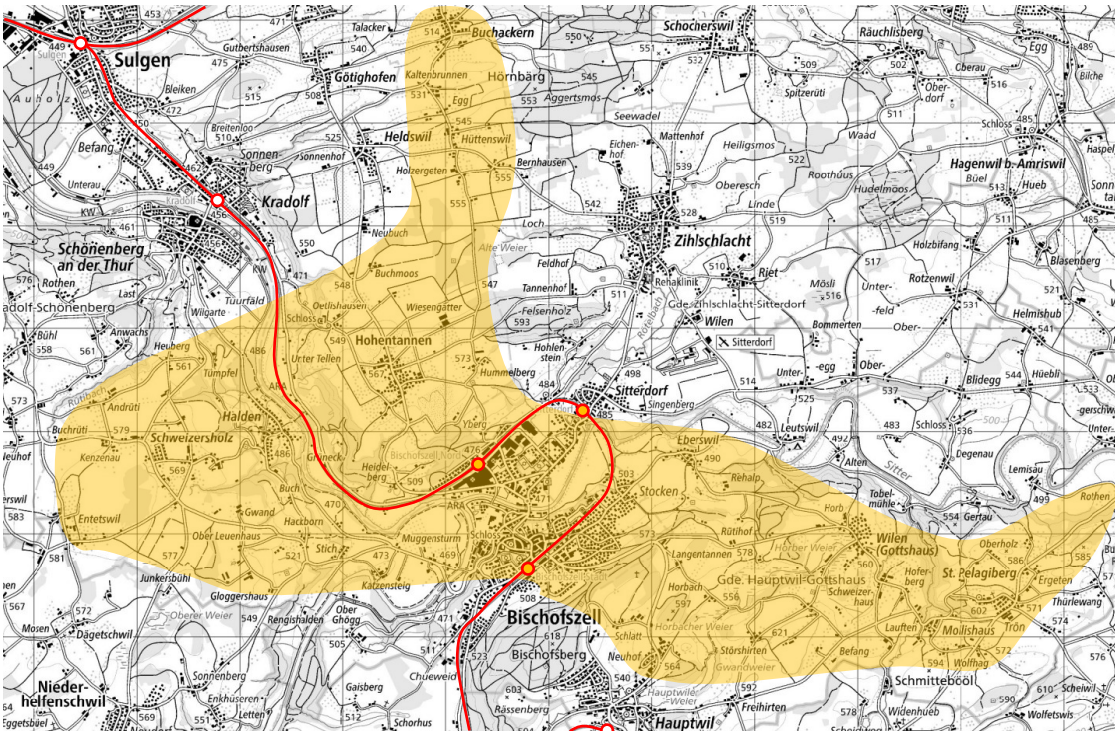
Grafik INFRAS.

On-Demand-Angebot Raum Bischofszell

Die Linie 950 Bischofszell - St. Pelagiberg erfüllt seit längerer Zeit weder Kostendeckungs-grad noch die Angebotsstandards. Es ist für das Gebiet ein On Demand Angebot zu prüfen. Zudem soll auch der Einsatz von autonomen Fahrzeugen geprüft werden. Zusätzlich zu den Ortschaften der Linie 950 soll die Erschliessung der Ortschaften Buchackern, Hohentannen, Hauptwil Neuhof, Halden und Schweizersholz in das On Demand Angebot integriert werden. Heute können Personen aus Hohentannen, Halden und Schweizersholz ein subventioniertes Anrufsammeltaxi-Angebot beziehen.

Betriebszeiten Montag - Sonntag während 15 Stunden.

Abbildung 22: Gebiete für On Demand Angebot



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Angebotsausbau St. Gallen - Amriswil am Samstag

Auf den Linie 940, 941 und 943 wird das Samstagsangebot zu einem integralen Halbstundentakt ausgeweitet.

Busbevorzugungsmassnahmen

Der Kanton Thurgau und das kantonale Tiefbauamt prüfen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes weitere Busbevorzugungsmassnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität, insbesondere im Raum Amriswil und Romanshorn.

Amriswil:

- Busbevorzugung Knoten Säntisstrasse/Arbonerstrasse als Einfahrhilfe
- Einbiegehilfe für Bus Kirch-/Weinfelderstrasse
- Einbiegehilfe für Bus Kirch-/Poststrasse
- LSA Kreisel Mühlebach

Romanshorn:

- Romanshorn Kreisel Hub, LSA mit Buserkennung
- Romanshorn Einbiegehilfe für Bus Reckholdern/Kreuzlingerstrasse
- Romanshorn Arbonerstrasse vor Kreisel Hub Busspur Richtung Nord
- Romanshorn Arbonerstrasse Kreisel Hof bis Kreuzung Kirchstr Salmsach als Einbiegehilfe

Örtliche Erschliessungslücken

Folgende Erschliessungslücken gemäss Kapitel 7.3 werden auch mit dem Zielangebot nicht geschlossen, weil mit einer ÖV-Erschliessung der minimale Kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht erfüllt werden kann.

Bezeichnung / Ort		Raumnutzende nicht voll erschlossen	Davon halb erschlossen
29	Arbon West	210	210

8.4.2. Zielangebot 2030

Tabelle 27: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Oberthurgau

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
200	Wittenbach - Arbon	4	39.0 Fr 40.0	38.0	37.0	+1.0	+1.0	+1.0	Mo-So +1 Frühkurspaar.
201	St. Gallen - Arbon (Schnellbus)	4	50.0	19.0	19.0	+21.0	+19.0	+19.0	Am Morgen + 2 Kurspaare, am Abend + 7 Kurspaare (bei durchgehendem 30'-Takt) damit Erreichbarkeit Wirtschaftszentrum St. Gallen erfüllt ist. Mo-Fr in der HVZ 1/4h-Takt. Sa/So 1h-Takt 5:30 - 24:00 Uhr Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 201 den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungsgrad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
207	Wittenbach - Arbon	3	12.0	0	0	+12.0	0	0	Neue Linie ab Dezember 2023 Mo-Fr HVZ-Halbstundentakt.
210	St. Gallen - Arbon	3	33.0 Fr 34.0	19.0	17.0	0	0	0	
211	St. Gallen - Horn - Steinach - Arbon	3	33.0 Fr 34.0	19.0	17.0	0	0	0	
740	Uzwil - Bischofszell	2	18.0 Fr 19.0	18.5	17.5	0	0	0	
940	Amriswil - Romanshorn	3	34.0	30.0	14.0	+4.5	+15.0	0	Mo-Fr+1 Frühkurs von Amriswil nach Romanshorn (Abfahrt 4:50 Uhr). Am Abend + 4 Kurspaare (bei durchgehendem 60'-Takt). Sa: Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
940	Romanshorn - Arbon	3	34.0	30.0	14.0	+4.5	+15.0	0	Mo-Fr +1 Frühkurspaar. Am Abend +4 Kurspaare (bei durchgehendem 60'-Takt). Sa: Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt. Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 940 den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungsgrad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
946	Romanshorn - Salmsach - Hof	3	30.0	30.0	0	+30.0	+30.0	0	Mo-Sa durchgehenden 1/2h-Takt 5:30 - 20:00 Uhr. Die neue Buslinie wird mit einem dreijährigen Versuchsbetrieb eingeführt. Wenn die Buslinie den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nach drei Jahren nicht erreicht, wird die Linien überprüft und der Betrieb allenfalls wieder eingestellt.
941	Amriswil - Arbon	3	39.0	38.0	18.0	+5.0 Fr +4.0	+19.0	0	Mo-Fr am Abend Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt bis 00:09 Uhr ab Amriswil. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt ab 5:39 Uhr.
942	Amriswil - Muolen	2	15.0	15.0	15.0	0	+1.0	+1.0	+1 Morgenkurspaar Sa/So.
	Amriswil - Erlen - Kradolf	1	16.0	16.0	16.0	+16.0	+16.0	+16.0	Die neue Buslinie wird mit einem dreijährigen Versuchsbetrieb eingeführt. Wenn die Buslinie den Mindestkostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nach drei Jahren nicht erreicht, wird die Linien überprüft und der Betrieb allenfalls wieder eingestellt.

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
943	Amriswil - Zihlschlacht	3	34.5	34.5	19.0	Mo-Do +0.5	+15.5	0	Dritter Kurs am Morgen bereits ab Schocherswil statt ab Amriswil Mühlebach, Mo-Do am Abend + 1 Kurspaar von Amriswil nach Bischofszell (Abfahrt 00:09 Uhr). Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt.
	Zihlschlacht - Bischofszell	3	49.0	49.0	19.0	Mo-Do +5.5 Fr. +5.0	+5.0	0	+1 Abendkurspaar von Amriswil nach Bischofszell (Abfahrt 0:09 Uhr). Mo-Sa Stichkurse Bischofszell-Zihlschlacht Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 6:00 - 19:30 Uhr.
	Stocken-Bischofs-zell	1	14.0	14.0		+14.0	+14.0	0	Mo-Sa Stündliche Verlängerung nach Bischofszell Stocken
	Amriswil - Neumüli	3	33.0	33.0	19.0	+33.0	+33.0	+19.0	Neue Linienverlängerung.
944	Amriswil - Obersommeri - Amriswil	1	16.0	15.0	15.0	+1.0	+7.5	+7.5	+1 Abendkurspaar. Sa/So Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt.
	Amriswil - Sommeri	1	0	-	-	-2.0	0	0	Wegen der neuen Linie Amriswil - Neumüli steht das Stilllager der Buslinie 943 für die Zusatzkurse Amriswil-Sommeri nicht mehr zur Verfügung.
949	Hohentannen / Halden - Schweizersholz		On Demand Angebot						Das neue On Demand Angebot wird mit einem dreijährigen Versuchsbetrieb eingeführt.
950	Bischofszell - St. Pelagiberg	1	On Demand Angebot			-9.5	-6.0	-6.0	

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

8.5. Zielangebot Bus Region Hinterthurgau/Wil

8.5.1. Wichtigste Konzeptanpassungen

Taktverdichtungen Hinterthurgau

Im Raum Hinterthurgau Wil wird am bestehenden Linienangebot festgehalten. Die Linien 734 Wil - Dussnang - Fischingen, 735 Wil - Bichelsee und 736 Eschlikon - Tägerschen werden Montag bis Samstag zu einem ganztägigen Halbstundentakt ausgebaut.

Örtliche Erschliessungslücken

Folgende Erschliessungslücken gemäss Kapitel 7.3 werden auch mit dem Zielangebot nicht geschlossen, weil mit einer ÖV-Erschliessung der minimale Kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht erfüllt werden kann.

Bezeichnung / Ort		Raumnutzende nicht voll erschlossen	Davon halb erschlossen
32	Tuttwil-Krillberg	640	220
33	Wängi Nordwest	240	240
34	Vogelsang	260	250

8.5.2. Zielangebot 2030

Tabelle 28: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Hinterthurgau/Wil

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
702	Neugruben - Wil - Wilen	4	61.0	26.5	14.0	+2.0	+1.5	+2.0	Mo-Fr +3 Frühkurse Wilen - Wil ab 5:08 Uhr (1 Kurspaar, 2 Kurse) Sa +2 Frühkurse Wilen - Wil (1 Kurspaar, 1 Kurs) So +2 Frühkurspaar Wilen - Wil ab 6:23 Uhr Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 702 den Mindest-kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungs-grad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
706	Wil - Braunau	2	25.5	19.0	17.0	0	0	0	
722	Wil - Wuppenau - Hosenruck	1	18.5 Fr 19.5	18.0	13.0	0	0	0	
731	Wil - Rickenbach bei Wil - Kirchberg	4	31	21	0	+2.0	0	0	Mo-Fr +2 Frühkurspaare ab 5:01 Uhr
732	Wil - Gähwil	4	50.5	37.5	30.5	+1.0	0	0	Mo-Fr +1 Frühkurspaar
733	Wil - Littenheid	3	30.0	30.0	15.0	0	0	0	
734	Wil - Dussnang - Fischingen	3	30.0	29.0	14.0	+9.0 Fr +8.0	+14.0	0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:00 - 19:30 Uhr. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:30 - 19:30 Uhr So +1 Frühkurse (Zur Erreichung nächstes Wirtschaftszentrum 7 Uhr)
733/734	Wil - Littenheid - Dussnang - Fischingen (Abendbus)	3	5.0	5.0	5.0	+1.0 Fr 0	0	+1.0	Mo-Do und So +1 Abendkurspaar

Linien-nummer	Streckenabschnitt	Angebots-funktion	Zielangebot 2030 [Kurspaare / Tag]			Veränderung Kurspaare gegenüber 2023 [Kurspaare / Tag]			Bemerkung
			Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So	
735	Wil - Bichelsee	3	35.0	34.0	19.0	+9.0 Fr +8.0	+14.0	+1.0	Mo-Do +1 Abendkurspaar Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:00 -19:30 Uhr. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:30-19:30 Uhr So +1 Frühkurspaar
736	Eschlikon - Tägerschen	3	35.0	34.0	18.0	+13.0	+20.0	+18.0	Mo-Fr Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:00 -19:30 Uhr, Stundentakt bis 24 Uhr. Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1/2h-Takt 5:30 - 19:30 Uhr, Stundentakt bis 24 Uhr. So 1h-Takt 6 - 24 Uhr. Nach heutiger Einschätzung erreicht die Buslinie 736 den Mindest-kostendeckungsgrad gemäss Kapitel 6.3 nicht. Das Angebot wird nur ausgebaut, wenn mit dem Ausbau der Mindestkostendeckungs-grad erreicht oder der fehlende Verkehrsertrag mit Beiträgen von Gemeinden oder Dritten kompensiert wird.
	Eschlikon - Wallenwil	1	15	15	0	+4.0	+8.0	0	Mo-Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 5:00 - 19:30 UhrAm Abend und am So kein Angebot.
	Eschlikon - Ifwil - Balterswil	1	20	20	18.0	+9.0	+12.0	+18.0	Mo-Sa Taktverdichtung zum durchgehenden 1h-Takt 5 - 24 Uhr. So 1h-Takt 6 - 24 Uhr.
739	Münchwilen - Sirnach	3	30	26	-	0	0	0	Vom Fachmarkt Ebnet bestelltes Angebot.
806	Turbenthal - Bichelsee	1	8.5	-	-	+1.0	0	0	Am Abend + 1 Kurspaar damit Erreichbarkeit Wirtschaftszentrum Winterthur erfüllt ist.
	Bichelsee - Dussnang	1	9.0	-	-	+1.0	0	0	Am Abend + 1 Kurspaar damit Erreichbarkeit Wirtschaftszentrum Winterthur erfüllt ist.

Angebotsausbau
Angebotsabbau

Tabelle INFRAS. Quelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

8.6. Fahrzeuge

8.6.1. Züge

Die Gelenktriebwagen (GTW) der Regionalbahn Thurbo werden in den Jahren 2026 bis 2035, nach 25 Betriebsjahren, durch neue FLIRT des Bahnfahrzeugbauers Stadler ersetzt. Die neuen Fahrzeuge werden den typischen Markenauftritt von Thurbo beibehalten. Das Innendesign wird freundlich und hell. Der Mobilfunk- und Datenempfang wird dank funkdurchlässiger Scheiben optimiert und Steckdosen in allen Abteilen werden den Kundenkomfort verbessern. Die FLIRT sind bei den Türen mit Schiebetritten zur Spaltüberbrückung und in Zugmitte mit einer behindertengerechten Toilette ausgerüstet. Die erste Klasse wird in der Fahrzeugmitte angeordnet. Dies ermöglicht auch den Zugang für Rollstuhlfahrende in die erste Klasse und vereinfacht die betrieblichen Abläufe. Die zweite Klasse umfasst grosszügige Multifunktionszonen. Diese verbessern im Freizeitverkehr die Möglichkeit zur Mitnahme von Kinderwagen, Velos und grossen Gepäckstücken.

Abbildung 23: Flirt Evo

Quelle: Betriebsmittelgesuch Thurbo

Mit dem Einsatz der neuen Flirt werden die Abgeltungen gegenüber den heutigen GTW ungefähr 15 Prozent steigen. Die Flirt lösen wegen der höheren Anschaffungskosten 12 Prozent höhere Abschreibungs- und Zinskosten aus, wegen dem höheren Gewicht und der höheren Leistung werden die Infrastrukturnutzungsgebühren 11 Prozent steigen und die Unterhaltskosten steigen um 21 Prozent. Die Unterhaltskosten steigen wegen dem zusätzlichen Motordrehgestell, den zusätzlichen Türen, den Schiebetritten und den neuen elektronischen Komponenten.

8.6.2. Busse

Bis ins Jahr 2036 werden die im Regionalverkehr im Kanton Thurgau eingesetzten Diesel- und Hybridbusse durch Elektrobusse ersetzt. Wenn der Bund, wie geplant, im Rahmen der CO_2-Gesetz-Revision die Treibstoffsteuerrückerstattung für den öffentlichen Verkehr abschafft und ab 2026 eine Bundesförderung für Elektrobusse einführt, wird diese Umstellung für den Kanton ungefähr kostenneutral ausfallen. Die ab 2026 wegfallende Treibstoffsteuerrückerstattung wird jedoch die Treibstoffkosten und damit die Abgeltungskosten so lange erhöhen, bis alle Dieselbusse durch Elektrobusse ersetzt sind.

8.7. Qualität

8.7.1. Qualitätsmessung

Seit 2018 wird die Qualität der Schweizer Regionalverkehrslinien in einem einheitlichen System des Bundes überwacht (QMS RPV CH). Unabhängige Testpersonen beurteilen die Sauberkeit, die Ordnung und Schadenfreiheit der Bussen, Züge und Haltestellen, sowie die Kundeninformationen. Als zweites Element wird die Pünktlichkeit der Züge und Busse automatisch gemessen. Für alle Qualitätsmerkmale werden den Transportunternehmen (TU) Zielwerte und Mindeststandards vorgegeben. Erreicht ein TU mit einem Linienbündel den Mindeststandard nicht, werden Verbesserungsmassnahmen mit dem TU vereinbart.

Zusätzlich zur Qualitätsmessung des QMS RPV CH wird die Kundenzufriedenheit (KuZu) mit Befragungen erhoben. In der Ostschweiz werden diese unter dem Lead des Tarifverbundes Ostwind alle vier Jahre durchgeführt. Die Kundenzufriedenheitsumfrage dient als Ergänzung zum QMS RPV CH und bringt verstärkt die Kundensicht ein. Sie hilft die Kundenwartungen und die erzielte Qualität abzugleichen.

Sowohl die QMS-Messungen wie auch die KuZu-Umfragen haben zum Ziel, das bestehende Qualitätsniveau zu halten und, wo nötig, zu verbessern. Sie sollen Grundlagen und Daten liefern für Zielvereinbarungen und die kombinierte Betrachtungsweise von Qualität und Kosten-Benchmark.

8.7.2. Ausbaustandard Bushaltestellen

Für die Haltestellen des Bus-Regionalverkehrs gelten folgende Empfehlungen für die infrastrukturelle Ausstattung gemäss Tabelle 29.

Tabelle 29: Empfohlene Ausstattung Bushaltestelleninfrastruktur

	Einsteiger pro Tag			
	Bis 10	Ab 10	Ab 20	Ab 200
Kommunikation (Fahrpläne, etc.)	X	X	X	X
Abfalleimer	X	X	X	X
Beleuchtung	X	X	X	X
Sitzgelegenheit		X	X	X
Unterstand		X	X	X
Gedeckter Velo-Abstellplatz		X	X	X
Velostation				X
Dynamische Fahrgastinformation				X

Zuständigkeit:
Transportunternehmen
Gemeinde

Tabelle Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

Für weitere Qualitätsmerkmale wird auf folgende weiterführende Dokumente verwiesen:

- Merkblatt Veloparkierung an Bahnhöfen und Haltestellen, Kanton Thurgau
- Konzept kombinierte Mobilität, Kanton Thurgau, Januar 2022

8.7.3. Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) legt fest, dass alle bestehenden ÖV-Haltestellen bis Ende 2023 an die Vorgaben der Hindernisfreiheit anzupassen sind. Dabei ist die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen. Verantwortlich für die Umsetzung sind die jeweiligen Grundeigentümer.

- Kantonsstrassen: Tiefbauamt Kanton Thurgau
- Gemeindestrassen: Gemeinde
- Bahnhöfe und Regionalbushaltestellen mit Anschlussfunktion Bahn/Bus und Bus/Bus: finanzielle Unterstützung durch den Kanton gemäss §5 Absatz 3 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs

Da bis vor wenigen Jahren keine bautechnischen Standards für die hindernisfreie Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen existierten, konnte die gesetzlich geforderte Frist bis 2023 nicht eingehalten werden. Zeitintensive Bewilligungsprozesse, Einsprachen und die Berücksichtigung

zusätzlicher Bedürfnisse erhöhten die Komplexität der einzelnen Bauvorhaben und führten teilweise zu erheblichen Verzögerungen.

Zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt wurde die Umsetzung anhand folgender Kriterien priorisiert:

- Umsteigebeziehungen
- Nähe zu Institutionen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung
- Anzahl ein- und aussteigender Personen pro Tag

Durch die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erhalten nicht nur mobilitätsbehinderte Personen die Möglichkeit den öffentlichen Personenverkehr ohne fremde Hilfe zu benützen. Auch für Personen mit Rollatoren, Kinderwagen, Personen mit schwerem Gepäck, etc. wird der Ein- und Ausstieg deutlich erleichtert. Die Fachstellen des Kantons (Tiefbauamt, Abteilung Öffentlicher Verkehr) koordinieren und unterstützen die Umsetzung.

8.8. Benchmarking, Zielvereinbarungen und Ausschreibungen

Seit 2013 werden die Kostenabweichungen der vom Kanton Thurgau beauftragten Transportleistungen in einem Benchmarkingsystem beurteilt. Da sich die Produktionsbedingungen jeder Linie (Nachfrage, Fahrzeuggrösse, Linienführung, Fahrplan usw.) unterscheiden, werden die Kilometerkosten nicht direkt miteinander verglichen. Für einen fairen Vergleich wird für jede Linie ein linienspezifischer Kosten-Benchmark berechnet, welcher die von den Transportunternehmen (TU) nicht beeinflussbaren Produktionsbedingungen herausrechnet. Für eine ausgewogene Analyse der Gesamtperformance sind die Ergebnisse der Kostenanalyse und diejenigen der Qualitätsanalyse gemeinsam zu betrachten. Eine TU kann in der Gesamtbetrachtung trotz hoher Kosten gut beurteilt werden, wenn sie eine entsprechend überdurchschnittliche Qualität aufweist. Umgekehrt kann eine TU trotz tiefer Kosten schlecht beurteilt werden, wenn die Qualität nicht stimmt.

Das Benchmarkingsystem wird zusammen mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Bern, Luzern, Solothurn und St. Gallen betrieben. Auf den Grundlagen dieses Systems baut der Bund ein schweizweites Benchmarkingsystem auf, das ab 2024 das kantonale System ablösen soll.

Bei grösseren Abweichungen bei den Kosten- und/oder der Qualität wird zusammen mit dem jeweiligen TU ein Verbesserungspfad definiert. Ab dem Jahr 2027 werden mit allen TU mehrjährige Zielvereinbarungen abgeschlossen, in denen die zu erreichenden Kosten- und Qualitätsziele vereinbart werden.

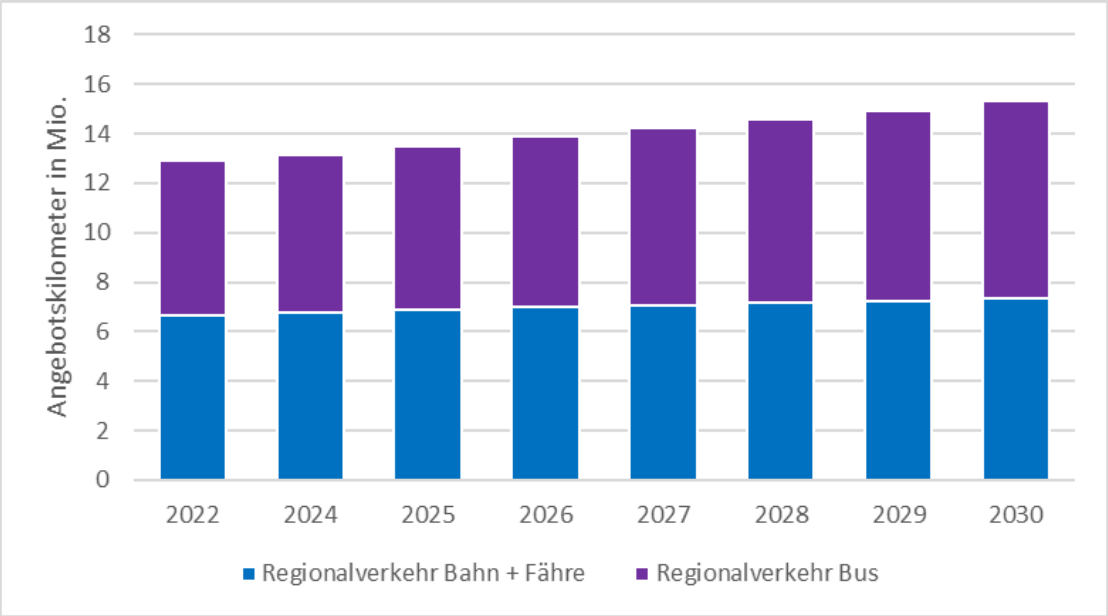
Im Jahr 2024 prüft die Abteilung Öffentlicher Verkehr anhand der Benchmark- und QMS-Ergebnisse, welche Verkehrsleistungen öffentlich ausgeschrieben werden und welche Verkehrsleistungen nach dem Ablauf der Konzession wieder an die bestehenden TU vergeben werden. Die kantonale Ausschreibungsplanung wird Ende 2024 veröffentlicht.

8.9. Angebots-, Nachfrage- und Abgeltungsentwicklung bis 2030

8.9.1. Angebotsentwicklung

Das in den Kapitel 8.1 bis 8.5 beschriebene Zielangebot soll unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten schrittweise umgesetzt werden. Bis ins Jahr 2030 sollen die Angebotskilometer gegenüber dem Jahr 2022 um 2.4 Mio. zunehmen (+ 18 Prozent). Die Hälfte dieser zusätzlichen Angebotskilometer waren bereits im letzten ÖV-Konzept 2019 - 2024 geplant und konnten wegen der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie noch nicht umgesetzt werden.

Abbildung 24: Angebotsentwicklung 2022 - 2030



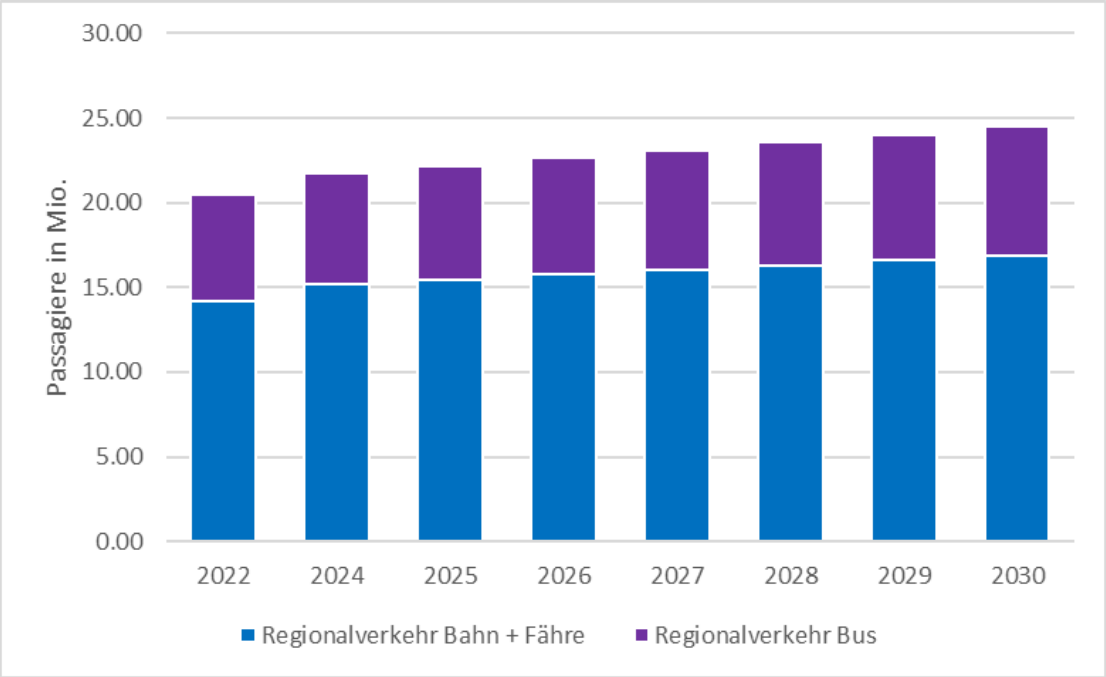
Kilometer in Mio.	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Regionalverkehr Bahn und Fähre	6.66	6.79	6.88	6.97	7.07	7.16	7.25	7.34
Regionalverkehr Bus	6.26	6.35	6.62	6.89	7.16	7.42	7.69	7.96
Total	**12.92**	**13.14**	**13.50**	**13.86**	**14.22**	**14.58**	**14.94**	**15.30**

Grafik und Tabelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

8.9.2. Nachfrageentwicklung

Die Nachfrageentwicklung ist nicht nur vom ÖV-Angebot abhängig, sondern auch von verschiedenen anderen Faktoren. So hat die Kapazität auf den Strassen, die Parkplatzverfügbarkeit und -bewirtschaftung sowie der Kostenunterschied zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr einen grossen Einfluss auf die Nachfrageentwicklung im ÖV. Vorsichtig geschätzt, kann mit den geplanten Angebotsverbesserungen bis ins Jahr 2030 mit einer Nachfragesteigerung von 20 Prozent gerechnet werden. Das wären 4 Mio. zusätzliche Passagiere im Jahr.

Abbildung 25: Nachfrageentwicklung 2022 - 2030



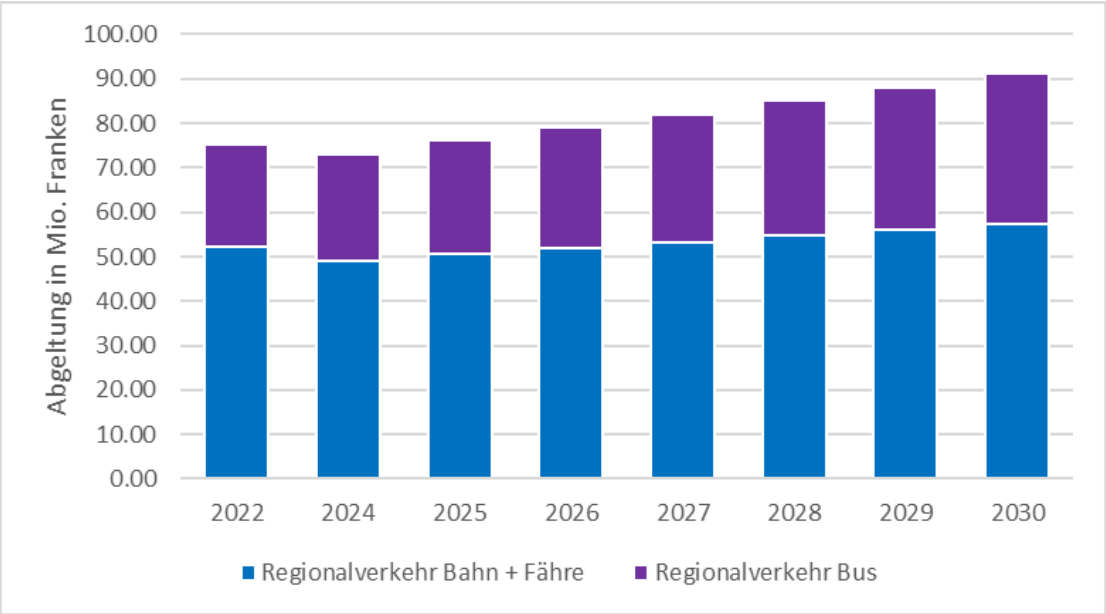
Passagiere in Mio.	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Regionalverkehr Bahn und Fähre	14.19	15.19	15.47	15.75	16.03	16.32	16.60	16.88
Regionalverkehr Bus	6.30	6.51	6.69	6.88	7.06	7.25	7.43	7.62
Total	**20.49**	**21.70**	**22.17**	**22.63**	**23.10**	**23.56**	**24.03**	**24.49**

Grafik und Tabelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

8.9.3. Entwicklung der Abgeltung für den Regionalverkehr und des Kantonsbeitrags in den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Die geplanten Angebotsverbesserungen, zusätzliche Kosten für neue Bahnfahrzeuge, die voraussichtlich ab dem Jahr 2026 wegfallende Treibstoffsteuerrückerstattung an die Busunternehmen und die allgemeine Teuerung führen zu höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Im Jahr 2030 ist für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau gegenüber dem Jahr 2022 mit 15.9 Mio. Franken zusätzlichen Abgeltungen zu rechnen (+ 21 Prozent). Gegenüber den im letzten ÖV-Konzept 2019 - 2024 für das Jahr 2024 angekündigten Abgeltungen, erhöhen sich diese um lediglich 7.0 Mio. Franken (+ 8 Prozent).

Abbildung 26: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr



CHF in Mio.	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Regionalverkehr Bahn und Fähre	52.31	49.11	50.49	51.87	53.25	54.63	56.01	57.39
Regionalverkehr Bus	22.80	23.95	25.57	27.19	28.81	30.42	32.04	33.66
Total	**75.11**	**73.06**	**76.06**	**79.06**	**82.06**	**85.05**	**88.05**	**91.05**

Grafik und Tabelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

8.9.4. Finanzierung der Abgeltung für den Regionalverkehr und des Kantonsbeitrags in den Bahninfrastrukturfonds (BIF)

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

Die Kantone müssen gemäss Eisenbahngesetz (EBG; SR 745.101) einen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) leisten. Die BIF-Beiträge der Kantone werden an die Entwicklung des Bruttoinlandprodukts und an die Teuerung angepasst.

Der Kanton wiederum verrechnet gemäss dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG, RB 742.1), nach Abzug des dem ÖV zugeführten LSVA-Ertrags, einen Drittel seiner Aufwendungen für die Regionalverkehrs-Abgeltungen und den BIF-Beitrag an die Gemeinden.

Die Finanzierung gemäss nachfolgender Tabelle basiert auf der Annahme, dass der Bund Angebot im Umfang von 8.5 Mio. Franken nicht als abgeltungsberechtigt anerkennt, weil die Angebotsgrundsätze des Bundes nicht erfüllt sind. Diese müssen zu 100% durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden.

Die ÖV-Kosten des Kantons und der Gemeinden steigen zwischen 2022 und 2030 um 27 Prozent. Auch ohne Angebotsausbauten würden die ÖV-Kosten um 11 Prozent (7 Mio. Franken) steigen. Bis ins Jahr 2030 muss mit einem 2.5 Mio. Franken höheren Kantonsbeitrag in den BIF gerechnet werden. Zudem werden die Abgeltungskosten für das bestehende Angebot um ungefähr 4.5 Mio. Franken steigen (höhere Kosten für neue Bahnfahrzeuge, neu durch die Busunternehmen zu bezahlende Treibstoffsteuer, allgemeine Teuerung).

Gegenüber dem Zielzustand des letzten ÖV-Konzepts 2019 - 2024 werden die ÖV-Kosten um 18 Prozent steigen.

Abbildung 27: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF

CHF in Mio.	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Finanzierung Abgeltung	75.11	73.06	76.06	79.06	82.06	85.05	88.05	91.05
Anteil Bund	**33.09**	**31.70**	**32.61**	**33.52**	**34.43**	**35.34**	**36.25**	**37.16**
Anteil Kanton	42.02	41.36	43.45	45.54	47.63	49.71	51.80	53.89
Abgeltungs-Anteil Kanton	42.02	41.36	43.45	45.54	47.63	49.71	51.80	53.89
Kantonsbeitrag in BIF	20.63	22.06	22.75	23.39	23.96	24.59	25.23	25.86
Total ÖV-Kosten Kanton	62.65	63.42	66.20	68.93	71.59	74.30	77.03	79.75
Finanzierung								
Ertrag LSVA[15]	**5.97**	**5.78**	**5.88**	**6.18**	**6.06**	**6.15**	**6.25**	**6.34**
Anteil Gemeinden 1/3	**18.48**	**19.30**	**20.11**	**20.92**	**21.84**	**22.72**	**23.59**	**24.47**
Anteil Kanton 2/3	**38.20**	**38.34**	**40.21**	**41.83**	**43.69**	**45.43**	**47.19**	**48.94**

Grafik und Tabelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

[15] 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.

8.9.5. Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge an den ÖV

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 2022 und 2030 aufgezeigt. Dieser Vergleich basiert auf der Grundlage eines provisorischen Verteilschlüssels für 2030, welcher das Zielangebot 2030 berücksichtigt. In Gemeinden, die im Zielangebot von einem Angebotsausbau profitieren, steigt der Beitrag an den ÖV überproportional. Aber auch in den Gemeinden, in denen das Angebot nicht ausgebaut wird, steigt der Beitrag. Dies, weil die ÖV-Kosten für das bestehende Angebot bis ins Jahr 2030 voraussichtlich um rund 18 Prozent steigen werden (siehe Kapitel 8.9.4). Würde man die ÖV-Kosten auf dem Stand 2022 belassen, müssten die zwei unwirtschaftlichsten Bahnlinien und 15 unwirtschaftlichsten Buslinien abgeschafft werden.

Tabelle 30: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge

Gemeinde	Betrag 2022 in CHF	Betrag 2030 in CHF	Differenz in CHF
Aadorf	429’465	576’514	147’048
Affeltrangen	153’846	225’674	71’829
Altnau	195’967	246’294	50’327
Amlikon-Bissegg	56’965	73’523	16’559
Amriswil	932’474	1’236’454	303’981
Arbon	738’447	1’019’335	280’888
Basadingen-Schlattingen	156’261	210’537	54’275
Berg	189’824	258’271	68’446
Berlingen	89’412	110’609	21’198
Bettwiesen	103’439	143’414	39’975
Bichelsee-Balterswil	137’141	200’999	63’858
Birwinken	55’947	75’519	19’572
Bischofszell	340’245	448’578	108’333
Bottighofen	216’829	271’270	54’441
Braunau	46’201	58’016	11’815
Bürglen	266’382	367’427	101’045
Bussnang	173’764	230’121	56’357
Diessenhofen	239’429	339’524	100’095

Gemeinde	Betrag 2022 in CHF	Betrag 2030 in CHF	Differenz in CHF
Dozwil	37’117	50’683	13’567
Egnach	366’665	467’119	100’454
Erlen	192’531	287’983	95’452
Ermatingen	216’981	277’075	60’094
Eschenz	185’253	237’522	52’269
Eschlikon	304’418	410’055	105’638
Felben-Wellhausen	268’823	332’956	64’133
Fischingen	91’132	119’489	28’356
Frauenfeld	1’490’310	1’929’763	439’453
Gachnang	276’791	381’404	104’614
Gottlieben	36’108	45’329	9’221
Güttingen	150’961	186’901	35’941
Hauptwil-Gottshaus	127’199	194’910	67’711
Hefenhofen	82’642	111’869	29’227
Herdern	75’437	102’677	27’240
Hohentannen	22’261	57’049	34’788
Homburg	70’110	104’035	33’926
Horn	211’877	268’818	56’941
Hüttlingen	65’333	81’778	16’445
Hüttwilen	79’036	130’885	51’848
Kemmental	157’287	213’001	55’714
Kesswil	98’646	123’052	24’406
Kradolf-Schönenberg	203’901	295’667	91’766
Kreuzlingen	1’408’461	1’872’546	464’085
Langrickenbach	48’842	65’731	16’889
Lengwil	138’999	190’978	51’979
Lommis	58’724	93’272	34’548
Mammern	67’634	84’008	16’374
Märstetten	238’454	298’102	59’648
Matzingen	194’770	265’449	70’680
Müllheim	141’733	190’556	48’823
Münchwilen	334’472	442’768	108’296
Münsterlingen	281’381	357’801	76’420
Neunforn	61’350	77’176	15’826
Pfyn	124’401	157’044	32’643
Raperswilen	22’259	35’139	12’880
Rickenbach TG	195’018	248’483	53’464

Gemeinde	Betrag 2022 in CHF	Betrag 2030 in CHF	Differenz in CHF
Roggwil	239’363	314’432	75’069
Romanshorn	1’129’480	1’349’244	219’764
Salenstein	142’129	177’285	35’155
Salmsach	68’113	123’878	55’765
Schlatt	102’069	138’375	36’305
Schönholzerswilen	51’739	65’908	14’169
Sirnach	499’339	665’381	166’042
Sommeri	35’783	47’013	11’230
Steckborn	224’770	295’130	70’359
Stettfurt	61’496	96’942	35’446
Sulgen	271’687	382’927	111’240
Tägerwilen	320’424	420’931	100’508
Thundorf	76’147	99’389	23’243
Tobel-Tägerschen	118’739	202’428	83’689
Uesslingen-Buch	44’758	75’158	30’401
Uttwil	146’331	180’670	34’339
Wagenhausen	121’873	151’090	29’216
Wäldi	68’388	95’385	26’997
Wängi	238’716	303’888	65’171
Warth-Weiningen	104’668	155’387	50’720
Weinfelden	1’189’869	1’488’123	298’254
Wigoltingen	184’895	237’300	52’405
Wilen TG	171’116	216’924	45’808
Wuppenau	41’615	55’555	13’940
Zihlschlacht-Sitterdorf	178’915	250’104	71’190
Total Kanton Thurgau	**18’481’774**	**24’470’000**	**5’988’226**

Tabelle: Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Thurgau

9. Ausblick

9.1. Angebotsentwicklung Fernverkehr 2030 - 2035

Im Rahmen des, vom Bundesparlament im Jahr 2019 beschlossenen, Bahnausbauschritts 2035 werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für folgenden Ausbau des Fernverkehrsangebots im Kanton Thurgau geschaffen:

- Zwischen Frauenfeld und Zürich werden vier statt zwei Schnellzüge pro Stunde verkehren. Die zwei neuen Schnellzugsverbindungen werden sechs Minuten schneller sein als heute (Fahrweg über Wallisellen statt Flughafen).
- Zwischen Romanshorn/Amriswil sowie Konstanz/Kreuzlingen und Zürich wird es halb-stündliche statt stündliche Direktverbindungen geben.
- Zwischen Wil und St. Gallen sowie Wil und Zürich wird es drei statt zwei Schnellzugsverbindungen geben.
- Der heutige RE Konstanz - Herisau soll stündlich über Singen und Schaffhausen nach Basel Bad Bf. verlängert werden.

9.2. Angebotsentwicklung Regionalverkehr 2030 - 2035

Im Rahmen des Bahnausbauschritts 2035 werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für folgenden Ausbau des Bahn-Regionalverkehrs geschaffen:

- Halbstündliche S-Bahn-Direktverbindungen Frauenfeld - Zürich.
- Halbstündliche S-Bahn-Direktverbindungen Wil - Zürich.
- Viertelstündliche S-Bahn-Verbindungen Frauenfeld - Wil.

Darauf aufbauend wird auch das übrige Regionalverkehrsangebot angepasst und nachfrageorientiert ergänzt.

Neue Bahnhaltestelle Wil West:
Die im Rahmen des Bahnausbauschritts 2035 realisierte neue Bahnhaltestelle Wil West wird von der S15 während der Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt und während der Nebenverkehrszeit im Halbstundentakt bedient.

9.3. Langfristige Angebotsentwicklung

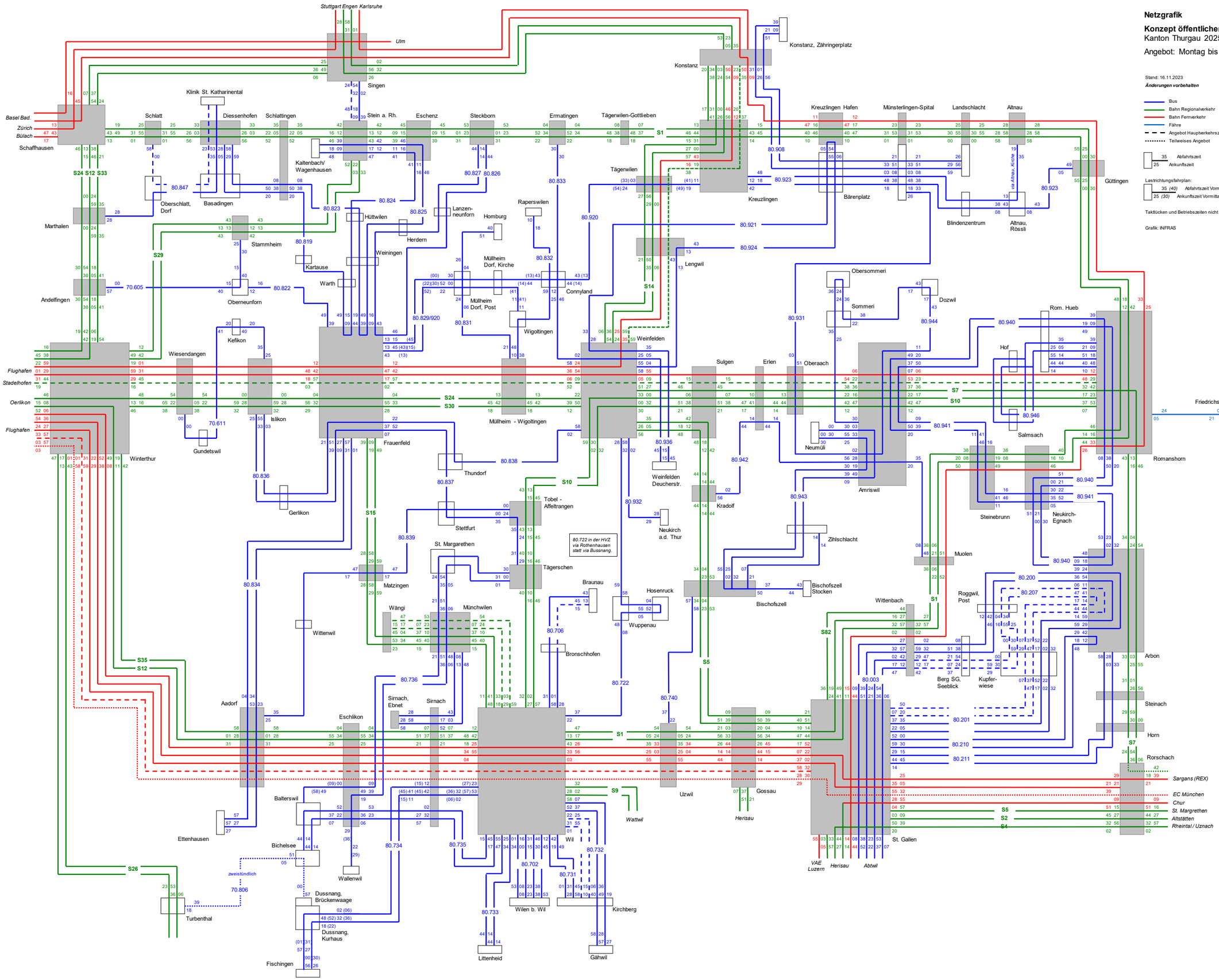
Im Rahmen des nächsten Bahnausbauschritts setzt sich der Kanton für folgende Angebotsausbauten ein:

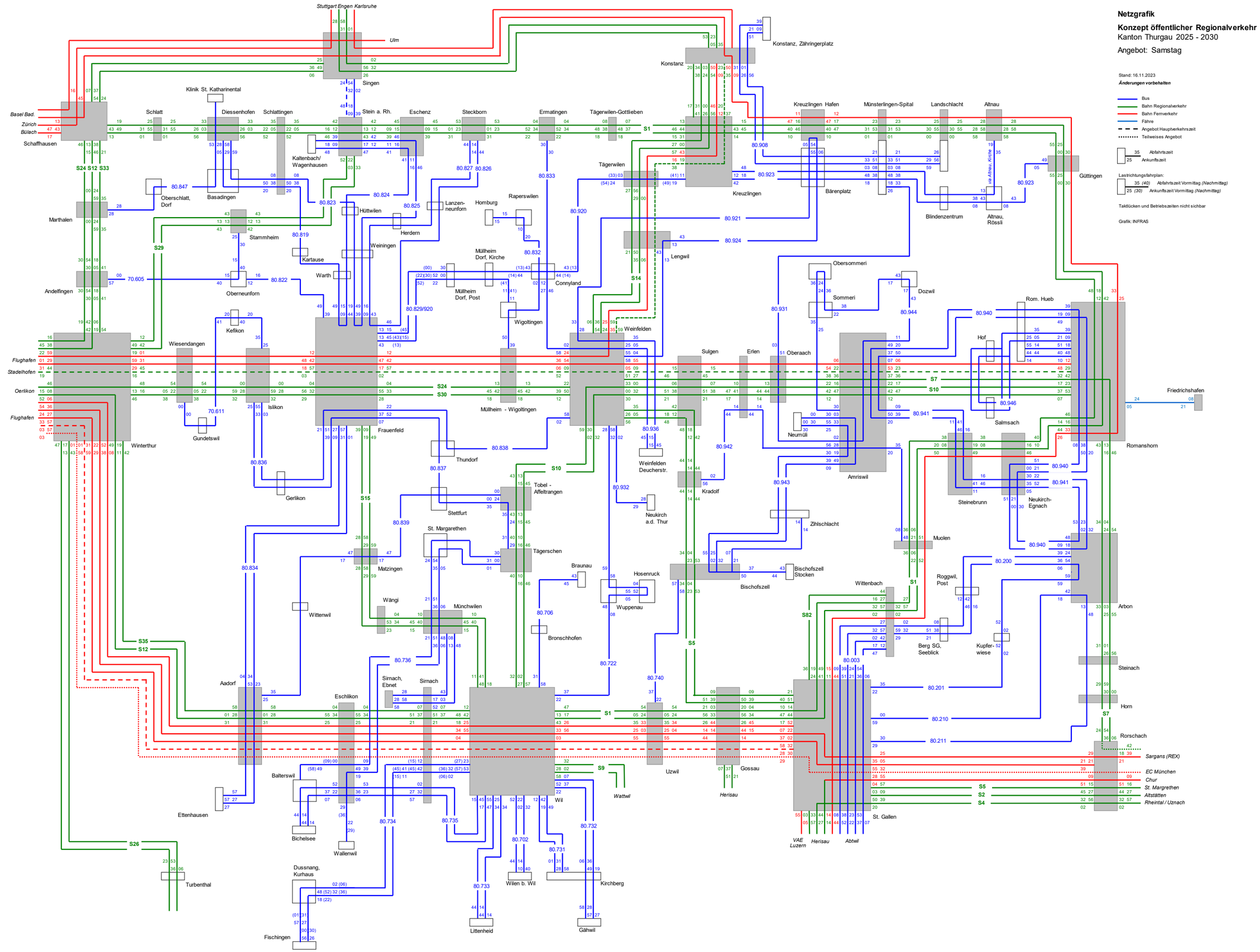
- Pro Stunde vier statt zwei Schnellzüge Weinfelden - Zürich.
- Halbstündliche statt stündliche Schnellzüge Konstanz - Kreuzlingen-Hafen - Romanshorn - St. Gallen (- Herisau)
- Pro Stunde vier Schnellzugshalte in Wil nach St. Gallen und Zürich.
- Halbstündliche Verlängerung der S6 Engen - Singen - Konstanz nach Kreuzlingen Hafen bis Münsterlingen, ergänzend zur halbstündlich verkehrenden S1 Schaffhausen - Kreuzlingen - Romanshorn - St. Gallen.
- Halbstündliche Verlängerung der S14 Weinfelden - Kreuzlingen - Konstanz verlängert nach Radolfszell, ergänzend zur halbstündlich verkehrenden S6 Engen - Singen - Konstanz.

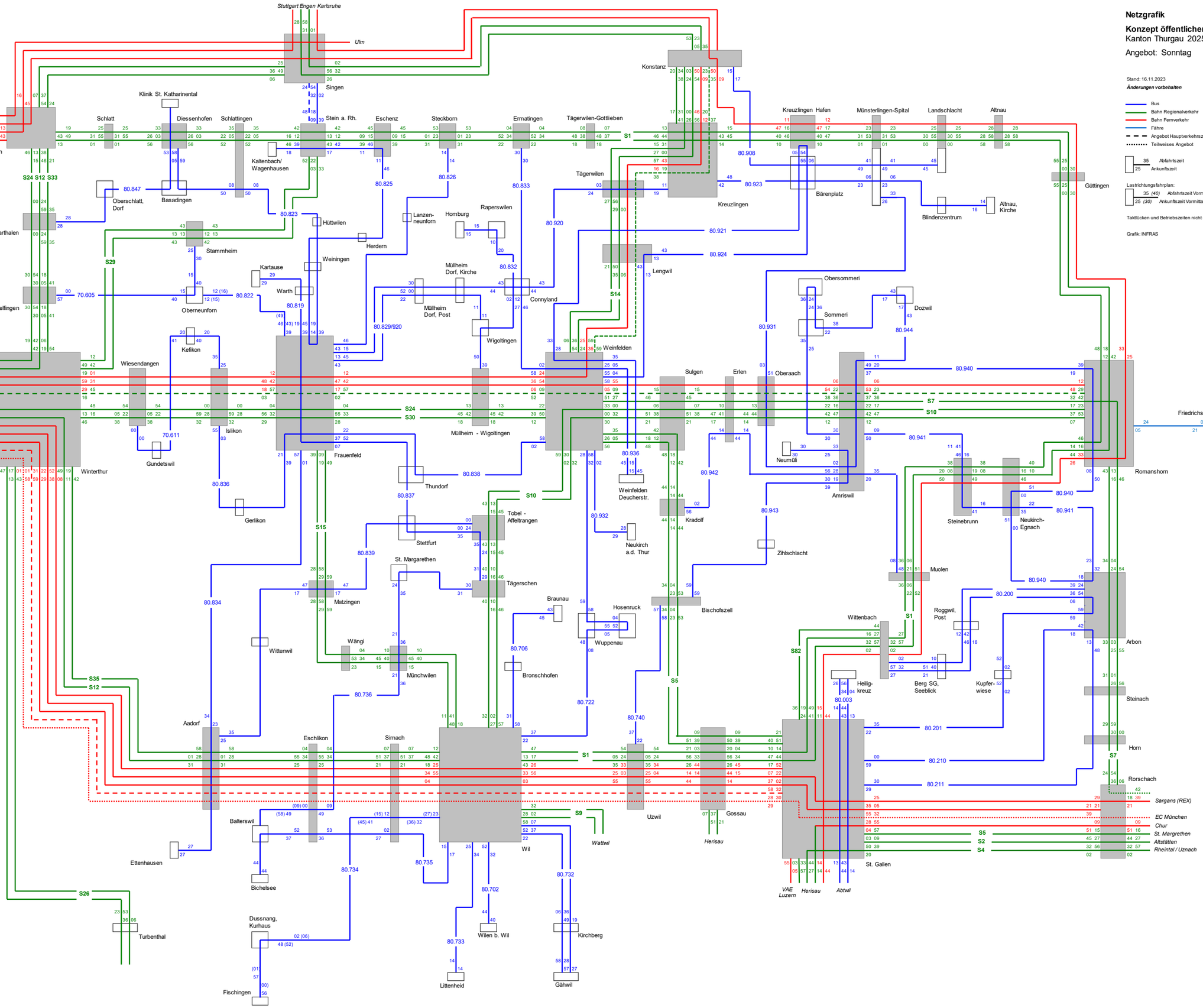
Neue Bahnhaltestelle Romanshorn Hof/Salmsach:
Der Kanton Thurgau strebt langfristig eine zusätzliche S-Bahnstation bei Romanshorn Hof/Salmsach an. Damit wäre die heute grösste örtliche Erschliessungslücke mit 1340 Raumnutzenden (siehe Kapitel 7.3) behoben. Als Übergangslösung soll das Gebiet mit einer Buslinie erschlossen werden (siehe Kapitel 8.4 Zielangebot Bus Raum Oberthurgau).

Neue Bahnhaltestelle Wil Bild:
Der Kanton Thurgau strebt langfristig eine zusätzliche S-Bahnstation Wil Bild auf der Bahnstrecke Wil - Weinfelden zur besseren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Wil West an.

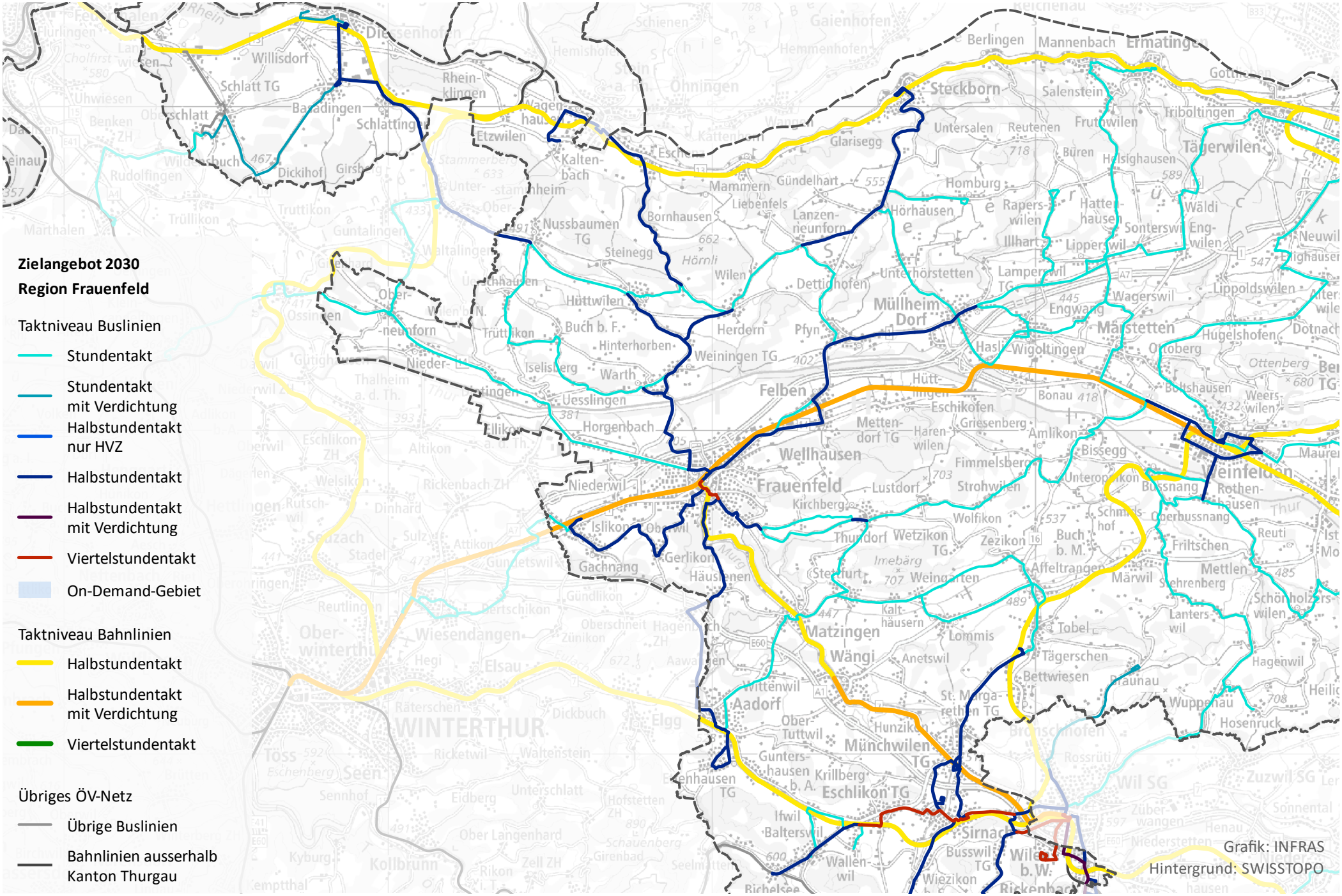
Annex 1 Netzgrafiken Zielangebot 2030 für Mo-Fr, Sa, So

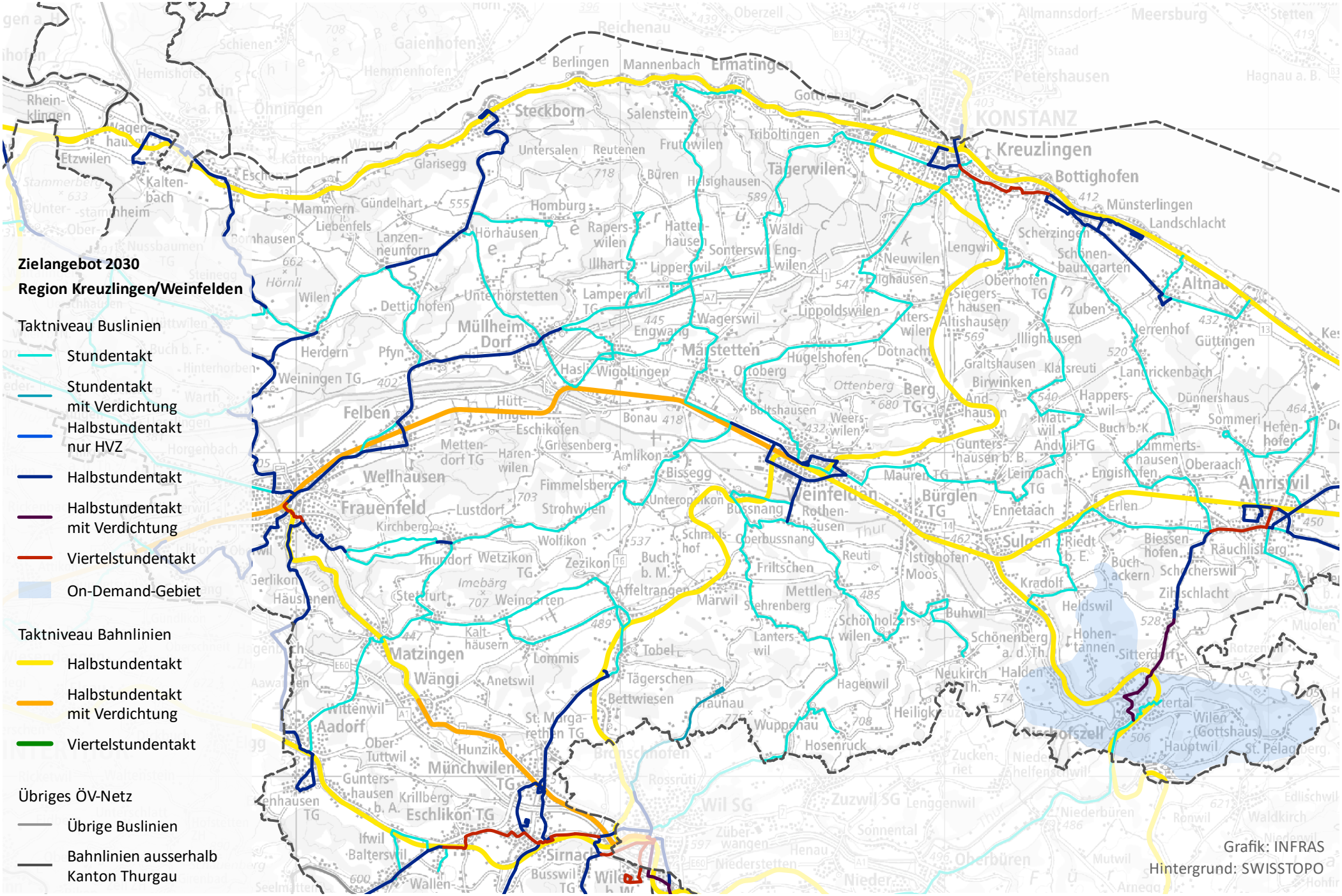

Netzgrafik
Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2025 - 2030
Angebot: Montag bis Freitag
Stand: 16.11.2023
Änderungen vorbehalten
Bus
Bahn Regionalverkehr
Bahn Fernverkehr
Fähre
Angebot Hauptverkehrszeit
Teilweises Angebot
35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit
Lastrichtungsfahrplan:
35 (40) Abfahrtszeit Vormittag (Nachmittag)
25 (30) Ankunftszeit Vormittag (Nachmittag)
Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichtbar
Grafik: INFRAS
Stuttgart Engen Karlsruhe
Ulm
Basel Bad.
Zürich
Bülach
Schaffhausen
Singen
Klinik St. Katharinental
Schlatt
Diessenhofen
Schlattingen
Stein a. Rh.
Eschenz
Steckborn
Ermatingen
Tägerwilen-Gottlieben
Konstanz
Konstanz, Zähringerplatz
Kreuzlingen Hafen
Münsterlingen-Spital
Landschlacht
Altnau
Güttingen
Kaltenbach/ Wagenhausen
Tägerwilen
Kreuzlingen
Bärenplatz
Blindenzentrum
Altnau, Rössli
via Altnau, Kirche
Oberschlatt, Dorf
Basadingen
Marthalen
Stammheim
Hüttwilen
Herdern
Lanzen-neunforn
Homburg
Raperswilen
Weiningen
Kartause
Warth
Oberneunforn
Andelfingen
Müllheim Dorf, Kirche
Müllheim Dorf, Post
Connyland
Lengwil
Obersommeri
Sommeri
Dozwil
Rom. Hueb
Hof
Salmsach
Kefikon
Wiesendangen
Wigoltingen
Weinfelden
Sulgen
Erlen
Oberaach
Neumüli
Amriswil
Islikon
Frauenfeld
Müllheim - Wigoltingen
Winterthur
Gundetswil
Thundorf
Weinfelden Deucherstr.
Kradolf
Romanshorn
Friedrichshafen
Gerlikon
Tobel - Affeltrangen
Stettfurt
Neukirch a.d. Thur
Zihlschlacht
Steinebrunn
Neukirch-Egnach
Muolen
St. Margarethen
Tägerschen
Matzingen
Braunau
Hosenruck
Bischofszell
Bischofszell Stocken
Wängi
Münchwilen
Wittenwil
Wuppenau
Roggwil, Post
Arbon
Bronschhofen
Wittenbach
Berg SG, Seeblick
Kupfer-wiese
Steinach
Aadorf
Sirnach, Ebnet
Sirnach
Eschlikon
Horn
Rorschach
Sargans (REX)
EC München
Chur
St. Margrethen
Altstätten
Rheintal / Uznach
Uzwil
Gossau
Herisau
Wattwil
Balterswil
Ettenhausen
Bichelsee
Wil
Wallenwil
St. Gallen
VAE Luzern
Herisau
Abtwil
Turbenthal
Dussnang, Brückenwaage
Dussnang, Kurhaus
Wilen b. Wil
Kirchberg
Fischingen
Littenheid
Gähwil
Flughafen
Stadelhofen
Oerlikon
80.722 in der HVZ via Rothenhausen statt via Bussnang.
zweistündlich
S1
S2
S4
S5
S7
S9
S10
S12
S14
S15
S24
S26
S29
S30
S33
S35
S82

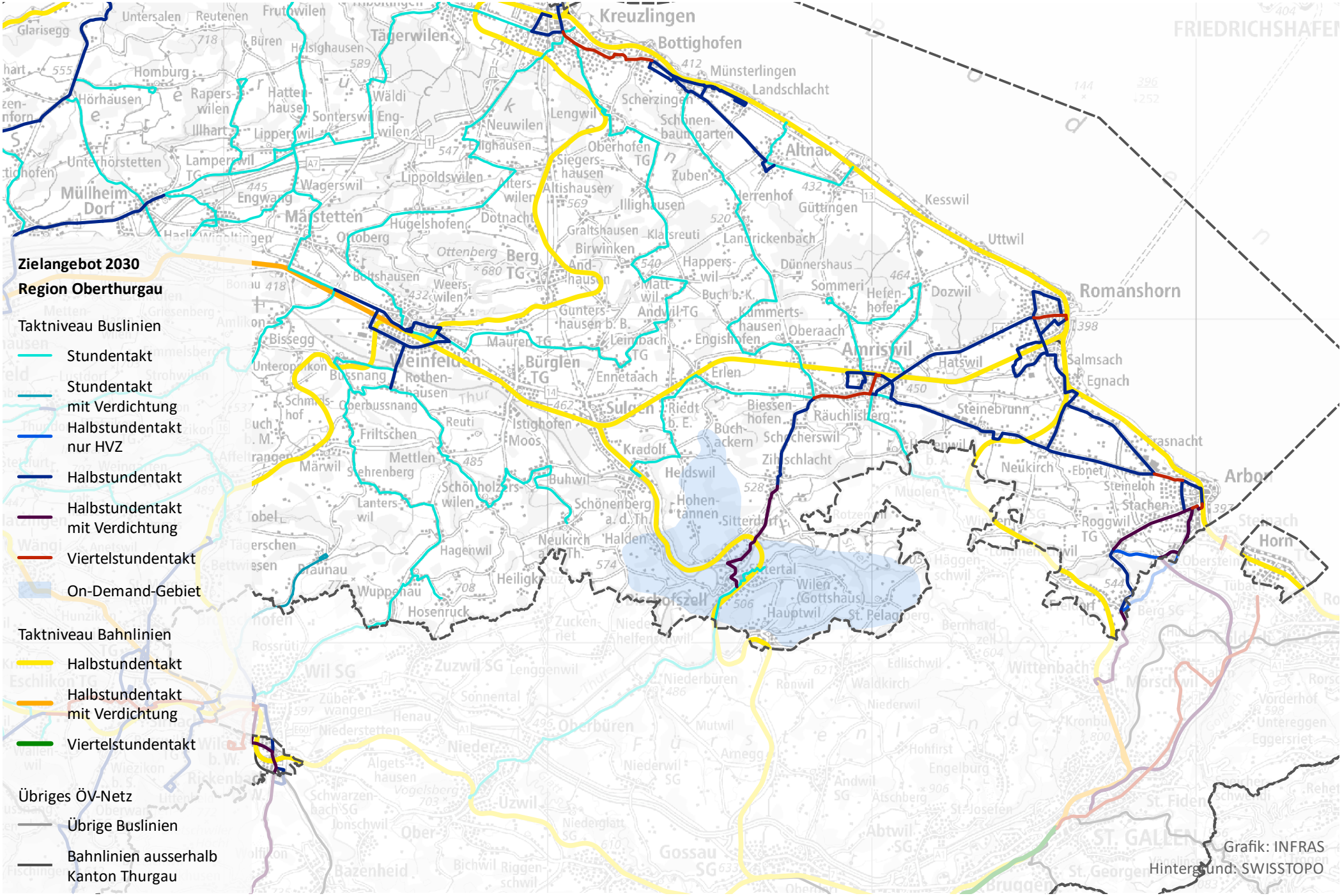

Netzgrafik
Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2025 - 2030
Angebot: Samstag
Stand: 16.11.2023
Änderungen vorbehalten
Bus
Bahn Regionalverkehr
Bahn Fernverkehr
Fähre
Angebot Hauptverkehrszeit
Teilweises Angebot
35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit
Lastrichtungsfahrplan:
35 (40) Abfahrtszeit Vormittag (Nachmittag)
25 (30) Ankunftszeit Vormittag (Nachmittag)
Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichbar
Grafik: INFRAS
Stuttgart Engen Karlsruhe
Ulm
Singen
Konstanz
Konstanz, Zähringerplatz
Basel Bad.
Zürich
Bülach
Schaffhausen
Klinik St. Katharinental
Schlatt
Diessenhofen
Schlattingen
Stein a. Rh.
Eschenz
Steckborn
Ermatingen
Tägerwilen-Gottlieben
Kreuzlingen Hafen
Münsterlingen-Spital
Landschlacht
Altnau
Kaltenbach/ Wagenhausen
Tägerwilen
Kreuzlingen
Bärenplatz
Güttingen
Oberschlatt, Dorf
Basadingen
Marthalen
Stammheim
Hüttwilen
Lanzen-neunforn
Homburg
Raperswilen
Herdern
Weiningen
Kartause
Warth
Blindenzentrum
Altnau, Rössli
via Altnau, Kirche
Lengwil
Andelfingen
Oberneunforn
Müllheim Dorf, Kirche
Müllheim Dorf, Post
Connyland
Wigoltingen
Obersommeri
Sommeri
Dozwil
Rom. Hueb
Kefikon
Wiesendangen
Weinfelden
Sulgen
Erlen
Oberaach
Hof
Flughafen
Stadelhofen
Oerlikon
Islikon
Müllheim - Wigoltingen
Salmsach
Friedrichshafen
Winterthur
Gundetswil
Frauenfeld
Neumünli
Romanshorn
Thundorf
Weinfelden Deucherstr.
Amriswil
Gerlikon
Tobel - Affeltrangen
Kradolf
Steinebrunn
Neukirch-Egnach
Stettfurt
Neukirch a.d. Thur
Zihlschlacht
St. Margarethen
Muolen
Matzingen
Tägerschen
Braunau
Hosenruck
Bischofszell Stocken
Bischofszell
Wittenbach
Roggwil, Post
Arbon
Wängi
Münchwilen
Wuppenau
Wittenwil
Bronschhofen
Berg SG, Seeblick
Kupfer-wiese
Steinach
Aadorf
Sirnach, Ebnet
Sirnach
Eschlikon
Horn
Rorschach
Sargans (REX)
EC München
Chur
St. Margrethen
Altstätten
Rheintal / Uznach
Balterswil
Uzwil
Gossau
Wil
Wattwil
Herisau
St. Gallen
Ettenhausen
Bichelsee
Wallenwil
VAE Luzern
Abtwil
Turbenthal
Dussnang, Kurhaus
Wilen b. Wil
Kirchberg
Fischingen
Littenheid
Gähwil

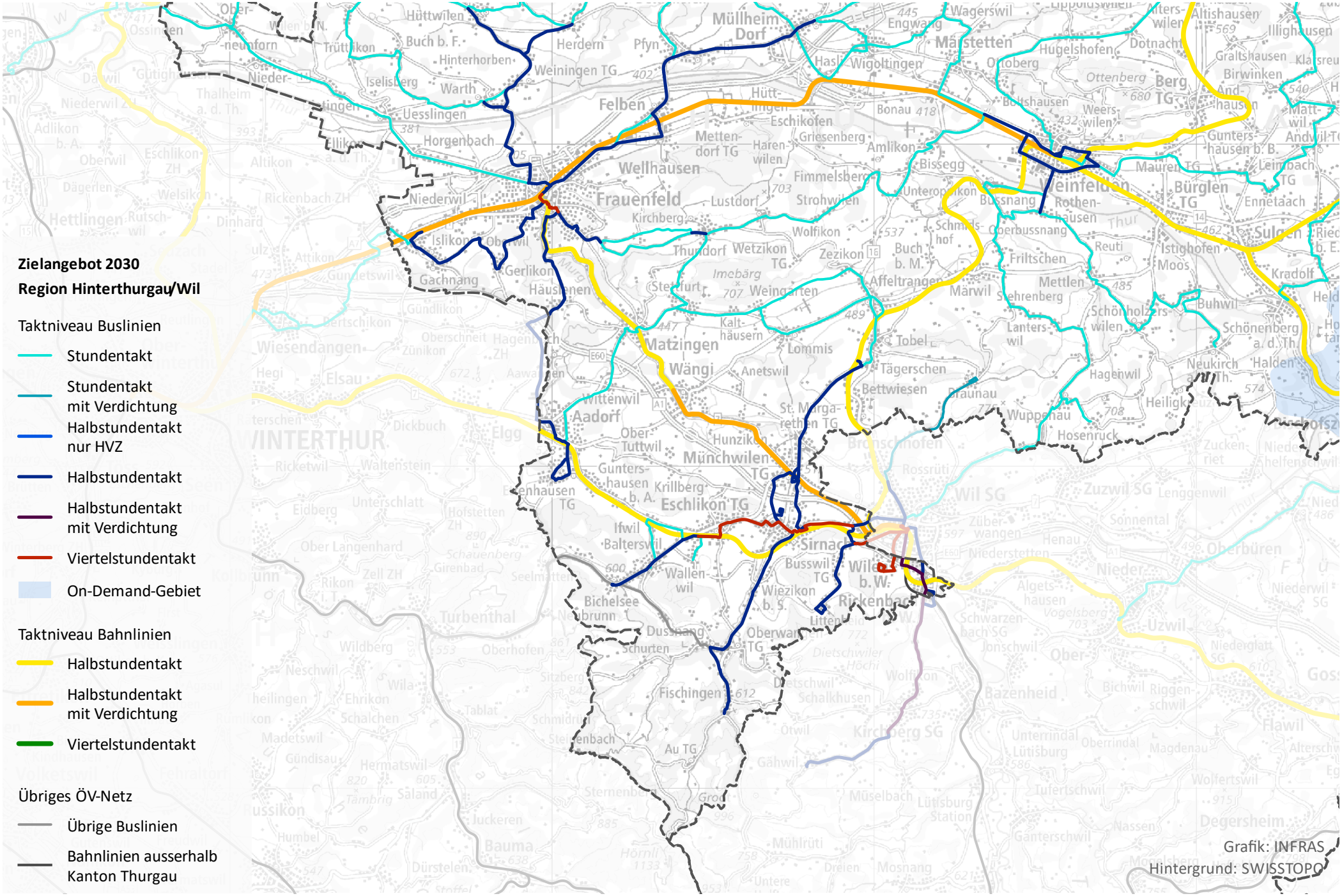

Netzgrafik
Konzept öffentlicher Regionalverkehr
Kanton Thurgau 2025 - 2030
Angebot: Sonntag
Stand: 16.11.2023
Änderungen vorbehalten
Bus
Bahn Regionalverkehr
Bahn Fernverkehr
Fähre
Angebot Hauptverkehrszeit
Teilweises Angebot
35 Abfahrtszeit
25 Ankunftszeit
Lastrichtungsfahrplan:
35 (40) Abfahrtszeit Vormittag (Nachmittag)
25 (30) Ankunftszeit Vormittag (Nachmittag)
Taktlücken und Betriebszeiten nicht sichtbar
Grafik: INFRAS
Stuttgart Engen Karlsruhe
Ulm
Singen
Konstanz
Basel Bad.
Zürich
Bülach
Schaffhausen
Klinik St. Katharinental
Schlatt
Diessenhofen
Schlattingen
Stein a. Rh.
Eschenz
Steckborn
Ermatingen
Tägerwilen-Gottlieben
Kreuzlingen Hafen
Münsterlingen-Spital
Landschlacht
Altnau
Kaltenbach/ Wagenhausen
Tägerwilen
Kreuzlingen
Bärenplatz
Blindenzentrum
Altnau, Kirche
Güttingen
Oberschlatt, Dorf
Basadingen
Marthalen
Stammheim
Hüttwilen
Herdern
Lanzen-neunforn
Homburg
Raperswilen
Weiningen
Kartause
Warth
Oberneunforn
Andelfingen
Kefikon
Müllheim Dorf, Kirche
Müllheim Dorf, Post
Connyland
Lengwil
Obersommeri
Sommeri
Dozwil
Wigoltingen
Weinfelden
Wiesendangen
Flughafen
Stadelhofen
Oerlikon
Islikon
Müllheim - Wigoltingen
Sulgen
Erlen
Oberaach
Neumüli
Amriswil
Friedrichshafen
Romanshorn
Winterthur
Gundetswil
Frauenfeld
Thundorf
Weinfelden Deucherstr.
Kradolf
Steinebrunn
Neukirch-Egnach
Gerlikon
Tobel - Affeltrangen
Stettfurt
Neukirch a.d. Thur
Zihlschlacht
St. Margarethen
Tägerschen
Matzingen
Braunau
Hosenruck
Bischofszell
Muolen
Wittenbach
Roggwil, Post
Arbon
Wittenwil
Wängi
Münchwilen
Bronschhofen
Wuppenau
Heilig-kreuz
Berg SG, Seeblick
Kupfer-wiese
Steinach
Aadorf
Eschlikon
Sirnach
Uzwil
Gossau
Herisau
Horn
Rorschach
Sargans (REX)
EC München
Chur
St. Margrethen
Altstätten
Rheintal / Uznach
Balterswil
Wil
Wattwil
St. Gallen
Ettenhausen
Bichelsee
Turbenthal
Dussnang, Kurhaus
Fischingen
Wilen b. Wil
Kirchberg
Littenheid
Gähwil
VAE Luzern
Herisau
Abtwil
S1
S2
S4
S5
S7
S9
S10
S12
S14
S15
S24
S26
S29
S30
S33
S35
S82
80.847
80.823
80.825
80.826
80.833
80.920
80.908
80.923
80.921
80.924
70.605
80.822
80.819
80.829/920
80.832
80.931
80.944
80.940
80.941
80.942
80.943
70.611
80.836
80.838
80.837
80.839
80.834
80.932
80.936
80.706
80.722
80.740
80.736
80.200
80.003
80.201
80.210
80.211
80.734
80.735
80.732
80.702
80.733

Annex 2 Liniennetzplan Zielangebot 2030 pro Region


Zielangebot 2030
Region Frauenfeld
Taktniveau Buslinien
Stundentakt
Stundentakt mit Verdichtung
Halbstundentakt nur HVZ
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
On-Demand-Gebiet
Taktniveau Bahnlinien
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
Übriges ÖV-Netz
Übrige Buslinien
Bahnlinien ausserhalb Kanton Thurgau
Grafik: INFRAS
Hintergrund: SWISSTOPO
Frauenfeld
Felben
Wellhausen
Müllheim Dorf
Steckborn
Matzingen
Wängi
Aadorf
Münchwilen TG
Eschlikon TG
Sirnach
Wil b. W.
Weinfelden
Tägerwilen
Ermatingen
Mannenbach
Berlingen
Salenstein
Triboltingen
Gottlieben
Kreuzlingen
Bottighofen
Altnau
Uttwil
Romanshorn
Arbon
Rorschach
Rheinkilometer
Rheinklingen
Etzwilen
Kaltenbach
Nussbaumen TG
Steinegg
Hüttwilen
Buch b. F.
Hinterhorben
Iselisberg
Warth
Uesslingen
Horgenbach
Illikon
Niederwil
Islikon
Gachnang
Gerlikon
Häusernen
Stettfurt
Weingarten
Thundorf
Wetzikon TG
Lustdorf
Kirchberg
Strohwilen
Wolfikon
Zezikon
Affeltrangen
Märwil
Tobel
Tägerschen
Bettwiesen
Braunau
Wuppenau
Hosenruck
Lommis
Anetswil
Wittenwil
Ober-Tuttwil
Gunters-hausen b. A.
Krillberg
Ifwil
Balterswil
Wallen-wil
Busswil TG
Wiezikon
Bichelsee
Rickenbach
Mammern
Liebenfels
Bornhausen
Herdern
Pfyn
Weiningen TG
Dettighofen
Unterhörstetten
Lanzen-neunforn
Gündelhart
Glarisegg
Hörhausen
Homburg
Rapers-wilen
Illhart
Lipperswil
Sonterswil
Hattenhausen
Büren
Reutenen
Untersalen
Frutwilen
Wäldi
Eng-wilen
Lampertswil TG
Wagerswil
Engwang
Wigoltingen
Hasli
Märstetten
Otteberg
Hugelshofen
Lippoldswilen
Dotnach
Ottenberg
Bottshausen
Weers-wilen
Bonau
Eschikofen
Griesenberg
Amlikon
Bissegg
Metten-dorf TG
Haren-wilen
Fimmelsberg
Unterpfyn
Bussnang
Rothen-hausen
Oberbussnang
Buch b. M.
Schmis-hof
Friltschen
Reuti
Mettlen
Schönholzers-wilen
Lanters-wil
Hagenwil
Heilig
St. Marga-rethen TG
Hunzikon
Ober-Langenhard
Kyburg
Kollbrunn
Rikon i. T.
Zell ZH
Elgg
Elsau
Wiesendangen
Ober-winterthur
WINTERTHUR
Räterschen
Dickbuch
Ricketwil
Waltenstein
Toss
Seen
Sennhof
Eidberg
Unterschlatt
Hofstetten ZH
Schauenberg
Girenbad
Seelmatten
Kempthal
Rossrüti
Wil SG
Zuzwil SG
Züber-wangen
Niederstetten
Henau
Sonnental
Bronschofen
Dietlikon
Dübendorf
Schlieren
Zürich
Kloten
Bülach
Winterthur
Frauenfeld
Kreuzlingen
Konstanz
Radolfzell
Singen
Stockach
Überlingen
Meersburg
Bodensee


Zielangebot 2030
Region Kreuzlingen/Weinfelden
Taktniveau Buslinien
Stundentakt
Stundentakt mit Verdichtung
Halbstundentakt nur HVZ
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
On-Demand-Gebiet
Taktniveau Bahnlinien
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
Übriges ÖV-Netz
Übrige Buslinien
Bahnlinien ausserhalb Kanton Thurgau
Grafik: INFRAS
Hintergrund: SWISSTOPO


Zielangebot 2030
Region Oberthurgau
Taktniveau Buslinien
Stundentakt
Stundentakt mit Verdichtung
Halbstundentakt nur HVZ
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
On-Demand-Gebiet
Taktniveau Bahnlinien
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
Übriges ÖV-Netz
Übrige Buslinien
Bahnlinien ausserhalb Kanton Thurgau
Kreuzlingen
Bottighofen
Münsterlingen
Landschlacht
Altnau
Romanshorn
Arbon
Horn
Amriswil
Weinfelden
Bürglen TG
Sulgen
Bischofszell
Müllheim Dorf
Mattstetten
Berg TG
Tägerwilen
Grafik: INFRAS
Hintergrund: SWISSTOPO


Zielangebot 2030
Region Hinterthurgau/Wil
Taktniveau Buslinien
Stundentakt
Stundentakt mit Verdichtung
Halbstundentakt nur HVZ
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
On-Demand-Gebiet
Taktniveau Bahnlinien
Halbstundentakt
Halbstundentakt mit Verdichtung
Viertelstundentakt
Übriges ÖV-Netz
Übrige Buslinien
Bahnlinien ausserhalb Kanton Thurgau
Grafik: INFRAS
Hintergrund: SWISSTOPO

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des Fahrplanangebots Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022 10
Abbildung 2: Entwicklung der Nachfrage Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022 11
Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl Personenkilometer Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022 12
Abbildung 4: Entwicklung der Abgeltungen Betrieb für den Regionalverkehr im Kanton Thurgau 2010 - 2022 14
Abbildung 5: Entwicklung der Abgeltungen Infrastruktur im Kanton Thurgau 2010 - 2022 15
Abbildung 6: Indexierte Entwicklung Angebot, Nachfrage und Abgeltungen im Regionalverkehr 16
Abbildung 7: Zentrenstruktur Kantonaler Richtplan Thurgau 49
Abbildung 8: Angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelanteile am Gesamtverkehr nach Raumtyp 52
Abbildung 9: Räumliche Erschliessungslücken im Kanton Thurgau 68
Abbildung 10: Linienplan Frauenfeld Nord 75
Abbildung 11: Linienführung Linie 847 78
Abbildung 12: Netzgrafik Linie 847 (Mo-Fr) 79
Abbildung 13: Netzgrafik Linie 611 (Mo-Fr) 80
Abbildung 14: Linienführung Tangente 81
Abbildung 15: Netzgrafik Tangente (Mo-Fr) 82
Abbildung 16: Linienführung Ettenhausen 83
Abbildung 17: Liniennetz Ortserschliessung Weinfelden Süd 88
Abbildung 18: ÖV-Angebot St. Gallen - Wittenbach - Arbon (Mo-Fr) 93
Abbildung 19: Neue Buslinie Romanshorn - Hof - Salmsach 95
Abbildung 20: Liniennetz Zielkonzept Amriswil 96
Abbildung 21: Netzgrafik Zielkonzept Amriswil (Mo-Fr) 98
Abbildung 22: Gebiete für On Demand Angebot 99
Abbildung 23: Flirt Evo 107
Abbildung 24: Angebotsentwicklung 2022 - 2030 111
Abbildung 25: Nachfrageentwicklung 2022 - 2030 112
Abbildung 26: Entwicklung Abgeltung Regionalverkehr 113
Abbildung 27: Finanzierung Abgeltung Regionalverkehr sowie Kantonsbeitrag in BIF 115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bahn 18
Tabelle 2: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Frauenfeld 21
Tabelle 3: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Kreuzlingen/Weinfelden 24
Tabelle 4: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Oberthurgau 26
Tabelle 5: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Regionalverkehr Bus Region Hinterthurgau/Wil 28
Tabelle 6: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Nachtnetz 30
Tabelle 7: Zielangebot 2024 und Ist-Angebot 2023: Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen 31
Tabelle 8: Nachfrage-Schwellenwerte 2019 - 2024 für regionale Buslinien im Kanton Thurgau 32
Tabelle 9: Nachfrage-Schwellenwerte 2019 - 2024 für regionale Bahnlinien im Kanton Thurgau 33
Tabelle 10: Minimale Kostendeckungsgrade 2019 - 2024 im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus) 33
Tabelle 11: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bahn: Nachfrage und Kostendeckung 34
Tabelle 12: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Frauenfeld 36
Tabelle 13: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Kreuzlingen/Weinfelden 38
Tabelle 14: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Oberthurgau 40
Tabelle 15: Erfolgskontrolle Regionalverkehr Bus: Nachfrage und Kostendeckung Region Hinterthurgau/Wil 42
Tabelle 16: Erfolgskontrolle Nachtnetz 43
Tabelle 17: Erfolgskontrolle Bodenseefähre Romanshorn - Friedrichshafen 44
Tabelle 18: Definition der Angebotsstufen für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Thurgau 59
Tabelle 19: Angebotsstandards in Abhängigkeit der Angebotsstufe 60
Tabelle 20: Erreichbarkeit des nächstgelegenen Wirtschaftszentrums 60
Tabelle 21: Minimale Kostendeckungsgrade im Regionalverkehr Kanton Thurgau (Bahn und Bus) 62
Tabelle 22: Räumliche Erschliessungslücken 66
Tabelle 23: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Regionalverkehr Bahn 71

Tabelle 24: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 im Nachtnetz _____ 73
Tabelle 25: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Frauenfeld _ 85
Tabelle 26: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Kreuzlingen/Weinfelden _____ 91
Tabelle 27: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Oberthurgau _____ 101
Tabelle 28: Zielangebot 2030 und Veränderung gegenüber Fahrplan 2023 Region Hinterthurgau/Wil_____ 105
Tabelle 29: Empfohlene Ausstattung Bushaltestelleninfrastruktur _____ 109
Tabelle 30: Voraussichtliche Veränderung der Gemeindebeiträge _____ 116

Abkürzungsverzeichnis

ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
FV	Fernverkehr
FöVG	Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs
FöVV	Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs
GB	Gelenkbus
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HVZ	Hauptverkehrszeit
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KRP	Kantonaler Richtplan
LV	Langsamverkehr
MB	Midibus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RV	Regionalverkehr
SB	Standardbus
THG	Treibhausgas-Emissionen
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund