Konzept Öffentlicher Regionalverkehr Kanton Thurgau 2025-2030
Begehren der Regionen und Agglomerationen vom Juli 2022

ID	Absender	Eingabe	Status
1	Regio Frauenfeld	Folgende ÖV-Erschliessungslücken sind zu schliessen: a) bei einigen Aussenweilern (Frauenfeld, Gachnang, Homburg, Hüttwilen, Matzingen, Neunforn, Uesslingen-Buch, Thundorf)	Teilweise berücksichtigt.
2	Regio Frauenfeld	b) Weiter ist die zeitliche Verfügbarkeit für den Ortsteil Gachnang wie für die Ortsteile Homburg-Dorf, die Orte Hüttwilen und Nussbaumen, die Orte Uesslingen und Buch, und Thundorf zu verbessern.	Berücksichtigt.
3	Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau	ein durchgehender Halbstundentakt der S5 zwischen Weinfelden und St. Gallen.	Berücksichtigt.
4	Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau	Sicherstellen eines langfristigen Fahrplanangebots in den Weilern und Dörfern im Kontext der Aufwendungen, welche die Gemeinden für den Ausbau der behindertengerechten Infrastruktur zu leisten haben.	Kenntnisnahme.
5	Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau	Eine zusätzliche Haltestelle im Osten von Weinfelden auf der Linie Richtung Kreuzlingen würde Zuspruch finden.	Nicht berücksichtigt. Eine neue Bahnhaltestelle Gontershofen ist bis 2030 nicht umsetzbar. Zudem ist das Kosten-Nutzenverhältnis mit der bis ins Jahr 2040/45 geplanten Fahrplanskonstellation ungenügend.
6	Regio St. Gallen-Bodensee	Umsetzung Weiterentwicklung öV Angebot St.Gallen-Wittenbach-Arbon (Einkürzung Linie 200 bis Wittenbach Bahnhof, Einführung Linie 207 Wittenbach Bahnhof-Berg SG-Arbon Küpferwiese-Roggwil-Arbon, Ausbau Schnellbuslinie 201 (mittelfristig: Viertelstundentakt S-Bus St.Gallen-Arbon))	Berücksichtigt.
7	Regio St. Gallen-Bodensee	(St.Gallen-) Romanshorn-Friedrichshafen; Halbstundentakt mit Fähre	Nicht berücksichtigt. Im Jahr 2021 ist die Finanzierung der ungedeckten Betriebskosten für einen Halbstundentakt Romanshorn-Friedrichshafen gescheitert. Eine neuer Versuch wird frühestens im öV-Konzept 2031-2036 in Angriff genommen.
8	Regio St. Gallen-Bodensee	St.Gallen-Amriswil; Schrittweise Ausweitung integraler Halbstundentakt der Bus-Bahnverbindung über Steinebrunn auf Nebenverkehrszeiten und Wochenende	Teilweise berücksichtigt.
9	Regio St. Gallen-Bodensee	Prüfung zusätzlicher Kurs der Linie 942 werktags um 06.08 Uhr von Muolen Richtung Amriswil	Berücksichtigt.
10	Regio St. Gallen-Bodensee	Prüfung Optimierung öV-Erschliessung Gemeinde Hefenhofen (ZHAW Machbarkeitsstudie)	Nicht berücksichtigt. Die kantonalen öV-Planungsgrundsätze sind in Hefenhofen erfüllt.
11	Regio St. Gallen-Bodensee	Ev. Umsetzung erster Massnahmen aus der Überarbeitung des öV-Konzepts der Agglomeration St.Gallen-Bodensee und der öV-Strategie Fürstenland 2035	Berücksichtigt.
12	Regio St. Gallen-Bodensee	Angebotsausbau der grenzüberschreitenden S7 Bregenz-Lindau	Berücksichtigt.
13	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2035: St.Gallen-Singen-Stuttgart/Basel; Stündliche Verbindung St.Gallen-Stuttgart über Singen als B-Produkt in ca. 3 Stunden, direkte stündliche Verbindung St.Gallen-Konstanz-Singen-Bsel als B-Produkt in ca, 2 Stunden	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
14	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2035: Zürich-Winterthur-Amriswil-Romanshron; Direkte halbstündliche Verbindung durch Flügelzugskonzept, d.h. Trennund der halbstündleichen Züge Zürich-Weinfelden in Weinfelden Richtung Konstanz bzs. Romanshorn	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
15	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2035: Prüfung vorgezogene Realisierung S-Bahn-Halt Romanshorn Hof	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
16	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2045: St.Gallen-Romanshorn-Konstanz; direkte halbstündliche Verbindung als B-Produkt	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
17	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2045: St.Gallen-Amriswil; Langfristig Halbstundentakt Bus-Bahnverbindung über Steinebrunn, ergänzt durch halbstündliche schlanke Umsteige-Verbindung über Romanshorn (Schnellzug Konstanz-St. Gallen)	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.

Abteilung Öffentlicher Verkehr
Promenadenstrasse 8, 8510 Frauenfeld
T +41 58 345 54 71, info.oev@tg.ch

ID	Absender	Eingabe	Status
18	Regio St. Gallen-Bodensee	Für Bahnausbauschritt 2045: Prüfung Verlängerung S25 (Rorschach-Heiden-Bahn) über Steinach/Arbon bis nach Romanshorn.	Kenntnisnahme. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
19	Stadt Kreuzlingen	Halbstundentakt auf allen S-Bahnlinien (S1/S14) von 5 bis 24 Uhr	Berücksichtigt.
20	Stadt Kreuzlingen	Stundentakt RE Konstanz - St. Gallen neu auch von 5 bis 24 Uhr	Berücksichtigt.
21	Stadt Kreuzlingen	Stundentakt S44 Konstanz - Weinfelden als Ergänzung mit dem Fernverkehr zum schnellen halbstundentakt nach Zürich	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
22	Stadt Kreuzlingen	Buslinie 80.907 Kreuzlingen - Tägerwilen Wir sehen diese Linie immer noch als Regionallinie im 30 min-Takt, analog der Linien 908 und 923 als Agglomerationserschliessung angesehen und abgegolten wird (wie vor 2019)	Kenntnisnahme. Der Bund beurteilt die Linie weiterhin als Ortsverkehrslinie.
23	Stadt Kreuzlingen	Buslinie 80.921 Weinfelden - Hugelshofen - Kreuzlingen Zwar funktioniert die heutige Linienführung mehr oder weniger, jedoch sollte mittelfristig die Endhaltestelle inkl. Wende möglichkeit und Warteraum an den Hafenbahnhof verlegt werden.	Nicht berücksichtigt. Für die Wende der Busse am Bahnhof Kreuzlingen Hafen konnte mit der Grundeigentümerin SBB keine Lösung gefunden werden.
24	Stadt Kreuzlingen	Buslinie 80.924 Weinfelden - Illighausen - Kreuzlingen Hafen Analog zu den Gemeinden Tägerwilen und Bottighofen sehen wir nach Lengwil-Oberhofen auch einen 1/2h-Takt. Viele Familien haben sich dort niedergelassen und die Eltern arbeiten teils in Kreuzlingen und die Kinder gehen hier zur Schule. Wie beider Linie 924 muss die Situation Kreuzlingen Hafen verbessert werden.	Nicht berücksichtigt. Mit einer Taktverdichtung wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht.
25	Stadt Kreuzlingen	Wir sehen unseren Stadtbus als wichtigen Zubringer an den Regionalverkehr. Unabhängig der vorangegangenen Stellungnahme möchten wir die Gelegenheit nutzen und Sie bitten, die städtischen Verkehre in Kreuzlinhgen und Frauenfeld angemessen zu entschädigen, so wie es vor den Sparmassnahjmen des Kantons Thurgau (25% bis maximal 60% der Bruttokosten) gewesen ist.	Kenntnisnahme.
26	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen	Postautolinie Diessenhofen - Frauenfeld Unsere Kantonshauptstadt Frauenfeld ist von der Region Diessenhofen aus eher schlecht erreichbar. Wünschenswert wäre auf der Linie Diessenhofen nach Frauenfeld eine frühere Verbindung ab 05.30 Uhr für Berufspendler. In den Abendstunden von Frauenfeld nach Diessenhofen wird eine Ausweitung der Fahrzeit bis 22.00 Uhr gewünscht. Während den Hauptverkehrszeiten wäre es zudem wünschenswert, wenn es von Diessenhofen aus eine schnelle Linie nach Frauenfeld gäbe, da die Fahrzeit nach Frauenfeld auf dem normalen Kurs lange und somit unattraktiv ist. Daran zu denken ist insbesondere auch, dass die Kantonsschule in Frauenfeld liegt und die Berufsschule in Weinfelden. Es muss daher auch eine gute Verbindung Richtung Weinfelden sichergestellt sein.	Berücksichtigt.
27	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen	Verbindung Schlatt - Marthalen / Basadingen-Schlattingen-Marthalen Diese Verbindung ist wichtig, um die Gemeinden Schlatt und Basadingen-Schlattingen mit Winterthur und Zürich zu verbinden. Allerdings ist die bestehende Linie von Schlatt aus nicht optimal koordiniert. Eine Anpassung wird gewünscht. Neu soll zudem die Region Basadingen-Schlattingen an das Netz angeschlossen werden.	Berücksichtigt.
28	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen	Verbindung Diessenhofen - Stammheim - Zürich Dank der Einführung der schnellen Buslinie nach Stammheim und der koordinierten Zugabfahrt Richtung Zürich konnte Diessenhofen gut an Zürich angebunden werden. Diese koordinierte Linie muss unbedingt beibehalten werden. Geprüft werden müssen aber einige Ankunfts- und Abfahrtzeiten, da die Koordination von Bus und Zug nicht immer stimmig ist.	Nicht berücksichtigt. Der alternativen Wege über Frauenfeld, Schaffhausen oder Marthalen sind schneller als über Stammheim.
29	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen	Klinik St. Katharinental Die Erreichbarkeit der Klinik St. Katharinental wird als mangelhaft eingestuft. Der Bahnhof St. Katharinental ist weit weg und der Weg steil. Die Klinik zeichnet sich durch ihre Rehabilitationsmöglichkeiten und Langzeitpflege aus. Gerade bei der Rehabilitation sind auch oft ambulante Behandlungen vorgesehen. Da Patienten und Besucher oft mal schlecht zu Fuss sind, wäre ein näherer Anschluss an eine ÖV-Haltestelle wertvoll.	Berücksichtigt.

ID	Absender	Eingabe	Status
30	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen Anliegen Gemeinde Basadingen-Schlattingen	Eine bessere Erreichbarkeit der Ortschaft Basadingen durch den ÖV in den Abendstunden (nach 20.00 Uhr) und Einführung eines Nachtbusses an den Wochenenden.	Teilweise berücksichtigt.
31	Regionalplanungsgruppe Diessenhofen Anliegen Gemeinde Basadingen-Schlattingen	Verlegung der Bushaltestelle Schlattingen auf den Bahnhofplatz. Der Bahnhof ist aus den umliegenden Gemeinden das zentrale Ziel. Es würde auch eine Verbesserung für die Schulkinder darstellen, die beim Bahnhof ohne grosse Gefahren Ein- und Aussteigen könnten.	Berücksichtigt.
32	Gemeinde Sommeri	Dem Gemeinderat Sommeri wäre es ein Anliegen, dass es sowohl am Morgen, wie auch am Abend frühere bzw. spätere Verbindungen nach Sommeri geben würde.	Teilweise berücksichtigt.
33	Gemeinde Sommeri	Es ist nicht ersichtlich, warum der frühere beliebte und rege genutzte Rundkurs via den Haltestellen Alpstein in Sommeri sowie Krondberg und Sommeristrasse in Amriswil nicht mehr möglich ist.	Berücksichtigt.
34	Regio Kreuzlingen	Neue Busverbindung Güttingen - Amriswil	Nicht berücksichtigt. Mit einer zusätzlichen Buslinie Güttingen - Amriswil wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht erreicht.
35	Regio Kreuzlingen	Neue Busverbindung Langrickenbach - Altnau	Nicht berücksichtigt. Mit einer zusätzlichen Buslinie Lagnrickenbach - Altnau wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht erreicht.
36	Regio Kreuzlingen	Taktverdichtung Linie 931 Münsterlingen - Amriswil	Nicht berücksichtigt. Mit einer Taktverdichtung wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht.
37	Regio Kreuzlingen	Neue Busverbindung Kreuzlingen - Siegershausen - Berg	Nicht berücksichtigt. Mit einer zusätzlichen Buslinie Kreuzlingen - Siegershausen - Berg wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht erreicht.
38	Regio Kreuzlingen	Neue Linienführung 921 über Bahnhof Siegershausen	Nicht berücksichtigt. Mit einer Linienführung über den Bahnhof Siegershausen geht der Umlauf in Kreuzlingen Hafen nicht mehr auf oder die Anschlüsse in Weinfelden werden erheblich schlechter.
39	Regio Kreuzlingen	Busverbindung Tägerwilen - Kreuzlingen muss aufrechterhalten bleiben	Berücksichtigt.
40	Region Oberthurgau	Pendler/innen aus kleineren Gemeinden werden auf die öV-Knotenpunkte in den regionalen Zentren gelenkt. Aus den regionalen Zentren braucht es möglichst direkte und schnelle Verbindungen in die grossen Städte St. Gallen und Zürich.	Berücksichtigt.
41	Region Oberthurgau	Zeitsparende Anbindung an das Bahnnetz muss gewährleistet werden (Bus-Bahnhof), egal auf welcher Achse (Arbon-Amriswil, Romanshorn-Amriswil, Arbon-Romanshorn, Arbon-Rorschach, Arbon-St. Gallen).	Berücksichtigt.
42	Region Oberthurgau	Der Fahrplantakt ist, in Abstimmung mit den Zugverbindungen, sinnvoll zu erhöhen (15'-Takt).	Berücksichtigt.
43	Region Oberthurgau	Die dichtbesiedelte Seelinie sollte durch eine direkte Schnellzugsverbindung Rorschach-Schaffhausen ausgebaut werden.	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
44	Region Oberthurgau	Angebot in den Rand-/Nachtstunden ausbauen und attraktiver machen.	Teilweise berücksichtigt.
45	Region Oberthurgau	Überarbeitung Kantonaler Verteilschlüssel für den Gemeindeanteil an die öV-Kosten in Bezug auf die Gleichstellung der Gehdistanzen zu Bus- und Bahnhaltestellen.	Kenntnisnahme
46	Region Oberthurgau	Amriswil besser mit dem öV in die Stadt St. Gallen sowie nach Gossau erschliessen.	Berücksichtigt.

ID	Absender	Eingabe	Status
47	Region Oberthurgau	Für die Stadt Arbon ist die Verbindung Arbon-St. Gallen sehr wichtig. Auf Grund der fehlenden Zugverbindung bekommt der Schnellbus eine andere, wichtige Bedeutung. Wie im öV-Konzept der Agglomeration St. Gallen-Appenzell-Bodensee angedacht, soll mittelfristig ein 15'-Takt realisiert werden. Uns ist es ein grosses Anliegen, diesen 1/4 Stunden Takt bereits für die Jahre 2025-2030 zu prüfen resp. umzusetzen.	Berücksichtigt.
48	Region Oberthurgau	Für den Arbeitsstandort Arbon ist eine möglichst gute Erreichbarkeit mittels öV existenziell. Eine Taktverdichtung auf der Seelinie in einen 15'-Takt sollte dabei zeitnahe geprüft werden. Uns geht es in einem ersten Schritt insbesondere um die Verbindung Rorschach-Arbon-Romanshorn.	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts.
49	Region Oberthurgau	Dank der Linienverlängerung 211 durch die Altstadt, ist auch dieser Ortsteil von Arbon mittels ÖV gut erreichbar. Die Testphase läuft aktuell für 3 Jahre. Die Frequenzen auf dieser Linie zu beurteilen, ist auf Grund von Corona immer noch schwierig. Wir erachten diese Linienverbindung als richtig, wichtig und sinnvoll und bitten den Kanton Thurgau, uns bei der Aufrechterhaltung dieser Linienführung zu unterstützen. Im Herbst ist eine erste Auswertung zwischen dem Kanton St. Gallen, der Postauto AG, dem Kanton Thurgau und der Stadt Arbon angedacht.	Berücksichtigt.
50	Region Oberthurgau	Die Bus-Linie 200 Arbon – St. Gallen darf in Wittenbach SG nicht gekappt werden! Pendler, welche beispielsweise im Heiligkreuz oder im Kantonsspital SG arbeiten, müssen zukünftig (voraussichtlich ab 2024) in Wittenbach auf den Zug umsteigen, damit Richtung Bahnhof St. Gallen (St. Finden oder HB) und von dort mit dem VBSG-Bus in Richtung Marktplatz und Heiligkreuz. Ebenso gilt dies für Personen, welche beispielsweise an die Olma/OFFA und/oder ins Stadtzentrum beim Marktplatz wollen. Das dies zeitintensiv, kompliziert und absolut ineffizient ist, erklärt sich von selbst. Arbon, Roggwil und Freidorf werden durch diese Kappung der direkten Linie ins Zentrum von St. Gallen massiv benachteiligt.	Nicht berücksichtigt. Die Busse der Linie 200 bieten in Wittenbach nicht nur gute Anschlüsse an die S1 Richtung St. Gallen, sondern auch an die Stadtbuslinie 3. Mit den in Arbon miteinander verbundenen Linien 201 und 200 gibt es auch weiterhin Direktverbindungen nach St.Gallen.
51	Region Oberthurgau	Schnellzugverbindung Romanshorn-Bern-Brig ist zu belassen, allenfalls sogar auszubauen.	Berücksichtigt.
52	Region Oberthurgau	Die positive Beurteilung der zusätzlichen Zughaltestelle Hof wird sehr begrüsst. Als Übergangslösung sollte zwischenzeitlich eine Buserschliessung für dieses Gebiet geprüft und umgesetzt werden.	Berücksichtigt.
53	Arenenberg	öV-Erschliessung des Arenenberg verbessern. Buslinie 833 Takt verdichten und in Weinfelden Anschlüsse an die S-Bahnen herstellen.	Nicht berücksichtigt. Mit einer Taktverdichtung wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht.
54	Regio Wil	Das vorhandene Angebot ist zu sichern.	Berücksichtigt.
55	Regio Wil	Sukzessive Ausbau des Angebots gemäss Zielbild der Region: - ¼h-Takt im urbanen Gebiet (Münchwilen, Rickenbach, Sirnach, Wil, Uzwil, Oberbüren, Oberuzwil) - ½h-Takt im kompakten Siedlungsraum ((Aadorf), Eschlikon, Jonschwil, Kirchberg, Zuzwil) - 1h-Takt Verbindung in den ländlichen Raum (Bettwiesen, Bichelsee-Balterswil, Braunau, Fischingen, Lommis, Lütisburg, Niederbüren, Niederhelfenschwil, Tobel-Tägerschen, Wängi)	Berücksichtigt.
56	Regio Wil	Optimierung Frühverbindung Wuppenau-Wil (werktags, Schulbedürfnisse)	Nicht berücksichtigt. Mit zusätzlichen Kursen wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht. Taktabweichungen zugunsten der Schüler würde die Pendlerverbindungen verschlechtern.
57	Regio Wil	Reorganisation und Umgestaltung Bushof Wil gemäss ÖV-Strategie Fürstenland 2035	Kenntnisnahme
58	Regio Wil	Angebotsverbesserungen auf der Strecke Wil – Wuppenau – Weinfelden gemäss ÖV-Strategie Fürstenland 2035	Nicht berücksichtigt. Mit einer Taktverdichtung wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht.
59	Regio Wil	Angebotsverbesserungen Richtung Bischofszell gemäss ÖV-Strategie Fürstenland 2035	Nicht berücksichtigt. Die Nachfrage ist für einen Halbstundentakt Bischofszell-Uzwil ungenügend. Der Weg nach Bischofszell über Gossau ist nur 4-6 Minuten langsamer.
60	Regio Wil	Überprüfung des Buskonzepts Hinterthurgau	Berücksichtigt.

ID	Absender	Eingabe	Status
61	Regio Wil	Prüfung des Angebotsausbaus zur gezielten Systemoptimierung oder Förderung der Nachfrage	Berücksichtigt.
62	Regio Wil	Angebotsausbauten am Wochenende (Freizeitverkehr)	Teilweise berücksichtigt.
63	Regio Wil	Bahnhalt Wil, Bild (Linie S10) ist zu realisieren.	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts. Der Kanton strebt die Umsetzung des Bahnhalts Wil Bild im nächsten Bahnausbauschritt an. Frühest mögliche Inbetriebnahme: 2036.
64	Regio Wil	Anbindung der S-Bahn von Winterthur in Richtung St.Gallen ist zu gewährleisten.	Berücksichtigt.
65	Regio Wil	Die Ausweitung des On Demand Angebotes SALÜ (o.ä.) auf den ländlichen Raum ist zu prüfen und zu fördern (Mn AP4 B-Horizont).	Nicht berücksichtigt. Mit einer Ausweitung des On Demand Angebots SALÜ wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht mehr erreicht.
66	Regio Wil	Ausbau der S12: ½ h-Takt, von Betriebsbeginn bis Betriebsende, inkl. Wochenende	Nicht berücksichtigt. Die Umsetzungsmöglichkeit liegt ausserhalb des Planungshorizonts 2030 des vorliegenden öV-Konzepts. Halbstündliche Direktverbindungen nach Zürich werden nach heutigem Planungsstand im Jahr 2035 umgesetzt.
67	Regio Wil	Es ist sicherzustellen, dass die geplanten Angebote auch bei der Überarbeitung des AS 2035 realisiert resp. weiterentwickelt (Taktausbau / Verschiebung FWB, neuer Halt Wil West, Mn AP2 und AP3 A-Horizont) werden.	Berücksichtigt.
68	Regio Wil	Für die Angebotsentwicklungen 'Zusätzlicher Fernverkehrshalt' und 'Wiederherstellung Knoten Wil' ist ein möglichst früher Umsetzungszeitraum (vor 2029-2035) anzustreben. Die Kantone werden ersucht, sich dafür einzusetzen.	Berücksichtigt.
69	Regio Wil	Zur Attraktivitätssteigerung der Verbindung Weinfelden – Fürstenland sind ergänzende Angebote zu prüfen (zB. Erreichbarkeit BZWU in Wil).	Berücksichtigt, aber nicht umsetzbar. Die Anschlüsse von der S10 Richtung Fürstenland lassen sich erst 2035 verbessern. Mit zusätzliche Busverbindungen wird der Mindestkostendeckungsgrad gemäss den Planungsgrundsätzen nicht erreicht.
70	Regio Wil	Die Kreuzungsstellen Lütisburg und Tägerschen sind zeitnah zu realisieren.	Kenntnisnahme. Der Kanton setzt sich dafür ein.
71	Regio Wil	Buserschliessung ESP Wil West (insb. die Stadt Wil sieht am Konzept noch Optimierungsbedarf)	Kenntnisnahme
72	Regio Wil	Neubau Haltestelle Wil West und Verlegung Strecke Frauenfeld-Wil-Bahn (Mn AP3 ÜM)	Berücksichtigt.
73	Regio Wil	Frühestmögliche Realisierung Haltestelle Wil Bild (Mn AP4 ÜM)	Kenntnisnahme. Der Kanton strebt die Umsetzung des Bahnhalts Wil Bild im nächsten Bahnausbauschritt an. Frühest mögliche Inbetriebnahme: 2036.