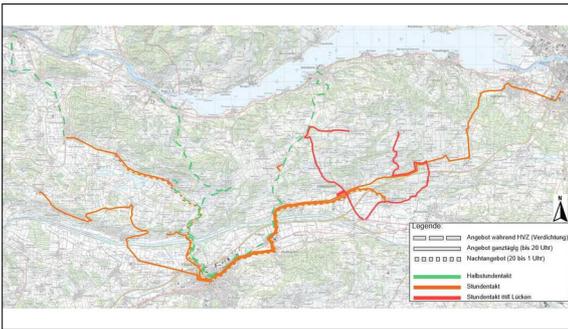




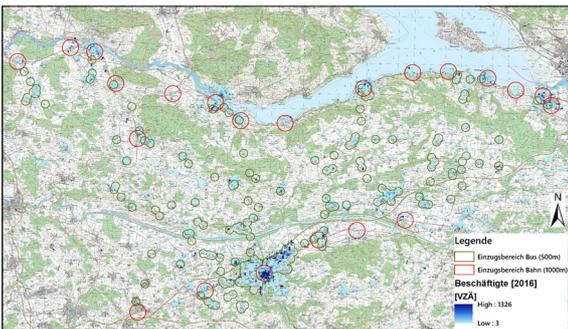
Manuel Roth

Diplomand	Manuel Roth
Examinator	Prof. Claudio Büchel
Experte	Marc Schneiter, Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

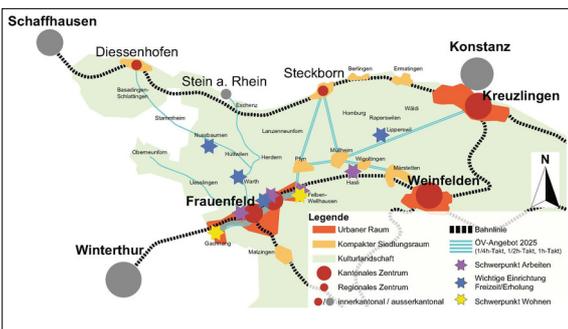
Regionales ÖV-Konzept Kanton Thurgau



Bestehendes ÖV-Angebot in der Region Frauenfeld Nord (Montag-Freitag).
Eigene Darstellung, Grundlage Geodata © swisstopo



Erschliessungslücken Beschäftigte Vollzeitäquivalent, 2016.
Daten: BFS: STATENT [31.12.2016], Geodata © swisstopo



Strukturmodell mit Angebotsgrundsätzen Region Frauenfeld Nord.
Eigene Darstellung

Ausgangslage: Die Region Frauenfeld Nord ist polyzentrisch organisiert und orientiert sich stark am Wirtschaftsraum Zürich, der Bodenseeregion und weiteren inner-/ausserkantonalen Zentren. Wohn- und Gewerbegebiete im Kulturland sind teilweise nicht mit dem ÖV erschlossen. Die Weiler und kleinen Ortschaften verfügen jedoch über ein ÖV-Grundangebot. Um möglichst viele Dörfer zu erreichen, bedienen die Buslinien dort zahlreiche Orte nacheinander. Die ÖV-Reisezeiten sind deshalb gerade über den Seerücken nicht mit dem MIV konkurrenzfähig. Der ÖV-Anteil am Modalsplit ist gering.

Der Bahnhof Frauenfeld ist die zentrale ÖV-Drehscheibe der Region. Die wichtigen Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete sind oft jedoch nur mit Umsteigen und via Bahnhof erreichbar. Agglomerationsquerende Fahrten sind nur bedingt möglich. Das MIV-Netz ist zu Spitzenzeiten überlastet, die ÖV-Stabilität wird beeinträchtigt. Es gilt deshalb, ein bedarfsgerechtes ÖV-Angebot mit gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen Reisezeiten zu gestalten. Der ÖV-Anteil am Modalsplit soll verbessert werden und der Finanzaufwand der öff. Hand soll stabil bleiben. Attraktivere Umsteigebeziehungen, mehr agglomerationsquerende Fahrten und die Entlastung des MIV-Netzes als Ganzes sind das Ziel.

Vorgehen: Das heutige ÖV-System wurde hinsichtlich seiner Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken analysiert. Umsteigebeziehungen, Reisezeiten, Angebotsdichte und Benutzungsintensität der Regionallinien und Haltestellen wurden untersucht. Über den Finanzaufwand wurde ebenfalls ein Überblick gewonnen. Weitere wichtige Erkenntnisse lieferte die geplante räumliche Entwicklung der Agglomeration und Stadt Frauenfeld. Ziele zum ÖV-Angebot und dazugehörige Strategien wurden abgeleitet. Basierend auf einem Strukturmodell (Angebotsgrundsätze) und in Abstimmung mit dem Bahnangebot 2025 wurden anschliessend Linienvarianten und Fahrpläne entworfen. Die Entwürfe wurden miteinander verglichen und hinsichtlich verschiedener gewichteter Kriterien wie "Reisezeit im Vergleich zum MIV", "Umsteigebeziehungen" oder "Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung" bewertet. Schliesslich wurden einzelne Massnahmen als Machbarkeitsnachweise ausgearbeitet und Überlegungen zur Umsetzung sowie zum Monitoring/Controlling gemacht.

Ergebnis: Das künftige Siedlungswachstum soll zu 65% im urbanen Raum, zu 25% im kompakten Siedlungsraum und zu 10% im Kulturland stattfinden. Gerade deshalb wird mit dem ÖV-Angebotskonzept 2025 ein bedarfsgerechtes Grundangebot im Kulturland (meist Studententakt) und ein Halb-/Viertelstudententakt im kompakten und urbanen Siedlungsraum angestrebt. Dies in Abstimmung mit den Stadtbuslinien in Frauenfeld. Auf den wichtigsten Pendlerrouten sollen Schnellbusse konkurrenzfähige Reisezeiten garantieren. Die wichtigsten Arbeitsplatz- und Entwicklungsgebiete sollen mittels Durchmesserlinien/ agglomerationsquerenden Verbindungen direkter erreichbar sein. Ein Umsteigen am Bahnhof Frauenfeld soll weniger oft nötig sein. Die Verbindungen in Richtung Frauenfeld West, Langdorf sowie in Richtung Müllheim, Wigoltingen, Weinfelden und Kreuzlingen sollen gestärkt werden. Die Beförderungsketten Richtung Zürich sind beizubehalten, in Richtung Weinfelden zu verbessern.