



Botschaft

Datum 3. September 2013

Nr. 27

Umsetzung Stadtbuskonzept 2014, definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 sowie Optimierung Abend- und Sonntagangebot

Herr Präsident

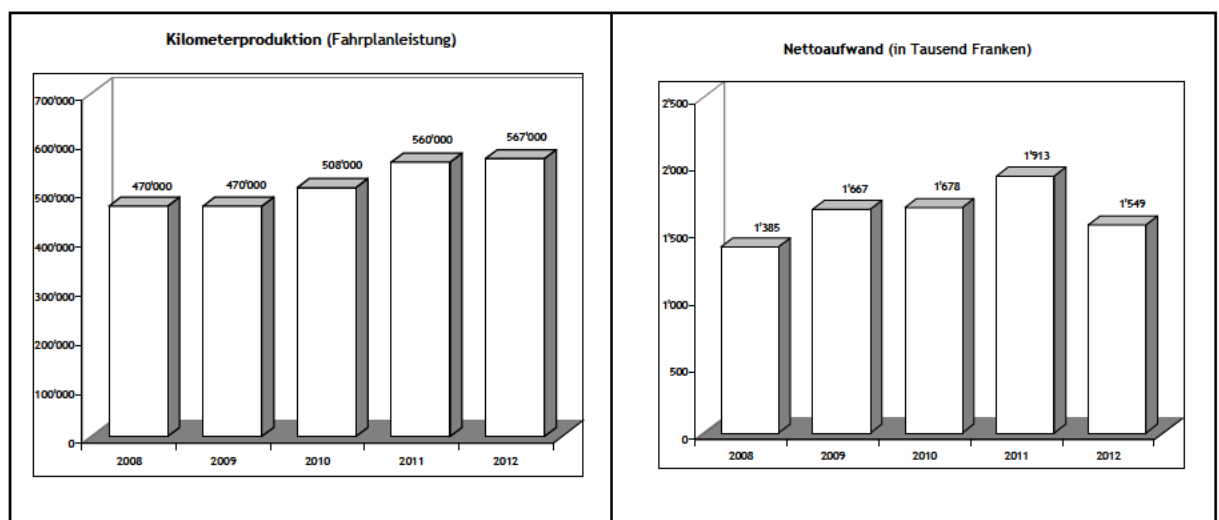
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag für ein Bruttokreditbegehren von jährlich 920'000 Franken für die Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014. Ab dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 sollen zwei zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, um die Fahrplanstabilität und Sicherheit des Systems zu erhöhen sowie auch in den Hauptverkehrszeiten den 15-Minutentakt anbieten zu können. Das Abend- und Sonntagsangebot wird verbessert. Zudem soll die Linie 5 vom Versuchsbetrieb in den definitiven Betrieb überführt und zeitgleich das Angebot ausgebaut werden. Für die Linie 5 betragen die Betriebskosten insgesamt 375'000 Franken pro Jahr.

1. Ausgangslage

In Frauenfeld ist eines der ältesten Stadtbussysteme der Schweiz in Betrieb. 1980 stimmte das Volk dem ständigen Stadtbusbetrieb zu. Das 1981 eingeführte Konzept galt lange Zeit als Vorzeigemodell für einen Stadtbusbetrieb. Das aktuelle Konzept mit den drei Durchmesserlinien (Linien 1 bis 3) ist im Grundsatz seit 1998 im Betrieb. Mit den Merkmalen eines dichten Netzes, den Durchmesserlinien, dem merkbaren Takt, den Bus-Bus Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof (Rendez-vous) und der Abstimmung auf den Fernverkehr stellt es tagsüber ein einfaches und gut benutzbares Angebot dar. Dieses System fand über die Schweizer Grenzen hinaus Beachtung.

Seit der Einführung des neuen Konzepts 1998 ist die Stadt stetig gewachsen. Im Jahr 2000 zählte Frauenfeld 21'954, Ende 2012 bereits 23'984 Einwohner. Die Beschäftigtenzahl ist seit 1998 ebenfalls deutlich angestiegen. Das Wachstum der Stadt Frauenfeld, der Ausbau des ÖV-Angebots im Allgemeinen sowie ein zum Teil geändertes Mobilitätsverhalten führen beim Stadtbus Frauenfeld zu einer erfreulichen Entwicklung der Passagierzahlen. Waren es 1998 noch 1,2 Mio. Passagiere, beförderte der Stadtbus 2012 über 2,2 Mio. Fahrgäste. Dank höheren Einnahmen, insbesondere durch die Beteiligung am Z-Pass, sowie dem neuen Betriebsvertrag mit der PostAuto AG vom Dezember 2011 konnte im letzten Jahr das Defizit im Vergleich zu den Vorjahren deutlich reduziert werden. Die nachfolgenden Grafiken zeigen die geleisteten Fahrplankilometer sowie das Stadtbusdefizit seit 2008. Das Wachstum der Kilometerleistung ist mit dem Ausbau der Linie 5 und dem Abendangebot zu erklären.



Die vergangenen Jahre zeigten deutlich, dass der Stadtbus immer mehr Mühe hat, im Gefüge von maximaler Erschliessung und optimalen Bahnanschlüssen die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit über den ganzen Tag sicher zu stellen. Die Gründe liegen neben der höheren Nachfrage und den damit verbundenen längeren Fahrgastwechseln auch bei den bezüglich Sicherheit besser ausgestatteten Bussen sowie den Behinderungen durch den Individualverkehr. Im Juni 2004 wurde deshalb in der abendlichen Hauptverkehrszeit (17.00 bis 18.00 Uhr) der 15-Minutentakt auf 20 Minuten gestreckt, um so ohne zusätzlichen Aufwand (d.h. weitere Fahrzeuge) den Fahrplan und das Rendez-vous am Bahnhof einhalten zu können. Allerdings geht dies zu Lasten der schlanken Schnellzuganschlüsse von und nach Zürich. Damit die Fahrplanstabilität auch ausserhalb der abendlichen Spitzenstunden verbessert werden kann, beschloss der Stadtrat auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 einige Sofortmassnahmen versuchsweise umzusetzen. Neben gekürzten Linienführungen wurden auch die Durchmesserlinien am Bahnhof neu verknüpft.

2. Erkenntnisse aus den versuchsmässigen Sofortmassnahmen vom Dezember 2012

Die veränderten Linienführungen, die kurzfristig zu einer „Entspannung“ des Betriebs führen sollten, haben bei der Bevölkerung teilweise zu starken Reaktionen geführt. Die Fahrzeitmessungen vor und nach dem Fahrplanwechsel zeigen jedoch, dass die seit Dezember 2012 eingeführten Sofortmassnahmen auf den Linienästen, mit einer Ausnahme, zu den geplanten Fahrzeiteinsparungen geführt und so das System grundsätzlich entspannt haben. Insgesamt ist das Stadtbus-System jedoch nach wie vor sehr verspätungsanfällig. Neben den Ästen Flurhof und Oberwiesen ist vor allem der Ast Schönenhof unverändert kritisch. Dies ist hauptsächlich die Ursache bei Verspätungen auch auf den anderen Linienästen wegen dem Abwarten von Anschlüssen am Bahnhof. Die Auswertung der Sofortmassnahmen anfangs 2013 zeigte, dass die Sofortmassnahme auf dem Ast Flurhof nicht zielführend war und weiterer Handlungsbedarf bestand. Deshalb beschloss der Stadtrat, die Linienführung auf den 1. Juni 2013 anzupassen. Neu wenden die Busse im Flurhof und bedienen die Haltestellen auf der Zürcherstrasse nicht mehr. Wenig zur Stabilisierung des Betriebs haben die gekürzten Linienführungen auf der Linie 1 (Sonn matt – Spital) gebracht. Erfolgreich waren hingegen die neuen Linienverknüpfungen und die damit wegfallenden Wendemanöver am Bahnhofplatz. Eine gezielte Anpassung des Stadtbusnetzes ist unter diesen Voraussetzungen aus folgenden Gründen weiterhin unumgänglich:

- die Ausdünnung vom 15- auf den 20-Minutentakt in der abendlichen Hauptverkehrszeit führt zu ungenügenden Anschlüssen an den Fernverkehr
- unzuverlässiger Betrieb mit häufigen Verspätungen und kritischen Anschlüssen
- teilweise „gehetzte“, für die Fahrgäste unangenehme Fahrweise

3. Versuchsbetrieb der Linie 5 Juch

Ausgangslage und Angebot

Mit Botschaft Nr. 121 vom 5. Mai 2009 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die versuchsweise Einführung der Stadtbuslinie 5, Juch, für vier Jahre. Der Gemeinderat bewilligte den Betrieb mit einem Bruttoaufwand von 916'000 Franken für die gesamte Versuchszeit. Da die Passagierzahlen unter den Erwartungen blieben, beschloss der Stadtrat eine Vorwärtsstrategie. Die Taktlücke am Nachmittag wurde mit sieben zusätzlichen Kurspaaren pro Tag geschlossen. Der Gemeinderat bewilligte am 6. Dezember 2011 (Botschaft Nr. 8) Zusatzkredit für die Verlängerung des Versuchsbetriebs bis Dezember 2014 sowie den Ausbau des Angebots. Das Fahrplanangebot der Linie 5 wurde per 1. März 2012 aufgestockt. Die Linie

verkehrt aktuell von Montag bis Freitag von 6.12 bis 8.20 Uhr und von 11.22 bis 18.36 Uhr jeweils im 20-Minutentakt.

Passagierzahlen

Der Angebotsausbau am Nachmittag hat sich positiv auf die Fahrgastfrequenzen ausgewirkt. Erstmals seit der Einführung der Linie 5 liegen die Passagierzahlen im erwarteten Rahmen. 2012 waren es 62'000 Einsteiger (durchschnittlich pro Tag 244). Im ersten Halbjahr 2013 stiegen pro Betriebstag durchschnittlich 299 Passagiere ein.

Beschrieb / Jahr	2010 (1. J)	2011 (2. J)	2012 (3. J)	2013 (4. J)	2014 (5. J)
Passagiere SOLL (gem. Botschaft 2009)	43'000	51'000	71'000	78'000	-
Passagiere SOLL: NEU (gem. Botschaft Dez. 2011)			55'000	65'000	70'000
Passagiere IST	45'000	43'000	62'000¹	70'000²	

Pro Fahrt bedeutet das Wachstum von 2012 bis 2013 rund zwei zusätzliche Einsteiger. Die erfreuliche Entwicklung der Linie 5 zeigt, dass ÖV-Angebote häufig eine gewisse Anlaufzeit benötigen und sich ein gleichmässiges Taktangebot ohne Taktlücken bezahlt macht.

Aufwand und Ertrag

Der Aufwand und Ertrag für die Linie 5 wird aufgrund der Fahrplankilometer sowie dem Anteil der Passagiere für das abgeschlossene Rechnungsjahr 2012 ermittelt.

Aufwand 2012		Ertrag 2012	
Franken	Anteil am Total Aufwand Stadtbus	Franken	Anteil am Total Ertrag Stadtbus
205'000	6%	65'000	3%

Der Nettoaufwand für die Linie 5 betrug im Jahr 2012 140'000 Franken. Der Kostendeckungsgrad lag 2012 bei 32%.

Siedlungsentwicklung

Mit den absehbaren weiteren Entwicklungen im Gebiet Juch wie dem Einkaufszentrum (Allmendcenter) und den neuen Arbeitsplätzen im Gebiet Alexander (rund 400 zusätzliche Arbeitsplätze aufgrund bewilligter Bauprojekte) wird kurzfristig zusätzliches Kundenpotenzial

¹ Anfangs 2012 wechselte der Stadtbus den Anbieter des automatischen Zählsystems. Die Zahlen 2012 wurden deshalb mittels stichprobeartigen Handzählungen verifiziert. Die Hochrechnungen der Handzählungen liegen in der gleichen Grössenordnung wie die automatischen Zählungen.

² Hochrechnung auf Basis des 1. Halbjahres. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Zahlen im 2. Halbjahr aufgrund der nachfrageschwachen Monate Juli und August tendenziell tiefer liegen.

entlang der Linie 5 entstehen. Für verkehrsintensive Einrichtungen besteht gemäss der Verordnung des Regierungsrates zum kantonalen Bau- und Planungsgesetz die Pflicht, diese gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Diese sind gemäss der Verordnung mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar, wenn während deren Öffnungszeiten eine mindestens halbstündlich bediente Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht mehr als 500 m Wegstrecke entfernt liegt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens verpflichtete sich das Allmendcenter dazu, während vier Jahren jährlich 215'000 Franken an die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu leisten.

Mit der Linie 5 wird die Erschliessungspflicht für dieses Gebiet erfüllt. Die neue „Zone für publikumsintensive Nutzungen“ sowie weitere Baulandreserven werden auch mittelfristig zu zusätzlichen Arbeitsplätzen und Publikumsverkehr führen, welche eine Nachfragesteigerung bei der Linie 5 mit sich bringen. Durch die neuen Nutzungen wandelt sich die Kundschaft der Linie 5 vom Berufspendler daher auch zum Einkaufs- und Freizeitverkehr. Für die Wohn- und Gewerbegebiete im Raum Breitestrasse hat die Linie ebenfalls an Bedeutung gewonnen, wie die Anzahl Ein- und Aussteiger zeigen. Das Fahrplanangebot muss in Zukunft den neuen Nutzergruppen angepasst werden.

Beurteilung

Aufgrund der positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen seit dem Ausbau des Angebots beurteilt der Stadtrat die Entwicklung des Versuchsbetriebs nach anfänglich unbefriedigenden Passagierzahlen als Erfolg. Deshalb hat er die weitere Planung der Linie 5 in das Stadtbuskonzept 2014 eingebunden. Die Linie leistet einen wichtigen Beitrag zur gewünschten Entwicklung im Bereich ihres Einzugsgebiets. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass sich die Nachfrage mit der bevorstehenden Entwicklung im Einzugsgebiet der Linie 5 weiter positiv entwickeln wird. Die Linie soll in den definitiven Betrieb überführt werden.

4. Grundsätze des Stadtbuskonzepts 2014

Der Stadtrat hat unterschiedliche Varianten geprüft, um das Stadtbusangebot zu verbessern und weiterzuentwickeln. Auch der von verschiedenen Seiten geforderte 20-Minutentakt wurde intensiv überprüft. Hauptnachteil des 20-Minutentakts ist jedoch, dass er nicht in das übliche 30-Minutentakt-Raster des übergeordneten öffentlichen Verkehrs passt. Dies bedeutet, dass nur stündlich schlanke Anschlüsse an die übrigen öffentlichen Verkehrsmittel angeboten werden könnten (Grafiken und eine detaillierte Abhandlung sind im Schlussbericht zum Stadtbuskonzept Seite 31ff ersichtlich³). Eine Umfrage des LINK-Instituts im Auftrag des

³ Der Schlussbericht zum Stadtbuskonzept 2014 kann auf www.frauenfeld.ch/stadtbus2014 heruntergeladen werden.

Stadtbus Frauenfeld zeigte auf, dass die Anschlüsse an die Bahn und die Regionalbusse für die Stadtbuskunden wichtig sind. Von den über zwei Mio. Passagieren pro Jahr steigen 45% auf die Bahn oder auf die Regionalbuslinien um. 18% nutzen das Rendez-vous am Bahnhof und steigen auf einen anderen Stadtbus um. Somit nutzen rund 2/3 der Fahrgäste des Stadtbusses die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof (Quelle: LINK-Umfrage, März 2013, vgl. Schlussbericht Stadtbuskonzept Seite 24). Neben den schlechteren Umsteigemöglichkeiten sprechen auch wirtschaftliche Gründe gegen einen 20-Minutentakt. In den Nebenverkehrszeiten können die nachfrageschwachen Linienäste nicht wie heute zeitlich ausgedünnt werden (30- statt 15-Minutentakt). Aus diesen Gründen ist für den Stadtrat die Ausweitung des 20-Minutentakts keine Option. Aufgrund dieser Erkenntnisse sowie aus den Erfahrungen der Sofortmassnahmen 2012 schloss der Stadtrat bei der Erarbeitung des Stadtbuskonzeptes 2014 folgende Ansätze aus:

- den Abbau der Erschliessung der Wohngebiete durch kürzere Fahrtrouten
- die Ausdünnung vom 15- auf den 20-Minutentakt
- die (teilweise) Aufgabe von Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof

Als Konsequenz ergeben sich daraus klare Rahmenbedingungen. So soll die ursprüngliche Erschliessungswirkung wieder hergestellt, ein integrales 15-Minutentakt-Raster über den ganzen Tag angeboten und die Pünktlichkeit auch in den Hauptverkehrszeiten garantiert werden können. Hierfür braucht es zwingend zusätzliche Betriebsmittel. Alle untersuchten Varianten gehen von zwei zusätzlichen Fahrzeugen im Stadtbusnetz aus. Zusätzlich sind für die Einhaltung des Fahrplans einige wenige, kleinräumige Anpassungen der Fahrtrouten unumgänglich. Mit der Umfahrung von staugefährdeten Strassenabschnitten sollen die Pünktlichkeit und die Anschlüsse im Rendez-vous am Bahnhof gewährleistet werden, ohne dabei die Erschliessungsqualität zu mindern.

5. Änderungen der Linienführung gegenüber dem Stand heute

Der Stadtrat präsentierte im Mai 2013 den Parteien, Quartiervereinen und Interessengruppen das Stadtbuskonzept und unterbreitete dieses zur Vernehmlassung. Das Ergebnis der Vernehmlassung zeigt auf, in welchem grossem Spannungsfeld sich der Stadtbus bewegt. Neben Forderungen, das Angebot zu erweitern, das Abendangebot zu verlängern oder zusätzliche Gebiete zu erschliessen, kam von anderer Seite die Forderung auf, das Stadtbudget nicht zusätzlich zu belasten. Grundsätzlich erhielt das zur Vernehmlassung unterbreitete Stadtbuskonzept 2014 jedoch Zustimmung. Mit den Forderungen und Anregungen aus den Vernehmlassungen sowie den Erkenntnissen aus den versuchsweise eingeführten

Sofortmassnahmen entschied der Stadtrat über die Linienführungen für das Stadtbuskonzept 2014.

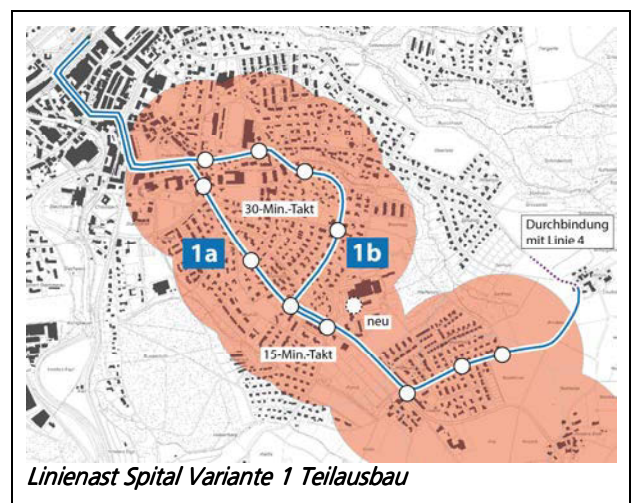
Gegenüber dem bestehenden Angebot (Stand Oktober 2013) sieht der Stadtrat auf den Linienästen folgende Änderungen vor:

Linienast Spital:

Damit die Fahrplanstabilität erhöht werden kann, soll auf der Linie 1 ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Dies erlaubt zudem, das Kantonsspital (Zugang Süd) nach dem Umbau direkter mit dem Stadtbus zu erschliessen. Dabei sind zwei Varianten denkbar:

Variante 1:

Bei der Variante 1 (Teilausbau) wird das zusätzliche Fahrzeug nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend eingesetzt. Gegenüber dem bestehenden Angebot muss die Linienführung zwischen Bahnhof und Spital angepasst werden, damit beim Spital ein Linienendpunkt entsteht. An diesem können mit dem zusätzlichen Fahrzeug Verspätungen

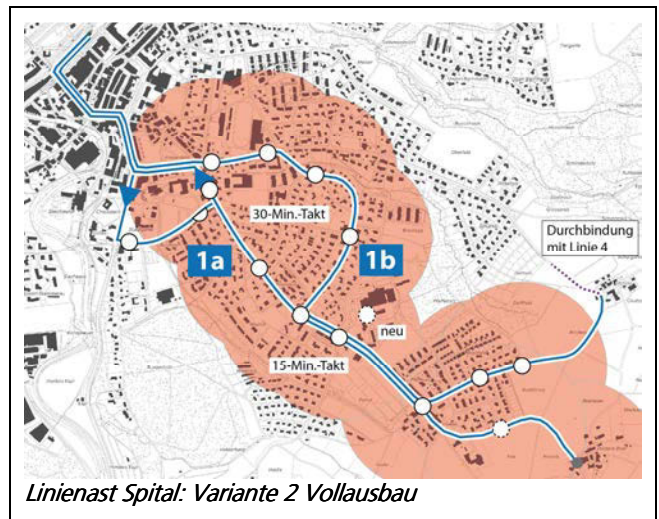


Linienast Spital Variante 1 Teilausbau

ausgeglichen werden. Um alle Wohngebiete erschliessen zu können, verkehren zwischen Chappenzipfel und General Weber-Strasse die Busse in beiden Richtungen je im 30-Minutentakt über die Thundorferstrasse bzw. General Weber-Strasse. Auf den Abschnitten Bahnhof – Chappenzipfel und Haltestelle General Weber-Strasse – Spital – Huben verkehrt die Linie in beiden Richtungen im 15-Minutentakt. Auf der Thundorferstrasse stehen zeitlich versetzt auch die Regionalbuslinien für die ÖV-Kunden zur Verfügung. In den Nebenverkehrszeiten wenden die Busse jeweils sofort. Allfällige Verspätungen von der Fahrt Richtung Spital werden wie heute auf die Rückfahrt übertragen.

Variante 2:

Die Variante 2 sieht einen Vollausbau vor. Das zusätzliche Fahrzeug wird den ganzen Tag eingesetzt. Dies erlaubt, die Linie über das Kantonsspital hinaus zu verlängern und das Quartier Huben besser mit dem Stadtbus zu erschliessen. Das Quartier wird direkter mit der Stadt erschlossen. Die Linie wird ab Huben alternierend im 30-Minutentakt bis Obholz (und dort mit der Linie 4 verknüpft) oder nach Bühl verlängert. An den Linienendpunkten entstehen Pufferzeiten, um Verspätungen ausgleichen zu können. Zudem kann stadtauswärts die Haltestelle Reutenenstrasse mit dem Stadtbus bedient werden. Dies erlaubt die Alterszentren (Stadtgarten, Alterssiedlung und Friedau) besser in den stadtinternen Stadtbusverkehr zu integrieren.



Beurteilung und Empfehlung des Stadtrats

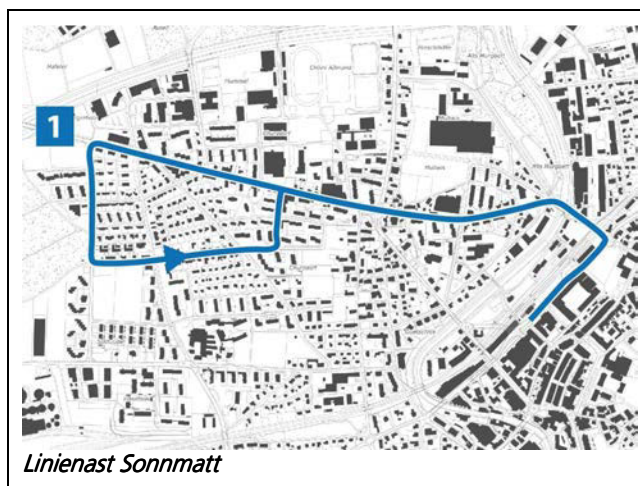
Die Variante 2 Vollausbau bringt neben der ganztags hohen Fahrplanstabilität Mehrnutzen bei der Erschliessung des Quartiers Huben inklusive der Bedienung von Bühl mit dem Stadtbus sowie den Alterszentren an der Reutenenstrasse.

Die Variante 1 hat den Nachteil, dass ausserhalb der Hauptverkehrszeiten der Fahrzeugumlauf der Linie Sonnmatt – Spital nach wie vor sehr knapp ist. Die Linie bleibt zu diesen Tageszeiten verspätungsanfällig. Bei der Variante 2 Vollausbau sind die Zusatzkosten um rund 150'000 Franken pro Jahr höher als bei der Variante 1.

Der Stadtrat spricht sich für die Variante 2 Vollausbau aus. Neben der hohen Fahrplanstabilität sprechen insbesondere die bessere Erschliessung der Reutenenstrasse sowie die direktere Anbindung des Quartiers Huben dafür.

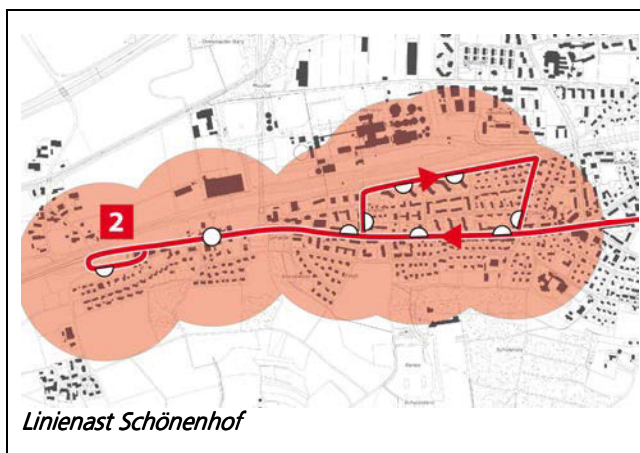
Linienast Sonnmatt:

Mit dem Einsatz des zusätzlichen Fahrzeugs auf dem Ast Spital kann auf dem Gegenast der Stadtbus auch mittelfristig die Haltestellen wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 bedienen. Die Busse verkehren wieder auf der Route Schaffhauserstrasse – Sonnenhofstrasse – Bürgerholzstrasse.



Linienast Schönenhof:

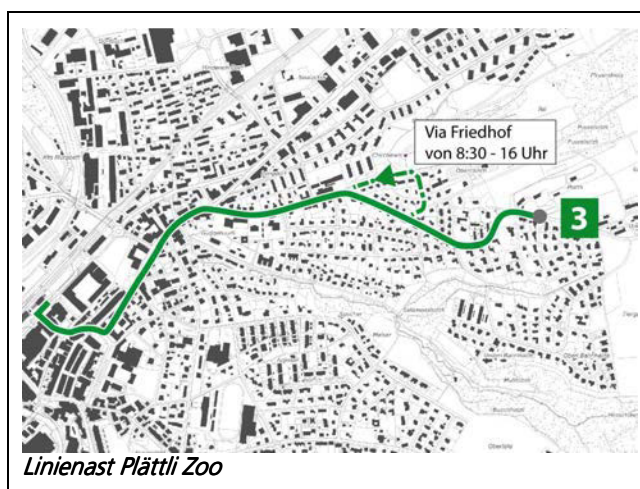
Damit der stark verspätungsanfällige Linienast Schönenhof saniert werden kann, ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs unabdingbar. Die zusätzliche Fahrzeit erlaubt es, die Linie bis nach Messenriet zu verlängern. Die Linie erhält gegenüber heute einen klaren Endpunkt (heute besteht eine Endschleife). Am Endpunkt entsteht eine Pufferzeit, so dass



die Busse auch bei Verspätungen pünktlich stadteinwärts abfahren. Reservezeiten im Fahrplan gewährleisten Anschlussicherheit am Bahnhof. Damit erschliesst die Linie, trotz der (Stau-) Situation auf der Zürcher- und Rheinstrasse, den wichtigen Zielort Schlosspark weiterhin. Der Linienast wird wieder mit dem Linienast Flurhof verknüpft (wie bis Dezember 2012).

Linienast Plättli Zoo:

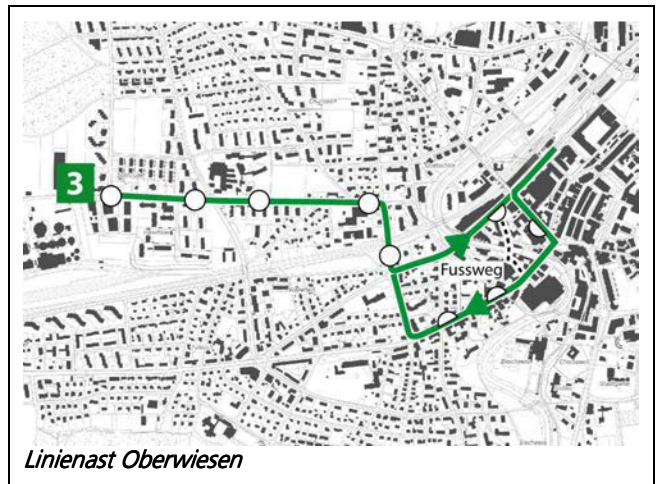
Der Linienast Plättli Zoo wird wieder mit dem Linienast Oberwiesen verknüpft (wie bis Dez. 2012). Bei der Taktausdünnung zum 30-Minutentakt erhält dieser Ast so wieder die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Richtung Zürich. Von Montag bis Sonntag von 8.30 bis 16 Uhr wird die ursprüngliche Haltestelle Friedhof stadteinwärts bedient. Stadtauswärts verkehrt die Linie wieder via Haltestelle Altstadt und Soldatendenkmal.



Linienast Oberwiesen:

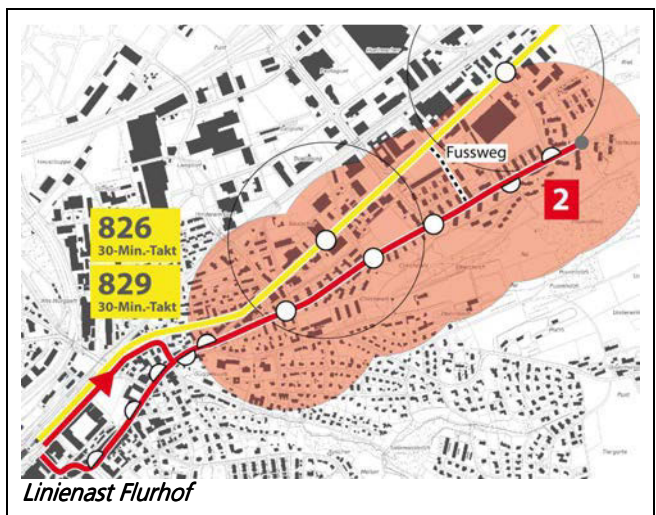
Der Linienast Oberwiesen wird wieder mit dem Linienast Plättli Zoo verknüpft (wie bis Dez. 2012). Zugunsten der Zuverlässigkeit fährt die Linie künftig stadteinwärts über die Bahnhofstrasse und umfährt so die regelmässigen Staus auf der Zürcher- und Rheinstrasse. Damit kann der Einsatz eines weiteren Fahrzeugs verhindert werden. Eine neue Haltestelle beim Lindenplatz (Murgstrasse) dient zur Erschliessung des

Schlossparks. Fahrgäste in die Altstadt können am Bahnhof sitzen bleiben und bei der Haltestelle Altstadt statt Hauptpost aussteigen. Diese Linienführung hat sich im 2012 während den Bauarbeiten auf der Zürcherstrasse bereits bewährt.



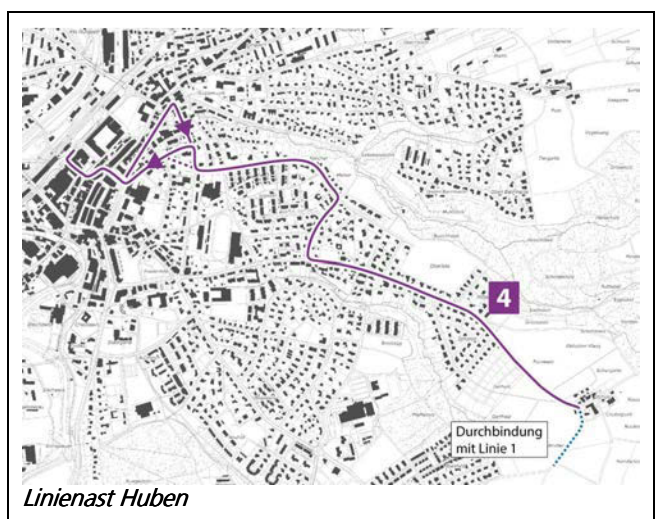
Linienast Flurhof:

Der Linienast wird wieder mit dem Linienast Schönenhof verknüpft (wie bis Dez. 2012). Die versuchsweise eingeführten Massnahmen sollen definitiv umgesetzt werden.



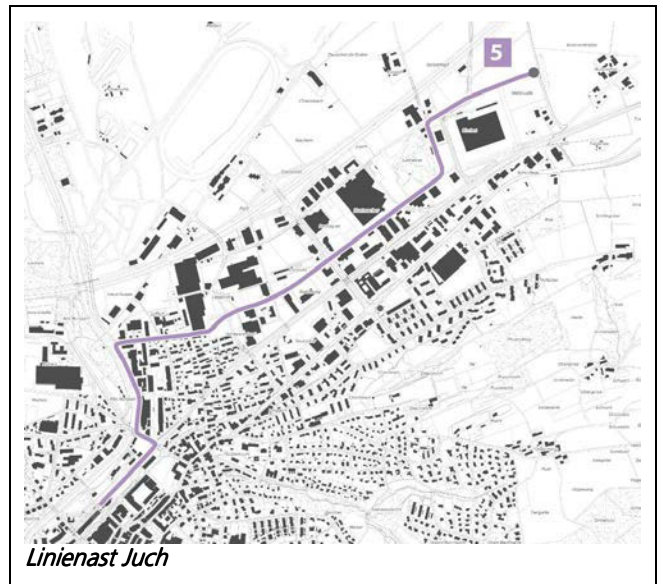
Linienast Huben:

Die Linie 4 wird im Obholz neu mit der Linie 1 verknüpft. Damit kann der Umlauf des Linienasts Spital zusätzlich entspannt werden. Die Tangentialverbindung Spitzrüti – Huben (Schülerverkehr) bleibt gewährleistet.



Linienast Juch:

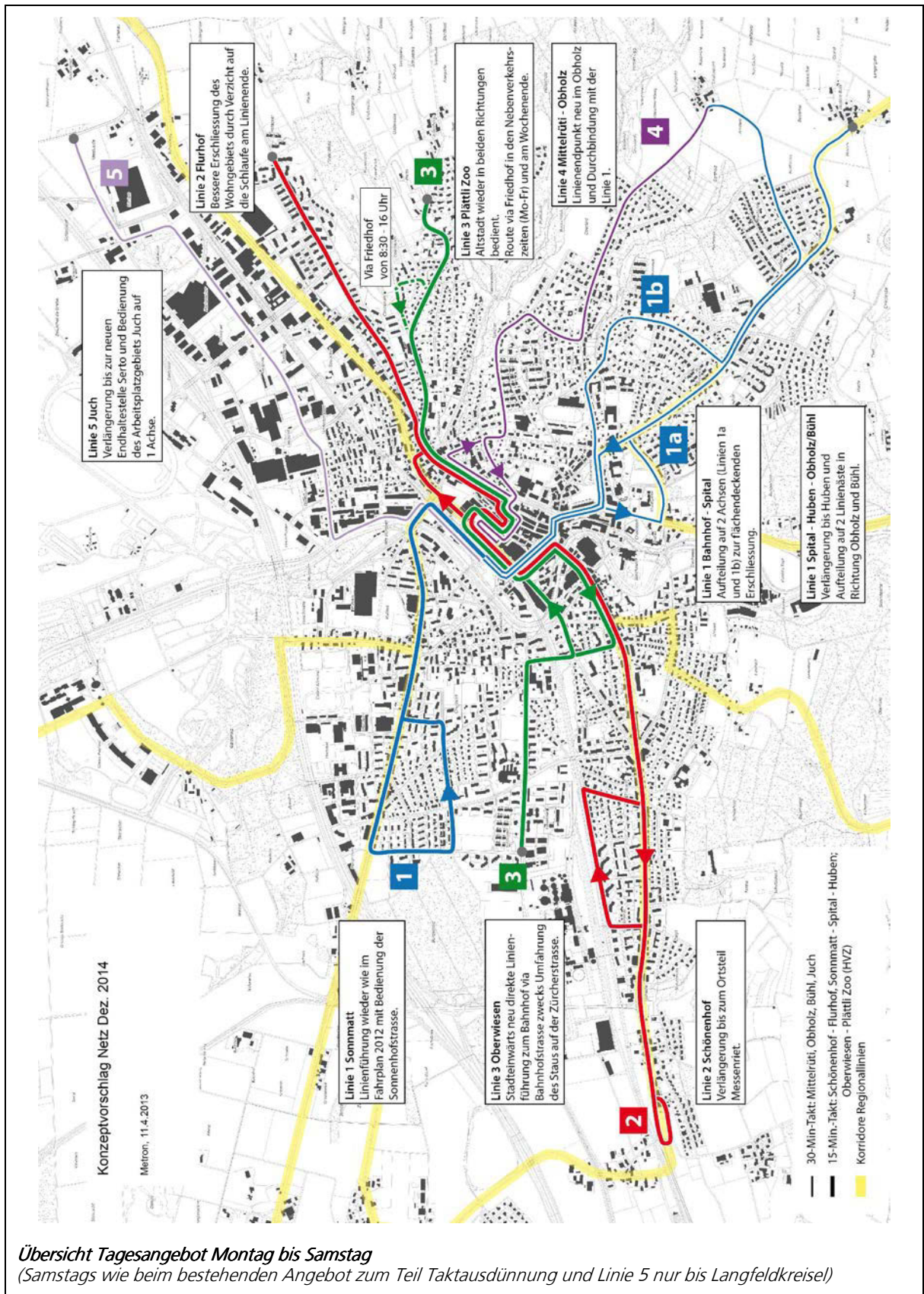
Die Linie 5 wird bis nordöstlich des Paketzentrums verlängert und erhält dort eine neue Endhaltestelle „Im Alexander“. Damit kann das sich stark in Entwicklung befindende Arbeitsplatzgebiet räumlich optimal erschlossen werden. Die Verlängerung der Linie bedeutet jedoch eine Umstellung vom 20-Minuten- auf den 30-Minutentakt. Nur dies ermöglicht es, die Linie in das Rendez-vous am Bahnhof einzubinden und schlanke stadinterne Verbindungen, welche heute nur stündlich



möglich sind, neu zweimal pro Stunde anzubieten. Aufgrund der neuen Nutzeransprüche durch den Einkaufsverkehr werden die Betriebszeiten den Ladenöffnungszeiten angepasst. Die Taktlücken am morgen werden geschlossen und die Betriebszeiten am Abend verlängert. Am Samstag wird ein auf die Einkaufsbedürfnisse abgestimmtes Angebot eingeführt. Daher verkehrt die Linie an diesem Tag nur zwischen Bahnhof und Langfeldkreisel.

Übersicht

Auf der nachfolgenden Seite ist das Tagesangebot 2014 mit sämtlichen Anpassungen ersichtlich.



Übersicht Tagesangebot Montag bis Samstag

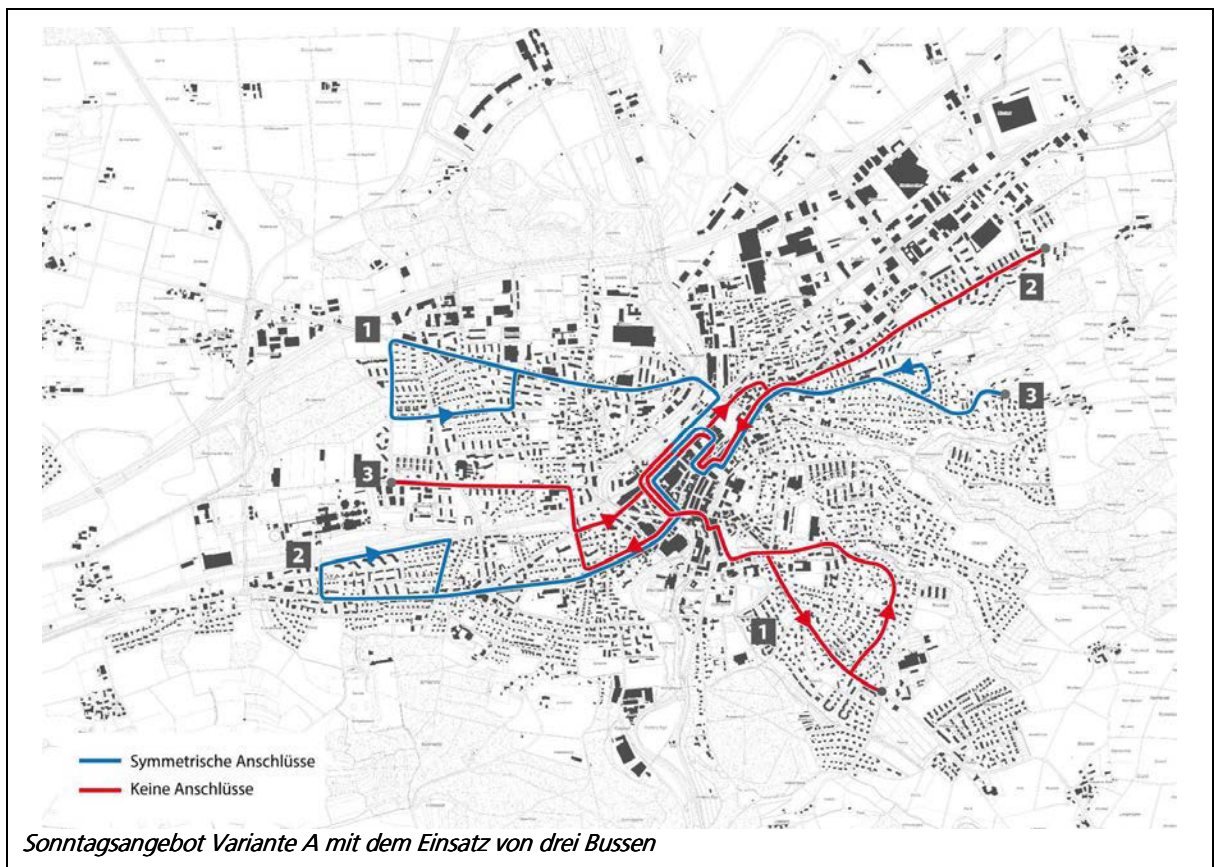
(Samstags wie beim bestehenden Angebot zum Teil Taktausdünnung und Linie 5 nur bis Langfeldkreisel)

Sonntagsangebot

Am Sonntagmorgen zwischen 7 und 10 Uhr verkehren heute auf zwei Sammelkurslinien zwei Busse. Die Linienführung weicht von den Sammelkursen am Abend ab. Nach 10 Uhr verkehren die Busse auf den Linien 1 bis 3 wie werktags, jedoch nur im 30-Minutentakt. Die Haltestellen der Linien 4 und 5 werden am Sonntag nicht bedient. Systembedingt hat jeweils am Bahnhof nur ein Linienast schlanken Anschluss auf den Schnellzug von oder nach Zürich. Um das Sonntagsangebot zu vereinfachen, sind zwei Varianten denkbar.

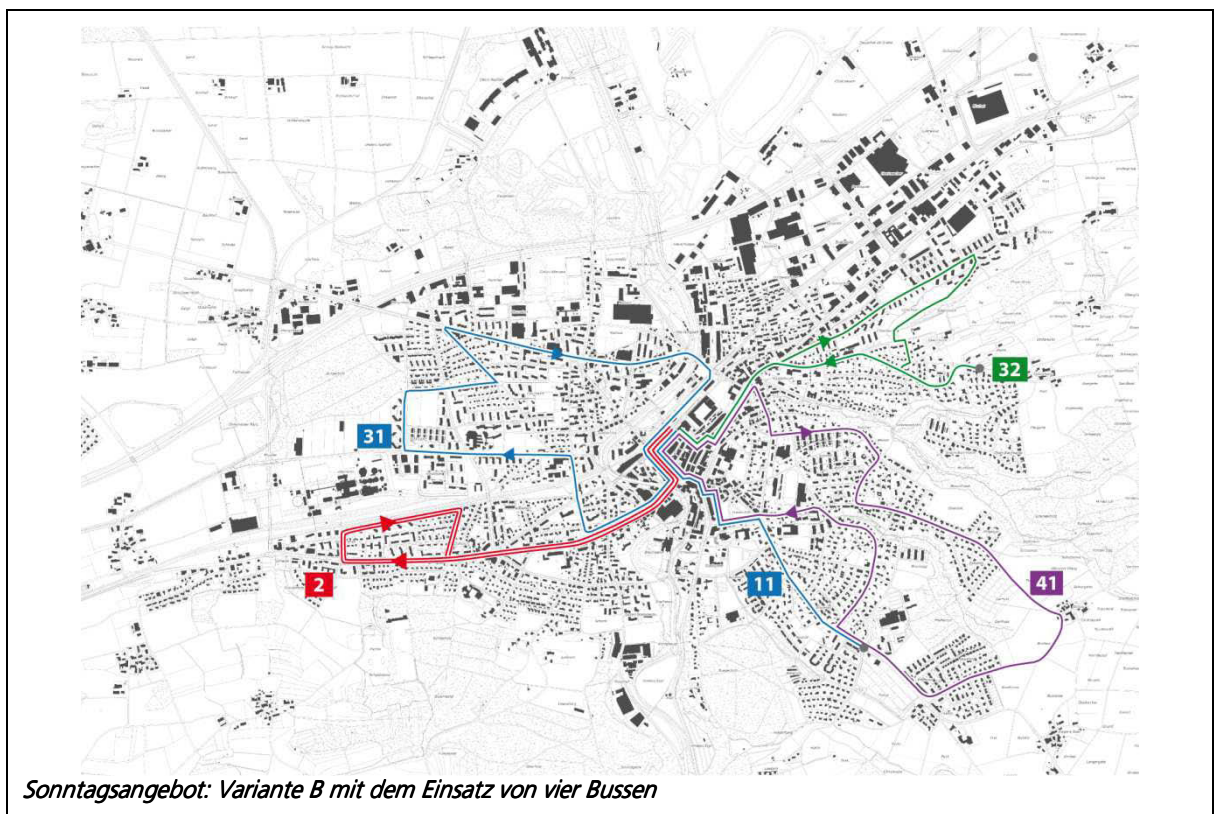
Variante A:

Bei der Variante A verkehren die Busse von Betriebsbeginn bis Betriebsende jeweils im 30-Minutentakt auf den gleichen Linien wie beim Tagesangebot Montag bis Samstag. Die Sammelkurse zwischen 7 und 10 Uhr werden aufgehoben. Die Linie 4 verfügt weiterhin über kein Sonntagsangebot. Schlanke Schnellzugsanschlüsse von/nach Zürich sind weiterhin nur für die Hälfte der Linienäste möglich.



Variante B:

Bei der Variante B wird ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Das Siedlungsgebiet entlang der Linie 4 kann dadurch am Sonntag bedient werden. Die zeitliche Verfügbarkeit zwischen Bahnhof und Spital verdoppelt sich und es sind bessere Anschlüsse aus dem Thurtal in Richtung Spital möglich. Die übrigen Linien bieten an die Schnellzüge von und nach Zürich. Die Liniennummerierung lehnt sich an das Tagesangebot an. Aufgrund des höheren Busbedarfes entstehen gegenüber der Variante A Mehrkosten von 40'000 Franken pro Jahr.



Beurteilung und Empfehlung des Stadtrates

Der Stadtrat empfiehlt dem Gemeinderat die Variante B. Mit dieser kann am Wochenende flächenmässig, mit Ausnahme der Linie 5, die gleiche Erschliessungswirkung wie unter der Woche erzielt werden. Zudem kann das Angebot zwischen Bahnhof und Spital verdoppelt werden.

Abendangebot

Das heutige Angebot mit den drei Sammelkursen soll vereinfacht werden. Die neuen Linienführungen sollen nur geringfügig vom Tagesangebot abweichen. Aus wirtschaftlichen Überlegungen werden aber weiterhin Linien miteinander verknüpft. Anstatt der heutigen drei Busse müssen neu vier Busse eingesetzt werden. Das Abendangebot entspricht dem Sonntagsangebot (Variante B, vgl. Grafik oben). Mit der gleichen Linienführung abends und

sonntags vereinfacht sich das System und wird benutzerfreundlicher. Das Kantonsspital wird am Abend neu viermal pro Stunde mit dem Stadtbus bedient. Damit sind am Abend Anschlüsse in Richtung Weinfelden möglich. Gegenüber heute bietet das neue Abendangebot Anschlüsse sowohl von den Schnellzügen von Zürich als auch auf die Schnellzüge nach Zürich.

Bahnfahrplanwechsel Dezember 2018:

Mit der Gesamteröffnung der Durchmesserlinie in Zürich ändern auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die Bahnabfahrtszeiten in Frauenfeld. Die gewählten Linienführungen funktionieren auch mit diesem Fahrplanwechsel. Zwar werden sich die Abfahrtszeiten am Bahnhof ändern, die Linienführungen können aber bestehen bleiben. Auf diesen Zeitpunkt hin werden auch die Postauto-Linien Änderungen erfahren. Diese sollen dann genutzt werden, um weitere Siedlungsgebiete besser zu erschliessen (insbesondere Walzmühle und Osterhalden), welche mit dem Stadtbus nicht sinnvoll erschlossen werden können.

6. Aufwand Stadtbuskonzept 2014 ohne Linie 5

Für das Stadtbuskonzept erarbeitete die PostAuto AG als transportbeauftragte Unternehmung im August 2013 eine Richtofferte für das vom Stadtrat vorgeschlagene Konzept. Die Mehrkosten setzen sich für die in Kapitel 3 beschriebenen Massnahmen wie folgt zusammen.

Angebotsänderung Stadtbuskonzept (ohne Linie 5)		Jährliche zusätzliche Kosten gegenüber Fahrplanjahr 2013 in Franken	
		Varianten 1 / A	Varianten 2 / B (Vollausbau)
Tagesangebot Montag - Samstag	- Zusätzliches Fahrzeug (Fahrzeugbetriebsstunden) auf dem Ast Spital - Zusätzliches Fahrzeug (Fahrzeugbetriebsstunden) auf dem Ast Schönenhof	+ 600'000	+ 750'000
Änderungen Abendangebot	Vereinfachung des Abendangebots zwischen 20 und 22 Uhr mit dem Einsatz eines zusätzlichen Busses	+ 100'000	+ 100'000
Änderung Sonntagsangebot	Vereinheitlichung des Sonntagsangebots und damit Vereinfachung des Gesamtsystems Stadtbus mit dem Einsatz eines zusätzlichen Busses	+ 30'000	+ 70'000
Total Zusatzkosten ohne Linie 5		730'000	920'000

Die übrigen Linienänderungen sind kostenneutral und bedingen keine Erhöhung der Betriebsmittel.

Infrastrukturausbauten:

Damit das Stadtbuskonzept 2014 umgesetzt werden kann, sind Infrastrukturausbauten notwendig. Die einmaligen Investitionen betragen rund 150'000 Franken.

Objekt	Betrag (Franken)
Optimierung Wendeplatz Oberwiesen	10'000
Haltestelle Lindenplatz , verkehrstechnische Anpassungen	10'000
Wendeplatz „Im Alexander“ (nur bei Überführung der Linie 5 in den definitiven Betrieb)	50'000
Wendeplatz „Bühl“ (nur bei Vollausbau, Variante 1)	60'000
Endhaltestelle Messenriet	20'000
Total	150'000

Die einmaligen Investitionskosten von 150'000 Franken für bauliche Massnahmen liegen in der Finanzkompetenz des Stadtrates. Sie werden nur ausgelöst, wenn das Stimmvolk den Kreditvorlagen zustimmt. Massnahmen an den Haltestellen (Beschriftung etc.) werden über die laufende Rechnung abgewickelt.

7. Aufwand Überführung Linie 5 in den definitiven Betrieb gemäss Stadtbuskonzept 2014

Der Bruttoaufwand für das Fahrplanangebot 2012 der Linie 5 betrug 205'000 Franken. Zeitgleich mit der definitiven Einführung auf den 14. Dezember 2014 soll das Angebot den neuen Nutzeransprüchen gerecht ausgebaut werden. Der beschriebene Angebotsausbau am Morgen, abends sowie am Samstag während den Ladenöffnungszeiten hat gegenüber heute eine Kostensteigerung von 170'000 Franken zur Folge. Insgesamt ist für den Betrieb der Linie 5 von Montag bis Samstag mit einem Bruttoaufwand von 375'000 Franken zu rechnen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens verpflichtete sich das Allmendcenter, sich an der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu beteiligen. Das Allmendcenter leistet für vier Jahre jährlich einen Beitrag von 215'000 Franken. Mit den zu erwartenden zusätzlichen Passagiereinnahmen (+10 bis 15%) wird der Nettoaufwand für die Linie 5 in den nächsten vier Jahren rund 150'000 Franken betragen.

8. Nutzen, Erträge und Finanzierung

Mit der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014 kann dank der Entspannung der Fahrplanumläufe die Fahrplanstabilität erhöht werden. Dadurch ist eine angenehmere Fahrweise möglich. Die Anschlusssicherheit steigt. Zudem kann auch in der nachfragestarken Abendspitzenstunde der 15-Minutentakt angeboten werden. Mit der Verlängerung nach

Messenriet wird zusätzliches Siedlungsgebiet erschlossen, in welchem in den letzten Jahren Arbeitsplätze und Wohnbauten entstanden sind. Die Änderungen beim Abend- und Sonntagsangebot dienen dazu, das Gesamtsystem Stadtbus zu vereinfachen.

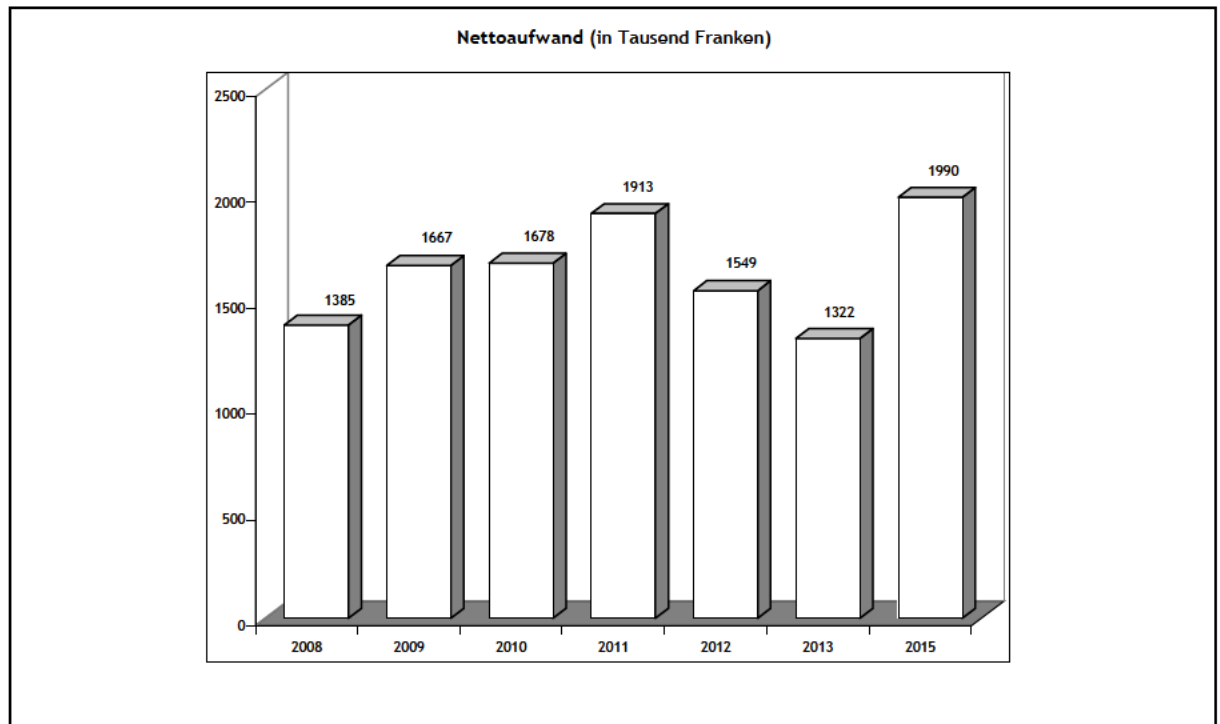
Diese Pluspunkte werden zu zusätzlichen Passagieren führen. In den letzten Jahren stieg die Anzahl Passagiere pro Jahr beim Stadtbus um rund 5% (plus 100'000 Passagiere pro Jahr). Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird erwartet, dass dieses Wachstum weitergeführt werden kann, was im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in vergleichbaren Regionen nicht selbstverständlich ist. Das Passagierwachstum wird sich positiv auf die Einnahmenverteilung durch den Tarifverbund Ostwind niederschlagen, welche u.a. auf den Personenkilometern der einzelnen Transportunternehmungen basiert. Für 2015 rechnet der Tarifverbund Ostwind für den Stadtbus mit Einnahmen von knapp 1,9 Mio. Franken, was gegenüber 2013 einer Einnahmesteigerung von 13% entspricht. Neben den zusätzlichen Einnahmen aus dem Tarifverbund wird die Stadt nach Eröffnung des Allmendcenters (geplant Januar 2015) vom Betreiber des Centers während vier Jahren jährlich 215'000 Franken erhalten. Damit kann der geplante Angebotsausbau der Linie 5 für vier Jahre mitfinanziert werden. Weiter wird sich die Gemeinde Gachnang an der Erschliessung von Messenriet beteiligen. Gemäss Verteilschlüssel, welcher bei Regionallinien angewendet wird, belaufen sich die Kosten für Gachnang auf rund 25'000 Franken pro Jahr. An diesen sowie dem gestiegenen Nettoaufwand wird sich der Kanton wie am bisherigen Nettoaufwand für den Stadtbus mit 20% beteiligen.

	Rechnung 2012		Voranschlag 2013		Voranschlag 2015 mit Vollausbau	
	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag
Kilometerent-schädigung	3'184'126		2'960'000		4'050'000	
Übrige Aufwände	676'608		768'600		850'000 ⁴	
Tarifverbund Ostwind		1'493'038		1'650'000		1'870'000
Übrige Erträge		818'428		756'500		1'040'000 ⁵
Total	3'860'734	2'311'466	3'728'600	2'406'500	4'900'000	2'910'000
Nettoaufwand	1'549'268		1'322'100		1'990'000	
Kostendeckung	60%		65%		59%	

⁴ Die gestiegenen übrigen Aufwände beinhalten höhere Abgeltungen an den Tarifverbund Ostwind sowie höheren Unterhaltskosten für die Infrastruktur.

⁵ Die übrigen Erträge beinhalten neben den üblichen Einnahmen wie GA-Ertragsausfall und Werbeeinnahmen die Einnahmen des Allmendcenters (215'000 Fr.) sowie die höhere Beteiligung des Kantons am Nettoaufwand und dem Anteil der Gemeinde Gachnang an der Linie Schönenhof / Messenriet (insgesamt 170'000 Fr.).

Insgesamt wird das Einnahmenwachstum die Mehrausgaben jedoch nicht kompensieren können. Der Nettoaufwand steigt von 1,32 Mio. (Voranschlag 2013) um 0.67 Mio. auf jährlich 1,99 Mio. Franken.



Wie die Grafik oben zeigt, lag der Nettoaufwand 2011 bei 1,91 Mio. Franken. Mit dem geplanten Angebotsausbau wird der Nettoaufwand 2015 lediglich rund 80'000 Franken über jenem von 2011 liegen. Der Kostendeckungsgrad liegt mit 59% weiterhin von dem von Gemeinde- und Stadtrat mindestens angestrebten 50%.

Der um rund 670'000 Franken steigende Nettoaufwand entspricht etwas mehr als einem Steuerprozent und ist aus heutiger Sicht tragbar.

9. Realisierungsschritte

1. Juni 2013, ausserordentlicher Fahrplanwechsel

Mit dem ausserordentlichen Fahrplanwechsel auf den 1. Juni 2013 setzte der Stadtrat erste Linienführungsanpassungen im Hinblick auf das Stadtbuskonzept 2014 um. Die ursprüngliche Haltestelle Friedhof wird zwischen 8.30 und 16.30 Uhr wieder bedient. Zudem verkehren die Busse der Linie 4 nicht mehr über die Bsetzistrasse. Versuchsweise wurde die Linienführung im Flurhof angepasst.

15. Dezember 2013, nationaler Fahrplanwechsel

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 werden die kostenneutralen Massnahmen des Stadtbuskonzeptes 2014 vorzeitig umgesetzt. Damit können der Linienast Oberwiesen optimiert sowie die im Dezember 2012 versuchsweise eingeführten Sofortmassnahmen auf den Linien 1 und 4 rückgängig gemacht werden. Im Detail werden auf den 15. Dezember 2013 folgende Linienanpassungen vorgenommen:

- Der Linienast Oberwiesen (Linie 3) wird stadteinwärts via Bahnhofstrasse statt Zürcherstrasse geführt. Fahrgäste zum Schlosspark können die neue Haltestelle Lindenplatz benutzen oder am Bahnhof umsteigen.
- Die Linienführung im Sonnmatt (Linie 1) wird wie vor dem Fahrplanwechsel Dezember 2012 via Sonnenhofstrasse statt Lachenacker-, Häberlinstrasse geführt.
- Der Linienast Spital (Linie 1) wird wie vor dem Fahrplanwechsel Dezember 2012 statt via Broteggstrasse wieder via General Weber-, Neuhauserstrasse geführt.
- Der Linienast Huben (Linie 4) wird wie vor dem Fahrplanwechsel Dezember 2012 wieder via Bühl statt zum Spital (Obstgarten) geführt.

14. Dezember 2014, nationaler Fahrplanwechsel

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die zwei zusätzlichen Busse für eine Entspannung der kritischen Linienäste Schönenhof und Spital sorgen. Ab Dezember 2014 verkehrt die Linie 2 bis Messenriet und der Linienast Spital wird bis Bühl / Obholz verlängert. Halbstündlich wird die Linie stadtauswärts via Reutenenstrasse geführt. Falls der Gemeinderat sich gegen den Vollausbau entscheidet, wird auf dem Linienast Spital nur die Linienführung angepasst, um die Schlaufenfahrt am Linienende aufzuheben. Diese Massnahmen werden benötigt, um mindestens in den Hauptverkehrszeiten ein zusätzliches Fahrzeug einsetzen zu können. Zudem soll die Linie 5 in den definitiven Betrieb überführt und gleichzeitig bis zur Haltestelle „Im Alexander“ verlängert werden, sowie am Samstag zwischen Bahnhof und Langfeldkreisel verkehren. Damit die Linie den wachsenden Bedürfnissen des Einkaufsverkehrs gerecht werden kann, wird sie neu ganztags im 30-Minutentakt verkehren (Rendez-vous am Bahnhof). Mit der Verlängerung bis zur Haltestelle „Im Alexander“ können die neuen 400 Arbeitsplätze in diesem Gebiet räumlich gut erschlossen werden.

Neben den Änderungen des Tagesangebots soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auch das Abend- und Sonntagsangebot wie beschrieben angepasst werden.

10. Kompetenzen

Die Überführung der Linie 5, Juch, vom provisorischen in den definitiven Betrieb ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 löst ab 2015 jährlich wiederkehrende Bruttokosten von 375'000 Franken aus. Die jährlich wiederkehrenden Bruttokosten für die Umsetzung des Tagesangebots des Stadtbuskonzepts 2014 belaufen sich auf 750'000 Franken. Gestützt auf Art. 57 der Gemeindeordnung bestimmt sich die Zuständigkeit für die Krediterteilung nach der Gesamtheit der voraussichtlichen Ausgaben, die innert zehn Jahren nach Beginn der ersten Leistung erforderlich werden. Beide Kreditbegehren unterliegen damit nach Art. 8 der Gemeindeordnung der obligatorischen Gemeindeabstimmung. Die Angebotsausbauten am Abend mit jährlichen Bruttokosten von 100'000 Franken sowie den Ausbauten am Sonntag mit jährlichen Bruttokosten von 70'000 Franken liegen in der abschliessenden Kompetenz des Gemeinderats. Für die Festlegung der definitiven Linienführungen ist der Stadtrat zuständig, ebenso für die Kreditauslösung der einmaligen Investitionskosten von 150'000 Franken für die baulichen Massnahmen.

11. Schlussbemerkungen und Anträge

Mit den Angebotsoptimierungen und den Entspannungen der Fahrzeugumläufe kann die Qualität des Stadtbusses zukunftssträchtig verbessert werden. Das Siedlungsgebiet bleibt in der gewohnten Erschliessungsgüte mit dem Stadtbus erschlossen. Insbesondere die Anpassungen im Dezember 2012 zeigten, dass Kürzungen bei den Routen von der Bevölkerung nicht akzeptiert werden. Die Sanierung der kritischen Linien und somit des gesamten Systems ist nur mit einem Ausbau der Betriebsmittel möglich. Zwei unterschiedliche Fachbüros haben aufgezeigt, dass dies nur mit dem Einsatz von zwei zusätzlichen Bussen und den damit zusätzlichen abzugeltenden Fahrplanstunden funktionieren kann. Durch die vorgeschlagenen Massnahmen wird das gesamte System entspannt, wovon letztlich die jährlich über zwei Mio. Stadtbus-Passagiere profitieren. Die erfreuliche Fahrgastzahlentwicklung sowie die baulichen Entwicklungen rechtfertigen die Überführung der Linie 5 vom Versuchs- in den definitiven Betrieb.

Wird das Kreditbegehren für das Stadtbuskonzept 2014 abgelehnt, bleibt die Instabilität des Stadtbussystems bestehen. Die Verspätungsanfälligkeit verschärft sich durch die wachsende Verkehrsbelastung und Siedlungsentwicklung Jahr für Jahr. Die häufig kritisierte gehetzte Fahrweise bleibt bestehen. Die ruppige Fahrweise ist insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein Sicherheitsrisiko. Um dem entgegen zu wirken und die Fahrplanstabilität auch in Zukunft zu gewährleisten, müsste man sich erneut über die

Aufhebung von Haltestellen sowie Anpassungen der Linienführungen Gedanken machen. Dies würde voraussichtlich zu weniger Passagieren und somit geringeren Einnahmen führen.

Wird die Linie 5 nicht in den definitiven Betrieb überführt, kann das Stadtbuskonzept 2014 gleichwohl umgesetzt werden. Es entsteht im Langdorf jedoch eine Erschliessungslücke. Die angestrebte Siedlungsentwicklung wäre aufgrund der Erschliessungspflicht von verkehrsintensiven Einrichtungen in Frage gestellt.

Der Stadtrat erachtet es als wichtig, der Bevölkerung und Wirtschaft von Frauenfeld ein funktionierendes und benutzerfreundliches Stadtbus-System zur Verfügung zu stellen. Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Standortfaktor und wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass mit den vorgeschlagenen Massnahmen das Stadtbussystem nachhaltig optimiert wird und die gewünschte Qualität auch in Zukunft bereitgestellt werden kann.

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Aufgrund der Ausführungen stellen wir Ihnen folgende

Anträge:

1. Der Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebots gemäss Stadtbuskonzept 2014 wird bewilligt.
2. Der Bruttokredit von 100'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Abendangebots wird bewilligt.
3. Der Bruttokredit von 70'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Sonntagangebots wird bewilligt.
4. Der Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr für die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 wird bewilligt.
5. Die Abstimmungsbotschaft wird genehmigt.

Die Ziffern 1 und 4 dieser Anträge unterliegen der obligatorischen Gemeindeabstimmung.

- - -

Die Vorlage geht an das Präsidium des Gemeinderates mit der Einladung, das Geschäft der zuständigen Geschäftsprüfungskommission zur Vorberatung, Berichterstattung und Antragstellung im Gemeinderat zuzuweisen.

Frauenfeld, 3. September 2013

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtammann Der Stadtschreiber

- Der Schlussbericht kann unter www.frauenfeld.ch/stadtbus2014 heruntergeladen werden.
- Die Mitglieder des Gemeinderates können zusätzlich den Vernehmlassungsbericht im Extranet einsehen.

Beilage: Abstimmungsbotschaft