

Gemeinde Weinfelden

Öffentlicher Verkehr in Weinfelden Ortsbuskonzept

KURZBERICHT

05. April 2018

P08.2

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Vorgehen	1
1.3	Inhalt des Berichts	1
2	ALTERNATIVES BUSKONZEPT "WINKBUS"	2
3	ZIELGEBIETE	3
4	GROBKONZEPTE, VARIANTENSTUDIUM	4
4.1	Befahrbarkeit von Strassenabschnitten	4
4.2	Variantenstudium Phase 1	5
4.3	Variantenstudium Phase 2	6
4.4	Machbarkeit Zentraler Bushof am Marktplatz	8
4.5	Randbedingung Linienführung Regionalbus	9
5	BESTVARIANTE ORTSBUS	10
5.1	Anzahl eingesetzter Busse	10
5.2	Linienführung des Ortsbusses	10
5.3	Anschlusssituation am Bahnhof	12
5.4	Betriebszeiten	13
5.5	Bustyp	13
	5.5.1 Fahrzeuggrösse	13
	5.5.2 Weitere Anforderungen an das Fahrzeug	14
5.6	Haltestellen	14
	5.6.1 Haltestellenstandorte	14
	5.6.2 Haltestelleninfrastruktur und bauliche Anpassungen für Haltestellen	14
5.7	Bauliche und betriebliche Anpassung an Strasseninfrastruktur	15
5.8	Betriebsstruktur Ortsbus	15
5.9	Fahrkartentarife / OTV-Zonen	15
5.10	Kosten	16
	5.10.1 Betriebskosten Ortsbus	16
	5.10.2 Infrastrukturkosten für Haltestellen	16
6	WEITERES VORGEHEN	18

ANHANG

Anhang 1: Linienführung Ortsbus mit erschlossenen Gebieten

Anhang 2: Auszug typischer Fahrplan

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Das in einer ersten Phase in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des Gemeinderates, der Behörden und eines Gemeindeparlamentariers erarbeitete Ortsbuskonzept, sah den Betrieb von 2 Linienästen mit einem einzigen Bus vor. Dieses Angebot wurde im Gemeindeparlament diskutiert und für nicht ausreichend erachtet. Insbesondere wurde kritisiert, dass mit dem vorgeschlagenen Konzept eine Vielzahl von Gebieten nicht mit dem Ortsbus erschlossen werden konnten.

Deshalb hat uns die Gemeinde Weinfelden beauftragt, ein verbessertes Konzept für die Erschliessung von Weinfelden mit dem Ortsbus in Zusammenarbeit mit einer neuen erweiterten Arbeitsgruppe auszuarbeiten. In dieser Arbeitsgruppe sollte eine möglichst grosse Zahl an Interessen aus der Bevölkerung vertreten sein. In Absprache mit dem Gemeinderat setzte sich die Arbeitsgruppe aus folgenden Personen zusammen:

- Katharina Alder, Gemeindeparlament GP
- Hans Eschenmoser, Gemeinderat, Ressort Öffentliche Sicherheit (Vorsitz)
- Silvan Frischknecht, Amtsleiter Amt für Öffentliche Sicherheit
- Lukas Madörin, Gemeindeparlament EDU
- Michaela Müller, Vertreterin Jugend- und Familienanliegen
- Anna Maria Niederhäuser, Vertreterin Seniorenanliegen
- Heinz Schadegg, Gemeindeparlament SVP
- Roger Weber, Amtsleiter Tiefbau
- Michael Zingg, Vertreter EVP Weinfelden
- Urs Zingg, Abteilung öffentlicher Verkehr

1.2 VORGEHEN

Für die Erarbeitung des neuen Konzepts wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Diskussion des Ortsbuskonzepts 2016
- Diskussion von alternativen Buskonzepten
- Bedürfnisabklärung (Definition der wichtigen Zielgebiete und Priorisierung)
- Festlegung von Grundsätzen
- Angebotsvarianten mit unterschiedlicher Anzahl Busse (Grobkonzepte)
- Verfeinerung der Grobkonzepte (Linienführungsvarianten)
- Fahrzeitmessungen
- Wahl der zentralen Bushaltestelle für den Ortsbus
- Überarbeitung und Gesamtbeurteilung der Varianten
- Wahl und Ausarbeitung der Bestvariante
- Schlussbericht

1.3 INHALT DES BERICHTS

In diesem Bericht sind die wesentliche Schritte, Annahmen und Entscheide der Arbeitsgruppe beschrieben. Es wird nur noch die gewählte Bestvariante dargestellt. Die Vielzahl an Konzeptvarianten, Linienführungsvarianten und -untervarianten sowie Anschlussvarianten werden hier nicht festgehalten. Diese können in den Präsentationsunterlagen der einzelnen Arbeitsgruppensitzungen nachgesehen werden.

2 ALTERNATIVES BUSKONZEPT "WINKBUS"

In der ersten Sitzung wurde von einzelnen Mitgliedern das Beispiel eines sogenannten "Winkbusses" eingebracht. Abklärungen von uns zu dem sogenannten "Fahr- und Winkbus" in Feuerbach bei Stuttgart haben folgendes ergeben:

- Die grundsätzliche Idee ist es dabei, die Menschen mit eingeschränkter Mobilität aus abgelegenen Gebieten ins Zentrum des Ortes zu bringen.
- Der "Betreiber" dieses Busses ist ein Gewerbe- und Handelsverein.
- Für diesen Bus sind 3 Routen definiert, wobei auf einzelnen Abschnitten keine fixen Haltestellen definiert sind, so dass die Fahrgäste dort "überall" entlang der vorgegebenen Route zusteigen können.
- Auf allen 3 Routen werden nur wenige Kurse angeboten:
 - Route 1: täglich ca. 4 Kurse (morgens oder nachmittags)
 - Route 2: Dienstag und Sonntag 2 Kurse
 - Route 3: 3 x wöchentlich 2 oder 3 Kurse

Das Beispiel von Feuerbach zeigt, dass trotz des Prinzips des Winkbusses Busrouten mit wichtigen Zielen definiert werden müssen. Im Weiteren sind sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe nicht einig, ob die Einsteigemöglichkeiten verteilt über einen Abschnitt sinnvoll wären im Vergleich zu fixen Haltestellen. Dem Vorteil eines kürzeren Zugangs zum Bus stehen längere Fahrzeiten des Busses, das Fehlen eines behindertengerechten Einstiegs sowie von gut ausgestatteten Haltestellen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheit und Beleuchtung entgegen.

Da das Angebot des "Fahr- und Winkbusses" in Feuerbach auch nicht dem eines regulären Ortsbusbetriebs mit einem regelmässigen Takt von maximal 30 Minuten entspricht, wurde in der Arbeitsgruppe beschlossen, dass dieses Prinzip vorerst nicht weiter verfolgt wird. Wenn dann ein Ortsbuskonzept mit Taktfahrplan vorliegt, kann zu einem späteren Zeitpunkt nochmals über das Prinzip des Winkbusses anstelle von fixen Haltestellen diskutiert werden. Sollte ein Ortsbuskonzept mit Taktfahrplan aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden können, besteht immer noch die Möglichkeit, ein solches alternatives Konzept als Bedarfslösung mit wenigen Kursen pro Woche zu prüfen.

3 ZIELGEBIETE

Wesentliche Grundlage für die Festlegung der Ortsbus-Routen ist die Definition von wichtigen Zielgebieten resp. Zielorten auf dem Ortsgebiet von Weinfelden. In der folgenden Tabelle sind die von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe ausgewählten wichtigen Zielorte aufgelistet. Diese sind auch in der Abbildung in Anhang 1 dargestellt.

Tabelle 1: Wichtige Zielgebiete resp. Zielorte in Weinfelden

ID	Name	Typ	Typ aggregiert	Priorität
1	BZW	Berufsschule	Arbeiten, Schule	2.0
2	Paul-Reinhart-Schulhaus	Primarschule	Arbeiten, Schule	2.0
3	Thomas Bornhauser Schulhaus	Sekundarschule	Arbeiten, Schule	2.0
4	Schwärze	Primarschule	Arbeiten, Schule	2.0
5	Martin-Haffter-Schulhaus	Primarschule	Arbeiten, Schule	2.0
6	Sekundarschulzentrum Pestalozzi	Sekundarschule	Arbeiten, Schule	2.0
7	Industrie West	Arbeiten	Arbeiten, Schule	4.0
8	Kantonalbank Betriebszentrum	Arbeiten	Arbeiten, Schule	2.0
9	Model	Arbeiten	Arbeiten, Schule	3.0
10	Stiftung Friedheim	Arbeiten	Arbeiten, Schule	0.5
11	Wohnquartier Bienenstrasse	Wohnen	Wohnen, Heim	2.0
12	Stiftung Hofacker	Arbeiten	Arbeiten, Schule	0.5
13	Schulhaus Elisabetha Hess	Primarschule	Arbeiten, Schule	2.0
14	Evangelische Kirche Weinfelden	Kirche	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	1.0
15	Post	Post/Gericht	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	4.0
16	Katholische Kirche / Friedhof	Kirche	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	3.0
17	FIREHOUSE	Freizeit	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	2.0
18	Einkauf Zentrum Marktplatz	Einkaufen	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	6.0
19	Migros / Aldi West	Einkaufen	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	2.0
20	Coop / Lidl West	Einkaufen	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	1.5
21	Kletterhalle, Hallenbad	Sport	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	1.5
22	Sportzentrum Güttingersreuti	Sport	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	8.0
23	Entsorgungshof	Weitere	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	0.5
24	Freibad	Sport	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	2.0
25	Landi	Einkaufen	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	0.5
26	Aerztezentrum	Arzt	Einkaufen, Freizeit, Kirche, Dienstleistung	1.0
27	Wohn- und Pflegezentrum Humana	Heim	Wohnen, Heim	2.0
28	Wohnheim Sonnenburg	Heim	Wohnen, Heim	2.0
29	Alterszentrum Weinfelden	Heim	Wohnen, Heim	4.0
30	Quartier Bachtobel	Wohnen	Wohnen, Heim	2.0
31	Altersheim Bannau	Altersheim	Wohnen, Heim	4.0
32	Quartier Himmenreich/Feldhof	Wohnen	Wohnen, Heim	2.0
33	Unterhard	Wohnen	Wohnen, Heim	1.0
34	Quartier Burg	Wohnen	Wohnen, Heim	2.0

Die Prioritäten wurden aufgrund der Anzahl Nennungen der Arbeitsgruppenmitglieder sowie aufgrund der Diskussionen zu einzelnen Zielorten festgelegt.

Orte, welche nur zu sehr beschränkten Zeiten, wie z.B. das Jugendwerk, besucht werden, wurde nicht in diese Liste aufgenommen. Zudem wurde auch auf die Aufnahme des Ortsteils Weerswilen verzichtet, da er zeitlich zu weit weg liegt und deshalb keine einigermaßen effiziente Erschliessung aufgrund der geringen Zahl an Bewohnern mit dem Ortsbus möglich ist. Die Erschliessung dieses Ortsteils erfolgt heute mit einem von der Gemeinde subventionierten Taxibetrieb. Neben Weerswilen kann das Angebot auch von/nach Burg/Oberhard und Ottenberg/Alp benutzt werden. In Weinfelden werden der Bahnhof, Felsenstrasse, Humana und das Alters- und Pflegezentrum Weinfelden angefahren. Die Kosten für die Fahrgäste betragen je nach Fahrtlänge zwischen Fr. 7.- und Fr. 9.- pro Fahrt. Der Anteil der Gemeinde an den Kosten beträgt pro Fahrt Fr. 8.-.

4 GROBKONZEPTE, VARIANTENSTUDIUM

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass ein Konzept für einen Ortsbusbetrieb mit Taktfahrplan ausgearbeitet werden sollte.

4.1 BEFAHRBARKEIT VON STRASSENABSCHNITTEN

Bei der Routenwahl muss im Weiteren immer auch die vorhandene Strasseninfrastruktur beachtet werden. Auch wenn der Ortsbus mit einem kleineren Bus betrieben werden sollte, sind einzelne Strassenabschnitte nicht oder nur mit Hilfe von Massnahmen (z.B. Aufhebung von Parkfeldern) geeignet für einen regulären Ortsbusbetrieb. Folgende Kriterien spielen dabei eine Rolle:

- Strassenbreite: bei einer Breite von weniger als 5 m besteht die Gefahr, dass ungünstig am Strassenrand parkierte Autos den Bus blockieren. Zudem sollte das Begegnen eines Busses zumindest mit einem entgegenkommenden PW möglich sein (zumindest an gewissen Ausweichstellen)
- Parkierung auf der Strasse: In Strassen mit häufigen Parkiervorgängen besteht die Gefahr, dass der Bus durch solche behindert resp. aufgehalten wird.
- Kurvenradien
- Hindernisse wie Schranken, Fahrverbote, Einengungen

Anhand dieser Kriterien wurden alle auf dem Gemeindegebiet in Frage kommenden Strassen auf deren Befahrbarkeit untersucht.

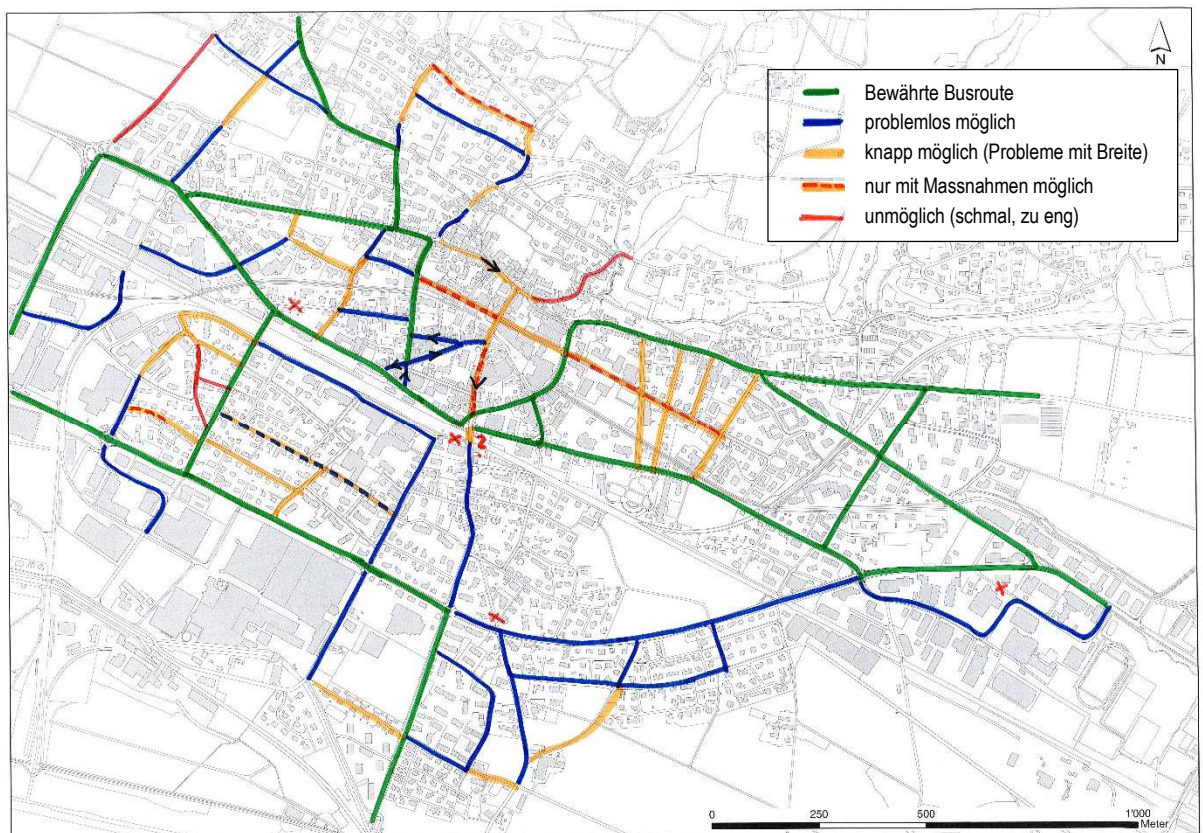


Abbildung 1: Einschätzung der Befahrbarkeit der Strassen mit einem Ortsbus

In Einzelfällen besteht die Möglichkeit, die Strasseninfrastruktur auszubauen oder Parkfelder aufzuheben.

Ein Spezialfall ist die Bahnunterführung Wilerstrasse. Deren Höhe beträgt effektiv 2.70 m. Abklärungen bei Herstellern von Bussen haben ergeben, dass auch Kleinbusse in der Regel eine Höhe von mindestens 2.70 m aufweisen, dass aber diese Höhe mit Spezialkonstruktionen (z.B. mit integrierter Klimaanlage statt auf dem Dach) oder dem Verzicht auf gewisse Einrichtungsgegenstände (wie z.B. die heute üblichen Informationsbildschirme) unterschritten werden kann. Die Auswahl von Fahrzeugen ist deshalb aber beschränkt und es entstehen dadurch höhere Anschaffungskosten. Durch die beschränkte Auswahl von Fahrzeugen ist auch die Flexibilität beim Einsatz der Busse eingeschränkt. D.h. dass der Betreiber jeweils ein zusätzliches tieferes Fahrzeug als Ersatz zur Verfügung haben muss. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Unterführung Wilerstrasse mit dem Ortsbus benutzt werden könnte, dass dies aber zu höheren Anschaffungs- und Betriebskosten führen dürfte und evtl. auch Einbussen beim Komfort zur Folge hätte.

Bei der Detailausarbeitung der ausgewählten Grobkonzepte werden Linien mit und ohne Benutzung der Unterführung in Betracht gezogen.

4.2 VARIANTENSTUDIUM PHASE 1

In einer ersten Phase wurde eine Vielzahl von Grobkonzeptvarianten zur Auswahl gestellt. Konzeptionell lassen diese sich einteilen nach:

- Anzahl eingesetzter Busse resp. Niveau der Betriebskosten (1 bis 4 Busse)
- Busfrequenzen resp. Takt (15- / 20- / 30- / 60-Minuten-Takt)
- Anzahl Linienäste
- Umlaufzeiten pro Linienast resp. Zeit bis der Bus wieder am Ausgangspunkt zurück ist (15 / 20 Minuten). Eine Umlaufzeit von 30 Minuten ist in Weinfeldern wenig geeignet, da eine solche Linie während längerer Zeit durch wenig besiedelte Gebiete fahren würde.
- gestreckte Linienführung oder Rundkurs

Die exakte Linienführung spielte in dieser Phase eine untergeordnete Rolle.

Die einzelnen Grobkonzepte wurden zuerst innerhalb des gleichen Kostenniveaus resp. mit der gleichen Anzahl gleichzeitig eingesetzter Busse verglichen, da die Qualität des Angebots schliesslich sehr stark davon abhängt. Eine Lösung mit 2 Bussen lässt sich deshalb kaum mit einer mit 3 oder 4 Bussen vergleichen. Die Betriebskosten werden pro Bus auf Fr. 200'000.- bis Fr. 250'000.- geschätzt.

Von den 21 Grobkonzepten¹ wurden von der Arbeitsgruppe folgende 6 ausgewählt:

Variante mit 1 Bus:

- 2 Linienäste mit Umlauf 15 Minuten im 1/2h-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung
- 3 Linienäste mit Umlauf 20 Minuten im Stundentakt mit möglichst gestreckter Linienführung

Variante mit 2 Bussen:

- 2 Linienäste mit Umlauf 15 Minuten im 1/2h-Takt als Rundkurse geführt
- 4 Linienäste mit Umlauf 15 Minuten im 1/2h-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung

Variante mit 3 Bussen:

- 3 Linienäste mit Umlauf 15 Minuten im 1/4h-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung
- 3 Linienäste mit Umlauf 20 Minuten im 20 Minuten-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung

Variante mit 4 Bussen:

- 4 Linienäste mit Umlauf 15 Minuten im 1/4h-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung

Bei verschiedenen Grobkonzepten wurden Untervarianten mit und ohne Benutzung der Unterführung Wilerstrasse betrachtet.

Die Arbeitsgruppe erachtet eine Lösung mit nur einem Bus allerdings als ein zu geringes Angebot, wie sich bei der Vernehmlassung des Konzeptes von 2016 gezeigt hat. Aus Gründen der Vollständigkeit wurde eine solche Lösung weiterhin aufgelistet.

4.3 VARIANTENSTUDIUM PHASE 2

In dieser Phase wurden für jede der oben erwähnten Grobkonzepte diverse Untervarianten, die sich insbesondere bei der konkreten Linienführung unterschieden, ausgearbeitet und von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe beurteilt. Folgende Beurteilungskriterien wurden dabei berücksichtigt:

- Zwingend erschlossene Zielorte
- Erschlossene Zielorte nach Prioritäten der Zielorte
- Durch Regionalbus erschlossen (Berücksichtigung Takt)
- Distanz des Zielortes von/zum Bahnhof/Zentrum
- Abstand Haltestelle - Zielort: max. 250 m Luftlinie oder vor Haustüre
- Erschlossene Einwohner und Arbeitsplätze
- Befahrbarkeit der Strassenabschnitte
- Direktheit der Route
- Fahrzeit für Umlauf

¹ Diese Grobkonzepte sind im Bericht nicht dargestellt. Sie können aber in den Präsentationsunterlagen zur 2. Arbeitssitzung betrachtet werden.

Schliesslich wurden pro Grobkonzept verschiedene Untervarianten ausgewählt, die dann mit einem Fahrzeugtyp Solaris Urbino 8.6 (Midibus mit ca. 18 Sitzplätzen und 38 Stehplätzen), welcher in Weinfeldern für den Ortsbus in Frage kommt, abgefahren und die Fahrzeiten gemessen. Anhand dieser Messfahrten konnte dann abgeschätzt werden, ob gewisse Busrouten innerhalb der vorgegebenen Umlaufzeit betrieben werden können oder nicht. Beispielsweise sollte die Fahrzeit (inkl. Haltestellen) für einen Umlauf von 15 Minuten sicher nicht länger als 14 Minuten sein, um bei ungünstigen Verhältnissen während den Hauptverkehrszeiten oder bei ausserordentlichen Ereignissen keine Verspätungen zu riskieren.

Aufgrund dieser Testfahrten wurden dann die einzelnen favorisierten Routen überarbeitet und neu beurteilt.

In dieser Phase kann die Arbeitsgruppe zum Schluss, dass folgende Grobkonzeptvarianten nicht mehr weiter verfolgt werden sollten:

- 1 Bus mit 3 Linienästen und Umlauf 20 Minuten im Stundentakt mit möglichst gestreckter Linienführung
- 3 Busse mit 3 Linienästen mit Umlauf 15 Minuten im 1/4h-Takt mit möglichst gestreckter Linienführung

Betreffend der Erschliessung wurde in dieser Phase auch entschieden, dass man die folgenden Ziele aufgrund der zu weiten Entfernung vom Zentrum mit dem Ortsbus nicht erschliessen sollte resp. dass man auf deren Erschliessung aus Kosten- und Effizienzgründen verzichten muss:

- Stiftung Friedheim
- Stiftung Hofacker
- Landi
- Quartier Burg
- Unterhard
- Freibad

Zudem war man sich in der Arbeitsgruppe einig, dass eine Haltestelle im Zentrum von Weinfeldern (in der Region Markplatz) und beim Altersheim Bannau zwingend ist. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die zentrale Bushaltestelle (Bushof) des Ortsbusses nicht eher am Marktplatz im Zentrum von Weinfeldern vorzusehen sei.

4.4 MACHBARKEIT ZENTRALER BUSHOF AM MARKTPLATZ

Die Analyse hat gezeigt, dass die Erstellung eines Bushofes für 4 Busse auf dem Marktplatz möglich ist, wie dies die folgende Abbildung zeigt:

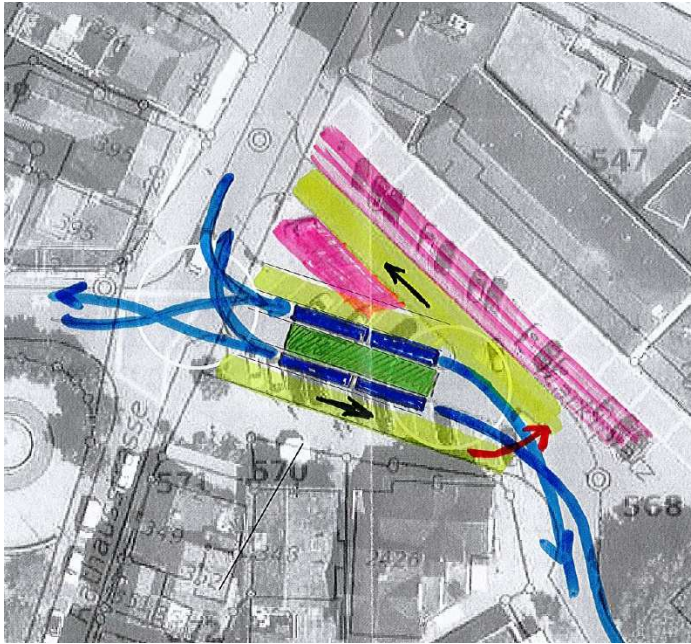


Abbildung 2: Skizze Bushof am Markplatz

Damit die Durchfahrt für den normalen Verkehr doch noch gewährleistet werden kann, müssten wohl zwei Drittel der vorhandenen Parkplätze auf dem Marktplatz inkl. Marktstrasse aufgehoben werden. Natürlich müsste vor dessen Realisierung ein detailliertes Konzept für einen Bushof auf dem Marktplatz ausgearbeitet werden.

Die Vor- und Nachteile einer zentralen Ortsbus-Haltestelle auf dem Marktplatz wurden mehrfach in der Arbeitsgruppe diskutiert. Vorteil einer solchen Lösung wäre sicher die Stärkung des Zentrums von Weinfelden. Nachteilig würde sich dies insbesondere für Pendler auswirken, weil die Umsteigebeziehungen mit der Bahn und den Regionalbussen, deren zentraler Bushof am Bahnhof liegt, dadurch verschlechtert werden. Die Projektrisiken wurden bei der Variante "Marktplatz" nicht höher eingeschätzt als bei der Variante "Bahnhof". Im Weiteren ist zu beachten, dass momentan eine Planung zur Neugestaltung des Bushofes am Bahnhof läuft, bei der auch Haltekanten für den Ortsbus mit einbezogen werden. Da der Bushof beim Bahnhof auf alle Fälle umgebaut wird, würde die zentrale Haltestelle am Marktplatz ein zusätzliches Bauprojekt mit entsprechenden Infrastrukturkosten zur Folge haben.

Schliesslich kam die grosse Mehrheit der Arbeitsgruppe zum Schluss, dass die zentrale Haltestelle des Ortsbusses besser beim Bahnhof eingerichtet werden soll und dass mindestens eine Ortsbuslinie durchs Zentrum führen soll, mit einer Haltestelle im Bereich des Marktplatzes. Zudem soll in Zukunft auch in Betracht gezogen werden, die Regionallinie 924 "Weinfelden - Mauren - Kreuzlingen" ebenfalls über den Marktplatz zu führen.

4.5 RANDBEDINGUNG LINIENFÜHRUNG REGIONALBUS

Für eine optimale örtliche ÖV-Erschliessung des Gemeindegebietes wurden bei der Planung der Ortsbusrouten die Linienführungen der Regionallinien beachtet. Bei den beiden Linien 932 und 934, welche durch den Süden und künftig auch durch den Westen von Weinfeldern führen, war bis Mitte November noch unklar, wie die genaue Linienführung ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2018 aussehen wird.

Schliesslich wurde vom Kanton Thurgau gemeinsam mit der Gemeinde Weinfeldern entschieden, dass diese beiden Linien auf der Route Lagerstrasse - Dunantstrasse - Dufourstrasse - Wilerstrasse, zusammen im 1/2h-Takt, geführt werden (Linienführung und Haltestellen sind in der Abbildung des Bestvariante Ortsbus). Dadurch sind die Fachmärkte und Arbeitsplatzgebiete im Südwesten ausreichend erschlossen und brauchen nicht mehr mit dem Ortsbus angefahren werden. Entsprechend musste die Linienführung der südlichen Ortsbusroute nochmals überarbeitet werden.

Im Weiteren führt die Regionallinie 924, die nur im Stundentakt geführt wird, heute durch sehr dicht besiedelte Wohngebiete im Osten und Nordosten der Gemeinde, die auch für den Ortsbus attraktiv sind. Dabei besteht die Möglichkeit, künftig die Linienführung des Regionalbusses auf diejenige des Ortsbusses abzustimmen.

5 BESTVARIANTE ORTSBUS

5.1 ANZAHL EINGESETZTER BUSSE

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe waren sich einig, dass eine Ortsbuslösung mit einem Bus ein nicht ausreichendes Angebot mit sich bringen würde. Eine Lösung mit 4 gleichzeitig eingesetzten Bussen erscheint aus heutiger Sicht als zu teuer (Betriebskosten von ca. 800'000.- bis Fr. 1'000'000.- pro Jahr). Am ehesten kommen Lösungen mit 2 oder 3 Bussen in Frage.

Aufgrund der für beide Lösungen vorliegenden Grobkonzepte und Linienführungsvarianten waren alle Mitglieder der Arbeitsgruppe der Meinung, dass eine Lösung mit 3 Bussen für die Gemeinde Weinfeld die geeignetste wäre, und zwar mit 3 Linienästen mit jeweils einer Umlaufzeit von maximal 20 Minuten und einem 20 Minuten-Takt. Durch den Umlauf von 20 Minuten können auch weiter vom Bahnhof gelegene Orte erreicht werden. Der grosse Vorteil dieser Lösung ist es, dass damit ein sehr grosser Teil des Gemeindegebietes und somit auch die Mehrzahl an wichtigen Zielorten mit dem Ortsbus erschlossen werden können, dies in Ergänzung zu den Regionallinien, welche teilweise auch im 1/2h-Takt verkehren werden.

Aus Sicht der Arbeitsgruppe überwiegt dieser Aspekt der besseren örtlichen Erschliessung gegenüber einer Lösung mit 2 Bussen, welche mit 4 Linienästen und einem Umlauf von maximal 15 Minuten einen 1/2h-Takt ergeben hätte. Diese hätte den Vorteil, dass sie kostengünstiger wäre, etwas häufiger gute Anschlüsse am Bahnhof bringen würde und besser ausbaubar wäre auf eine Lösung mit 4 Bussen dann im 1/4h-Takt.

5.2 LINIENFÜHRUNG DES ORTSBUSSES

Route

Die Linienführung der Bestvariante und die dadurch erschlossenen Gebiete sind im Anhang 1 dargestellt. Dort ist auch die bereits beschlossene neue Linienführung der Regionalbuslinien 932/934 dargestellt. Im Weiteren ist eine mögliche Anpassung der Regionalbuslinie 924 über den Markplatz zu prüfen.

Aufgrund der Wahl des Grobkonzeptes mit Umlaufzeiten von 20 Minuten ist der "Zwang" einer möglichst geradlinigen Linienführung nicht mehr gegeben. Dementsprechend kann auf die Benutzung der Unterführung Wilerstrasse verzichtet und der "Umweg" über die Unterführung Walkenstrasse in Kauf genommen werden.

Linienlänge

Aufgrund der Tatsache, dass der Bahnhof nicht im geographischen Zentrum von Weinfeld liegt, werden die einzelnen Linienäste unterschiedlich lang sein.

- Route Nordost: 5.2 km
- Route Süd: 4.4 km
- Route Nordwest: 3.3 km

So wird auf der Route Nordwest eher ausreichend Zeit für den Umlauf von 20 Minuten zur Verfügung stehen. Diese wird aufgrund der mit ihr zu erschliessenden Gebiete als Rundkurs geführt. Dadurch kann ein grösseres Gebiet erschlossen werden, hat aber längere Reisezeiten für die einzelnen Fahrgäste zur Folge.

Erschlossene Zielorte

In der folgenden Tabelle wird aufgezeigt, wie die in Kap. 3 definierten wichtigen Zielorte mit dem ÖV erschlossen sind (maximale Luftliniendistanz 250 m).

Tabelle 2: Örtliche Erschliessung der wichtigsten Zielorte mit dem ÖV

ID	Name			Priorität
1	BZW	Bahn / Ortsbus / Regionalbus	diverse	2.0
2	Paul-Reinhart-Schulhaus	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 30 Min.	2.0
3	Thomas Bornhauser Schulhaus	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
4	Schwärze	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
5	Martin-Haffter-Schulhaus	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
6	Sekundarschulzentrum Pestalozzi	Bahn / Ortsbus / Regionalbus	diverse	2.0
7	Industrie West	teilweise mit Regionalbus	30 Min.	4.0
8	Kantonalbank Betriebszentrum	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 30 Min.	2.0
9	Model	knapp nicht erschlossen		3.0
10	Stiftung Friedheim	Regionalbus	60 Min.	0.5
11	Wohnquartier Bienenstrasse	Ortsbus	20 Min.	2.0
12	Stiftung Hofacker	Regionalbus	60 Min.	0.5
13	Schulhaus Elisabetha Hess	Ortsbus	20 Min.	2.0
14	Evangelische Kirche Weinfeldern	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	1.0
15	Post	Bahn / Regionalbus / Ortsbus	diverse	4.0
16	Katholische Kirche / Friedhof	Ortsbus	20 Min.	3.0
17	FIREHOUSE	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
18	Einkauf Zentrum Marktplatz	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	6.0
19	Migros / Aldi West	Regionalbus	30 Min.	2.0
20	Coop / Lidl West	Regionalbus	30 Min.	1.5
21	Kletterhalle, Hallenbad	Ortsbus	20 Min.	1.5
22	Sportzentrum Güttingersreuti	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	8.0
23	Entsorgungshof	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 30 Min.	0.5
24	Freibad	knapp nicht erschlossen Regionalbus		2.0
25	Landi	Regionalbus	60 Min.	0.5
26	Aerztezentrum	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	1.0
27	Wohn- und Pflegezentrum Humana	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
28	Wohnheim Sonnenburg	Regionalbus	60 Min.	2.0
29	Alterszentrum Weinfeldern	Ortsbus / Regionalbus	20 Min. / 60 Min.	4.0
30	Quartier Bachtobel	Regionalbus / teilweise Ortsbus	20 Min. / 60 Min.	2.0
31	Altersheim Bannau	Ortsbus	20 Min.	4.0
32	Quartier Himmenreich/Feldhof	Ortsbus	20 Min.	2.0
33	Unterhard	nicht erschlossen		1.0
34	Quartier Burg	nicht erschlossen		2.0

Es zeigt sich, dass 22 der 34 von der Arbeitsgruppe genannten Zielorte mit dem Ortsbus erschlossen sind (maximale Distanz zur Haltestelle 250 m Luftlinie). 2 Zielorte sind künftig mit dem Regionalbus zumindest im 1/2h-Takt erschlossen, 6 weitere mit dem Regionalbus im Stundentakt. Nur gerade 4 dieser Zielorte resp. Zielgebiete sind nicht mit einem regelmässigen ÖV-Angebot erschlossen, wobei das Freibad nur gerade 350 m Luftlinie und die Fa. Model knapp mehr als 250 m von einer Regionalbushaltestelle (1/2h-Takt) entfernt sind. Das Quartier Burg wird mit dem subventionierten Taxi-betrieb bedient. Einzig der Weiler Unterhard hat auch künftig kein ÖV-Angebot.

Linienabfolge

Die einzelnen Busse bleiben nicht immer auf der gleichen Route. Es ist vorgesehen, dass ein Bus von der Route Nordost auf die Route Süd und von dort auf die Route Nordwest wechselt. Dadurch können Fahrgäste von einer Linie auf die andere im Bus sitzen bleiben. In umgekehrter Richtung ist dann aber ein Umsteigen beim Bahnhof mit kurzer Umsteigezeit erforderlich (siehe auch Abbildung 3 und Anhang 2).

5.3 ANSCHLUSSSITUATION AM BAHNHOF

Die folgende Abbildung zeigt die sogenannte Spinne der Abfahrten und Ankünfte der Züge und der Ortsbuslinien beim Bahnhof Weinfeld.

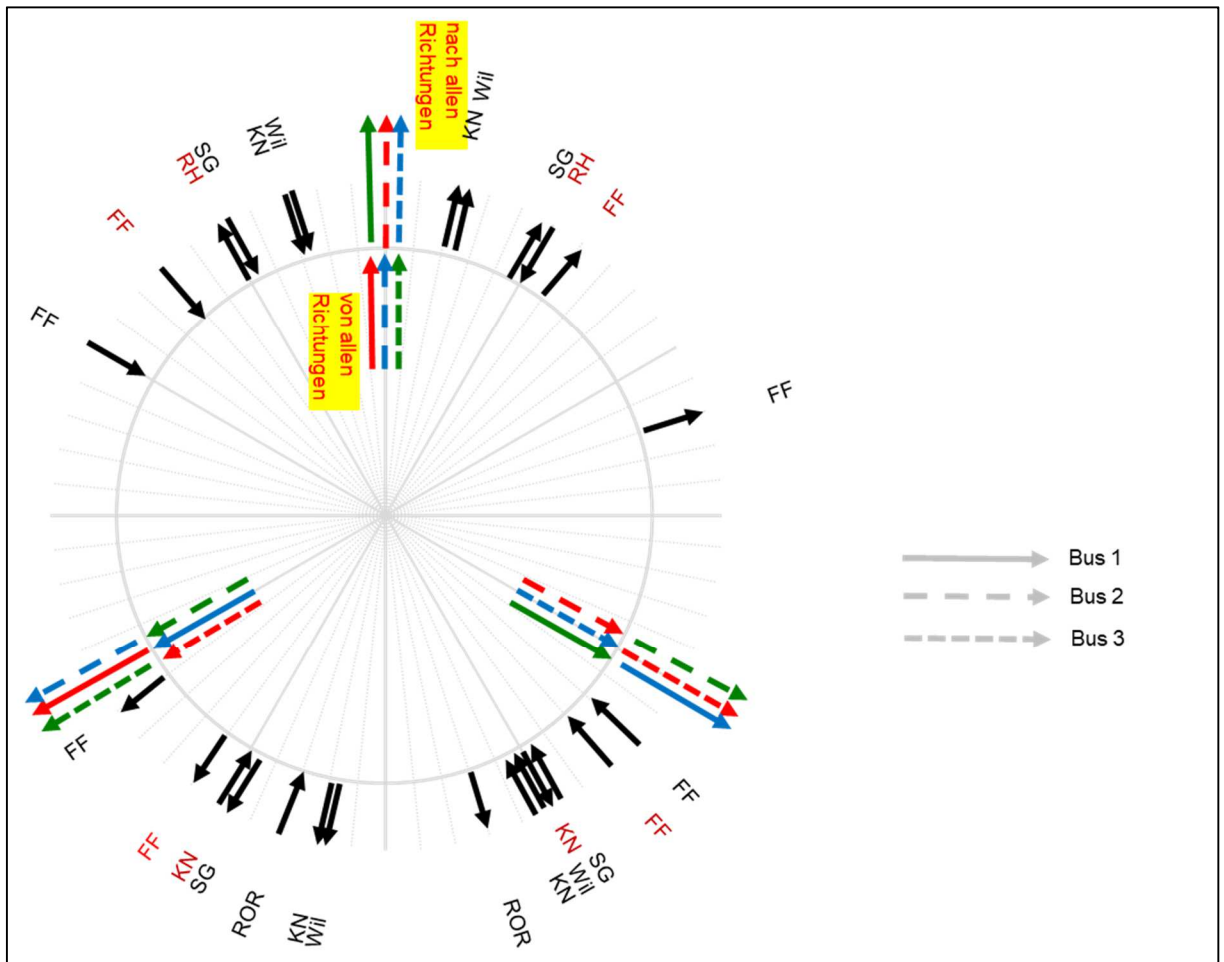


Abbildung 3: Anschlussituation am Bahnhof Weinfeld

Die Graphik zeigt, dass mit dem 20-Minuten-Takt einmal pro Stunde, z.B. jeweils zur vollen Stunde, gute Anschlüsse (mehrheitlich Umsteigezeiten von 3 - 6 Minuten) mit den Zügen in allen Richtungen vorhanden sind. Ähnlich gute Anschlüsse wären auch zur halben Stunde gegeben. Gleichzeitig gibt es auch einmal pro Stunde gute Anschlüsse mit den Regionalbuslinien. Bei der Ankunft resp. Abfahrt der Ortsbusse um ca. xx.20 Uhr und xx.40 Uhr sind nur vereinzelt gute Zuganschlüsse gegeben. Eine Verbesserung der Anschlussituation würde sich mit einem 1/4h-Takt ergeben.

Selbstverständlich besteht mit diesem Konzept immer die Möglichkeit, auf eine der beiden anderen Ortsbuslinie umzusteigen.

Die exakten Ankunfts- und Abfahrtszeiten werden in einer späteren Phase unter Berücksichtigung der definitiven Zug- und Regionalbusfahrpläne festgelegt.

5.4 BETRIEBSZEITEN

Es soll ein durchgehender Ortsbusbetrieb im 20-Minuten-Takt ohne Lücken eingeführt werden, und zwar zu folgenden Betriebszeiten:

	Haupt- und Nebenverkehrszeiten
Mo-Fr	06:00 – 20:00 Uhr ²
Sa	07:00 – 19:00 Uhr
So	Kein Angebot

Eine Ausdünnung des Taktes in weniger starken frequentierten Nebenverkehrszeiten (z.B. 09.00 bis 11.00 Uhr) ist aufgrund des 20 Minuten-Taktes nicht einfach. Ein 40 Minuten-Takt kommt nicht in Frage. Ein 30-Minuten-Takt mit 2 Bussen wäre denkbar, würde aber die Merkmbarkeit des Fahrplans deutlich reduzieren. Die Reduktion des Angebotes auf einen 60 Minuten-Takt mit einem Bus ist ebenfalls machbar, aber kaum attraktiv.

Für den Sonntag sieht die Arbeitsgruppe in der Testphase keinen Ortsbusbetrieb vor. In den Randverkehrszeiten am Abend könnte ein Sammeltaxi vom Bahnhof resp. Marktplatz angeboten werden.

5.5 BUSTYP

5.5.1 Fahrzeuggrösse

Für den Ortsbus in Weinfeldern ist grundsätzlich ein Mini-Bus (Länge ca. 8 - 9 m; ca. 10 - 15 Sitzplätze und 0 - 12 Stehplätze) oder ein Midi-Bus (Länge ca. 10 m; ca. 20 - 30 Sitzplätze und 40 - 50 Stehplätze) denkbar. Daneben gibt es aber auch viele Zwischenlösungen, wie das in Uzwil eingesetzte Fahrzeug, welches bei einer Länge von 9 m 12 Sitz- und 40 Stehplätze aufweist, oder der neue Mercedes-Benz Sprinter City 77, der 8.7 m lang ist und 15 Sitz- und 25 Stehplätze aufweist. Bezüglich des Platzangebotes ist davon auszugehen, dass ein klassischer Minibus mit einer maximalen Kapazität von 25 Fahrgästen in der Regel ausreichen würde. Während den Hauptverkehrszeiten am Morgen oder Abend könnte es aber zu Engpässen kommen. Deshalb ist für den Ortsbus Weinfeldern ein Midibus³ vorzusehen. Bei der Ausschreibung sollen die maximale Fahrzeuglänge (10.5 m) und das minimale Platzangebot (15 Sitz- und 25 Stehplätze) definiert werden. Mit Sicherheit sollte dann auch ausreichend Platz für Billettautomat, Kinderwagen und Rollstühle vorhanden sein.

² Einzelne Kurse werden voraussichtlich vor der genannten Betriebszeit starten resp. länger fahren, um beim Bahnhof Anschlüsse an Züge zu gewährleisten.

³ Bei Typ Midibus besteht mit grösster Wahrscheinlichkeit keine Möglichkeit, die Höhe des Busses auf unter 2.70 m zu beschränken, so dass eine Durchfahrt unter der Bahn bei der Wilerstrasse kaum realisierbar wäre.

In der folgenden Abbildung ist ein für den Ortsbus Weinfeld in Frage kommender Midibus abgebildet.



Abbildung 4: Potentieller Midibus für Ortsbus Weinfeld

5.5.2 Weitere Anforderungen an das Fahrzeug

Um die Infrastrukturkosten und die Einstiegsvorgänge möglichst kurz zu halten ist der Ticketverkauf mittels eines Automaten im Bus vorgesehen. Weitere Anforderungen an das Fahrzeug (Klimaanlage, Möglichkeit zur Herabsenkung des Einstiegs, Fahrgastinformation, etc.) sind im Rahmen der Ausschreibung festzulegen.

Das Thema Antriebsart des Ortsbusses (Diesel, Hybrid, Elektro, etc.) wurde in dieser Phase nicht behandelt. Dies soll in einer späteren Phase diskutiert und definiert werden. Argumente für die eine oder andere Lösung werden finanzieller und ökologischer Natur (Luftschadstoffe, CO₂-Ausstoss, Lärm) sein.

Bei der Ausschreibung des Ortsbusbetriebs ist zu prüfen, ob eine alternative Antriebsart zum Diesel zumindest als Option in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen wird.

5.6 HALTESTELLEN

5.6.1 Haltestellenstandorte

Die ungefähre Lage der Haltestellen des Ortsbusses sind im Plan im Anhang 1 ersichtlich. Die genaue Festlegung wird zweckmässigerweise erst in einer späteren Phase unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit, der Kosten, des Landbedarfs, der Verkehrssicherheit etc. erfolgen.

5.6.2 Haltestelleninfrastruktur und bauliche Anpassungen für Haltestellen

Bei den einzelnen Haltestellen gibt es unterschiedliche Möglichkeiten der Ausstattungsform:

- Grundausstattung (Informationstafel mit Liniennummer, Fahrplan etc. und Papierkorb)
- Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit
- Bauliche Anpassungen für den Wartebereich resp. den Einstieg (Minimalstandard oder behindertengerechter Ausbau)

Die Ausstattung jeder einzelnen Haltestelle soll in einer späteren Phase definiert werden. Sie ist in erster Linie abhängig von der Bedeutung resp. der erwarteten Frequenz der Haltestelle und des Fahrgast-Typs (z.B. Senioren). Für die Testphase des Orts-

busses soll die Ausstattung insbesondere zweckmässig sein und der bauliche Aufwand für die Haltestellen auf ein Minimum reduziert werden

Für den zentralen Bushof am Bahnhof gibt es ein separates Projekt, bei dem die Bedürfnisse des Ortsbusses mitberücksichtigt werden.

5.7 BAULICHE UND BETRIEBLICHE ANPASSUNG AN STRASSENINFRASTRUKTUR

Mit der gewählten Linienführung des Ortsbusses sind aus heutiger Sicht - ausser bei den Haltestellen - keine baulichen Anpassungen bei der Strasseninfrastruktur notwendig. Bei einzelnen Strassenabschnitten, wie z.B. Paul Reinhartstrasse, Marktplatz, Bannaustrasse, Storchenstrasse, Brauereistrasse, ist die Aufhebung von einzelnen Parkfeldern im Strassenraum noch zu prüfen.

5.8 BETRIEBSSTRUKTUR ORTSBUS

Der Ortsbusbetrieb soll in einem ersten Schritt auf einen sogenannten Testbetrieb von 5 Jahren begrenzt sein. Damit lassen sich Erfahrungen für allfällige Anpassungen am Busnetz sammeln. Sollte der Ortsbus von der Bevölkerung nicht genutzt werden, könnte im worst-case-Szenario der Betrieb des Ortsbusses per Ende der festgelegten Zeitspanne ohne Entschädigungszahlungen eingestellt werden. Sollten grössere Modifikationen am Ortsbusnetz nötig werden, dann könnten diese auf den Zeitpunkt einer neuen Vergabe des Ortsbusbetriebs wiederum eingebracht werden.

Für den Betrieb des Ortsbusses Weinfeldens braucht es vom Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Konzession. Nun besteht für die Gemeinde Weinfeldens die Möglichkeit, selber die Konzession zu beantragen (Beispiel Frauenfeld und Kreuzlingen) oder diese an den künftigen Betreiber des Ortsbusses zu übergeben (Beispiel Ortsbus Uzwil). Die Frage des Konzessionsträgers und der Aufgabeteilung zwischen der Gemeinde und dem Betreiber des Ortsbusses muss spätestens dann im Rahmen der Ausschreibung des Transportauftrages beantwortet werden.

5.9 FAHRKARTENTARIFE / OTV-ZONEN

Der Ortsbus Weinfeldens müsste zweckmässigerweise dem Tarifverbund Ostwind beitreten, so dass die vom Tarifverbund vorgegebenen Preise übernommen werden müssen. Dadurch werden auch die anderen Zonenbillette resp. Abonnements für den Ortsbus gültig, wie dies bei den anderen Orts- oder Stadtbussen auch der Fall ist. Entsprechend ist der Ortsbus bei Fahrten über Weinfeldens hinaus in den Kosten des Billetts drin enthalten resp. für den Ortsbus fallen für den Fahrgast - egal ob mit Einzelbillett, Tageskarte oder Abonnement - keine weiteren Kosten an.

Folgende Billett-Kosten würden innerhalb der Gemeinde Weinfelden resp. innerhalb der Zone 924, welche auch Bussnang, Oppikon, Ottoberg, Mettlen und Bürglen umfasst, anfallen.

Billett-Typ	Erwachsene	Halbtax / Kinder	Junior (bis 25 Jahre)
Einzelbillett	3.20 Fr.	2.60 Fr. ⁴	
Tageskarte ⁵	6.40 Fr.	5.20 Fr.	
Mehrfahrtenkarte (6 Stück)	17.60 Fr.	14.30 Fr.	
Monatskarte	69.00 Fr.		52.00 Fr.
Jahreskarte	621.00 Fr.		468.00 Fr.

Für die Gemeinde besteht die Möglichkeit, Tarifverbilligungen für ihre Einwohner oder für Teilgruppen wie Schüler einzuführen. Dies müsste aber mit entsprechenden Zuschüssen an den Tarifverbund finanziert werden.

5.10 KOSTEN

5.10.1 Betriebskosten Ortsbus

Im Rahmen dieser Studie wurde keine detaillierte Schätzung der Betriebskosten vorgenommen. Aus der Erfahrung von anderen umgesetzten Ortsbuskonzepten und von anderen Buskonzeptstudien können für die Gemeinde Weinfelden die jährlichen Netto-Betriebskosten für den Betrieb von 3 Bussen auf rund Fr. 600'000 bis 750'000.- pro Jahr geschätzt werden. Dabei sind die Einnahmen für die Billette und der Beitrag des Kantons Thurgau berücksichtigt.

Der effektive Preis hängt dann sehr stark von der marktwirtschaftlichen Situation bei der Ausschreibung des Ortsbusses ab. Darüber hinaus hat die Wahl der Busantriebsart erhebliche Auswirkungen auf die Kosten.

Die Abschätzung der Einnahmen (für Billette, Werbung, etc.) ist ebenfalls schwierig, da die Akzeptanz des Angebots bei der Bevölkerung kaum voraussehbar ist und im Wesentlichen auch von flankierenden Massnahmen (z.B. Anpassung der Parkplatzbewirtschaftung, Marketing) beeinflusst wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kostendeckungsgrad in der Testphase zwischen 15 und 25 % liegen wird.

Unter diesen Gegebenheiten ist es u.E. nicht zweckmässig, in dieser Phase detailliertere Kosten zu berechnen.

Der Kanton Thurgau zahlt einen Abgeltungsbeitrag von 15 % der ungedeckten Betriebskosten, wobei er von einem minimalen Kostendeckungsgrad von 40 % ausgeht, so dass der Kantonsbeitrag in der Regel 10 % der Betriebskosten entspricht.

5.10.2 Infrastrukturkosten für Haltestellen

Die Kosten für die 24 Haltestellen resp. 32 Haltekanten werden in dieser Phase ganz grob abgeschätzt. Für eine detailliertere Kostenschätzung, insbesondere der baulichen Kosten, müsste bei jeder Haltestelle eine Art Vorprojekt gemacht werden. Dieser Aufwand steht u.E. in dieser Phase nicht im Verhältnis zum Nutzen. Im Weiteren müsste schon jetzt festgelegt werden, wie jede einzelne Haltestelle ausgestattet sein soll. Für

⁴ Minimaltarif im Tarifverbund

⁵ Tageskarten sind übertragbar und können so von verschiedenen Personen benutzt werden.

die grobe Kostenabschätzung wurden gewisse Annahmen getroffen, die im Folgenden beschrieben werden.

Grundausstattung

Hier ist mit Kosten von Fr. 1'500 bis 2'000.- pro Einsteigemöglichkeit resp. Haltekante zu rechnen. Die Grundausstattung ist bei allen 20 neuen Haltestellen nötig. Bei den 4 bestehenden Haltestellen fallen reduzierte Kosten an. Insgesamt ist für die Grundausstattung mit Kosten von ca. Fr. 40'000.- bis Fr. 55'000.- zu rechnen.

Witterungsschutz

Es wird angenommen, dass in einer ersten Phase 7 Haltestellen mit einem Witterungsschutz ausgerüstet werden (z.B. Marktplatz, Friedhof, Güttingersreuti, Pflegeheim, Elisabetha Hess, Bannau und Hallenbad). Hier ist von einer Minimalausrüstung mit einem günstigen Bushäuschen und einer Sitzbank auszugehen. Die Kosten für einen solchen Witterungsschutz könnten je nach Ausstattung und Design stark variieren. Für die Testphase wird vorerst mit Fr. 12'000.- pro Haltestelle gerechnet, so dass sich für den Witterungsschutz Kosten in Höhe von Fr. 85'000.- ergeben.

Bauliche Anpassungen

Wegen fehlendem Trottoir oder Gehbereich ist an 5 Haltekanten mit baulichen Anpassungen für eine einfache Einstiegsmöglichkeit zu rechnen. Die Kosten können je nach konkreter Situation vor Ort stark variieren. Insgesamt gehen wir hier von Baukosten im Bereich von Fr. 50'000.- aus.

An 4 Haltestellen (Markplatz, Friedhof, Pflegeheim und Bannau) resp. 6 Haltekanten ist ein behindertengerechter Ausbau schon in der Testphase in Erwägung zu ziehen. Dadurch würden Baukosten von rund Fr. 100'000.- bis Fr. 200'000 entstehen.

Zusammenfassung Kosten für Haltestellen

Mit den oben getroffenen Annahmen können die Infrastrukturkosten für die Haltestellen auf Fr. 275'000.- bis Fr. 390'000.- beziffert werden. Dabei sind die Kosten für den zentralen Bushof beim Bahnhof, die in einem separaten Projekt beziffert werden, nicht eingerechnet. Eine detaillierte Kostenschätzung sollte in einer späteren Phase, z.B. vor der Volksabstimmung, vorgenommen werden.

6 WEITERES VORGEHEN

Das vorliegende Konzept des Ortsbusses soll nun im Gemeinderat diskutiert werden. Dort wird dann eine Grundsatzentscheidung für die künftige ÖV-Erschliessung von Weinfeldern gefällt. Bei einer positiven Entscheidung bezüglich Ortsbus sind folgende weitere Schritte notwendig:

- Festlegung der Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen
- Detaillierte Planung der Haltestellen mit Kostenschätzung
- Festlegung der Anforderungen an das Fahrzeug (Antriebsart, Ausstattung, etc.)
- Einholung einer Richtofferte für den Betrieb des Ortsbusses zur besseren Kostenschätzung
- Entscheidung betreffend des Konzessionärs und der Aufgabenteilung zwischen der Gemeinde und dem Transportunternehmer resp. Betreiber des Ortsbusses
- Ausschreibung des Ortsbusbetriebs für die Testphase von 5 Jahren⁶.

Die vom Gemeinderat bevorzugte ÖV-Lösung wird dann dem Gemeindeparlament und bei dessen Zustimmung schliesslich dem Stimmvolk zur Abstimmung vorgelegt.

Frauenfeld, 05. April 2018

Thomas Buhl
büro widmer ag

⁶ Dieser Schritt sollte eher nach Abschluss des politischen Entscheidungsprozesses erfolgen, da der Aufwand für die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen auf Seiten der Verwaltung und für die Erstellung eines Angebots auf Seiten der offerierenden Busbetreiber verhältnismässig gross ist. Eine vorgängige Ausschreibung hätte den Vorteil, dass auch die Betriebskosten bei der politischen Entscheidungsfindung schon ziemlich genau bekannt wären. Auf der anderen Seite besteht dann natürlich das Risiko, dass dieser Aufwand für die Planung und die Ausschreibung im Falle einer Ablehnung des Ortsbusbetriebes umsonst gewesen wäre.

ANHANG

ANHANG 1

Linienführung Ortsbus mit erschlossenen Gebieten

Buskonzept Weinfelden

Bestvariante
März 2018

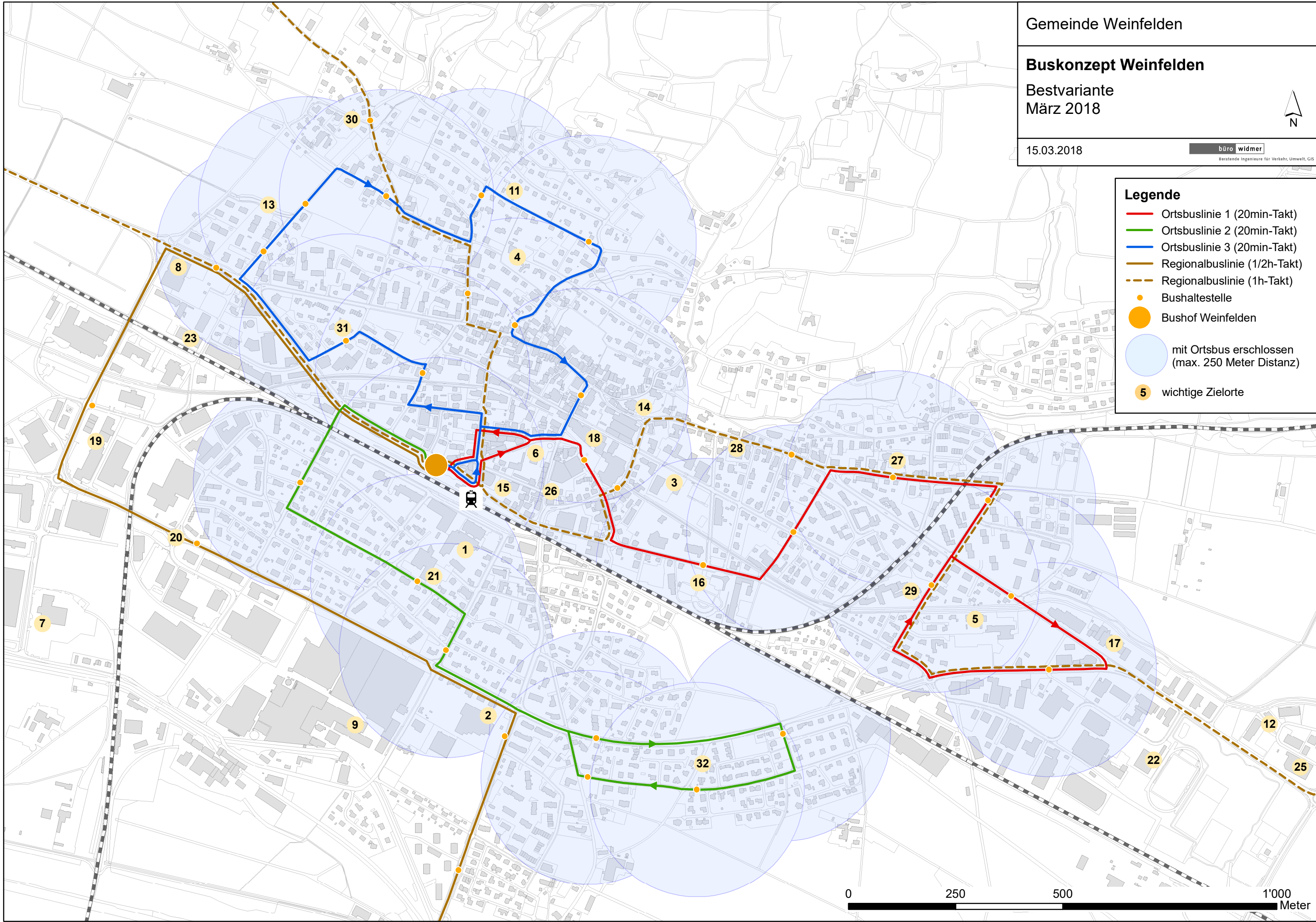


15.03.2018

büro widmer
Beratende Ingenieure für Verkehr, Umwelt, GIS

Legende

- Ortsbuslinie 1 (20min-Takt)
- Ortsbuslinie 2 (20min-Takt)
- Ortsbuslinie 3 (20min-Takt)
- Regionalbuslinie (1/2h-Takt)
- - - Regionalbuslinie (1h-Takt)
- Bushaltestelle
- Bushof Weinfelden
- mit Ortsbus erschlossen (max. 250 Meter Distanz)
- wichtige Zielorte



ANHANG 2

Auszug typischer Fahrplan

typischer Fahrplan mit ungefähren Abfahrtszeiten (Ausschnitt)

		Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 1	Bus 2	
Linie Nordost	Bahnhof ab	08:00	08:20	08:40	09:00	09:20	.....
	Marktplatz	08:02	08:22	08:42	09:02	09:22	.....
	Friedhof	08:04	08:24	08:44	09:04	09:24	.....
	Brauereistrasse	08:05	08:25	08:45	09:05	09:25	.....
	Humana	08:06	08:26	08:46	09:06	09:26	.....
	Aeuli	08:07	08:27	08:47	09:07	09:27	.....
	Amriswilerstrasse	08:08	08:28	08:48	09:08	09:28	.....
	Güttingersreuti	08:09	08:29	08:49	09:09	09:29	.....
	Pflegeheim	08:10	08:30	08:50	09:10	09:30	.....
	Aeuli	08:11	08:31	08:51	09:11	09:31	.....
	Humana	08:12	08:32	08:52	09:12	09:32	.....
	Brauereistrasse	08:13	08:33	08:53	09:13	09:33	.....
	Friedhof	08:15	08:35	08:55	09:15	09:35	.....
	Marktplatz	08:17	08:37	08:57	09:17	09:37	.....
	Bahnhof an	08:19	08:39	08:59	09:19	09:39	.....
	Linie Süd	Bahnhof ab	08:20	08:40	09:00	09:20	09:40
Walkestrasse		08:22	08:42	09:02	09:22	09:42	.....
Hallenbad		08:24	08:44	09:04	09:24	09:44	.....
Industriestrasse		08:25	08:45	09:05	09:25	09:45	.....
Deucherstrasse		08:27	08:47	09:07	09:27	09:47	.....
Kleestrasse		08:29	08:49	09:09	09:29	09:49	.....
Malvenstrasse		08:30	08:50	09:10	09:30	09:50	.....
Himmelreichstrasse		08:31	08:51	09:11	09:31	09:51	.....
Industriestrasse		08:32	08:52	09:12	09:32	09:52	.....
Hallenbad		08:34	08:54	09:14	09:34	09:54	.....
Walkestrasse	08:36	08:56	09:16	09:36	09:56	.....
Bahnhof an	08:38	08:58	09:18	09:38	09:58	.....
Linie Nordwest	Bahnhof ab	08:40	09:00	09:20	09:40	10:00	.....
	Storchenstrasse	08:42	09:02	09:22	09:42	10:02	.....
	Bannau	08:44	09:04	09:24	09:44	10:04	.....
	Ifangweg	08:46	09:06	09:26	09:46	10:06	.....
	Elisabetha Hess	08:47	09:07	09:27	09:47	10:07	.....
	Bachtobelstrasse	08:48	09:08	09:28	09:48	10:08	.....
	Schlossgasse	08:50	09:10	09:30	09:50	10:10	.....
	Untere Bühelstrasse	08:52	09:12	09:32	09:52	10:12	.....
	Magdenaustrasse	08:54	09:14	09:34	09:54	10:14	.....
	Rathausstrasse	08:56	09:16	09:36	09:56	10:16	.....
Bahnhof an	08:58	09:18	09:38	09:58	10:18	.....