

Abstimmungsbotschaft

Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebots gemäss Stadtbuskonzept 2014 und Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr für die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5



Urnenabstimmung vom 9. Februar 2014

Die Vorlage in Kürze

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Gemeinderat und Stadtrat beantragen Ihnen, den Bruttokredit für das Stadtbuskonzept 2014 zu genehmigen sowie die Linie 5 in den definitiven Betrieb zu überführen.

Die Stadtbusse verkehren in Frauenfeld schon seit über 30 Jahren. Das aktuelle Konzept mit den drei Durchmesserlinien (Linien 1 bis 3) ist im Grundsatz seit 1998 im Betrieb. Seither ist die Stadt stetig gewachsen. Mit über 24'000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat Frauenfeld heute fast 10% mehr Einwohner als bei der Einführung des Konzepts vor 15 Jahren. Dies veranlasste die Stadt, das Stadtbussystem stetig weiterzuentwickeln. 2003 wurde die Linie 4 „Huben“ versuchsweise eingeführt. Drei Jahre später wurde sie durch den Souverän definitiv bewilligt. 2009 genehmigte der Gemeinderat die versuchsweise Einführung der Linie 5 „Juch“ ins Industriegebiet Ost. Die steigende Passagierzahl des Stadtbusses mit nahezu einer Verdoppelung seit 1998 bestätigt den eingeschlagenen Weg. Heute nutzen im Jahr über 2,2 Mio. Passagiere den Stadtbus Frauenfeld.

Stadtbus im Spannungsfeld

Die vergangenen Jahre zeigten deutlich, dass der Stadtbus immer mehr Mühe hat, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit über den ganzen

Tag hinweg zu gewährleisten. Die Gründe liegen neben der höheren Nachfrage und den damit verbundenen längeren Fahrgastwechseln auch bei den Beeinträchtigungen durch den Individualverkehr. Deshalb wurde im Juni 2004 in der Hauptverkehrszeit am Abend der 15-Minutentakt auf einen 20-Minutentakt ausgedehnt. Die im Dezember 2012 versuchsweise eingeführten Sofortmassnahmen brachten die erwarteten Fahrzeitgewinne, konnten aber das Stadtbussystem als Ganzes nicht entspannen. Die Sofortmassnahmen führten in der Bevölkerung teilweise zu heftigen Reaktionen. Eine Anpassung des Stadtbusnetzes ist deshalb weiter unumgänglich.

Entwicklung der Linie 5

2009 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat die versuchsweise Einführung der Stadtbuslinie 5 „Juch“ für vier Jahre, um das Industriegebiet im Osten der Stadt zu erschliessen. Der Gemeinderat bewilligte den Betrieb mit einem Bruttoaufwand von 916'000 Franken. Die Busse verkehrten zu Beginn nur in den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags und abends. Da die Passagierzahl unter den Erwartungen blieb, beschloss der Stadtrat eine Vorwärtsstrategie. Die Taktlücke am Nachmittag wurde mit sieben zusätzlichen Kurspaaren pro Tag geschlossen. Diesen Angebotsausbau sowie die Verlängerung des Versuchsbetriebs bis Dezember 2014 bewilligte der Gemeinderat im

Die Vorlage in Kürze

Jahr 2011. Das Fahrplanangebot der Linie 5 wurde per 1. März 2012 aufgestockt. Die Busse auf dieser Linie fahren seither von Montag bis Freitag von 6.12 bis 8.20 Uhr und von 11.22 bis 18.36 Uhr im 20-Minutentakt.

Nach Schliessung der Taktlücke am Nachmittag liegen die Passagierzahlen nun im erwarteten Rahmen. Der Bruttoaufwand für die Linie 5 lag 2012 bei 205'000 Franken, der Kostendeckungsgrad bei 32%.

Mit den zu erwartenden Siedlungsentwicklungen im Osten der Stadt wird die Nachfrage bei der Linie 5 weiter steigen. Eine Erschliessung mit dem Stadtbus ist für die geplanten publikumsintensiven Einrichtungen zwingend. Auch für die Wohn- und Gewerbegebiete im Raum Breitenstrasse gewinnt die Linie 5 laufend an Bedeutung.

Grundsätze des Stadtbuskonzepts

Im Spannungsfeld von maximaler Erschliessung und optimalen Anschlüssen an den ÖV erarbeitete der Stadtrat ein neues Stadtbuskonzept, in dem die gesammelten Erfahrungen berücksichtigt wurden. Vom Grundsatz her wird der 20-Minutentakt abgelehnt, denn er passt nicht in das 30-Minutentakt-Raster des übergeordneten öffentlichen Verkehrs. Dabei ist gerade das einheitliche Taktraster ein Erfolgsgeheimnis des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Die Wichtigkeit von guten

Anschlüssen zeigte im März 2013 eine Umfrage des LINK-Instituts. 45% der Passagiere des Stadtbusses nutzen die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof auf die Bahn. 18% steigen am Bahnhof auf einen anderen Bus um.

Stadtbuskonzept 2014

Das Stadtbuskonzept 2014 sieht diverse Optimierungen des Angebots vor. Mit dem Einsatz von zwei zusätzlichen Bussen wird die Fahrplanstabilität erhöht. Die meisten der jetzigen Linienschlaufen werden zu Linien mit fixen Endpunkten umfunktioniert. Dadurch können die Linien „Schönenhof“, „Spital“ und „Juch“ verlängert und zusätzliches Siedlungsgebiet optimal erschlossen werden. An den Linien-Endpunkten „Messenriet“ (Linie 2), „Bühl“ (Linie 1) sowie „Juch“ (Linie 5) entstehen Haltestellen mit einer Ausgleichszeit. Die neuen Reserven im Fahrplan ermöglichen eine Kompensation von Verzögerungen und eine ruhigere Fahrweise. Zudem können stadtauswärts auf der Linie „Spital“ die Alterszentren (Stadtgarten, Alterssiedlung, Friedau) im Einzugsbereich der Haltestelle Reutenenstrasse erschlossen werden. Nach dem Umbau des Kantonsspitals kann dieses beim Eingang Süd mit dem Stadtbus direkter erschlossen werden. In den Hauptverkehrszeiten am Abend wird neu wieder der 15-Minutentakt auf den Linie 1 bis 3 angeboten.

Die Vorlage in Kürze

Im Weiteren wird die Linie 5 bis nord-östlich des Paketzentrums verlängert und erhält dort eine neue Endhaltestelle. Damit können die neuen Gewerbebetriebe in diesem Raum optimal erschlossen werden. Damit die Linie besser in den innerstädtischen Verkehr eingebunden werden kann, verkehrt sie neu im 30-Minutentakt. Zudem soll der Stadtbus am Samstag zwischen Bahnhof und Langfeldkreisel verkehren und die neuen Kundenbedürfnisse auf dieser Linie abdecken.

Parallel zum besseren Tagesangebot von Montag bis Samstag wird mit dem Stadtbuskonzept 2014 auch das Abend- und Sonntags-Angebot verbessert. Dieses wird zukünftig wenig vom Tagesangebot abweichen. Der Bruttokredit für dieses Angebotsverbesserung wurde vom Gemeinderat bereits genehmigt.

Mit diesen Massnahmen werden die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherheit an die Bahn erhöht. Das Stadtbus-System wird vereinfacht und gleichzeitig auf das künftige Verkehrsaufkommen ausgerichtet. Der Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen führt zu einer Kostensteigerung. Für die Umsetzung des Tagesangebots auf den Linien 1 bis 4 wird mit zusätzlichen jährlichen Bruttokosten von 750'000 Franken gerechnet. Für die Linie 5 ist gesamthaft mit Bruttokosten von 375'000 Franken pro Jahr zu rechnen. Dank zusätzlicher Einnahmen wird der

Nettoaufwand für den Stadtbus gegenüber dem Voranschlag 2013 um lediglich 0,67 Mio. Franken auf 1,99 Mio. Franken steigen. Der Kostendeckungsgrad sinkt von 65% auf 59%.

Bei einer Ablehnung des Stadtbuskonzepts 2014 wird das Stadtbussystem instabil bleiben. Weil die Fahrplanstabilität im Taktfahrplan ein sehr wichtiger Faktor ist, müsste man erneut die Aufhebung von Haltestellen und Anpassungen von Linieneinführungen prüfen. Wird die Linie 5 nicht in den definitiven Betrieb überführt, kann das Stadtbuskonzept 2014 gleichwohl umgesetzt werden. Allerdings wird im Langdorf eine Erschliessungslücke entstehen und die angestrebte Siedlungsentwicklung wäre aufgrund der Erschliessungspflicht von verkehrsintensiven Einrichtungen in Frage gestellt.

Gemeinderat und Stadtrat erachten es als wichtig, der Bevölkerung und Wirtschaft von Frauenfeld ein funktionierendes und einfaches Stadtbussystem zur Verfügung zu stellen. Deshalb empfehlen Ihnen Gemeinderat und Stadtrat, dem Stadtbuskonzept 2014 sowie der Überführung der Linie 5 in den definitiven Betrieb zuzustimmen.

Die Vorlage im Einzelnen

1. Stadtbus Frauenfeld im Aufwärtstrend

Ein Blick zurück

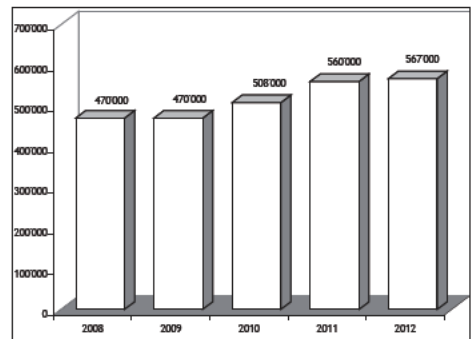
Frauenfeld hat eines der ältesten Stadtbussysteme der Schweiz. 1980 stimmten die Frauenfelderinnen und Frauenfelder dem ständigen Stadtbusbetrieb zu. Das 1981 eingeführte Konzept galt lange Zeit als Vorzeigemodell. Das aktuelle Konzept mit den drei Durchmesserlinien (Linien 1 bis 3) ist im Grundsatz seit 1998 im Betrieb. Mit den Merkmalen eines dichten Netzes, den Durchmesserlinien, dem Takt, den Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof und der Abstimmung auf den Fernverkehr ist es tagsüber ein einfaches und leicht verständliches Angebot. Dieses System fand über die Landesgrenzen hinaus Beachtung.

Erfreuliche Entwicklung

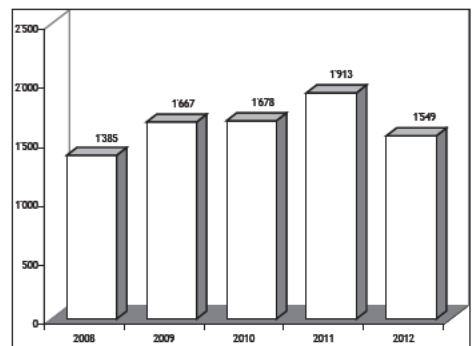
Seit der Einführung des Konzepts 1998 ist Frauenfeld laufend gewachsen. Im Jahr 2000 zählte Frauenfeld noch 21'954 Einwohner, Ende 2012 waren es bereits 23'984. Die Zahl der Arbeitsplätze ist seit 1998 ebenfalls deutlich angestiegen. Das Wachstum der Stadt, der Ausbau des ÖV-Angebots im Allgemeinen sowie ein verändertes Mobilitätsverhalten führten beim Stadtbus zu einem Anstieg der Passagierzahlen. Waren es 1998 noch 1,2 Mio. Passagiere, beförderte der Stadtbus 2012 bereits über 2,2 Mio. Fahrgäste. Dank höheren Einnahmen, insbesondere durch die Beteiligung am Z-Pass, sowie dem neuen Betriebsvertrag mit der PostAuto AG konnte im Jahr 2012 der Nettoaufwand deutlich reduziert

werden. Nachfolgende Grafiken zeigen die geleisteten Fahrplankilometer und den Nettoaufwand für den Stadtbus seit 2008. Der Ausbau der Linie 5 und das Angebot am Abend führten zu einer höheren Kilometerleistung.

Kilometerproduktion (Fahrplanleistung)



Nettoaufwand (in Tausend Franken)



Fahrplanstabilität lässt nach

Wie die letzten Jahre zeigen, hat der Stadtbus zunehmend Mühe, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit über den ganzen Tag zu gewährleisten. Die gestiegenen Passagierzahlen führen zu

Die Vorlage im Einzelnen

längeren Fahrgastwechseln und gleichzeitig haben die Behinderungen durch den Individualverkehr zugenommen. Im Juni 2004 wurde deshalb in der abendlichen Hauptverkehrszeit (17 bis 18 Uhr) der 15-Minutentakt auf 20 Minuten ausgedehnt, um den Fahrplan und damit das Rendez-vous am Bahnhof ohne zusätzliche Fahrzeuge einhalten zu können (allerdings geht dies zu Lasten der Anschlüsse an die Schnellzüge von und nach Zürich). Um die Fahrplan-Stabilität ausserhalb der abendlichen Spitzenzeiten zu verbessern, beschloss der Stadtrat auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 einen Versuch mit Sofortmassnahmen. Dabei wurden Busrouten gekürzt und die Durchmesserlinien am Bahnhof neu verknüpft.

2. Erkenntnisse aus den Sofortmassnahmen vom Dezember 2012

Die veränderten Linienführungen im Dezember 2012, die eine rasche Entspannung beim gedrängten Stadtbus-Fahrplan zur Folge haben sollten, führten bei der Bevölkerung zu heftigen Reaktionen. Die Fahrzeitmessungen vor und nach dem Fahrplanwechsel zeigen aber, dass die gewünschten Zeiteinsparungen – bis auf eine Ausnahme – erreicht werden konnten und sich das System entspannt hat. Insgesamt ist das Stadtbus-System aber nach wie vor sehr verspätungsanfällig. Neben den Ästen „Flurhof“ und „Oberwiesen“ trifft dies vor allem auf den Ast „Schönenhof“ zu. Eine Auswertung der Sofortmassnah-

men anfangs 2013 beim Ast „Flurhof“ zeigte, dass weiterer Handlungsbedarf besteht. Deshalb beschloss der Stadtrat eine Anpassung der Linienführung auf den 1. Juni 2013. Seither wenden die Busse im Flurhof und bedienen die Haltestellen auf der Zürcherstrasse nicht mehr. Eher wenig zur Stabilisierung des Betriebs haben die gekürzten Linienführungen auf der Linie 1 (Sonnegg – Spital) beigetragen. Erfolgreich waren hingegen die neuen Linienverknüpfungen und die damit wegfallenden Wendemanöver am Bahnhofplatz.

Eine gezielte Anpassung des Stadtbusnetzes ist aus folgenden Gründen weiterhin unumgänglich:

- Eine Ausdünnung vom 15- auf den 20-Minutentakt in der abendlichen Hauptverkehrszeit führt zu ungenügenden Anschlüssen namentlich beim Fernverkehr;
- In Spitzenzeiten kann der Fahrplan teilweise nicht eingehalten werden, weshalb Anschlussverbindungen verpasst werden;
- Teilweise „gehetzte“, für die Fahrgäste unangenehme Fahrweise.

3. Entwicklung der Linie 5, „Juch“

Steigende Passagierzahlen

Erfreulich entwickeln sich die Passagierzahlen der Stadtbuslinie 5, „Juch“, deren Fahrplan per 1. März 2012 aufgestockt wurde und die nun von Montag bis Freitag von 6.12 bis 8.20 Uhr und von 11.22 bis 18.36 Uhr im 20-Minutentakt

Die Vorlage im Einzelnen

verkehrt. Erstmals seit der Einführung der Linie 5 liegen die Passagierzahlen im erwarteten Rahmen. 2012 waren es 62'000 Nutzer (durchschnittlich 244 pro Tag). Im ersten Halbjahr 2013 stiegen pro Betriebstag durchschnittlich 299 Passagiere ein. Bis Ende 2013 werden insgesamt 70'000 Nutzer auf der Linie 5 erwartet. Wie die erfreuliche Entwicklung der Linie 5 zeigt, brauchen ÖV-Angebote häufig eine gewisse Anlaufzeit.

Aufwand und Ertrag

Der Aufwand und Ertrag für die Linie 5 wird aufgrund der Fahrplankilometer sowie dem Anteil der Passagiere für das Rechnungsjahr 2012 ermittelt. Der Nettoaufwand für die Linie 5 betrug 140'000 Franken. Der Kostendeckungsgrad lag 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), wird kurzfristig zusätzliches Kundenpotenzial entlang der Linie 5 entstehen. Für verkehrsintensive Einrichtungen wie das Einkaufszentrum besteht gemäss Verordnung des Regierungsrates zum kantonalen Bau- und Planungsgesetz die Pflicht, diese gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Die neue „Zone für publikumsintensive Nutzungen“ wird zudem mittelfristig zu zusätzlichen Arbeitsplätzen und mehr Publikumsverkehr führen. Diese werden die Nachfrage bei der Linie 5 erhöhen.

Für die Wohngebiete im Raum Breitestrasse gewinnt die Linie 5 ebenfalls an Bedeutung, wie die Entwicklung zeigt.

Beurteilung Versuchsbetrieb

Aufgrund der nun zwischenzeitlich positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen beurteilen Gemeinderat und Stadtrat die Entwicklung des Versuchsbetriebs mittlerweile als Erfolg. Deshalb wurde die Linie 5 in das Stadtbuskonzept 2014 mit eingebunden. Die Linie soll in den definitiven Betrieb überführt werden.

4. Grundsätze des Stadtbuskonzepts 2014

Einheitliches Taktintervall

Bei der Ausarbeitung des Stadtbuskonzepts 2014 wurden mehrere Varianten geprüft. Auch der 20-Minutentakt wurde intensiv diskutiert. Allerdings könnten damit nur stündlich schlanke Anschlüsse an den übrigen öffentlichen Verkehr angeboten werden. Gerade das einheitliche Taktraster in der Schweiz ist aber ein Erfolgsgeheimnis des öffentlichen Verkehrs.

Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof werden genutzt

Gemäss einer Umfrage des LINK-Instituts im Auftrag von Stadtbus Frauenfeld sind die Anschlüsse an die Bahn und die Postauto-Linien für Stadtbus-Kunden wichtig. 45 Prozent der Stadtbus-Passagiere steigen auf die Bahn oder das Postauto um, 18% nutzen das Rendez-vous am Bahnhof und steigen auf einen anderen

Die Vorlage im Einzelnen

Stadtbus um. Somit nutzen rund zwei Drittel der Fahrgäste die Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof.

Grosse Erschliessungswirkung und einheitliches Taktraster als Grundsatz

Aufgrund dieser Erkenntnisse sowie den Erfahrungen der Sofortmassnahmen 2012 ergeben sich klare Rahmenbedingungen. So soll die ursprüngliche Erschliessungswirkung wieder hergestellt und ein integrales 15-Minutentakt-Raster über den ganzen Tag angeboten werden, das in Nebenverkehrszeiten zum 30-Minutentakt ausgedünnt werden kann. Um die Pünktlichkeit auch in Hauptverkehrszeiten zu gewährleisten, braucht es zwei zusätzliche Stadtbusse. Zusätzlich sind zur Einhaltung des Fahrplans einige, kleinräumige Anpassungen der Fahrrouten nötig. Mit der Umfahrung von staugefährdeten Strassenabschnitten sollen die Pünktlichkeit und die Anschlüsse am Bahnhof gewährleistet werden.

5. Linienführung beim Tagesangebot ab Dezember 2014, Montag bis Samstag

Zustimmung bei der Vernehmlassung

Der Stadtrat präsentierte im Mai 2013 den Parteien, Quartiervereinen und Interessengruppen das Stadtbuskonzept 2014 und gab dieses in die Vernehmlassung. Neben Wünschen zum Angebotsausbau wurde dabei auch vorgebracht, das Stadtbudget nicht zusätzlich zu belasten. Grundsätzlich fand das unter-

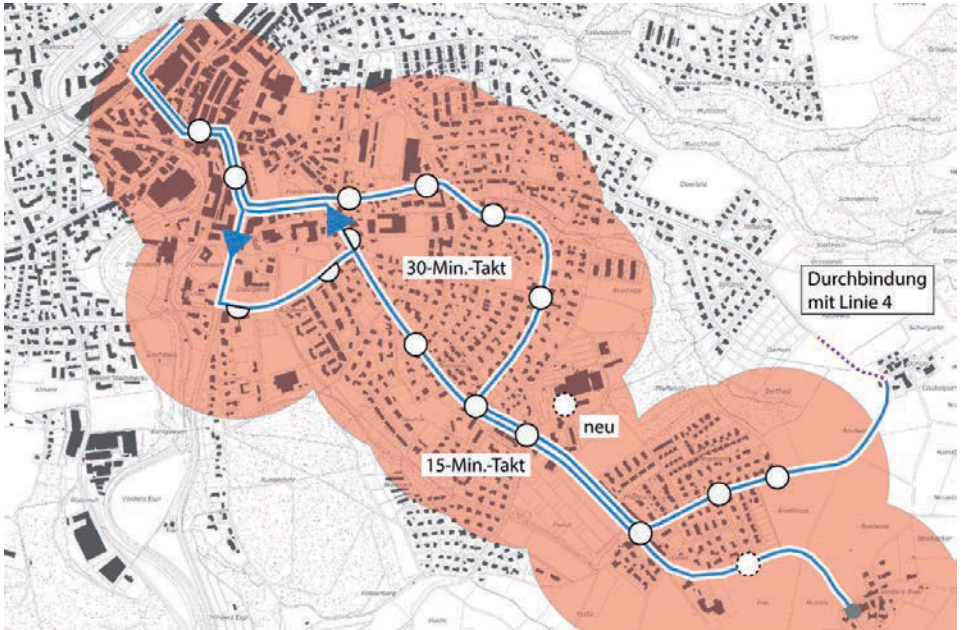
breitete Stadtbuskonzept 2014 allerdings Zustimmung. Darauf basierend legte der Stadtrat die Linienführungen für das Stadtbuskonzept 2014 fest.

Gegenüber dem heutigen Angebot (Stand Oktober 2013) sieht der Stadtrat ab Dezember 2014 nachfolgende Linienführungen vor.



Die Vorlage im Einzelnen

Linienast Spital:

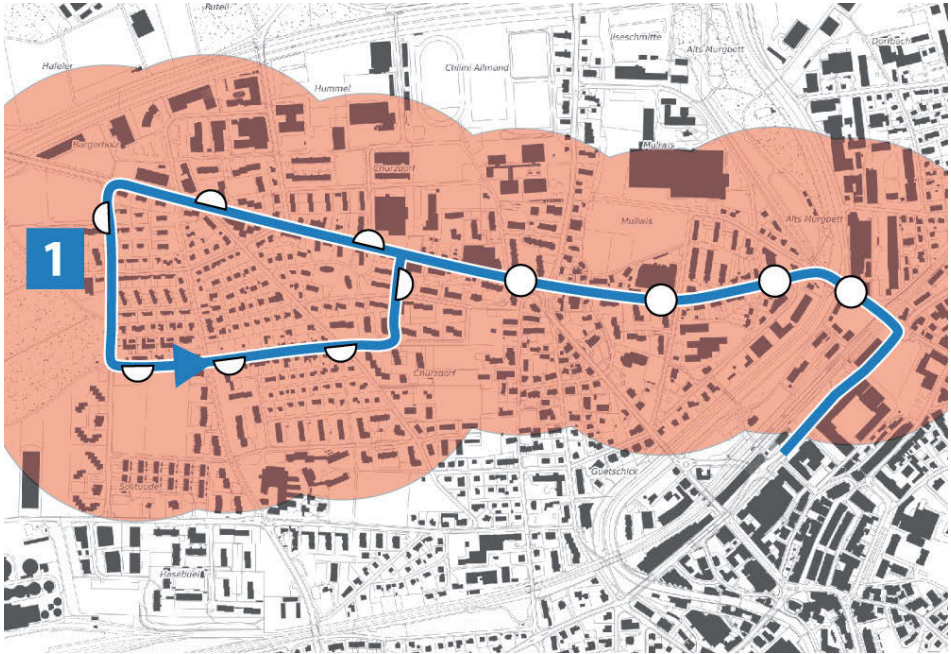


Das zusätzliche Fahrzeug wird den ganzen Tag eingesetzt. Dies erlaubt, die Linie über das Kantonsspital hinaus zu verlängern und das Quartier Huben direkter mit dem Stadtbus zu erschliessen. Die Linie wird ab Huben alternierend im 30-Minutentakt bis Obholz (und dort mit der Linie 4 verknüpft) oder nach Bühl verlängert. An den Linienendpunkten entstehen Pufferzeiten, um Verspätun-

gen ausgleichen zu können. Nach dem Umbau des Kantonsspitals soll der Stadtbus direkt vor dem Zugang Süd halten. 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.

Die Vorlage im Einzelnen

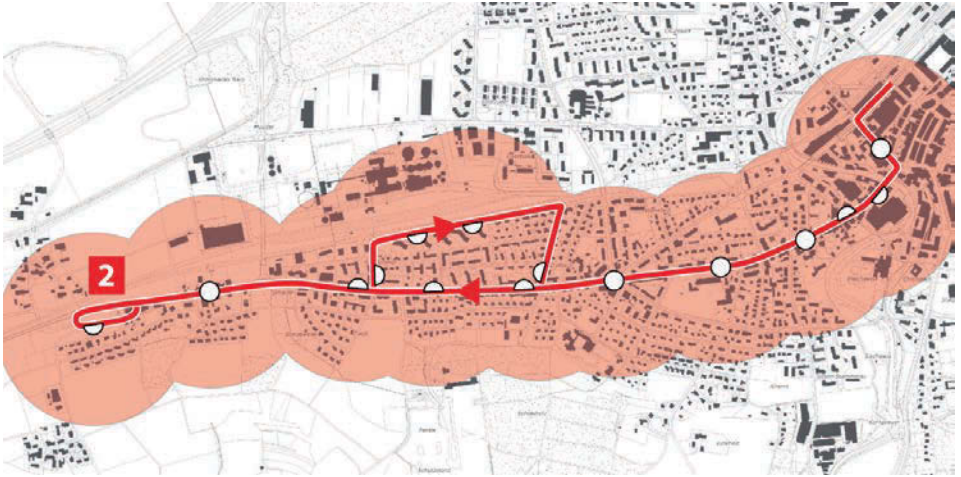
Linienast Sonnmatt:



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

Die Vorlage im Einzelnen

Linienast Schönenhof:

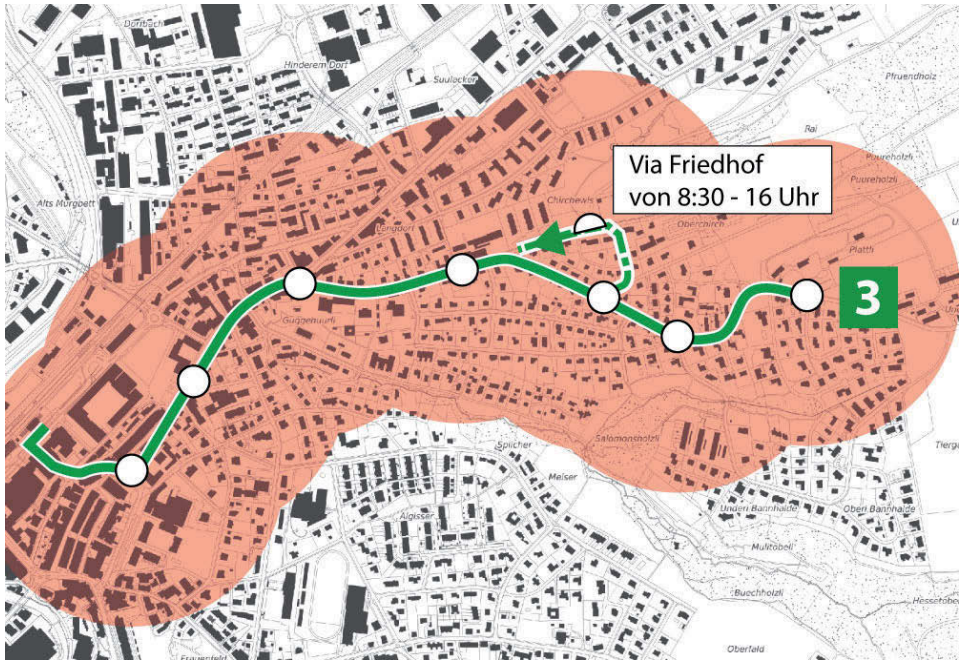


Damit der stark verspätungsanfällige Linienast Schönenhof saniert werden kann, ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs unabdingbar. Die zusätzliche Fahrzeit erlaubt es, die Linie bis nach Messenriet zu verlängern. Die Linie erhält gegenüber heute einen klaren Endpunkt (heute besteht eine Endschleife).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

Die Vorlage im Einzelnen

Linienast Plättli Zoo:

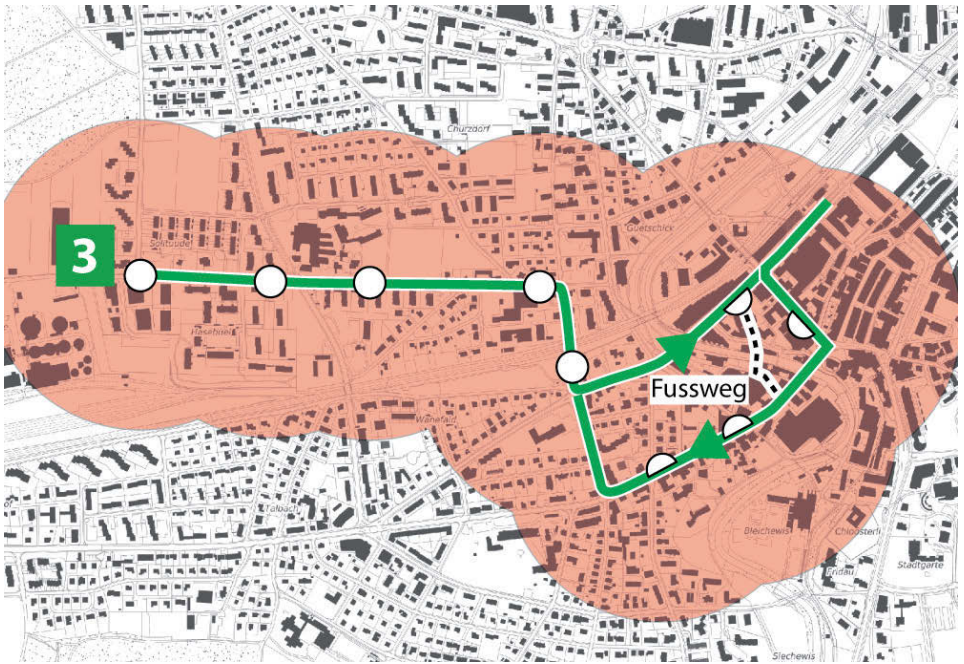


Der Linienast Plättli Zoo wird wieder mit dem Linienast Oberwiesen verknüpft (wie bis Dez. 2012). Bei der Taktausdünnung zum 30-Minutentakt erhält dieser Ast so wieder die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Richtung Zürich. Von

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.

Die Vorlage im Einzelnen

Linienast Oberwiesen:

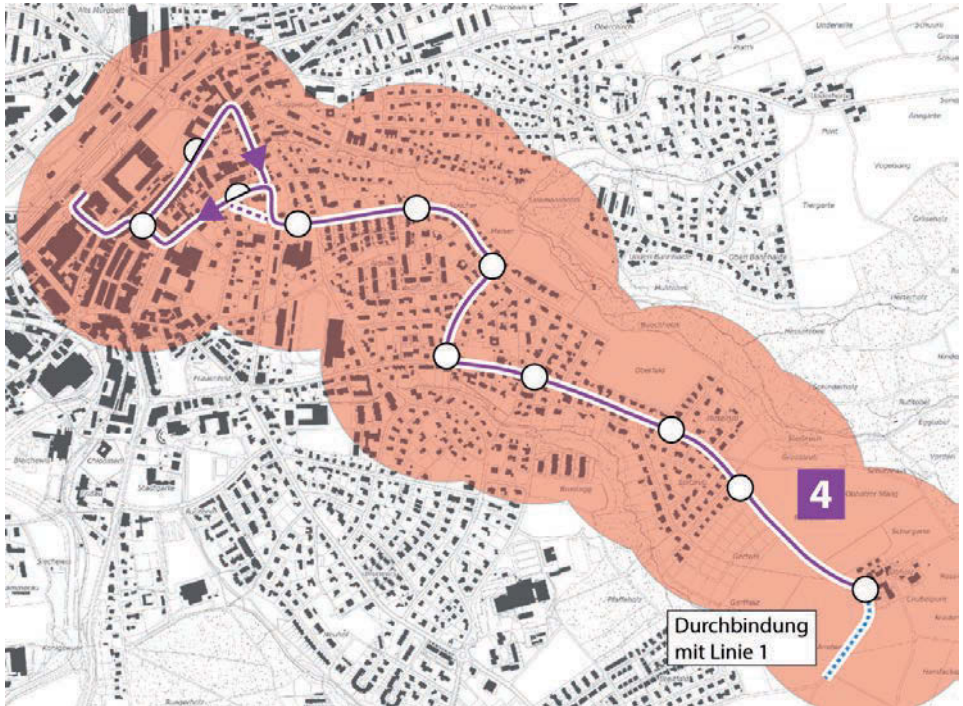


Der Linienast Oberwiesen wird wieder mit dem Linienast Plättli Zoo verknüpft (wie bis Dez. 2012). Zugunsten der Zuverlässigkeit fährt die Linie künftig stadteinwärts über die Bahnhofstrasse und umfährt so die regelmässigen Staus auf der Zürcher- und Rheinstrasse. Damit kann der Einsatz eines weiteren Fahrzeugs vermieden 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.

Die Vorlage im Einzelnen

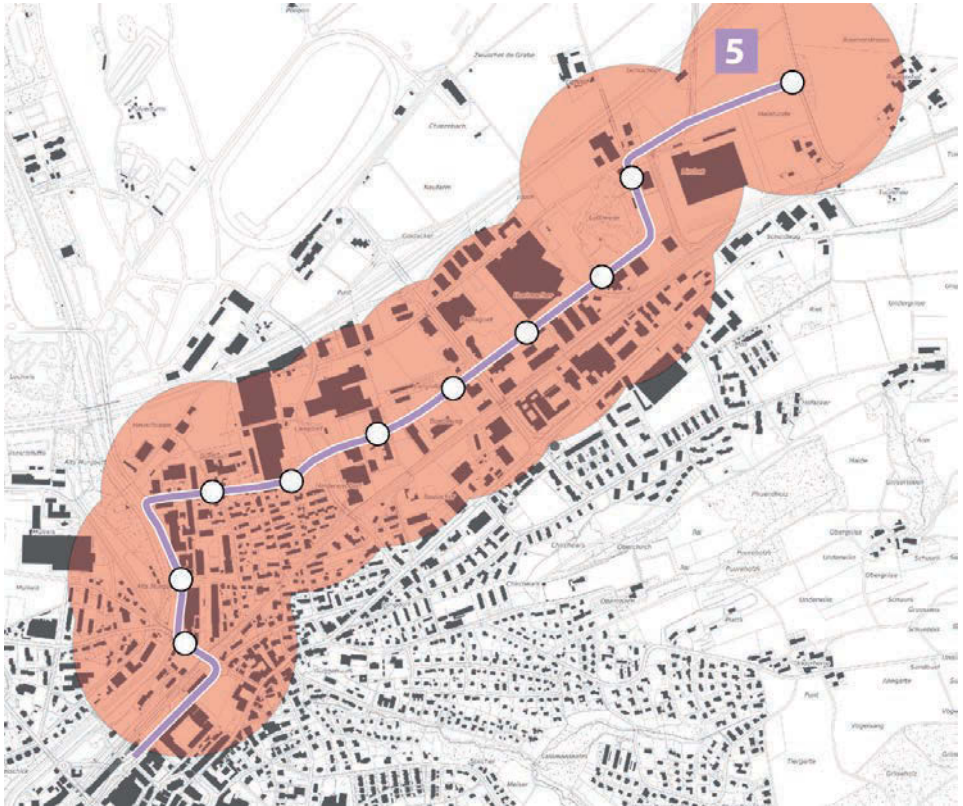
Linienast Huben:



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

Die Vorlage im Einzelnen

Linienast Juch:



Die Linie 5 wird bis nordöstlich des Paketentrums 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. Dies ermöglicht es, die Linie in das Rendez-vous am Bahnhof einzubinden und schlanke stadttinterne Verbindungen, die 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.

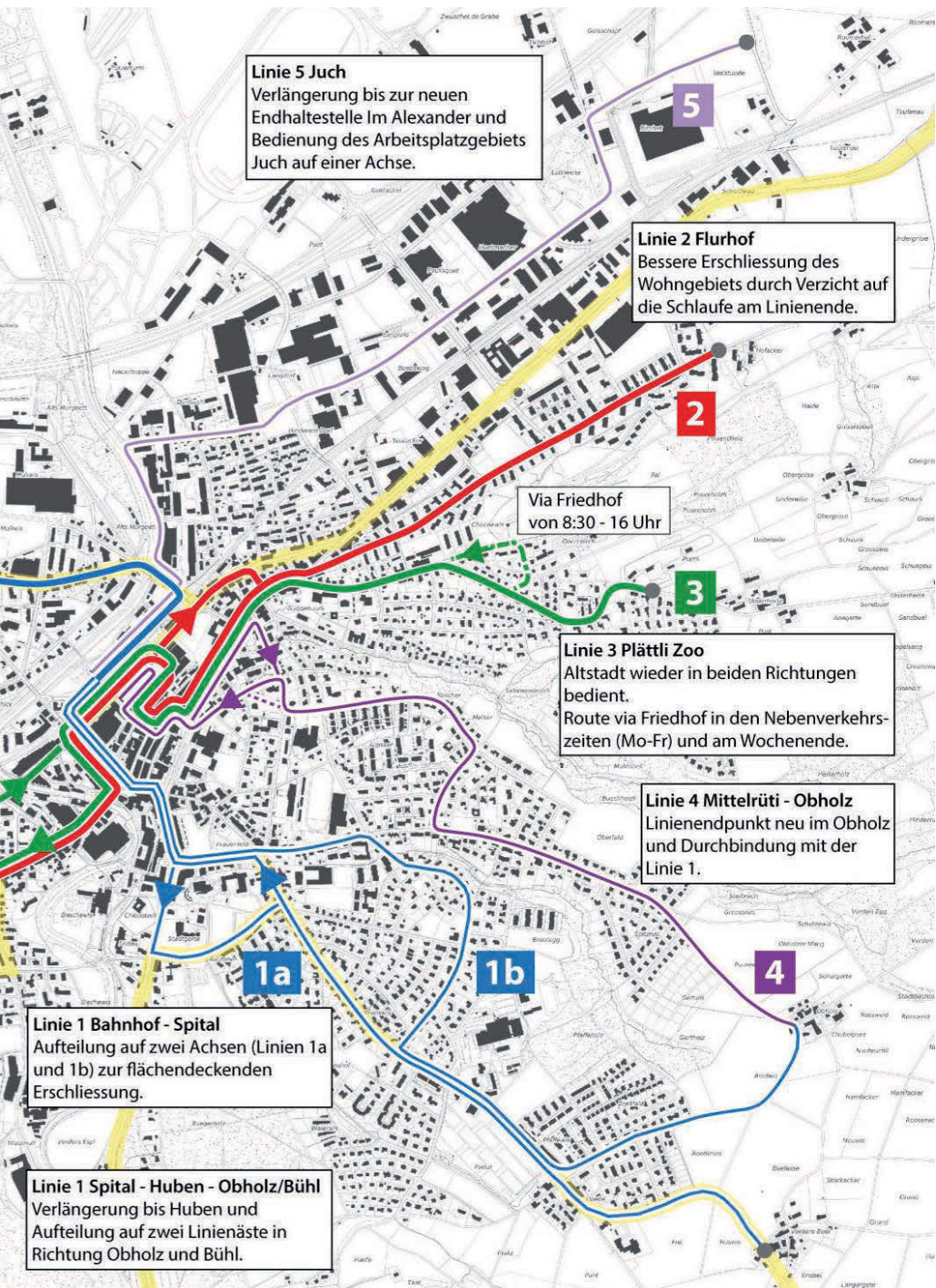
Übersicht Tagesangebot Montag bis Samstag (Samstags wie beim bestehenden Angebot zum Teil Taktausdünnung und Linie 5 nur bis Langfeldkreisel)

Linie 1 Sonnmatt
Linienführung wieder wie im Fahrplan 2012 mit Bedienung der Sonnenhofstrasse.

Linie 3 Oberwiesen
Stadteinwärts neu direkte Linienführung zum Bahnhof via Bahnhofstrasse zwecks Umfahrung des Staus auf der Zürcherstrasse.

Linie 2 Schönenhof
Verlängerung bis zum Ortsteil Messenriet.

- 30-Min-Takt: Mittelrüti, Obholz, Bühl, Juch
- 15-Min.-Takt: Schönenhof - Flurhof, Sonnmatt - Spital - Huben; Oberwiesen - Plättli Zoo (HVZ)
- Korridore PostAuto



Die Vorlage im Einzelnen

6. Aufwand Stadtbuskonzept 2014

Zusätzliche Betriebskosten für die Linien 1 bis 4

Für das Stadtbuskonzept erarbeitete die PostAuto AG als transportbeauftragte Unternehmung im August 2013 eine Richtofferte für das vorgeschlagene Konzept. Für die Umsetzung des Tagesangebots auf den Linien 1 bis 4 gemäss Stadtbuskonzept 2014 ist jährlich mit zusätzlichen Bruttokosten von 750'000 Franken zu rechnen.

Überführung der Linie 5 in den definitiven Betrieb

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 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 jährlichen Bruttoaufwand von 375'000 Franken zu rechnen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens verpflichtete sich das Allmendcenter, sich während vier Jahren jährlich mit 215'000 Franken an der Stadtbuserschliessung zu beteiligen. Mit den zu erwartenden zusätzlichen Passagiereinnahmen (10 bis 15%) wird der Nettoaufwand für die Linie 5 in den nächsten vier Jahren bei rund 150'000 Franken bleiben.

Ausbau der Infrastruktur

Damit das Stadtbuskonzept 2014 umgesetzt werden kann, ist ein Ausbau der Infrastruktur nötig. An den Linien-Endpunkten Messenriet, Im Alexander sowie Bühl werden neue Halteplätze erstellt. Das Investitionsvolumen beträgt einmalig 150'000 Franken.

Diese baulichen Massnahmen liegen in der Finanzkompetenz des Stadtrates. Sie werden nur ausgelöst, wenn die Stimmberechtigten den Kreditvorlagen zustimmen. Massnahmen an den Haltestellen (Beschriftung etc.) werden über die laufende Rechnung abgewickelt.

7. Nutzen, Erträge und Finanzierung

Entspannung des Fahrplans

Mit der Umsetzung des Stadtbuskonzepts 2014 kann die Fahrplanstabilität erhöht werden. Dadurch wird eine angenehmere Fahrweise möglich und die Anschlusssicherheit steigt. Zudem kann in den Abendspitzenstunden mit den hohen Passagierfrequenzen wieder der 15-Minutentakt auf den Linien 1 bis 3 angeboten werden. Mit der Verlängerung nach Messenriet wird zusätzliches Siedlungsgebiet erschlossen, in dem in den letzten Jahren Arbeitsplätze und Wohnbauten entstanden sind. Zudem kann die Erschliessung im Einzugsbereich der Linie 1 verbessert werden.

Zusätzliche Einnahmen erwartet

Das Stadtbuskonzept 2014 wird zu zusätzlichen Passagieren führen. In den letzten Jahren stieg die Zahl der Stadtbus-Passagiere um rund 5% pro Jahr

Die Vorlage im Einzelnen

(+100'000 Passagiere). Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird eine Fortsetzung dieser Entwicklung erwartet. Die Zunahme an Passagieren wird sich positiv auf die Einnahmen via Tarifverbund Ostwind auswirken, die unter anderem auf den Personenkilometern der Transportunternehmungen basieren. Für 2015 rechnet der Tarifverbund Ostwind beim Stadtbus mit Einnahmen von knapp 1,9 Mio. Franken, was gegenüber 2013 einer Einnahmesteigerung um 13% entspricht. Neben den zusätzlichen Einnahmen vom Tarifverbund wird die Stadt nach Eröffnung des Allmendcenters (geplant Januar 2015) vom Betreiber während vier Jahren jährlich 215'000 Franken erhalten. Zudem wird sich die Gemeinde Gachnang an der Erschliessung von Messenriet sowie der Kanton am gestiegenen Defizit beteiligen.

Gesamthaft steigt der Nettoaufwand für den Stadtbus von 1'322'100 Franken (Voranschlag 2013) auf 1'990'000 Franken. Der Kostendeckungsgrad sinkt von 65% auf 59%. Damit liegt er weiterhin über den von Gemeinderat und Stadtrat angestrebten 50%.

8. Umsetzung

Die kostenneutralen Massnahmen des Stadtbuskonzepts 2014 wurden im Jahr 2013 bereits umgesetzt. Auf den nationalen Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 werden die Anpassungen vorgenommen, die den Einsatz von zwei zusätzlichen Bussen bedingen.

Ab dann verkehrt der Linienast Schönenhof bis Messenriet und der Linienast Spital wird bis Bühl bzw. Obholz verlängert.

Zudem wird die Linie 5 in den definitiven Betrieb überführt und gleichzeitig bis zur Haltestelle „Im Alexander“ nordöstlich des Paketzentrums verlängert sowie am Samstag zwischen Bahnhof und Langfeldkreisel verkehren. Damit diese Linie den wachsenden Bedürfnissen des Einkaufsverkehrs gerecht werden kann, wird sie neu ganztags im 30-Minutentakt verkehren und ins Rendez-vous am Bahnhof eingebunden. Mit der Verlängerung bis zur Haltestelle „Im Alexander“ können die neuen 400 Arbeitsplätze in diesem Gebiet gut erschlossen werden.

Neben den Anpassungen des Tagesangebots soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auch das vom Gemeinderat bereits genehmigte Abend- und Sonntagsangebot angepasst werden.

9. Finanzkompetenzen

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 gemäss Stadtbuskonzepts 2014 belaufen sich auf 750'000 Franken. Beide Kreditbegehren unterliegen damit nach Art. 8 der Gemeindeordnung der obligatorischen Gemeindeabstimmung. Die Festlegung der definitiven Linienführung liegt in der Kompetenz des Stadtrates.

Die einmaligen Investitionskosten von 150'000 Franken für bauliche Massnahmen liegen demgegenüber in der Finanzkompetenz des Stadtrates.

Schlussbemerkungen und Anträge

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Mit dem Stadtbuskonzept 2014 kann die Qualität des Stadtbusses zukunftsorientiert verbessert werden. Das Angebot wird optimiert und die Fahrplanstabilität erhöht. Das Siedlungsgebiet bleibt gut mit dem Stadtbus erschlossen. Die Alterszentren (Stadtgarten, Alterssiedlung, Friedau) im Einzugsbereich der Haltestelle Reutenenstrasse, das Kantonsspital, das Quartier Huben, die Siedlungsgebiete im Westen, sowie die Gewerbegebiete im Osten der Stadt profitieren von einer besseren Stadtbus-Erschliessung. Die zwecks Verbesserung der Fahrplanstabilität im Dezember 2012 eingeführten Sofortmassnahmen zeigten, dass Kürzungen bei den Routen von der Bevölkerung nicht akzeptiert werden. Wie Analysen von zwei Fachbüros ergaben, werden zwei zusätzliche Busse benötigt, um einen kundenorientierten Stadtbusbetrieb gewährleisten zu können. Mit den vorgesehenen Massnahmen wird das gesamte System entspannt, wovon insbesondere die über zwei Mio. Stadtbus-Passagiere pro Jahr profitieren. Bei der Linie 5 rechtfertigt die erfreuliche Entwicklung bei den Passagierzahlen sowie die finanzielle Beteiligung des Allmendcenters die Überführung vom Versuchsbetrieb in einen definitiven Betrieb.

Wird das Kreditbegehren für das Stadtbuskonzept 2014 abgelehnt, bleibt das Stadtbussystem instabil. Die Anfälligkeit für Verspätungen wird durch die wachsende Verkehrsbelastung und Siedlungsentwicklung laufend verschärft. Weil die Fahrplanstabilität ein zentraler Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs ist, müssten erneut die Aufhebung von Haltestellen sowie Anpassungen der Linienführungen geprüft werden. Wird die Linie 5 nicht in den definitiven Betrieb überführt, kann das Stadtbuskonzept 2014 dennoch umgesetzt werden. Allerdings würde im Langdorf eine Erschliessungslücke entstehen und die angestrebte Siedlungsentwicklung würde in Frage gestellt.

Gemeinderat und Stadtrat erachteten es als wichtig, der Bevölkerung und der Wirtschaft von Frauenfeld ein gut funktionierendes und leicht verständliches Stadtbussystem zur Verfügung zu stellen. Deshalb empfehlen Ihnen Gemeinderat und Stadtrat, dem Tagesangebot gemäss Stadtbuskonzept 2014 sowie der Überführung der Linie 5 in den definitiven Betrieb zuzustimmen.

Frauenfeld, 2. Oktober 2013

Gemeinderat und Stadtrat

Schlussbemerkungen und Anträge

Die Abstimmungsfragen lauten:

- a) Wollen Sie dem Bruttokredit von 750'000 Franken pro Jahr für die Umsetzung des Tagesangebots gemäss Stadtbuskonzept 2014 zustimmen?**
- b) Wollen Sie dem Bruttokredit von 375'000 Franken pro Jahr für die definitive Einführung der Stadtbuslinie 5 zustimmen?**

Der Gemeinderat hat der Vorlage mit 35 Ja- zu 0 Nein-Stimmen zugestimmt.