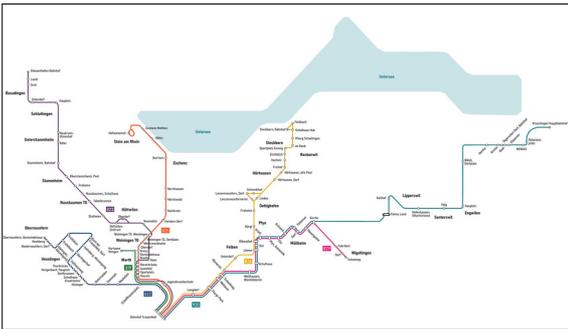




Xenia Fraefel

Diplomandin	Xenia Fraefel
Examinator	Prof. Claudio Büchel
Experte	Marc Schneiter, Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich, ZH
Themengebiet	Verkehrsplanung

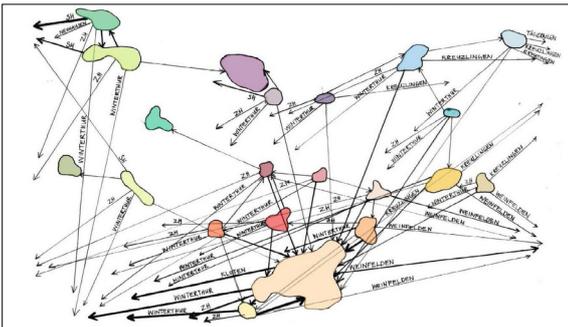
ÖV Angebotskonzept Region Frauenfeld Nord



Liniennetzplan Regionalbus Frauenfeld Nord
Eigene Darstellung basierend auf Liniennetz OSTWIND

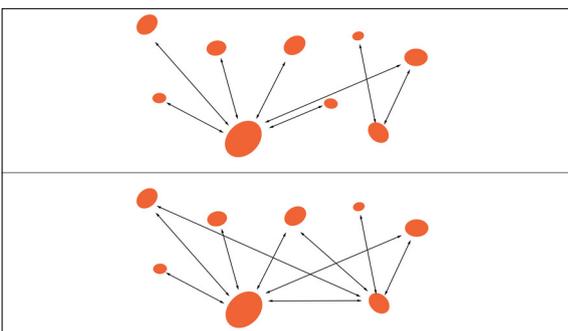
Ausgangslage: Die Region Frauenfeld Nord stellt aufgrund ihrer topographischen Gegebenheiten und der gestreuten Siedlungsstruktur eine herausfordernde Ausgangslage dar für die Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel. Es führt keine Bahnlinie durch dieses Gebiet. Die ÖV-Erschliessung erfolgt ausschliesslich mit Regionalbussen. Hierbei ergeben sich Schwierigkeiten hinsichtlich des Kostendeckungsgrades, der oft langen Reisezeiten im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) oder der Gewährleistung der Anschlüsse an den Zugverkehr. Wegen der polyzentrischen Struktur des Kantons ist es wichtig, die Ortschaften nicht nur nach Frauenfeld gut anzubinden, sondern auch nach Weinfelden und Kreuzlingen, wo ebenfalls wichtige Verwaltungsstandorte und weiterführende Schulen angesiedelt sind.

Vorgehen: Die vertiefte Analyse des bestehenden Regionalbus-Liniennetzes ermöglichte es, Stärken und Schwächen sowie vorhandene Potenziale des heutigen ÖV-Angebotes zu evaluieren. Aufbauend auf den gewonnenen Erkenntnissen aus der Analyse und den vorhandenen Planungsgrundlagen wurden die Ziele formuliert. Die Ziele sowie die Festlegung von Angebotsstandards, gegliedert nach Siedlungstypen, halfen beim Entwickeln der Varianten und des definitiven Angebotskonzeptes. Für das Angebotskonzept, welches auf der Bestvariante basiert, werden zum Schluss notwendige Massnahmen beschrieben.



Analyse Pendlerbewegungen Region Frauenfeld Nord
Eigene Darstellung

Ergebnis: Die Hauptziele für die Entwicklung des Angebotskonzeptes waren konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich zum MIV zu schaffen sowie möglichst direkte Verbindungen zwischen den Zentren zu realisieren. Eine ebenso grosse Relevanz erfuhr das Thema «Kombinierte Mobilität». Zentral für die Variantenstudie war der Ansatz, kombinierte Mobilität im ländlichen Raum zu fördern. In der Entwurfsphase ausgearbeitet wurden die Variante «Monozentrisch» sowie die Variante «Polyzentrisch». Die monozentrische Variante ist von der Struktur aufgebaut wie das heutige Regionalbus-Liniennetz. In der polyzentrischen Variante wurde die Grundstruktur verändert. Neu gibt es eine direkte Buslinie von Diessenhofen nach Weinfelden. Sie soll die grosse Maschenweite des Bahnnetzes in der Region verkleinern. Entlang dieser Buslinie sind vier Umsteigeknoten mit Mobilitätshubs angegliedert. So wird das Reisen zwischen den Regionalzentren kürzer und direkter. Es muss nicht jedes Mal der Weg nach Frauenfeld zum Umsteigen zurückgelegt werden. Einen grossen Mehrwert bringt die neue Diagonalverbindung deswegen auch den Dörfern Hüttwilen, Herdern und Pfy, welche in Luftliniendistanz betrachtet nur ca. 3 bis 3.5 km auseinander liegen, jedoch heute über keine direkte Busverbindung verfügen. In der Analyse der Pendlerbewegungen konnte aber eine Nachfrage festgestellt werden. Aufgrund dieser Vorteile wurde die polyzentrische Variante favorisiert und als Grundlage für das Konzept verwendet. Das neue ÖV-Angebotskonzept fördert die Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Es schafft aufgrund der Optimierung der bestehenden Haltestellen und Linienführungen attraktive und direkte Verbindungen auch in die weiteren Kantonalzentren Weinfelden und Kreuzlingen. So gewinnt der ÖV auch im ländlichen Raum an Bedeutung, da die Konkurrenzfähigkeit zum MIV zunimmt.



Variantenstudie "Monozentrisch" (oben) und "Polyzentrisch" (unten)
Eigene Darstellung