



Stadtrat
Stadtkanzlei
Bahnhofstrasse 25
9200 Gossau
www.stadtgossau.ch



Stadtkanzlei, Bahnhofstrasse 25, 9200 Gossau

A-Post

An die Mitglieder
des Stadtparlamentes
9200 Gossau

9. November 2023

2023-472 / 01.26.840

Einfache Anfrage Werner Bischofberger (SP) "Parkplätze contra Buslinien – ein unsinniger Vergleich?"

Sehr geehrte Damen und Herren

Werner Bischofberger (SP) reichte am 28. August 2023 die Einfache Anfrage «Parkplätze contra Buslinien – ein unsinniger Vergleich?» ein (siehe Beilage). Der Stadtrat beantwortet diese wie folgt:

Vorbemerkung

Entsprechend der Mobilitätsstrategie des Gesamtverkehrskonzeptes ist ein gut funktionierendes, multimodales und effizientes Gesamtverkehrssystem notwendig, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung von Gossau und Arnegg abzudecken. Zur Erreichung einer ausreichenden Erschliessung sowie einer hohen Lebensqualität und Standortattraktivität müssen sämtliche Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden.

Frage 1

Wie beurteilt der Stadtrat die bestehende Nutzung des Bundplatzes?

Antwort

Der Parkplatz Marktplatz ist für verschiedene Arten von Nutzungen sehr bedeutsam.

Als zentrale Parkierungsmöglichkeit trägt der Marktplatz dazu bei, den Suchverkehr innerhalb der Stadt Gossau zu reduzieren, was sich positiv auf den Verkehr auswirkt. Auf dem Marktplatz befinden sich zudem öffentliche e-Ladestationen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität. Auch braucht es ein genügendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen, um bei Baugesuchen im Zentrum die Anzahl Parkplätze reduzieren zu können.

Der Marktplatz übernimmt in seiner Form auch kulturelle Funktionen. Pro Jahr finden an rund 40 Tagen auf ihm Anlässe statt (inklusive Parkplatznutzung für Veranstaltung im Fürstenlandsaal), für die im Zentrum kein alternativer Durchführungsort zur Verfügung steht. Bei weiteren Anlässen in der Markthalle und auf der Bundwiese wird der Marktplatz als Parkplatz genutzt.

Frage 2

Kann der Stadtrat Aussagen zur Auslastung der Parkplätze auf dem Bundplatz machen?

Antwort

Anhand der Einnahmen, der Anzahl Parkvorgänge und Parkbewilligungen wird die Auslastung der Parkplätze in den letzten drei Jahren auf rund 16 Prozent geschätzt.

Frage 3

Zu welchem Teil finanziert der ruhende Verkehr die Bereitstellung und den Unterhalt der Parkplätze auf dem Bundplatz?

Antwort

Die durchschnittlichen Einnahmen für den Parkplatz Marktplatz betragen rund CHF 38'500 pro Jahr (inkl. Coronazeitraum) und decken die Kosten für den Unterhalt der Fläche vollumfänglich ab. Die Parkplatz- und Anlassnutzung erwirtschaftet keinen Gewinn für den Stadthaushalt.

Frage 4

Wie beurteilt der Stadtrat die Nutzung der Buslinien in Gossau?

Antwort

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen hat im August 2023 den Bericht zum öffentlichen Verkehr veröffentlicht (vgl. Beilage). Darin sind die massgeblichen Berechnungsarten für den Kostendeckungsgrad und die Linienbelastungen der einzelnen Bus- und Postautolinien aufgelistet. Die Linienbelastung ergibt sich aus den Personenkilometern (PKM) geteilt durch die Kurskilometer.

Gemäss Bericht liegt die Linienbelastung für die Linie 151 (St. Gallen) bei 17 PKM, Linie 152 (Herisau) bei 9 PKM, Linie 155 (Walter Zoo) bei 7 PKM, Linie 159 Mettendorf bei 5 PKM und Linie 727 (Zuzwil) bei 5 PKM. Damit halten sämtliche Linien die geforderten kantonalen Mindestvorgaben ein. Auf der Linie 159 (Mettendorf) und Linie 727 (Zuzwil) wurden die Mindestvorgaben aufgrund des Nachfrageeinbruches während der Pandemie vorübergehend unterschritten.

Der Stadtrat beurteilt die Nutzung der Buslinien als gut und geht davon aus, dass diese im Rahmen der Anpassungen im Gesamtverkehrskonzept gezielt gesteigert werden können.

Frage 5

Zu welchem Teil finanzieren die Nutzenden der Buslinien diesen Teil des öffentlichen Verkehrs?

Antwort

Der Kostendeckungsgrad errechnet sich aus den Erträgen (inkl. Abgeltungen Dritter) geteilt durch die Kosten.

Gemäss dem in Antwort 4 erwähnten Bericht liegt der Kostendeckungsgrad für die Linie 151 (St. Gallen) bei 75 Prozent, Linie 152 (Herisau) bei 56 Prozent, Linie 155 (Walter Zoo) bei 48 Prozent, Linie 159 Mettendorf bei 29 Prozent und Linie 727 (Zuzwil) bei 29 Prozent.

Stadtrat

Beilagen

Einfache Anfrage

Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr, Bericht öffentlicher Verkehr, August 2023



August 2023

Bericht öffentlicher Verkehr





Reihe «Statistik aktuell»

In der von der Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen herausgegebenen Reihe werden Berichte mit statistischen Ergebnissen publiziert, die von Statistikakteuren der kantonalen Verwaltung produziert werden. Die Produktion der Ergebnisse untersteht dem kantonalen Statistikgesetz und seinen Qualitätskriterien. Falls die Berichte auch politische Schlussfolgerungen enthalten, werden diese transparent als solche gekennzeichnet.

Aktuelle Ausgabe

Amt für öffentlichen Verkehr (2023): Bericht öffentlicher Verkehr
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 108

Korrigendum: 14.09.2023

Berechnungen Anhang 1, Veränderungen 2018-2022 in %

Verantwortlich für den Inhalt

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen

Autoren

Patrick Ruggli, Amt für öffentlichen Verkehr
Silvan Egli, Amt für öffentlichen Verkehr
Florian Jud, Amt für öffentlichen Verkehr
Michael Kündig, Amt für öffentlichen Verkehr
Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr

Auskunft

Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
058 229 34 88 · aoev@sg.ch

Bezug

Der Bericht ist elektronisch erhältlich unter www.statistik.sg.ch

Titelbild

© Appenzeller Bahnen AG

Gestaltung

Umschlag: Andreas Bannwart, Staatskanzlei, Kommunikation
Inhalt: Corinne Minder, Amt für öffentlichen Verkehr

Copyright

Abdruck mit Quellenangabe, Belegexemplar an Amt für öffentlichen Verkehr

1	Vorwort	5
2	Zusammenarbeit	6
2.1	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
2.2	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern	6
2.3	Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden	6
2.4	Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen	7
2.5	Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Ostwind	7
3	Zahlen und Fakten	8
3.1	Angebot im Regional- und Ortsverkehr	8
3.2	Erschliessungsqualität	10
3.3	Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln	12
3.4	Nachfrage	13
3.5	Finanzen / Wirtschaftlichkeit	16
4	Projekte	20
4.1	Busbehinderungen im Strassenverkehr	20
4.2	E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen	21
4.3	Grenzüberschreitender Verkehr	22
4.4	Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) an Bus- und Bahnhaltestellen	23
4.5	öV42 (Green Mobility)	24
5	Perspektiven	26
5.1	Bahnperspektiven bis 2025	26
5.2	Bahnperspektiven bis 2035	27
5.3	Regionale Konzepte	28
5.4	Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2023	29
A	Anhang	32
A1	Bahnhofsfrequenzen	32
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	34
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	36
A4	Glossar	45



© Ostwind



2022 hat der öffentliche Verkehr zur alten Stärke zurückgefunden, trotz einem coronabedingt schwierigen ersten Quartal. Die Fahrgastzahlen sind nach der Covid-19-Pandemie unerwartet rasch wieder auf das Niveau von 2019 und z.T. darüber hinaus gestiegen. Das spricht insbesondere für das qualitativ hochstehende öffentliche Verkehrsangebot, das die Verkehrsunternehmen und ihre Mitarbeitenden anbieten. Sehr erfreulich zugelegt hat der Freizeitverkehr. In diesem Bereich ist die Auslastung der Transportmittel sowie der Modalsplit tiefer als im täglichen Pendlerverkehr. Im Freizeitverkehr kann der öV noch relativ einfach Marktanteile gewinnen. Wir setzen uns für einen starken öffentlichen Verkehr ein. Denn dieser ist als ressourcen- und platzsparendes Verkehrssystem ein wichtiger Teil der langfristigen Lösung für die Mobilität im Kanton St.Gallen. Wir werden auch in den kommenden Jahren unser Bestes tun, um die Erwartungen der Fahrgäste zu erfüllen.

Für mich hat der grenzüberschreitende Verkehr eine hohe Bedeutung, weil hier ein grosses Verlagerungspotenzial brachliegt. Die Absichtserklärung Vorarlberg/St.Gallen wurde mittlerweile um das Fürstentum Liechtenstein erweitert. Die trinationale Erklärung wurde im Oktober 2022 unterzeichnet. Im Zentrum der gemeinsamen Anstrengungen stehen die Handlungsfelder Tarifstrukturen und Kundenservice, Angebotsdichte und -vertaktung sowie die Entwicklung der Schieneninfrastruktur. Anfang 2023 hat eine neu geschaffene Geschäftsstelle für den öffentlichen Verkehr im Bodenseeraum ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie fokussiert sich auf die Themen Tarifierung, Ticketing und Marketing.

Bei der vollständigen Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 zeichnet sich eine Verzögerung um drei bis fünf Jahre ab. Zudem hat die SBB im Juli 2022 informiert, dass sie auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation verzichten wird. Das geplante Fahrplankonzept zwischen Zürich, St.Gallen und St.Margrethen kann so nicht realisiert werden. Die detaillierten Auswirkungen und Möglichkeiten zur Kompensation werden aktuell geprüft. Die Ergebnisse sowie die Vorschläge zum weiteren Vorgehen werden in einer Botschaft des Bundes zusammengefasst. Das Bundesparlament soll diese voraussichtlich 2026 beschliessen. Die St.Galler Regierung fordert in enger Abstimmung mit den Ostschweizer Nachbarkantonen, dass mit dieser Botschaft insbesondere das unverrückbare Angebotsziel eines Vollknotens St.Gallen erfüllt wird.

Während der Laufzeit des 7. öV-Programms nehmen in den Regionen des Kantons ausgebaute öV-Angebote ihren Betrieb auf. Verbesserungen gibt es bis 2028 insbesondere im südlichen Kantonsteil auf den Eisenbahnlinien Rapperswil-Uznach, entlang des Walensees und im Rheintal. Das regionale Busangebot wird an die Ausbauten angepasst. Damit profitieren möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner vom verbesserten Bahnfahrplan. Die Regierung möchte so die Erreichbarkeit innerhalb des Kantons verbessern und die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr reduzieren.

Regierungsrat Beat Tinner
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

Die Planung, Finanzierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs verlangt eine funktionierende Zusammenarbeit über alle Staatsebenen hinweg. Zusätzlich nehmen die ausführenden Transportunternehmen (TU) eine wichtige Rolle ein. Ziel aller Beteiligten ist es, einen qualitativ hochstehenden, aber doch finanzierbaren öffentlichen Verkehr anzubieten.

2.1 Zusammenarbeit mit dem Bund

Dem Bund obliegt die Federführung bei der Planung und Weiterentwicklung des Bahnangebots auf dem Schweizer Schienennetz. Die Kantone und Transportunternehmen werden in die Arbeiten miteinbezogen.

Der Regionalverkehr wird gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und finanziert. Im Rahmen der Reform Regionaler Personenverkehr wurden die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen überprüft. Ziel war eine Vereinfachung des heute komplexen Bestellverfahrens und damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Das Bundesparlament hat die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Dezember 2022 beschlossen. Die gemeinsame Umsetzung ist angelaufen.

2.2 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern

Nur die wenigsten öV-Linien verlaufen ausschliesslich innerhalb eines Kantons. Die betroffenen Kantone und Länder stimmen darum in enger Absprache das grenzüberschreitende öV-Angebot untereinander ab. Die anschliessende Bestellung und Finanzierung des Angebots erfolgt ebenfalls gemeinsam.

Die Ostschweizer Kantone intensivieren ihre Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs stetig. Dank der engen Kooperation können die Interessensvertretung gestärkt, Synergien besser genutzt und das System rascher weiterentwickelt werden. Der Kanton St.Gallen führt die Geschäftsstelle.

Der Kanton St.Gallen will, zusammen mit seinen ausländischen Nachbarn, den grenzüberschreitenden öV verbessern. Eine Absichtserklärung der Regierungen des Landes Vorarlberg, des Fürstentums Liechtenstein und des Kantons St. Gallen betreffend die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs unterstreicht diese Stossrichtung. Auch das Engagement in der Internationalen Bodenseekonferenz wurde verstärkt.

2.3 Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden

Über eine Vereinbarung ist geregelt, dass die sechs St.Galler Regionen die Interessen ihrer angeschlossenen Gemeinden gegenüber dem Kanton koordiniert einbringen und vertreten.

Diese bewährte Form der Zusammenarbeit erlaubt bei der Planung des öffentlichen Verkehrs die wichtige regionale Gesamtsicht über Gemeindegrenzen hinaus. Mit den Gemeinden ist der Kanton direkt in Kontakt beispielsweise bei der Planung von zusätzlichen Haltestellen oder beim Festlegen einer Linienführung durch ein Quartier.

2.4 Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen

Die Transportunternehmen erbringen die vom Besteller gewünschten Transportleistungen. Bund, Kantone und Gemeinden finanzieren dabei die ungedeckten Kosten. Die TU übernehmen weiter die Detailplanung der Angebote und die Weiterentwicklung von wichtigen Themen wie beispielsweise der Kundeninformation. Gemeinsam mit dem Kanton wird die Umsetzung der E-Bus-Strategie festgelegt. Der Kanton begrüsst die Bestrebungen einzelner Transportunternehmungen, die Zusammenarbeit untereinander zu stärken.

2.5 Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Ostwind

Das Gebiet des Tarifverbunds erstreckt sich über die gesamte Ostschweiz. Ein einheitliches Zonentarifsystem ermöglicht ein flexibles Reisen. An der Genossenschaft Ostwind sind 29 TU beteiligt. Beschlüsse mit entsprechender Tragweite werden im Tarifverbundrat gefällt, in welchem die Kantone und die TU paritätisch vertreten sind. Ziel ist es, die Tarifstrukturen schweizweit möglichst zu harmonisieren, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter zu vereinfachen.

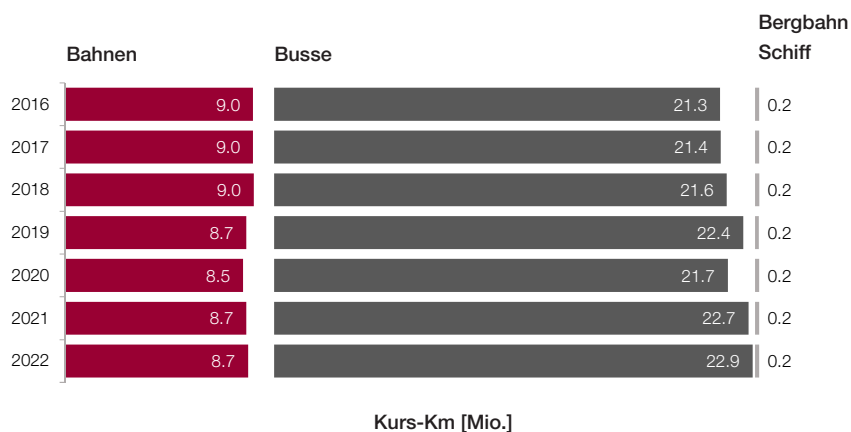


3 Zahlen und Fakten

3.1 Angebot im Regional- und Ortsverkehr

Aufgrund geänderter Fahrlagen des Fernverkehrs sind 2019 Anpassungen im Regionalverkehr notwendig geworden. Dies betrifft insbesondere das Busangebot im Fürstenland. Zudem wurde der Ortsverkehr in der Stadt St.Gallen mit dem neu konzipierten Liniennetz ausgebaut. Seit 2019 wird der Interregio Wil-St.Gallen-Chur (REX) als Fernverkehr finanziert. Diese Leistungen fallen beim bestellten Verkehr weg. Deshalb verringert sich bei der Bahn das ausgewiesene Angebot. Im Jahr 2020 sind die Angebotsausdünnungen während des Lockdowns und die längeren Ausfälle der Nachtangebote berücksichtigt. Im Jahr 2021 konnte mit Ausnahme der bis Ende Juni ausgesetzten Nachtverbindungen wieder das vollständige Angebot gefahren werden.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Kurs-Km [Mio.]	30.6	30.6	30.9	31.3	30.4	31.6	31.8
Veränderung gegenüber Vorjahr	10.9%	0.1%	1.0%	1.4%	-2.9%	3.8%	0.8%



T1 Kurskilometer

Gesamthaft bestellte Kurskilometer im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

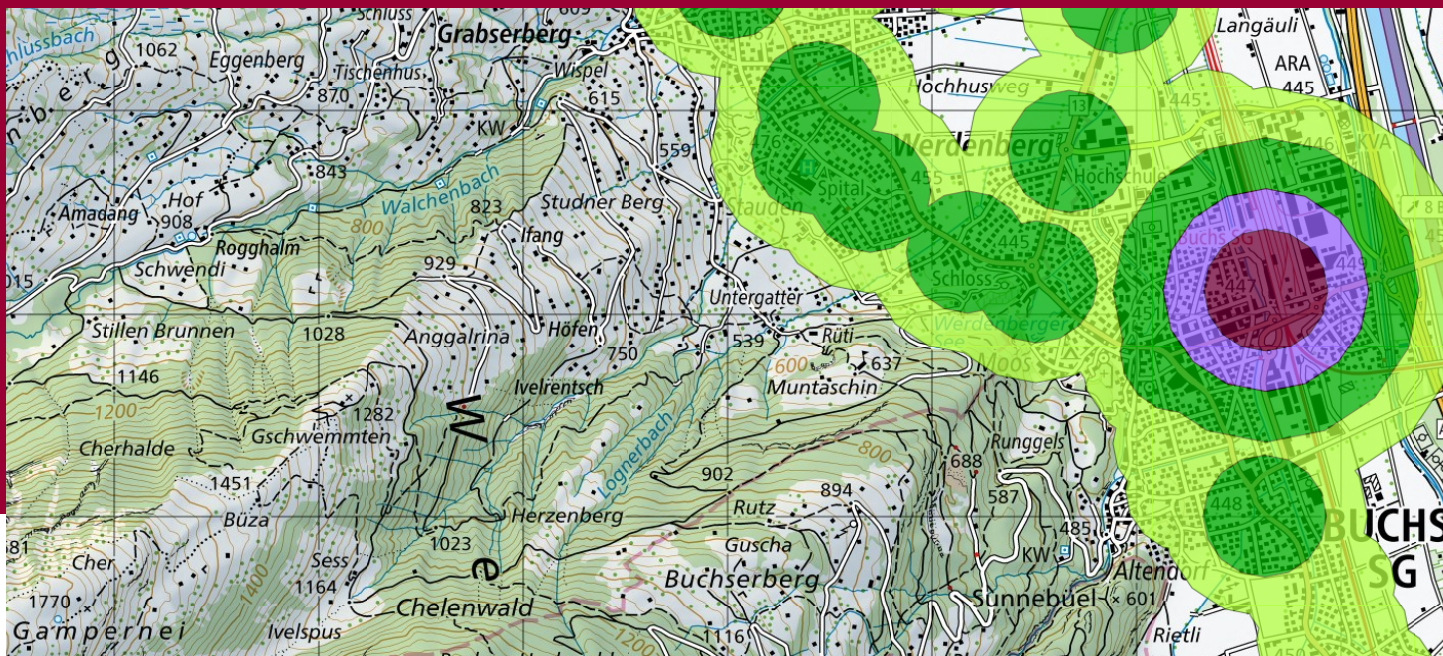
Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV

A1 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

Bestellte Kurskilometer im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV

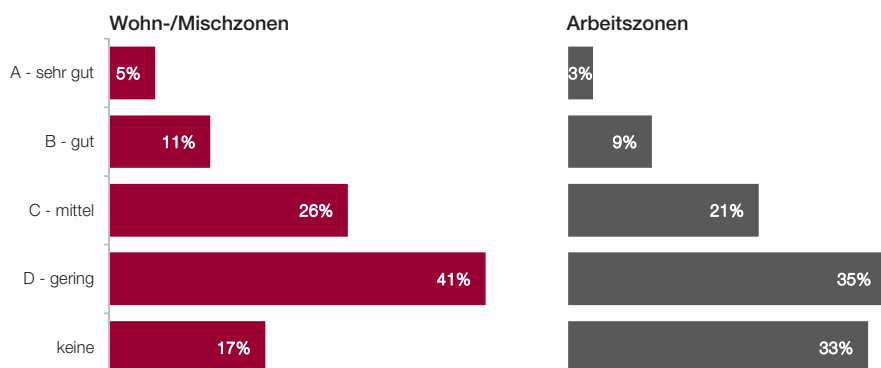




3.2 Erschliessungsqualität

Gemäss Art. 8a lit.b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) sind Wohn- und Arbeitsgebiete schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Im Kanton St.Gallen liegen 16 Prozent der Wohn-/Mischzonen innerhalb der öV-Güteklassen A und B. Gegenüber dem Vorjahr ist dies 1 Prozentpunkt weniger. Die Arbeitszonen sind wie im Vorjahr zu 12 Prozent gut oder sehr gut erschlossen. Rund 58 Prozent der Wohn-/Mischzonen und 68 Prozent der Arbeitszonen sind nur gering oder gar nicht mit dem öV erschlossen.



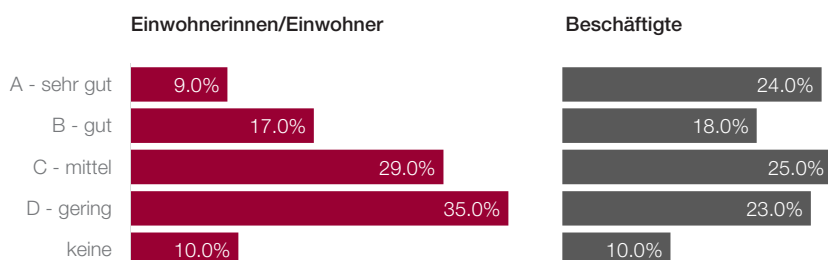
A2 Erschliessungsgüte Bauzonen

Flächenanteile der Bauzone innerhalb der Erschliessungsgüteklassen nach ARE (Bundesamt für Raumentwicklung).

Quellen: Digitale Zonenpläne; , öV-Güteklassen ARE, Stand 2023; Aufbereitung: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

3.2.1 Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte

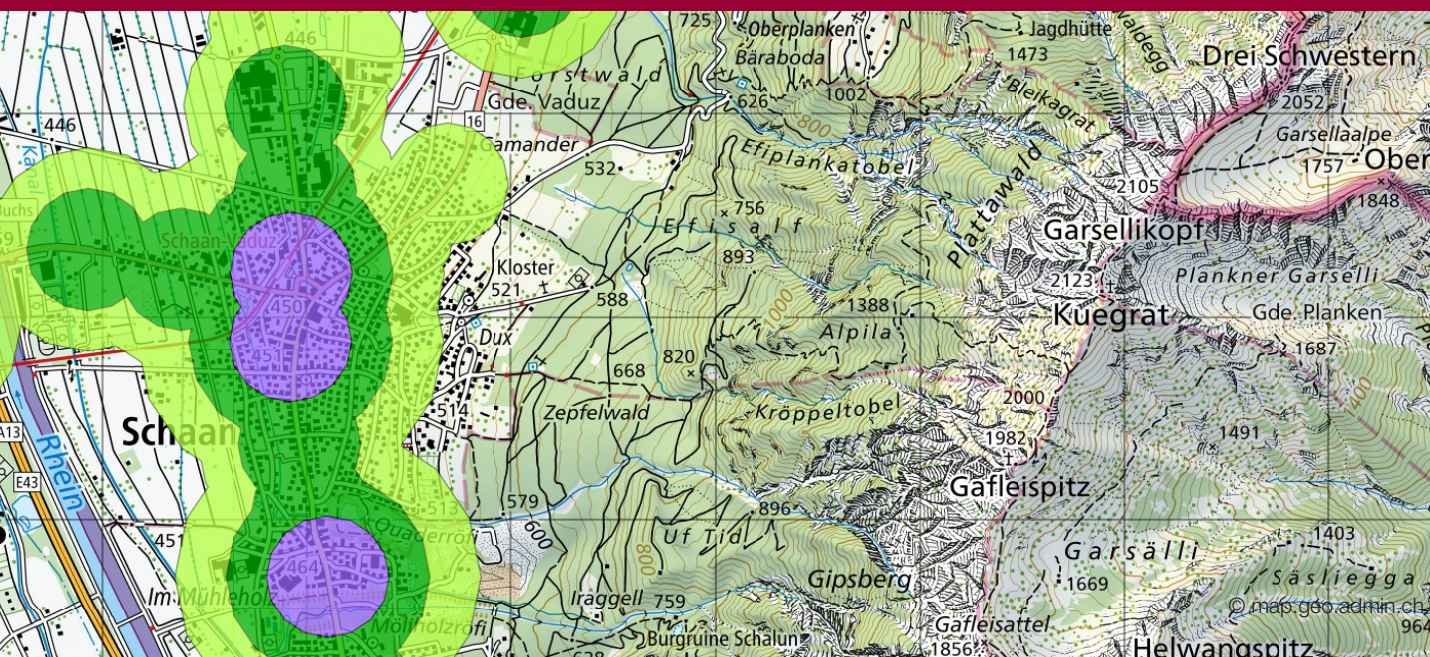
Über den gesamten Kanton betrachtet sind 26 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sehr gut bis gut und 64 Prozent mittelmässig bis gering mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Rund 42 Prozent der Beschäftigten innerhalb der Bauzone sind gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Anteile je Güteklasse haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.



A3 Erschliessungsgüte Einwohnerinnen, Einwohner, Beschäftigte

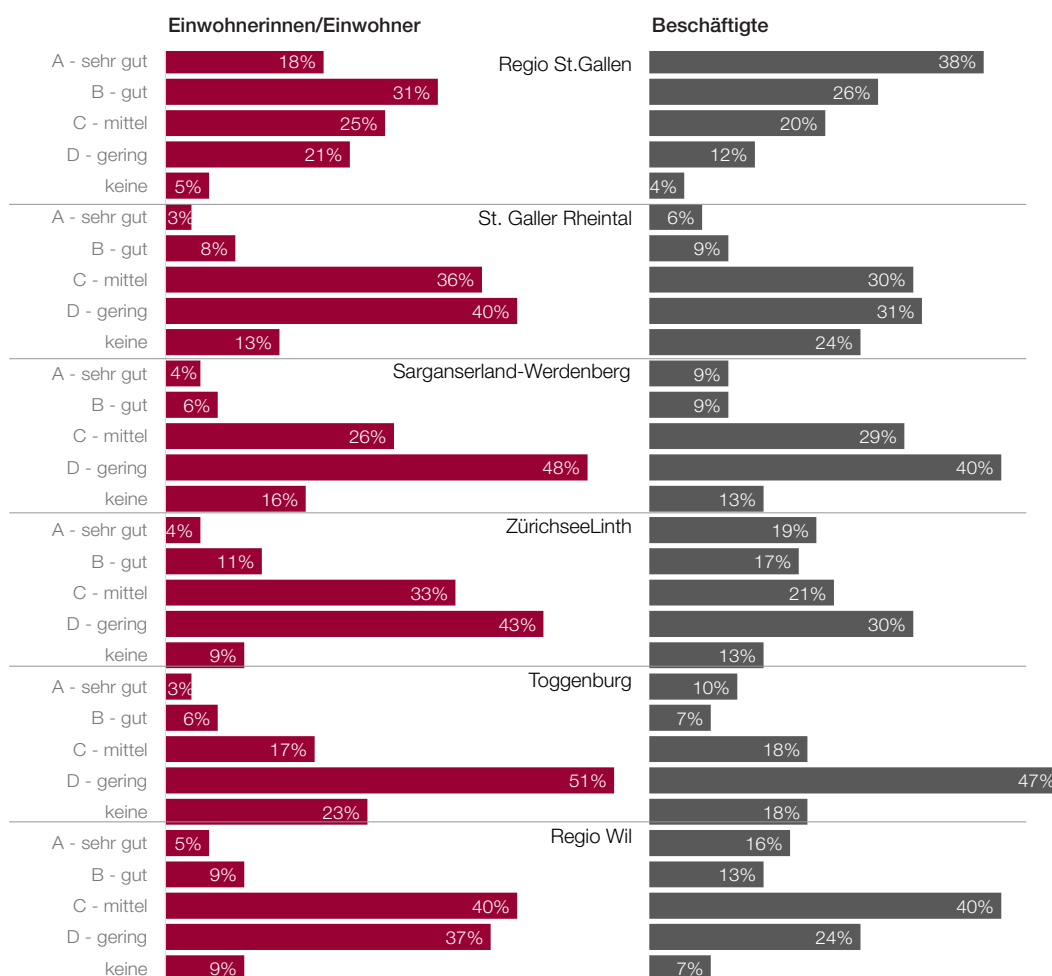
Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte, ausgewertet nach den öV-Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2021, STATENT 2020; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen, Stand 2023; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: Fachstelle für Statistik



3.2.2 Nach Regionen

Die regionalen Unterschiede sind weiterhin gross: In der Region St.Gallen-Bodensee sind 49 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner und 64 Prozent der Beschäftigten sehr gut bis gut erschlossen. In den übrigen Regionen liegt dieser Wert deutlich tiefer. In den Regionen Rheintal, Sarganserland-Werdenberg und Toggenburg ist die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze einer geringen oder gar keiner Erschliessungsqualität zugeordnet. In der Region ZürichseeLinth trifft dies zumindest in Bezug auf die Einwohnerinnen und Einwohner zu.



A4 Erschliessungsgüte nach Regionen

Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte, ausgewertet nach den öV-Erschliessungsgüteklassen nach ARE und den NRP-Regionen (siehe Glossar)

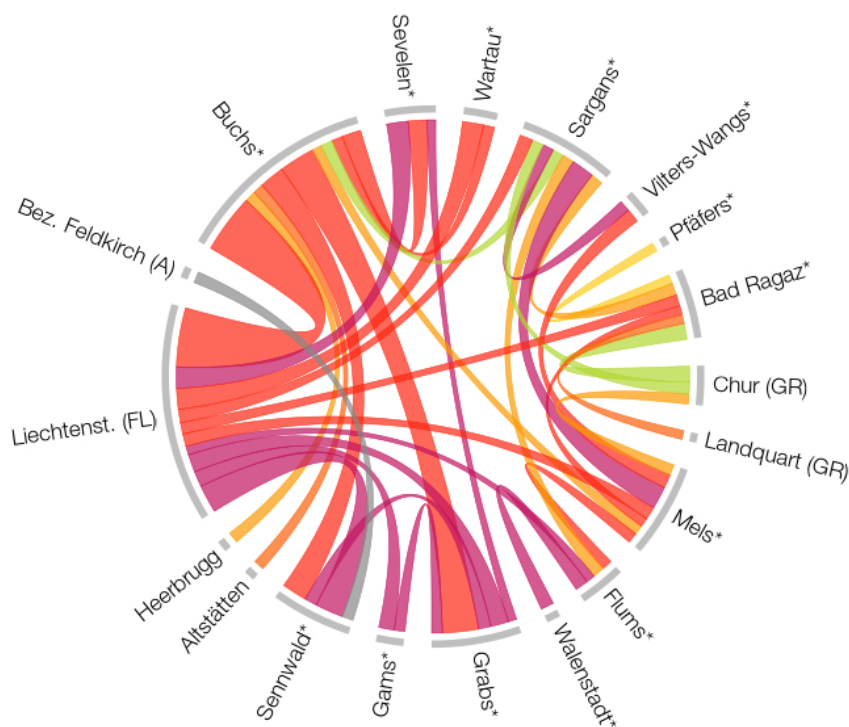
Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2021, STATENT 2020; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen, Stand 2023; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: Fachstelle für Statistik

3.3 Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln

Das vorhandene öV-Angebot beeinflusst die Wahl der Verkehrsmittel beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildung massgeblich: je kleiner der Unterschied der Reisezeit im Vergleich zum Auto ist und je kürzer die Abfahrtsintervalle sind, desto grösser scheint die Bereitschaft, den öV zu nutzen.

Die Grafik zeigt am Beispiel der Region Sarganserland-Werdenberg die Pendlerströme zwischen den Regionsgemeinden und anderen Gemeinden innerhalb oder ausserhalb der Region. Wie hoch der Anteil der Pendelnden ist, die den öV benutzen, wird durch unterschiedliche Farbwerte verdeutlicht. Der öV-Anteil in der Region Sarganserland-Werdenberg ist im Vergleich zu anderen Regionen des Kantons tief. Auf kurzen Strecken und ins Fürstentum Liechtenstein wird der öV kaum genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen Chur und Sargans. Wir erwarten mit der Einführung des Halbstundentakts des IR13 eine Erhöhung des öV-Anteils im Sarganserland-Werdenberg.

Pendlerströme Region Sarganserland-Werdenberg ab 250 Personen (Heerbrugg umfasst die Gemeinden Au, Balgach, Berneck und Widnau)



Link zu Pendlerbeziehungen aller Regionen im Kanton St.Gallen

<https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/infografiken/p153.html>

Was sind NRP-Regionen? Link zur Internetseite der Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen

<https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/metainformationen/nrpregionen.html>

Link zu Statistiken für die Bodenseeregion anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK)

<https://www.statistik-bodensee.org/ibk-jubilaum.html>

A5 Pendlernetzwerk der Gemeinden der Region Sarganserland-Werdenberg

Pendlerbeziehungen zwischen den St.Galler Gemeinden der Region Sarganserland-Werdenberg (mit * markiert) und anderen Gemeinden mit mindestens 250 Pendlerinnen und Pendler.

Die Strichdicke ist proportional zur Anzahl der Pendlerinnen und Pendler zwischen den beteiligten Gemeinden.

öV-Anteil an den Pendlerwegen

- 90 - 100 %
- 80 - 90 %
- 70 - 80 %
- 60 - 70 %
- 50 - 60 %
- 40 - 50 %
- 30 - 40 %
- 20 - 30 %
- 10 - 20 %
- 0 - 10 %
- ohne Angabe

Quelle: BFS: Strukturerhebung, Zeitraum 2019-2021, Grenzgängerstatistik
Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



3.4 Nachfrage

3.4.1 Fahrgäste je Jahr

Der Angebotsausbau im Jahr 2019 hat insbesondere bei den Buslinien zu einer höheren Nachfrage geführt. Der bei den Bahnen gleichzeitig dargestellte Rückgang wird dadurch verursacht, dass der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) seit 2019 als Fernverkehr finanziert wird und nicht mehr in die Statistik des bestellten Verkehrs einfließt.

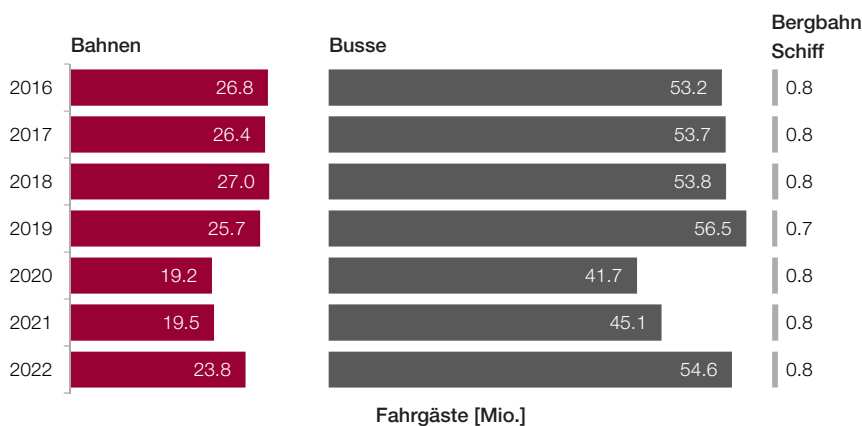
Eindrücklich zeigt sich der Nachfrageeinbruch im Jahr 2020. Aufgrund der Covid-19-Pandemie ging die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel zurück. Im Verlauf des Jahres 2021 stieg sie leicht an. Mit der weiteren Zunahme im Jahr 2022 hat die Anzahl Fahrgäste nahezu wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	80.8	80.9	81.6	83.0	61.8	65.4	79.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	12.9%	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%	5.9%	21.0%

T2 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaft beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.



A6 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

Beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

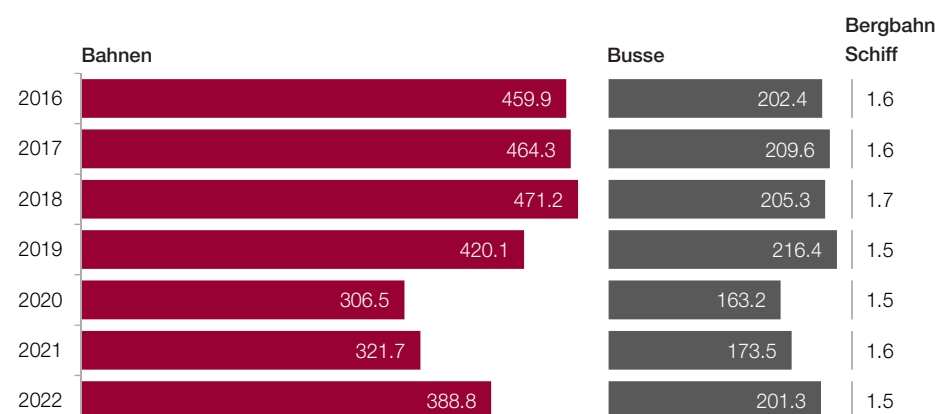


3.4.2 Personenkilometer (Pkm) je Jahr

Die Bahnen erbringen rund zwei Drittel der Verkehrsleistung. Der Einbruch der Pkm im Jahr 2019 erklärt sich dadurch, dass der Interregio Wil-St.Gallen-Chur (REX) als Fernverkehr finanziert wird und seine Leistung seit 2019 nicht mehr in den Statistiken des bestellten Verkehrs einfließt.

Ganz real ist jedoch die Nachfrage im Jahr 2020 eingebrochen. Die Anzahl der Personenkilometer reduzierte sich dabei noch etwas mehr als die Zahl beförderter Fahrgäste. Auch hier setzte 2021 eine leichte Erholung ein, die sich 2022 fortsetzte.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Pkm [Mio.]	663.9	675.5	678.2	638.0	471.3	496.8	591.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	4.1%	1.8%	0.4%	-5.9%	-26.1%	5.4%	19.1%



Personenkilometer [Mio.]

T3 Personenkilometer

Gesamthaft geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV

A7 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

Geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV



3.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

Die Transportleistungen der einzelnen Bahn- und Busunternehmen wurden in den vergangenen Jahren wie folgt nachgefragt:

[Mio. Pkm]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Anteil 2022
Thurbo	137.53	139.12	143.87	163.37	120.18	125.18	151.05	38.9%
SOB	133.72	137.00	136.10	137.18	101.42	122.39	144.43	37.1%
SBB	181.58	180.80	181.86	109.50	77.58	66.21	83.75	21.5%
AB*	9.02	9.17	8.97	9.62	6.98	7.98	9.72	2.5%
FW	0.62	0.64	0.64	0.63	0.48	-	-	0.0%
Total	462.47	466.73	471.44	420.31	306.65	321.77	388.94	100.0%

*ab 2021 inkl. FW

[Mio. Pkm]	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Anteil 2022
PostAuto	71.59	78.22	73.41	78.33	59.57	62.64	72.63	36.0%
VBSG	61.96	62.04	63.17	65.56	47.25	51.37	61.94	30.8%
BOS	31.56	31.77	31.88	33.62	25.95	27.51	30.52	15.2%
Regiobus	16.49	16.38	17.29	18.31	13.80	14.06	16.44	8.2%
Schneider	7.49	7.91	8.34	8.86	6.83	7.17	8.32	4.1%
VZO	5.02	5.05	5.07	5.42	5.12	5.28	5.81	2.9%
AWA	2.83	2.94	2.88	3.25	2.77	2.84	2.78	1.4%
BLWE	2.47	2.55	2.73	2.64	1.61	2.32	2.56	1.3%
AOT	0.27	0.26	0.27	0.22	0.16	0.18	0.14	0.1%
Chur Bus	0.13	0.05	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02	0.0%
Total	199.80	207.16	205.06	216.24	163.08	173.39	201.15	100.0%

T4 Pkm nach Bahnunternehmen

Geleistete Pkm im abteilungs- berechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Bahnunternehmen (inkl. kurzfristigen und permanenten Bahnersatz-Angeboten auf der Strasse). Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonomem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

T5 Pkm nach Busunternehmen

Geleistete Pkm im abteilungs- berechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Busunternehmen. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonomem Verteilschlüssel.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

Legende

SOB: Schweizerische Südostbahn
SBB: Schweizerische Bundesbahnen
AB: Appenzeller Bahnen
FW: Frauenfeld-Wil-Bahn
VBSG: Verkehrsbetriebe St.Gallen
BOS: BUS Ostschweiz
VZO: Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
AWA: Autobetrieb Weesen-Amten
BLWE: Busbetrieb Lichtensteig - Wattwil - Ebnet-Kappel
AOT: Autokurse Oberthurgau



3.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

3.5.1 Vollkosten

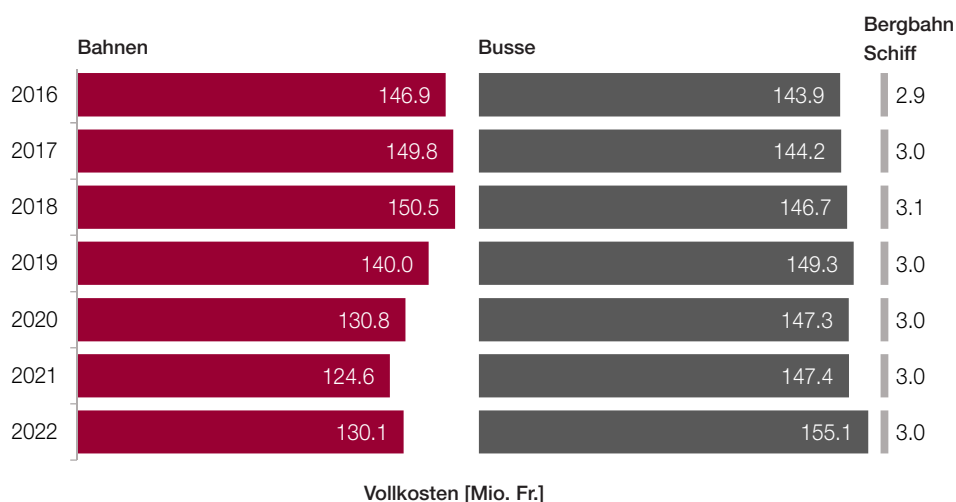
Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den Transportunternehmen für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt. Während des Corona-Lockdowns im Frühjahr 2020 ist das Verkehrsangebot ausgedünnt worden. Damit wurden zwar Kosten gesenkt, die den Einnahmeverlust aber bei weitem nicht ausgleichen konnten. Insbesondere bei den Bahnen konnten 2021 weitere Einsparungen umgesetzt werden (u.a. Betreiberwechsel auf einer Linie). 2022 stiegen die Kosten aufgrund deutlich höherer Energie- und Treibstoffpreise und einer allgemeinen Teuerung an.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	294.3	298.7	301.9	292.9	281.6	276.0	288.7
Veränderung gegenüber Vorjahr	9.0%	1.5%	1.1%	-3.0%	-3.8%	-2.0%	4.6%

T6 Vollkosten

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX. Mit Berücksichtigung von Spezialabgeltungen.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



A8 Vollkosten nach Verkehrsmittel

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX. Ohne Berücksichtigung von Spezialabgeltungen.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



3.5.2 Erlöse

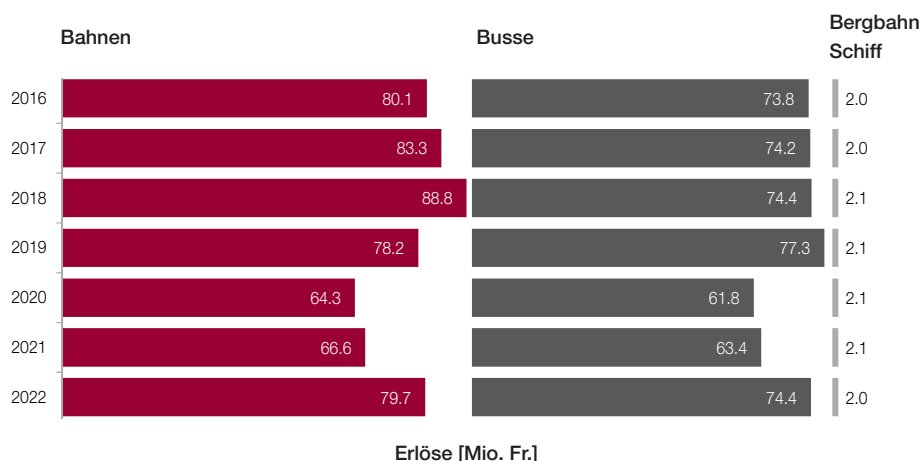
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter zusammen. Die Tarife wurden letztmals im Dezember 2016 erhöht. Die Covid-19-Pandemie hat den öV hart getroffen und im Jahr 2020 zu einem starken Einbruch bei der Nachfrage und den Einnahmen geführt. Im Jahr 2021 setzte eine Erholung ein, welche 2022 weiter zulegte.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Erlöse [Mio. Fr.]	156.0	159.5	165.4	160.6	128.3	132.1	156.0
Veränderung gegenüber Vorjahr	7.8%	2.3%	3.7%	-2.9%	-20.1%	3.0%	18.1%

T7 Erlöse

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



A9 Erlöse nach Verkehrsmittel

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



3.5.3 Abgeltungen an den Regional- und Ortsverkehr

Der Fernverkehr (Intercity- und Interregiozüge) ist eigenwirtschaftlich und erhält keine Abgeltungen. Bund und Kanton leisten Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Die Gemeinden beteiligen sich über den sogenannten «Gemeindepool» (siehe Glossar) an allen vom Kanton ausbezahlten Abgeltungen. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen gehalten oder gar reduziert werden. Auch die Aufteilung zwischen den Kostenträgern zeigt sich seither sehr stabil. Die in den Jahren 2020 und 2021 ausgewiesenen Abgeltungen beruhen auf Offerten, die noch vor der Corona-Krise erstellt wurden. Die im Zusammenhang mit Covid-19 zu leistenden Defizitabgeltungen 2020 und 2021 sind nicht berücksichtigt. 2022 stiegen die Abgeltungen deutlich an, weil erstmals die durch die Folgen der Pandemie gesunkenen Erlöse in die Offerten einflossen.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	135.6	136.9	138.6	140.2	135.2	132.8	147.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	-6.2%	0.9%	1.2%	1.2%	-3.5%	-1.8%	10.9%

T8 Abgeltungen

Abgeltungen des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2016). Seit 2019 ohne REX. 2020 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV

	Bund	Kanton	Gemeinden
2016	49.0	43.4	43.2
2017	51.5	42.7	42.7
2018	49.2	44.7	44.7
2019	49.2	45.5	45.5
2020	47.1	44.0	44.0
2021	44.7	44.0	44.0
2022	49.2	49.0	49.0

Abgeltungen [Mio. Fr.]

A10 Abgeltungen nach Kostenträger

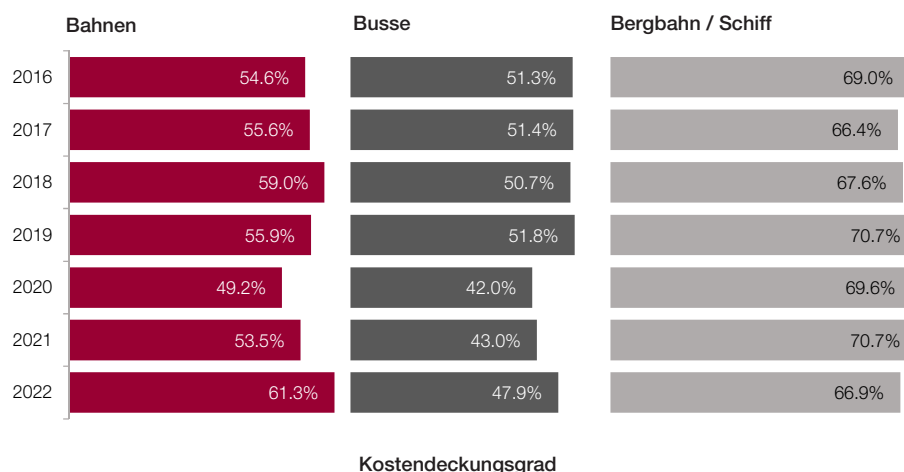
Abgeltungen von Bund, Kanton und Gemeinden für den Regional- und Ortsverkehr im Kanton St.Gallen (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2016). Seit 2019 ohne REX. 2020 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV

3.5.4 Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert. Der Covid-19-bedingte Einbruch bei der Nachfrage und den Erlösen führte im Jahr 2020 auch zu einem deutlich tieferen Kostendeckungsgrad, der sich im Jahr 2021 wieder zu erholen begann. 2022 wurde fast wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total Kostendeckungsgrad	53.1%	53.7%	55.0%	53.9%	45.6%	48.1%	54.2%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	-0.8%	0.6%	1.4%	-1.1%	-8.3%	2.4%	6.1%



T9 Kostendeckungsgrad

Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr (ohne Infrastruktur-, Sonder- und Pauschalabgeltungen). Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung der Kosten und Erlöse gemäss interkantonalem Verteilschlüssel.

Quelle: AöV

A11 Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmittel

Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung der Kosten und Erlöse gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

4.1
Busbehinderungen im Strassenverkehr

Im Hinblick auf das 18. Strassenprogramm (2024-2028) wurde die Erhebung der Busbehinderungen aktualisiert. Dabei wurden umfangreiche Datenanalysen vorgenommen und mit qualitativen Einschätzungen der Transportunternehmen ergänzt. Mit dem Qualitätssystem des Bundesamts für Verkehr (QMS) waren umfassende Pünktlichkeitsanalysen (Soll-Ist-Vergleich) möglich. Da systematische Busbehinderungen bereits im Fahrplan berücksichtigt sind und deshalb im QMS nicht auftauchen, wurden zusätzlich die Zeitverluste von Überlastsituationen im Strassenverkehr ausgewertet. Als Grundlage dienten die Geschwindigkeitsdaten eines Betreibers von Navigationsgeräten.

Die Ergebnisse der Analyse der Busbehinderungen wurden mit den laufenden Strassenbauprojekten abgeglichen. An zahlreichen Stellen sind bereits Massnahmen zur Busbevorzugung geplant. Das AöV beantragte im 18. Strassenbauprogramm (2024-2028) zusätzlich 14 Massnahmen zugunsten der Fahrplanstabilität. Beispielsweise sind dies unüberholbare Fahrbahnhaltestellen vor kritischen Knoten, neue Lichtsignalanlagen als Abbieghilfe für den Bus und das Auslösen von Vorstudien bei komplexen Verkehrssituationen. Im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms wurden im Entwurf der Regierung für sechs Massnahmen die Projektierungskosten berücksichtigt. Mit dem 19. Strassenbauprogramm (2029-2033) erfolgt dann voraussichtlich die bauliche Umsetzung der sechs Massnahmen.

Link zum 7. öV-Programm:

<https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/oev-programm.html>





4.2 E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist heute auf der Schiene fast vollständig elektrifiziert. Auch im Ortsverkehr spielt die Elektromobilität mit den zahlreichen Tram- und Trolleybuslinien bereits seit vielen Jahren eine bedeutende Rolle. Mit der technischen Entwicklung bei der Batterietechnologie sowie im Bereich der Brennstoffzellen und der Wasserstoffproduktion bestehen in Zukunft zusätzliche Potenziale, Dieselbusse durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben zu ersetzen. Insbesondere Elektrobusse spielen für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr auf der Strasse eine wichtige Rolle, da diese Busse wesentlich energieeffizienter sind und zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen beitragen können. Sie leisten damit einen Beitrag zur Erreichung der Energie- und Klimaziele.

Der Kanton St.Gallen liess eine Studie erarbeiten mit dem Ziel aufzuzeigen, mit welchen Antriebsoptionen das strategische Fernziel «100 Prozent Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im öV» am ehesten erreicht werden kann. Dabei stellte sich insbesondere die Frage, nach welchen Kriterien weitere Elektrobusse bzw. energieeffiziente und emissionsarme Busse beschafft werden sollen und wo diese prioritär einzusetzen sind. Die E-Bus-Strategie stützt sich auf diverse übergeordnete Gesetze und Konzepte, die alle das Ziel verfolgen, die Energieeffizienz des Verkehrs zu erhöhen und gleichzeitig die Umweltbelastungen zu reduzieren. Unter anderem verfolgt der Kanton St.Gallen gemäss kantonalem Energiekonzept 2021 bis 2030 das Ziel, bis im Jahr 2030 die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 zu halbieren.

In Absprache mit den Nachbarkantonen und dem Bundesamt für Verkehr lud das Amt für öffentlichen Verkehr die Transportunternehmen Ende 2021 ein, den Bestellern mit einem Umsetzungskonzept bis spätestens im November 2022 aufzuzeigen, welche E-Bus-Variante für ihre Linien oder Linienbündel optimal ist und wie der Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte durch Busse mit einem alternativen Antrieb in den nächsten Jahren erfolgen kann. Im Verlauf des ersten Halbjahres 2023 haben die Besteller die vorliegenden Umsetzungskonzepte der Busunternehmen geprüft und anhand eines einheitlichen Kriterienrasters bewertet. Darauf aufbauend können im Kanton St.Gallen bereits im Jahr 2024 erste Dieselbusse durch Busse mit Elektroantrieb abgelöst werden. Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland werden künftig Elektrobusse in Rapperswil-Jona und PostAuto in Bad Ragaz sowie im oberen Toggenburg einsetzen. Die schrittweise Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse bzw. Busse mit alternativen Antrieben ab 2025 bis ca. 2036 in den weiteren Regionen ist in Planung.



4.3 Grenzüberschreitender Verkehr

Der weitaus grösste Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs erfolgt mit dem Auto. Ziel der Bundesländer und Kantone rund um den Bodensee ist, den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu stärken und möglichst viele Fahrten des motorisierten Individualverkehrs durch öV-Fahrten zu ersetzen. Im grenzüberschreitenden Verkehr spielen nebst dem Angebot auch das Ticketing, die unterschiedlichen Tarife sowie weitere Anreize, die über betriebliches Mobilitätsmanagement geschaffen werden, eine Rolle.

Die Regierungen des Landes Vorarlberg, des Fürstentums Liechtenstein und des Kantons St.Gallen haben im Oktober 2022 eine Absichtserklärung zur Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs unterschrieben. Die Umsetzung ist angelaufen.

4.3.1 Bahn- und Busangebot

Mit der verkürzten Fahrzeit des EC Zürich–München und der Verlängerung der S7 nach Lindau-Reutin am Wochenende in den EC-Taktlücken wurde im Dezember 2021 das grenzüberschreitende Bahnangebot im Bodenseeraum verbessert. Ab Dezember 2023 wird die S7 nach Lindau-Reutin morgens und abends auch von Montag bis Freitag verkehren. In den Busplanungen auf den Fahrplan 2025 werden für die Regionen Rheintal und Sarganserland/Werdenberg neue grenzüberschreitend durchgebundene Linien geprüft und angestrebt.

4.3.2 Tarifwesen und Modalsplit

Die unterschiedlichen Tarifniveaus in Bayern, Vorarlberg, Liechtenstein und dem Kanton St.Gallen tragen dazu bei, dass ein gutes grenzüberschreitendes öV-Angebot alleine nicht ausreicht, um eine Verlagerung vom Auto Richtung öV zu erreichen. So sind weitere Anreize zu schaffen, damit das künftige grenzüberschreitende öV-Angebot besser genutzt wird und einen wesentlichen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten kann. Der Kanton St.Gallen, Liechtenstein und Vorarlberg ermöglichen ab Sommer 2023, dass mit dem Kauf einer Eintrittskarte die kostenlose (auch grenzüberschreitende) Reise mit dem öV zu Kulturinstitutionen und Kulturveranstaltungen inbegriffen ist.

4.3.3 Institution grenzüberschreitender öV Bodenseeraum

Die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) setzte sich in den vergangenen Jahren für den Aufbau einer Geschäftsstelle für den öffentlichen Verkehr im Bodenseeraum ein. Anfang 2023 nahm diese ihre Arbeit auf. Sie soll sich um die internationale Vermarktung, das grenzüberschreitende Ticketing sowie die Pflege und Weiterentwicklung des Bodensee Tickets als Basis-Fahrausweis im Gebiet der «S-Bahn Bodensee» kümmern. Das bereits heute existierende Angebot soll bekannter gemacht werden (s-bahn-bodensee.com)



© AöV

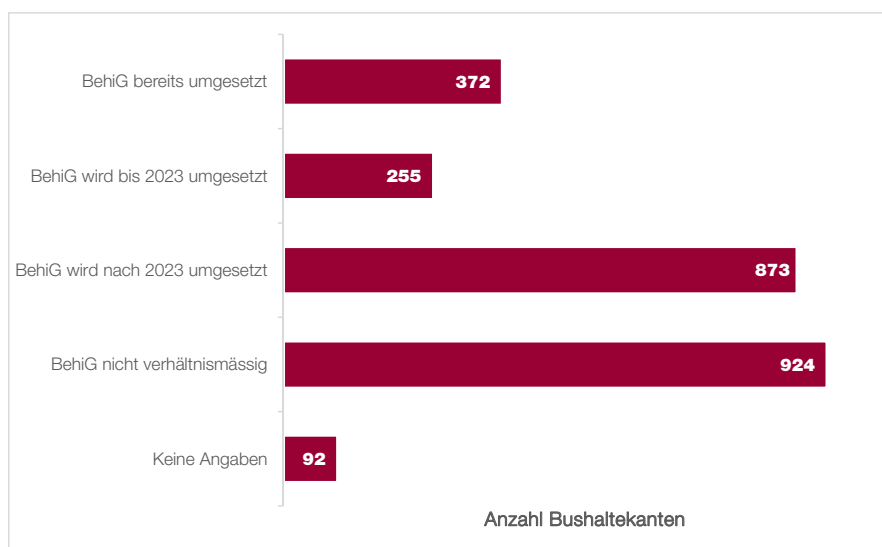
4.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) an Bus- und Bahnhaltestellen

Der öV muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) aus dem Jahr 2004 bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht umgebaut sein, sofern die Verhältnismässigkeit gegeben ist. Darunter fallen auch die 2500 Bushaltekanten im Kanton St.Gallen. Aufgrund eines Postulats im Nationalrat wurde im Frühling 2022 der Umsetzungsstand im Kanton St.Gallen auf den Kantons- und Gemeindestrassen erhoben. Bis Ende 2023 werden etwas mehr als ein Viertel der Haltekanten umgebaut sein. Bei über 900 ist ein Umbau nicht verhältnismässig.

Umsetzung BehiG an Bushaltestellen

Anzahl Bushaltekanten im Kanton St.Gallen (Kantons- und Gemeindestrassen), aufgeteilt nach Umsetzungsstand

Quelle: Kantonaes TBA, Umfrage bei den Gemeinden 2022



Die Strasseneigentümer sind für die Umsetzung zuständig. Bei den Haltestellen auf Kantonsstrassen erfolgt die Umsetzung über das Strassenbauprogramm, dass der Kantonsrat im 5-Jahresrhythmus genehmigt. Der BehiG-Umbauten sind daher Bestandteil im 17. (2019 bis 2023) und im 18. Strassenbauprogramm (2024 bis 2028).

Bis Ende 2023 werden nicht alle Bushaltestellen hindernisfrei ausgestaltet sein. Gemäss Gesetz ist in diesen Fällen eine angemessene Ersatzlösung anzubieten. Primär ist eine Hilfestellung durch das Personal mit einer Faltrampe oder einem Mobillift vorzusehen. Ist dies nicht möglich, sind Ersatztransporte zu organisieren. Für Reisende mit einer Beeinträchtigung wird deshalb ab 1.1.2024 im Onlinefahrplan publiziert, ob die Reise autonom möglich ist oder die Anmeldung für einen Ersatztransport nötig ist. Die Transportunternehmen arbeiten daher daran, den Umsetzungsstand des BehiG im Onlinefahrplan zu erfassen und die Ersatztransporte zu initiieren. Die öV-Branche geht heute davon aus, dass die Strasseneigentümer für die Kosten der Ersatzlösungen aufzukommen haben. Dies ist zum heutigen Zeitpunkt aber weder geklärt noch final verhandelt.

4.5 öV42 (Green Mobility)

Seit 2022 beteiligt sich der Kanton St.Gallen finanziell an den Arbeiten im Projekt «öV42». Ziel des Projekts ist es, die Mobilität smarter zu gestalten und den vom Verkehr verursachten Ausstoss von CO₂ zu reduzieren. Das Projekt wird von einem Konsortium mit SBB, BLS, SOB und PostAuto getragen und vom Kanton St.Gallen unterstützt. Auch der Tarifverbund Ostwind ist eng einbezogen. Die Partner beteiligen sich zum einen finanziell, zum anderen auch mit Fachexpertise daran, das gemeinsame Ziel des Modal-Split-Gewinns für den Schweizer öV, zu erreichen. «öV42» nutzt bestehende anonymisierte Mobilfunkdaten der Swisscom und analysiert damit historische wie auch Echtzeit-Daten, um damit das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufzuzeigen. Eine eigens dafür entwickelte künstliche Intelligenz (KI) deckt dabei unbekannte Korrelationen auf und bildet den Ist-Zustand zum Modalsplit, Verkehrsaufkommen und weiteren wichtigen Faktoren mit einer hohen Präzision ab. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Betrachtungen ermöglichen ein gezieltes Ergreifen von Massnahmen, beispielsweise um Stau zu reduzieren oder eine Verkehrsverlagerung herbeizuführen. Die Daten und Auswertungen werden weiter namhaften im Kanton ansässigen Firmen zur Verfügung gestellt, die damit ihre Pendlermobilität nachhaltiger gestalten wollen. Aus dieser Zusammenarbeit heraus sind an verschiedenen Orten im Kanton Pilotprojekte entstanden, die sich mit der Mobilität von Pendlern und Freizeitreisenden befassen.

Das Engagement, die Pendlermobilität im Kanton nachhaltiger zu gestalten, ist auf allen Seiten sehr hoch. Beispielsweise erarbeitet der Tarifverbund Ostschweiz neue Abo-Lösungen. Im Winter wurde mit PostAuto zusammen der Skiexpress auf die Flumserberge getestet. Die Resultate zeigen, dass dieses Angebot noch verbessert werden könnte. Das AöV prüft, es in der nächsten Saison wieder anzubieten. Auch angepasste Buslinienführungen, Velo-sowie Trottinett-Angebote für eine verbesserte erste/letzte Meile sollen den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden Rechnung tragen und zum «Umstieg motivieren».



5.1 Bahnperspektiven bis 2025

In den vergangenen Jahren konnten dank Infrastrukturausbauten verschiedene Angebotsverbesserungen realisiert werden. Bis Ende 2025 sind weitere Ausbauten geplant, die durch verschiedene Programme finanziert werden:

Weiterführende Informationen:

<https://www.bav.admin.ch/as2025>

Kapazitätssteigerung Zürich–Wil–Gossau–St.Gallen

- Finanzierung Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2)
- Ausbauten Perronverlängerung Bahnhof Wil
- Umsetzung Bauarbeiten laufen, Abschluss geplant bis 2023

Verlängerung S-Bahn St.Gallen–Uznach nach Rapperswil

Halbstundentakt S-Bahn Benken und Blumenau

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Doppelspur Uznach–Schmerikon, 4. Perronkante Uznach, Verkürzung Zugfolgezeiten
- Umsetzung Bauarbeiten laufen, Abschluss geplant bis 2023

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Überholgleis Siebnen–Wangen, Ausbauten entlang der Strecke
- Umsetzung geplant bis 2025

Halbstundentakt RE St.Gallen–Sargans

Zusätzliche Halte RE Zürich–Chur in Unterterzen und Flums

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Doppelspurausbau Trübbach–Buchs und Oberriet, Verlängerung Bahnhof Buchs Nord, Anlagenanpassungen Rüthi
- Umsetzung geplant bis 2024, RE-Halt in Flums bis 2025

Der Bahnhof Mols ist seit dem Fahrplanjahr 2022 geschlossen. Gründe für die Schliessung sind die Sanierung des Bommersteintunnels in den Jahren 2022 und 2023, anhaltend tiefe Frequenzen sowie die Angebotsumstellung Ende 2024 mit zusätzlichen Halten in Unterterzen. Die Bedienung von Mols wird mit einem verbesserten Busangebot sichergestellt.



5.2 Bahnperspektiven bis 2035

Das Bundesparlament hat in der Sommersession 2019 den Bahnausbauschritt 2035 beschlossen. Damit stehen in den nächsten 15 Jahren 12,89 Mrd. Franken zum Ausbau des Schienennetzes zur Verfügung. Auch im Kanton St.Gallen können so Engpässe behoben und die Angebote verbessert werden.

Im Bahnausbauschritt 2035 sind verschiedene Projekte mit grosser Relevanz für den Kanton St.Gallen vorgesehen:

- Bau Brüttener Tunnel: Kapazitätssteigerung zwischen Zürich und Winterthur und Fahrzeitreduktion zwischen Zürich und St.Gallen
- Bau 4. Gleis Zürich Stadelhofen: Kapazitätssteigerung mit Auswirkungen bis Rapperswil und Wil
- Ausbau Knoten St.Gallen: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation und Erhöhung Fahrplanstabilität
- Ausbau Knoten Wil: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation
- Bau von Kreuzungsstellen im unteren Toggenburg und zwischen Wil und Weinfelden: Verbesserung Anschlusssituation in Wil
- Ausbau Korridor Winterthur–St.Gallen–St.Margrethen inklusive Bau Doppelspur Rorschach–Rorschach Stadt: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation St.Gallen, Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Ausbau Wil–Frauenfeld mit neuer Haltestelle Wil West

Dank diesen Ausbauten können Takte verdichtet, Anschlüsse optimiert und damit die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr verkürzt werden. Die Projektierung der ersten Ausbauprojekte läuft bereits. Der Kanton St.Gallen setzt sich beim Bundesamt für Verkehr stark dafür ein, dass das Angebot in den nächsten Jahren schrittweise Richtung Angebotskonzept 2035 verbessert wird.

Im Sommer 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Entwurf zum «Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050» vorgelegt. Darin wird ausgeführt, dass das Angebotskonzept 2035 nochmals auf seine Produzierbarkeit hin überprüft wird. Weiter hat die SBB informiert, dass sie auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation verzichten wird. Das geplante Fahrplankonzept zwischen Zürich, St.Gallen und St.Margrethen kann so nicht realisiert werden. Die detaillierten Auswirkungen und Möglichkeiten zur Kompensation werden zurzeit geprüft.

Weiterführende Informationen:

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahnhofinfrastruktur/ausbauprogramme/ausbauschritt-2035.html>



5.3 Regionale Konzepte

Viele der erwähnten Bahnausbauten verlangen nach Anpassungen im Bussystem, damit die Reiseketten möglichst gut funktionieren und auch Gebiete profitieren, die keine Bahnhaltestelle haben.

Weiterführende Informationen:

<https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/planung-oev-angebote/aktuelle-busplanung.html>

5.3.1 Buskonzept Sarganserland 2025

Auf den Fahrplan 2025 wird das Angebot im Schienenverkehr markant verbessert. So wird Sargans im Fernverkehr im Halbstundentakt mit St.Gallen und Chur verbunden. Unterterzen und Flums werden zusätzlich durch den RE Zürich–Chur bedient. Die Drehung des IR aus St.Gallen ab Sargans nach Chur um eine halbe Stunde ermöglicht im Korridor Sargans–Chur einen Halbstundentakt. Das Bussystem wird aufgrund der zahlreichen Änderungen im Bahnverkehr überarbeitet.

5.3.2 Buskonzept Werdenberg/Obertoggenburg 2025

Das Buskonzept wurde in Hinblick auf Fahrplan 2025 und die Einführung des IR-Halbstundentakts St.Gallen–Sargans(–Chur) überarbeitet. Das grenzüberschreitende Angebot zwischen der Schweiz und Lichtenstein wird verbessert. Das Angebot im Viertelstundentakt wird erweitert.

5.3.3 Buskonzept Rheintal

Auch in der Region Rheintal soll das Busangebot im Hinblick auf Fahrplan 2025 und die Einführung des IR-Halbstundentakts St.Gallen–Sargans(–Chur) ausgebaut werden. Es sind mehr Bahnanschlüsse, zahlreiche Angebotsausbauten und neue Direktverbindungen vorgesehen.

5.4 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2023

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel sind in den Regionen St.Gallen–Bodensee und Zürichsee–Linth grössere Anpassungen geplant. In den restlichen Regionen ergeben sich punktuelle Änderungen. Die folgende Auflistung zeigt die wichtigsten Fahrplanänderungen (Stand: Fahrplanentwurf 2024 von Mai 2023):

Region Zürichsee–Linth

Nach der Fertigstellung des zweiten Gleises zwischen Uznach und Schmerikon wird das Bahnangebot ausgebaut. Die heutige S4 wird in zwei S-Bahn-Linien (S4 und S17) aufgeteilt. Neu verkehren vier Züge pro Stunde und Richtung zwischen Uznach und Rapperswil. Der Voralpenexpress und die S4 (Sargans–St.Margrethen–St.Gallen–Wattwil–Rapperswil) fahren ohne Zwischenhalt. Die S6 (Rapperswil–Ziegelbrücke–Linth) und die S17 (Rapperswil–Ziegelbrücke–Sargans) halten in Schmerikon und Blumenau. Die S17 (bisher S4) hält neu auch in Benken. Die Bahnhöfe Benken und Blumenau erhalten den Halbstundentakt.

Die Busangebote werden auf den neuen Bahnfahrplan angepasst. Die Linie 630 (Uznach–Atzmännig) verkehrt nur noch bis Uznach anstatt bis Benken und wird zwischen Schmerikon und Uznach zum Halbstundentakt verdichtet. Die heutige Linie 631 (Rüti–Uznach–Kaltbrunn) wird in Uznach getrennt und die Betreiberstruktur wird bereinigt. Die Linie Rüti–Uznach wird von der Schneider Linienbus AG betrieben. Die Anschlusssicherheit in Uznach wird verbessert. Auf der von Postauto betriebenen Linie Uznach–Kaltbrunn wird ein zusätzliches Fahrzeug zugunsten der Fahrplanstabilität eingesetzt. Die Linie 635 (Benken–Kaltbrunn–Ziegelbrücke) wird in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet. Die Linie 622 (Rapperswil–Eschenbach–St.Gallenkappel–Wattwil) verkehrt zwischen Rapperswil und St. Gallenkappel neu auch tagsüber im Viertelstundentakt.

Beim Stadtbus Rapperswil–Jona werden die heutigen Linien 621 (Rapperswil Bahnhof–Buech) und 995 (Rapperswil Bahnhof–Jona Kreuz–Hummelberg) durch andere Angebote ersetzt. Die Linie 995 verkehrt zukünftig vom Bahnhof Jona ins Industriegebiet Buech und bedient das Gebiet Hummelberg in Lastrichtung. Das Industriegebiet Buech erhält damit eine ganztägige öV-Erschliessung. Zu den Hauptverkehrszeiten wird eine neue Linie 996 (Rapperswil Bahnhof Süd–Feldlistrasse–Jona Bahnhof) eingeführt. Entlang der Feldlistrasse ergeben sich dadurch zusätzliche Anschlüsse via Bahnhof Jona und die Busse der Linie 991 (Rapperswil Bahnhof Süd–Schachenstrasse–Jona Bahnhof) werden entlastet.

Weitere Informationen zum Fahrplanwechsel finden Sie unter:

<https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/fahrplanprozess/fahrplanwechsel.html>

Auf www.fahrplan-ost.ch sind die detaillierten Fahrplanänderungen aufgeführt.

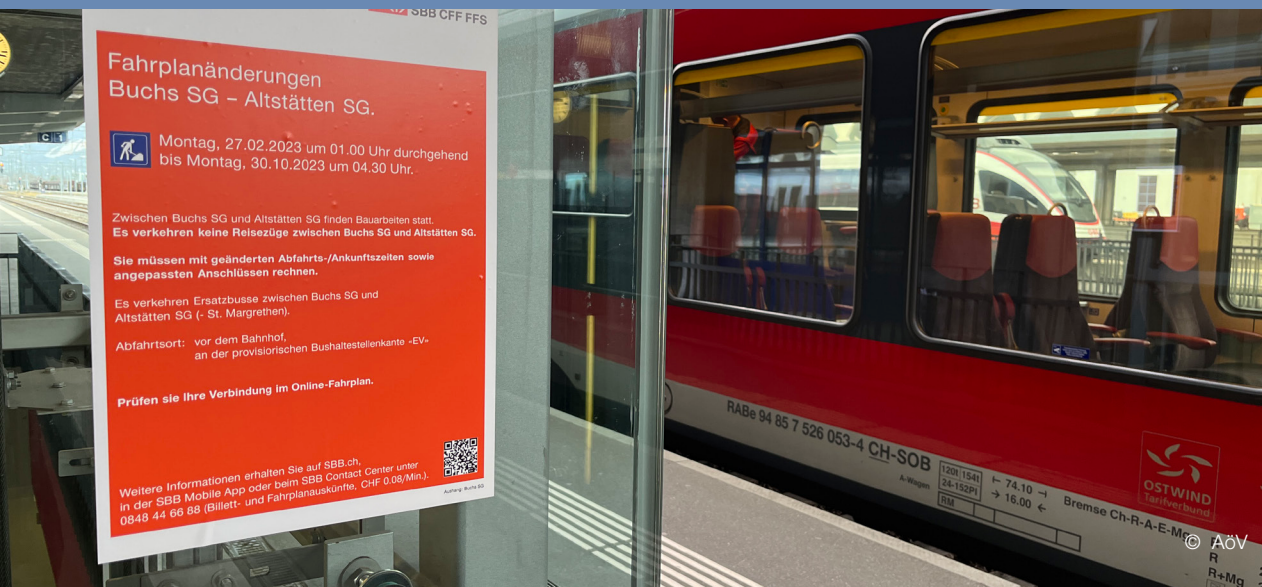
<https://www.fahrplan-ost.ch/kanton-sg>

Region St.Gallen–Bodensee

Die SBB saniert im Jahr 2024 das Wipkinger Viadukt. Die Strecke zwischen Zürich HB und Zürich Wipkingen wird dazu komplett gesperrt. Das hat zur Folge, dass einzelne IC5 zwischen Zürich HB und St.Gallen nicht in der gewohnten Fahrplage verkehren können. Die Fahrzeiten zwischen Zürich HB und Zürich Flughafen und damit auch zwischen Zürich HB und St.Gallen verlängern sich bei einzelnen Zügen. Die stündlich verkehrenden IC5 Zürich HB–Rorschach sowie die EuroCity-Züge Zürich–München sind von dieser Massnahme nicht betroffen. Die S5 (Weinfelden–St.Gallen–St.Margrethen) wird zwischen Bischofszell und St.Gallen ausgebaut. Unter der Woche wird tagsüber neu durchgehend im Halbstundentakt gefahren.

Das Busnetz in der Region St.Gallen wird in Richtung Hub-System entwickelt. Im Agglomerationskern bilden die S-Bahn und der Stadtbus das Rückgrat des öV-Systems. Regionalbuslinien sollen die Hubs bedienen oder dort enden. Auf Fahrplan 2024 wird das neue öV-Konzept zwischen St.Gallen und Arbon mit dem Hub Wittenbach umgesetzt. Die Linie 200 (Arbon–Wittenbach) wird dazu bis Wittenbach eingekürzt. Die Linie 3 wird vom Heiligkreuz bis nach Wittenbach verlängert. Die Linie 207 (Wittenbach–Berg SG–Arbon Kupperwiese–Roggwil–Arbon) wird neu eingeführt und verkehrt im Stundentakt zur Hauptverkehrszeit. Die Schnellbuslinie 201 (Arbon–St.Gallen) wird ausgebaut. Im Westen der Stadt St.Gallen wird die Linie 151 (Gossau–St.Gallen) zukünftig via Bahnhof Winkeln geführt. Dadurch ergeben sich zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus. In Fahrtrichtung St.Gallen ist die Umsetzung auf Fahrplan 2024 vorgesehen. In Fahrtrichtung Gossau erfordert die Streckenführung via Bahnhof Winkeln Infrastrukturanpassungen. Die Umsetzung erfolgt daher frühestens in fünf Jahren.

Die Stadtbuslinien 1 und 2 sowie die Linien 3 und 4 werden betrieblich miteinander verknüpft. Dadurch verteilen sich die Reservezeiten an den Linienenden besser und die Fahrplanstabilität wird erhöht. Bei den Stadtbuslinien 10 (Oberhofstetten–Röteli) und 11 (St. Gallen Bahnhof–Abacus Platz) wird ein Teil des Angebotes reduziert, um die Betriebszeit ohne Zusatzkosten zu verlängern. Die Linie 10 verkehrt neu direkt zur Haltestelle Nussbaumstrasse anstatt via Tigerberg. Bei der Linie 11 wird das Angebot auf den Halbstundentakt ausgedünnt. Die Linien 10 und 11 verkehren dafür am Abend und am Sonntag neu im Halbstundentakt. In Gossau wird die Linie 155 (Gossau Bahnhof–Walter Zoo) zum Halbstundentakt ausgebaut. In Goldach werden alle Kurse der Linie 254 (Rorschach Hauptbahnhof Süd–Goldach TZM/Kellen–St.Gallen Kantonsschule), die heute an der Haltestelle Goldach TZM/Kellen enden, bis zum Bahnhof Goldach geführt.



Region Wil

In der Stadt Wil ist eine halbstündliche Verlängerung der Linie 701 (Wil Bahnhof– Neulanden) bis zum Spital Wil vorgesehen. Mit den Linien 726 (Wil–Henau–Uzwil) und 701 wird das Spital neu viertelstündlich an den Bahnhof Wil angebunden, wodurch sich mehr Bahnanschlüsse ergeben.

Region Toggenburg

Zwischen Nesslau und Wattwil werden die Abfahrtszeiten der S2 (Nesslau–St.Gallen–Altstätten) leicht angepasst. In Wattwil ergibt sich dadurch ein schlanker Anschluss auf den Voralpenexpress von und nach St.Gallen. Bei der S2 ist zudem eine zusätzliche Frühverbindung von Wattwil nach St.Gallen vorgesehen. Die Linie 790 (Wattwil–Buchs) wird zukünftig in Wildhaus Dorf gebrochen. Die Umsteigeverbindungen bleiben gewährleistet. Der Linienbruch erfolgt aufgrund der ab Herbst 2024 vorgesehenen Elektrifizierung der Linie Buchs–Wildhaus.

Region Rheintal

Die grenzüberschreitende Verbindung der S7 (Rorschach–St.Margrethen–Bregenz–Lindau Reutin) wird weiter ausgebaut. Seit Fahrplan 2023 besteht ein Angebot am Wochenende. Ab Fahrplan 2024 verkehren von Montag bis Freitag zusätzlich drei Kurse pro Tag und Richtung zwischen Rorschach und Lindau Reutin. Damit wird das öV-Angebot für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr attraktiver gestaltet. In Widnau wird ein neuer Ortsbus eingeführt. Dadurch verbessert sich die Erschliessung des Industriegebietes. Die Linie 351 (Heerbrugg–Lustenau–Dornbirn) verkehrt neu direkt nach Lustenau und verzichtet auf die Stichfahrt zur Haltestelle Widnau Schlatt.

Region Sarganserland-Werdenberg

Bis Ende 2024 werden zwischen Altstätten und Sargans verschiedene Abschnitte der Bahnstrecke doppelspurig ausgebaut. Nach Abschluss der Bauarbeiten können die Fernverkehrszüge zwischen St.Gallen und Sargans halbstündlich verkehren. Aufgrund der Bauarbeiten ist es den SBB ab Oktober 2023 bis Mitte 2024 nicht möglich, in Sargans den Anschluss zwischen dem IR13 von Altstätten–Buchs und dem IC3 Richtung Zürich HB anzubieten. Die Reisezeiten verlängern sich um bis zu 25 Minuten. Weiter kann die S4 den Halt in Sevelen baustellenbedingt nur zweistündlich statt stündlich bedienen. Es verkehren Ersatzbusse.

Anhang

A1 Ein- und Aussteiger Bahnhöfe

Korrigendum: 14.09.2023
Berechnungen Veränderung 2018-2022 in %

DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (= Ein- und Aussteiger)

Bahnhof	DTV 2016	DTV 2018	DTV 2022	Veränderung 2016-2018		Veränderung 2018-2022	
				absolut	relativ	absolut	relativ
St.Gallen	47'428	46'770	39'310	-658	-1%	-7'460	-16%
Rapperswil	20'878	21'227	20'365	350	2%	-862	-4%
Wil	20'245	19'801	15'425	-444	-2%	-4'376	-22%
Sargans	10'925	11'300	11'446	374	3%	146	1%
Ziegelbrücke	8'941	9'422	9'616	481	5%	194	2%
Gossau	10'202	10'190	6'792	-12	0%	-3'398	-33%
Uznach	7'505	7'615	7'886	110	1%	272	4%
Wattwil	7'704	7'273	6'701	-431	-6%	-572	-8%
Jona	4'690	5'163	4'909	473	10%	-254	-5%
Uzwil	4'930	4'850	4'465	-80	-2%	-385	-8%
Rorschach	4'886	5'181	5'453	295	6%	272	5%
Buchs	4'764	4'678	4'251	-86	-2%	-427	-9%
Heerbrugg	3'739	3'758	3'560	19	1%	-198	-5%
Flawil	3'434	3'498	3'206	64	2%	-292	-8%
Bad Ragaz	2'377	2'677	2'790	300	13%	114	4%
St.Gallen St.Fiden	2'777	2'614	2'578	-163	-6%	-37	-1%
St.Margrethen	2'521	2'543	2'940	22	1%	397	16%
Rorschach Stadt	2'299	2'361	2'324	62	3%	-37	-2%
Altstätten	2'254	2'308	2'372	54	2%	64	3%
Rheineck	1'985	1'951	1'498	-34	-2%	-453	-23%
Walenstadt	1'463	1'505	1'700	43	3%	195	13%
Goldach	1'366	1'446	1'462	80	6%	16	1%
Schmerikon	1'338	1'301	1'347	-36	-3%	45	3%
Degersheim	1'265	1'247	1'178	-18	-1%	-69	-6%
Wittenbach	1'175	1'202	1'169	27	2%	-33	-3%
Bütschwil	1'162	1'167	1'086	5	0%	-80	-7%
Bazenheid	994	1'042	994	48	5%	-48	-5%
St.Gallen Haggen	882	1'032	613	150	17%	-419	-41%
St.Gallen Winkeln	1'032	1'006	1'311	-26	-3%	305	30%
Rorschach Hafen	1'279	1'396	1'025	117	9%	-371	-27%
Lichtensteig	769	835	1'000	66	9%	164	20%
Kempraten	797	781	689	-16	-2%	-92	-12%
Nesslau-Neu St.Johann	980	686	683	-294	-30%	-2	0%
Staad	636	670	622	34	5%	-48	-7%
Schänis	634	644	627	11	2%	-18	-3%
Muolen	646	589	458	-57	-9%	-131	-22%
Unterterzen	490	585	607	94	19%	22	4%

Bahnhof	DTV 2016	DTV 2018	DTV 2022	Veränderung 2016-2018		Veränderung 2018-2022	
				absolut	relativ	absolut	relativ
Flums	528	546	502	18	3%	-44	-8%
Brunnadern-Neckertal	561	476	526	-85	-15%	50	10%
Steinach	427	461	405	34	8%	-56	-12%
Ebnat-Kappel	548	441	420	-107	-19%	-22	-5%
Blumenau	410	405	469	-4	-1%	63	16%
Oberriet	410	396	361	-14	-3%	-35	-9%
Au	321	352	395	31	10%	43	12%
St.Gallen Bruggen	310	332	597	22	7%	266	80%
Mörschwil	281	316	286	35	13%	-31	-10%
Mogelsberg	190	316	244	126	66%	-72	-23%
Benken	290	297	327	7	2%	30	10%
Rebstein-Marbach	268	290	343	23	8%	53	18%
Murg	252	285	270	34	13%	-16	-5%
Mels	284	280	277	-4	-1%	-3	-1%
Sevelen	238	261	237	23	10%	-24	-9%
Kaltbrunn	274	249	252	-25	-9%	3	1%
Dietfurt	245	240	228	-5	-2%	-12	-5%
Lütisburg	220	203	173	-17	-8%	-30	-15%
Arnegg	198	188	501	-10	-5%	313	167%
Krummenau	197	154	144	-43	-22%	-10	-6%
Bronschhofen	132	151	131	19	15%	-21	-14%
Bronschhofen AMP	129	145	162	16	13%	16	11%
Rüthi	108	113	117	5	4%	4	4%
Salez-Sennwald	93	103	111	10	11%	8	7%
Mols	89	85	nicht bedient	-3	-4%	-	0%
Algetshausen-Henau	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Räfis-Burgerau	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Schwarzenbach	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Trübbach	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Weite	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Total	198'394	199'405	181'937	1'011	1%	-17'382	-9%

Quelle: SBB CFF FFS, 2023

Hinweis:

Berücksichtigt sind die Fahrgäste der SBB (FV und RPV), SOB und Turbo.

In den Zahlen der Jahre 2016 und 2018 sind überdies die Fahrgäste der AB und FW enthalten. Zudem waren in den Jahren 2016 und 2018 längere Streckensperrungen zu verzeichnen. Dies bedeutet, dass Abweichungen des Durchschnittswertes vom tatsächlichen Verkehr im Normalbetrieb von bis zu 20 Prozent möglich sind. Deshalb ergeben sich bei einzelnen Bahnhaltstellen grössere Abweichungen.

Die Fahrgasterhebung im Pandemie-Jahr 2020 ermöglichte keine repräsentativen Aussagen, weshalb keine offiziellen Ein- und Aussteigerzahlen an Bahnhöfen veröffentlicht wurden.

A2 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn (Offerten 2023)

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad				Linienbelastung (PKM/km)					Verweis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5	15	25	35	
670	S40 Rapperswil SG - Einsiedeln	SOB	39	38	38	3	580'004	4.6%	148'640	161'027	36%					19				
720	S8 (Winterthur - Wallisellen -) Zürich HB - Pfäffikon SZ (- Rapperswil)	SBB	38	38	38	3	959'496	1.2%	81'360	88'141	53%					95				
720	S2 (Zürich Flughafen -) Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke (- Unterterzen)	SBB	36	36	36	3	1'538'473	6.6%	484'462	524'833	61%					87				
720	S27 Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen	SOB	10	0	0	1	71'042	7.9%	53'569	58'034	8%					9				1)
720	S25 Zürich HB - Ziegelbrücke - Linthal	SBB	15	15	15	2	937'952	2.2%	79'735	86'379	67%					92				
730	S16 (Zürich Flughafen -) Zürich HB - Herrliberg-Feldmeilen (- Rapperswil)	SBB	39.5	39.5	39.5	3	408'562	6.2%	174'936	189'514	57%					72				
730	S7 (Winterthur - Kloten -) Zürich HB -Meilen - Rapperswil	SBB	38	38	38	3	873'813	13.9%	260'743	282'471	85%					143				
735/736	S6 Rapperswil SG - Ziegelbrücke - Schwanden - Linthal	SOB	21	19.5	19.5	2	628'304	44.2%	714'491	774'032	70%					59				
740	S5 (Zug - Affoltern am Albis -) Zürich HB - Uster - Pfäffikon SZ	SBB	38.5	38.5	38	3	1'235'411	17.9%	26'088	28'261	99%					170				
740	S15 Rapperswil - Uster - Zürich HB (- Oberglatt - Niederweningen)	SBB	36.5	36	36	3	1'079'760	16.0%	360'743	390'805	84%					148				
740	SN5 (Knonau - Affoltern am Albis -) Zürich HB - Uster - Pfäffikon SZ	SBB	0	4	4	1	39'377	8.7%	17'973	19'470	59%					86				
820/870	S1 (Wil SG -) St. Gallen - Romanshorn - Kreuzlingen (- Schaffhausen) (ex S8)	Thurbo	40	40	40	3	1'170'195	24.8%	832'933	902'344	54%					35				
820/870	RE8 Konstanz - Romanshorn - St. Gallen - Herisau	Thurbo	19	19	19	2	589'490	35.8%	343'668	372'308	69%					40				
835/840	S10 Wil SG - Weinfelden - Romanshorn	Thurbo	35	20.5	20.5	3	928'725	12.1%	354'010	383'510	38%					19				
840/845	S7 Weinfelden - Romanshorn - Rorschach (- St. Margrethen - Lindau)	Thurbo	39	39	39	3	743'635	21.4%	647'297	701'238	41%					32				
841	S15 Frauenfeld - Wil SG	AB	48	38	37	3	527'742	4.7%	84'473	91'513	40%					20				
841	S15 Frauenfeld - Wil SG (Nachtangebot)	AB	0.6	3	0	1	11'929	4.6%	3'243	3'514	18%					11				1)
850	S35 Winterthur - Wil SG	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	552'045	4.4%	99'330	107'607	46%					37				
850	S1 Wil SG - St. Gallen (- Romanshorn - Schaffhausen)	Thurbo	38	36	36	3	817'210	100.0%	1'641'517	1'778'311	65%					47				
850	SN10 (Zürich HB -) Winterthur - St. Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	3	3	1	39'087	49.5%	55'670	60'309	62%					60				
7507850	SN10 St. Gallen - Winterthur - Zürich HB (Abendangebot)	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	26'576	100.0%	0	-38'824	114%					63				
850	S12 (Brugg AG - Zürich HB - Stadelhofen -) Winterthur - Wil	SBB	17	0	0	2	233'863	4.4%	49'731	53'875	60%					72				
852	S5 Weinfelden - St. Gallen (- St. Margrethen)	Thurbo	39	39	39	3	917'011	36.0%	1'160'584	1'257'300	36%					24				
853	S9 Wil SG - Wattwil	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	577'075	100.0%	1'473'011	1'595'762	57%					36				
854	S23 Gossau SG - Herisau - Appenzell - Wasserauen	AB	34	33	33	3	720'633	7.8%	223'991	242'656	42%					22				

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)

Fahrplan-feld	Linie	Transport-unter-nehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV- Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Ver-weis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.	25%	50%	75%	100%	5	15	25	35				
855	S21/S22 Appenzell - Gais - St. Gallen (- Speicher - Trogen)	AB	53	37	35	3	605'082	15.7%	410'202	444'385	45%						24					
856	S24 Gais - Altstätten Stadt	AB	13	12	12	1	70'947	50.0%	252'899	273'974	24%						12					1)
857	S25 Rorschach Hafen - Rorschach - Heiden	AB	16	15	15	2	80'737	50.0%	325'835	352'988	27%						14					1)
858	S26 Rheineck - Walzenhausen	AB	25	23	21	2	34'215	50.0%	123'679	133'985	25%						5					1)
855	S21/S22 (Appenzell - Gais -) St. Gallen - Speicher - Trogen	AB	57	40.5	37.5	3	354'399	57.0%	1'022'855	1'108'093	41%						21					
870/853	S2 (Altstätten SG -) St. Gallen - Wattwil - Nesslau-Neu St.Johann (ex S8)	Thurbo	17	17	17	2	539'843	81.7%	1'476'462	1'599'501	46%						30					
870/670/600	VAE St. Gallen - Rapperswil SG - Luzern	SOB	19.5	20	20	2	1'580'864	39.2%	1'597'478	1'730'602	75%						73					
870	S81 St. Gallen - St.Gallen Haggen - Herisau	Thurbo	15	0	0	2	62'409	73.2%	301'507	326'632	31%						24					
870	S82 St. Gallen - St. Gallen St. Fiden - Wittenbach	Thurbo	11	0	0	1	40'443	100.0%	356'625	386'343	28%						20					
870	SN81 St Gallen - Wittenbach - Romanshorn (Nachtangebot)	Thurbo	0	1.5	1.5	1	7'344	54.2%	15'413	16'697	47%						38					
880	RE13 St. Gallen - Rorschach - St. Margrethen - Heerbrugg - Altstätten SG -	Thurbo	2.5	2.5	2	1	133'758	100.0%	0	712'928	33%						17					
880	S2 Altstätten SG - St. Gallen (- Wattwil - Nesslau-Neu St.Johann)	Thurbo	20	20	20	2	571'499	100.0%	1'926'493	2'087'035	50%						41					
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	22	22	22	2	2'479'121	91.6%	7'171'137	7'768'731	52%						34					
880	S5 (Weinfelden -) St. Gallen -St. Margrethen (ex S3)	Thurbo	18	18	18	2	345'717	100.0%	1'085'090	1'175'514	45%						30					
880/401	S7 (Weinfelden - Romanshorn -) Rorschach - St. Margrethen (- Lindau)	Thurbo	0	8	8	1	20'467	100.0%	114'756	124'319	46%						38					
881	SN10 St. Gallen - St. Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'140	100.0%	59'414	64'366	37%						36					
900	RE4 Ziegelbrücke - Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'112	100.0%	52'029	56'364	35%						35					
905	S12 Sargans- Chur	Thurbo	38	38	36	3	702'008	30.9%	545'580	591'046	49%						28					

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Bahnlinien						gemäss Anhang 2 VöV	
Angebotsstufe		Wirtschaftlichkeit		Nachfrage			
		Kostendeckungsgrad		Linienbelastung			
		Mindest-vorgabe	Ziel-vorgabe	Mindest-vorgabe	Ziel-vorgabe		
1	bis 14 Kurspaare pro Tag	25%	35%	3	9		
2	15 bis 29 Kurspaare pro Tag	30%	40%	6	12		
3	30 bis 59 Kurspaare pro Tag	35%	45%	9	15		
4	60 bis 89 Kurspaare pro Tag	40%	50%	12	24		
5	90 und mehr Kurspaare pro Tag	45%	55%	18	30		

Berechnungsart

Kostendeckungsgrad:

Erträge + Abgeltungen Dritter
 Kosten

Linienbelastung:

Personenkilometer (PKM)
 Kurskilometer

A3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus (Offerten 2023)

- kantonale Mindestvorgabe

kantonale Zielvorgabe
- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)

2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) in Versuchsbetrieb eingebunden
- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen

Fahrplan- feld	Linie	Transport- unter- nehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV- Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Ver- weis		
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.					25%	50%	75%	100%	5	15		25	35
80.001	1 Winkeln - St. Gallen Bahnhof - Stephanshorn	VBSG	91	71	59	5	679'883	100.0%	0	2'124'150	70%							17					
80.002	2 Wolfganghof - St. Gallen Bahnhof - Guggeien	VBSG	91	70	59	5	590'068	100.0%	0	2'041'673	67%							16					
80.003 O	3 St. Gallen Bahnhof - Olma Messen - Heiligkreuz	VBSG	70	58	39	4	155'394	100.0%	0	688'852	53%							13					
80.003 W	3 Abtwil St. Josefen - Säntispark - St. Gallen Bahnhof	VBSG	71	59	40	4	396'235	100.0%	354'532	894'068	61%							13					
80.004 O	4 St. Gallen Bahnhof - Heiligkreuz - Wittenbach	VBSG	70	57	38	4	390'150	100.0%	0	1'419'954	59%							15					
80.004 W	4 Abtwil Säntispark - St. Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	40	4	301'482	100.0%	0	1'096'567	59%							15					
80.005	5 Riethüsl - St. Gallen Bahnhof - Universität - Rotmonten	VBSG	102	68	58	5	306'969	100.0%	0	1'929'121	49%							10					
80.006	6 Bach St. Georgen - St. Gallen Bahnhof - Heiligkreuz	VBSG	104	70	59	5	450'304	100.0%	0	2'273'167	52%							11					
80.007	7 Neudorf - St. Gallen Bahnhof - Hinterberg	VBSG	59	51	40	3	431'356	100.0%	0	2'289'624	50%							12					
80.008	8 Wendeplatz Stocken - St. Gallen Bahnhof - Neudorf	VBSG	58	50	39	3	455'584	100.0%	0	2'328'073	49%							11					
80.009	9 Hölzli - St. Gallen Bahnhof - Rotmonten - Schuppis Nord	VBSG	76	57	55	4	414'665	100.0%	0	2'884'846	28%							6					2)
80.010	10 Oberhofstetten - St. Gallen Bahnhof - Röteli	VBSG	44	22	0	3	119'109	100.0%	0	822'605	23%							4					2)
80.011	11 St.Gallen Bahnhof - Karlstor - Abacus- Platz	VBSG	46	27	0	3	143'123	100.0%	0	1'167'152	22%							5					2)
80.012	12 Abtwil - Spiseegg - St. Gallen Bahnhof	VBSG	20	0	0	2	58'646	100.0%	0	266'329	39%							8					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen						5	4'892'968		354'532	22'226'181	54%							12					

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Buslinien						gemäss Anhang 2 VöV	
Angebotsstufe		Wirtschaftlichkeit		Nachfrage			
		Kostendeckungsgrad		Linienbelastung			
		Mindest- vorgabe	Ziel- vorgabe	Mindest- vorgabe	Ziel- vorgabe		
1	bis 14 Kurspaare pro Tag	20%	30%	1	3		
2	15 bis 29 Kurspaare pro Tag	25%	35%	2	4		
3	30 bis 59 Kurspaare pro Tag	30%	40%	3	5		
4	60 bis 89 Kurspaare pro Tag	35%	45%	4	8		
5	90 und mehr Kurspaare pro Tag	40%	50%	6	10		

Berechnungsart

Kostendeckungsgrad:

Linienbelastung:

Erträge + Abgeltungen Dritter
Kosten

Personenkilometer (PKM)
Kurskilometer

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

Fahrplan-feld	Linie	Transport-unter-nahmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.	25%	50%	75%	100%	5	15	25	35				
80.251	251 Goldach - Rorschach - Rorschacherberg - Altenrhein	BOS	32	27	16	3	208'424	100.0%	307'982	333'648	48%						8					
80.252	252 Goldach - Rorschacherberg - Rorschach - Tübach	BOS	29	21.5	11	2	154'852	100.0%	0	219'887	47%						3					
80.253	253 Goldach Bahnhof - Goldach Rietli	BOS	19	0	0	2	23'311	100.0%	0	70'419	35%						5					
80.254 (o.Bund)	Rorschach HB Süd - Rorschacherberg - Rorschach - Goldach TZM/Kellen	PAG OS	17	28	17.5	2	114'718	100.0%	0	590'222	28%						14					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg						3	501'305		307'982	1'214'176	42%						8					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.												
											25%	50%	75%	100%	5	15	25	35				
70.991	991 Rapperswil SG Bahnhof Süd - Schachenstrasse - Jona Bahnhof	VZO	40	37	37	3	94'978	100.0%	0	404'384	45%						6					
70.992	992 Rapperswil SG Glärnischstrasse - Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	80'103	100.0%	0	334'283	40%						6					
70.993	993 Rapperswil SG Bahnhof - Hanfländer - Jona Vogelau/Bahnhof - Tägernau	VZO	40	34	30	3	96'648	100.0%	0	567'913	26%						5					2)
70.994	994 Rapperswil SG Bahnhof - Kempraten Bahnhof - Wohnheim Balm - Jona Bahnhof	VZO	44	34.5	31.5	3	249'069	100.0%	0	1'096'919	34%						6					
70.995	995 Rapperswil SG Bahnhof - Jona Kreuz - Hummelberg	VZO	30	24	0	3	60'484	100.0%	0	343'369	25%						4					2)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona						3	581'282		0	2'746'868	34%						6					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil

Fahrplan-feld	Linie	Transport-unter-nahmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.						5	15	25	35			
											25%	50%	75%	100%								
80.701	701 Wil SG Bahnhof - Neulanden	BOS	58	23	12	3	83'084	100.0%	0	671'745	17%						3	5	15	25	35	2)
80.702	702 Wilen bei Wil - Wil SG Bahnhof - Rossrüti	BOS	59	25	12	3	190'825	75.2%	0	684'817	34%						5					
80.703	703 Reutistrasse - Wil SG Bahnhof - Neugruben	BOS	57	23.5	12	3	153'536	100.0%	0	972'950	26%						4					2)
80.704	704 Wil SG Bahnhof - Wilerwald	BOS	57	23.5	0	3	67'976	100.0%	0	325'967	30%						3					
80.705	705 Wil SG Bahnhof - Bildfeld - Bronschofen Gemeindehaus - Himmelrich	BOS	29	23	12	2	65'768	100.0%	0	305'147	39%						6					
80.706 (m.Bund)	706 Wil SG - Bronschhofen - Braunau	BOS	25.5	19	17	2	111'466	70.6%	86'545	147'848	38%						5					
80.706 (o.Bund)	706 Wil SG - Bronschhofen	BOS	7	12	0	1	7'803	100.0%	0	107'189	14%						3					2)
80.731	731 Wil SG Bahnhof - Rickenbach bei Wil - Kirchberg SG Fetzhof	REGO	29	21	0	2	65'294	64.8%	0	174'773	37%						4					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil						3	745'752		86'545	3'390'436	30%						4					



kantonale Mindestvorgabe
kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region St.Gallen-Bodensee (ohne Gesamtsysteme Stadt-/Ortsbus St.Gallen und Rorschach/Goldach/Rorschacherberg)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5	
80.091	N91 St. Gallen - Neudorf - Mörschwil - Steinach (Nachtbus)	VBSG	2	2	0	1	7'364	100.0%	50'001	54'168	20%	<					

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region St.Gallen-Bodensee (ohne Gesamtsysteme Stadt-/Ortsbus St.Gallen und Rorschach/Goldach/Rorschacherberg) Fortsetzung

Fahrplan-feld	Linie	Transport-unter-nehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Ver-weis			
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35
80.254 (m.Bund)	Rorschach - Rorschacherberg - Rorschach Stadt - Goldach - St. Gallen Kantonsschule	PAG OS	18.5	0	0	2	163'149	100.0%	209'768	227'248	65%					19				
80.242	242 Rheineck - RorschachThal - Rorschach - Untereggen - St. Gallen	PAG OS	33	33	17	3	551'189	100.0%	1'065'380	1'154'161	42%					11				
80.942	942 Amriswil - Muolen	AOT	15	14	14	2	99'040	28.1%	54'025	58'528	34%					5				
852	N5 Weinfelden - Bischofszell - Gossau (Nachtangebot Bus)	Thurbo	0	2	2	1	11'968	40.5%	14'325	15'519	21%					9				
854	B23 Appenzell - Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	13'234	7.8%	2'264	2'453	25%					2				
855	N21 Appenzell - Gais - St. Gallen (Nachtangebot Bus)	AB	0	3	3	1	12'653	15.7%	5'071	5'493	45%					17				
856	B24 Gais - Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	15'235	50.0%	18'220	19'739	20%					3				
855	N21 St. Gallen - Speicher - Trogen (Nachtangebot Bus)	AB	0	3	3	1	6'518	57.0%	15'829	17'149	29%					10				

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region Rheintal

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		5	15	25	35		
80.224	224 Heiden - Zelg - Walzenhausen - St. Margrethen SG	PAG OS	8	6.5	6	1	76'515	21.1%	27'190	29'456	34%	</					

kantonale Mindestvorgabe
kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
- 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
- 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
- 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region Sarganserland-Werdenberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.	25%	50%	75%	100%	5	15	25	35							
80.400	400 Buchs SG - Sargans - Mels	BOS	36	32.5	31	3	480'169	100.0%	491'577	532'542	60%							12	5	15	25	35			
80.401	401 Räfis-Burgerau - Buchs SG - Grabs	BOS	27	24	0	2	144'123	100.0%	199'380	423'684	32%							4							
80.410	410 Buchs SG - Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	54'858	100.0%	138'721	330'907	24%							4							4)
80.411 CH	411 Sennwald - Gams - Haag (- Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	191'946	100.0%	201'312	462'737	17%							2							1)
80.411 FL	411 (Sennwald - Gams -) Haag - Bendern	BOS	16	14	14	2	7'857	100.0%	0	31'943	29%							1							
80.412	412 Grabs - Grabserberg - Voralp	BOS	7	3	3	1	36'392	100.0%	110'926	120'170	19%							4							5)
80.420	420 Trübbach - Oberschan - Gonzen Palfris - Oberschan - Gretschins - Weite	BOS	13.5	6	6	1	60'706	100.0%	133'020	241'097	21%							3							
80.429/430	429/430 Sargans - Vilters - Wangs - Sargans	BOS	33	28.5	16.5	3	189'937	100.0%	202'198	492'857	44%							7							
80.431	431 Sargans - Oberheiligkreuz - Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'495	100.0%	0	107'531	45%							5							
80.432	432 Sargans - Mels - Weisstannen - Vorsiez	BOS	14.5	14	7	1	135'988	100.0%	152'624	359'654	22%							4							
80.433	433 Sargans - Mels - Plons - Ragnatsch	BOS	32	30	15.5	3	161'381	100.0%	0	651'389	36%							5							
80.440	440 Flums - Flumserberg Portels - Flums	PAG OS	6	0	0	1	12'547	100.0%	0	117'254	41%							4							
80.441	441 Sargans - Flums - Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	268'514	100.0%	419'532	454'492	44%							10							
80.442	442 Walenstadt - Flums	BOS	14.5	6	6	1	83'927	100.0%	187'198	202'797	25%							4							
80.443	443 Walenstadt - Walenstadtberg	BOS	11	8	8	1	44'417	100.0%	116'666	126'388	34%							6							
80.444	444 Walenstadt - Unterterzen - Murg	BOS	40	40	40	3	172'685	100.0%	117'567	394'562	40%							3							
80.445	445 Unterterzen - Quarten - Oberterzen	BOS	19.5	15	15	2	40'122	100.0%	157'220	170'321	35%							3							
80.451	451 Bad Ragaz - Pfäfers - Valebns - Vättis - Gigerwald	PAG OS	17	16	14	2	233'606	100.0%	529'553	573'683	30%							8							
80.452	452 Bad Ragaz - Valens (Expressbus)	PAG OS	6.5	0	0	1	24'739	100.0%	64'579	69'961	38%							12							
80.453	453 Bad Ragaz - Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	19'749	100.0%	0	120'164	57%							11							
80.454	454 Pfäfers - Vadura - St. Margrethenberg	PAG OS	8.5	6	6	1	52'287	100.0%	93'139	100'900	33%							2							
80.456	456 Bidems - Bad Ragaz Bahnhof - Pizolbahn	PAG OS	14	12	12	1	65'390	100.0%	0	241'395	53%							5							
90.022	22 Bad Ragaz - Fläsch - Maienfeld - Jenins - Landquart	PAG OS	22	19	16	2	243'858	12.6%	53'611	58'078	43%							6							
90.030	N30 Chur - Bad Ragaz - Sargans - Buchs - Gams (Nachtangebot)	BuS	0	1	1	1	5'366	63.8%	0	23'233	24%							8							

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region ZürichseeLinth (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad					Linienbelastung (PKM/km)					Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.	25%	50%	75%	100%	5	15	25	35				
70.885	885 Rapperswil SG - Rüti ZH - Wald ZH - Goldingen - Atzmännig	ZVV	58	35	35	3	481'525	38.3%	120'642	130'696	83%											
72.521	521 Uznach - Siebnen-Wangen - Buttikon - Reichenburg	PAG OS	32.5	30.5	29	3	388'322	5.1%	18'230	33'200	52%											
72.524	524 Ziegelbrücke - Buttikon - Galgenen - Pfäffikon SZ	PAG OS	35	32	18	3	620'943	0.7%	6'382	6'914	51%											
80.621	621 Rapperswil SG Bahnhof - Jona Buech Industrie	BRER	10.5	0	0	1	25'864	100.0%	0	34'159	83%											
80.622	622 Rapperswil SG - Jona - Wagen - Eschenbach SG - neuhaus Sg - St.	BRER	46	35	31	3	532'358	100.0%	444'571	511'619	66%											
80.623	623 Rapperswil SG - Uznach - Ricken SG - Rapperswil SG (Nachtbus)	BRER	0	3	3	1	14'721	100.0%	36'507	39'550	32%											
80.628	628 Gommiswald - Gebertingen - Ricken SG	PAG OS	6	0	0	1	25'544	100.0%	0	62'653	59%											
80.630	630 Benken SG - Uznach - Eschenbach SG - Goldingen - Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	293'810	100.0%	345'821	762'581	33%											
80.631 O	631 Kaltbrunn - Uznach - Neuhaus SG - Eschenbach SG (- Rüti ZH)	PAG OS	14	25	25	2	110'182	100.0%	0	297'903	56%											
80.631 O	631 Kaltbrunn - Uznach - Neuhaus SG - Eschenbach SG (- Rüti ZH)	BRER	22	7	6	2	138'995	100.0%	0	207'161	71%											
80.631 W	631 Rüti ZH - Eschenbach SG (- Neuhaus SG - Uznach - Kaltbrunn)	PAG OS	10	14	12	1	55'950	67.2%	23'381	25'330	72%											
80.631 W	631 Rüti ZH - Eschenbach SG (- Neuhaus SG - Uznach - Kaltbrunn)	BRER	35	21	19	3	164'642	67.2%	90'023	97'524	62%											
80.632	632 Uznach - Gommiswald - Ricken SG	PAG OS	23	18.5	17	2	171'363	100.0%	307'831	333'483	36%											
80.633	633 Uznach - Ernetschwil - Gommiswald - Rieden SG	PAG OS	18	17.5	17	2	98'533	100.0%	221'069	239'491	37%											
80.635	635 Ziegelbrücke - Schänis - Kaltbrunn - Benken SG	PAG OS	17	17	16	2	180'164	100.0%	272'509	295'219	35%											
80.650	650 Ziegelbrücke - Weesen - Amden - Arvenbühl	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	360'873	390'946	59%											

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region Toggenburg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
80.182	182 Brunnadern-Neckertal - Schöngengrund - Waldstatt - Herisau	PAG OS	15	13.5	12.5	2	228'076	55.0%	214'630	232'516	31%						6					
80.183	183 Herisau - Schwellbrunn - Schöngengrund (Abendbus)	PAG OS	4	4.5	3.5	1	30'343	7.1%	4'401	4'767	22%						3					
80.184	184 Degersheim - Dicken - St. Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	51'758	100.0%	95'849	103'836	31%						3					
80.185	185 St. Peterzell - Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'756	100.0%	66'739	72'301	28%						4					
80.186	186 Wattwil - Hemberg - St. Peterzell - Brunnadern-Neckertal (Abendbus)	PAG OS	1	1	1	1	17'328	100.0%	0	86'620	20%						2					
80.765	765 Bütschwil - Mosnang - Libingen	PAG OS	14	8	8	1	83'234	100.0%	158'847	172'085	27%						4					
80.766	766 Bütschwil - Mosnang - Mühlrüti (- Hulftegg - Steg)	PAG OS	17	11	11	2	89'031	100.0%	119'780	265'874	25%						4					
80.767	767 Ganterschwil - Lütisburg - Rindal - Flawil	PAG OS	6	0	0	1	41'024	100.0%	52'308	56'667	47%						8					
80.768	768 Bütschwil - Ganterschwil - Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	114'384	100.0%	103'744	328'523	36%						4					
80.770	770 Lichtensteig - Wattwil - Ebnat-Kappel	BLWE	44	33	19	3	283'077	100.0%	167'179	361'261	66%						9					
80.770B	770 Wattwil - Nesslau-Neu St. Johann (Bahnersatz)	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'393	100.0%	35'976	38'973	34%						8					
80.770N	N9 Wil SG - Wattwil - Ebnat-Kappel - Nesslau (Nachtbus)	BLWE	0	2.5	2.5	1	13'533	100.0%	42'510	46'053	19%						10					4)
80.771	771 Dietfurt - Oberhelfenschwil - Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	67'294	100.0%	132'512	281'588	21%						4					4)
80.772	772 Dietfurt - Lichtensteig - Krinau	PAG OS	12	8	8	1	67'755	100.0%	84'219	266'693	20%						3					
80.780	780 Wattwil - Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	87'869	100.0%	168'215	182'233	29%						5					
80.790	790 Wattwil - Nesslau - Wildhaus - Buchs SG	PAG OS	33	32	31	3	889'562	100.0%	1'206'701	1'307'260	49%						12					
80.792 (m.Bund)	792 Nesslau - Ennetbühl (- Schwägalp)	PAG OS	11.5	11	9	1	19'800	100.0%	38'810	42'044	38%						7					
80.792 (o.Bund)	792 (Nesslau -) Ennetbühl - Schwägalp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'954	89.8%	0	186'588	22%						5					

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)
 3) in Versuchsbetrieb eingebunden

- 4) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft
 5) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Region Wil (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil)

Fahrplan- feld	Linie	Transport- unter- nehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV- Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Ver- weis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5	
80.722	722 Wil SG - Hosenruck - Weinfelden	PAG OS	8.5	8	8	1	125'047	19.9%	37'701	40'842	34%	<					

Abgeltungen

Die Abgeltung ist die Entschädigung der ungedeckten Kosten eines bestellten Leistungsangebotes im Bereich des Regional- und Ortsverkehrs. Die Abgeltung an die Transportunternehmen richtet sich nach den ungedeckten Kosten aufgrund einer verbindlichen Offerte mit Planrechnung. Nach dem erfolgten Bestellverfahren wird der Abgeltungsbetrag für das bestellte Verkehrsangebot in einer Angebotsvereinbarung festgehalten.

Erlöse

Die Erlöse der einzelnen Verkehrsangebote bestehen zum grössten Teil aus Verkehrserträgen (z.B. Einnahmen von Billett- und Abonnementsverkäufen). Berücksichtigt werden aber auch Nebenerlöse, welche beispielsweise aus Werbeeinnahmen oder Verkaufsprovisionen bestehen. Zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit rechnet der Kanton St.Gallen im Gegensatz zum Bund auch linienbezogene Beiträge von Gemeinden zu den Erlösen.

Erschliessungsgüte

Die Erschliessungsgüte bezeichnet die Qualität der Erschliessung eines Gebietes. Sie wird in unterschiedlichen Klassen angegeben. Die Berechnung der öV-Güteklassen nach ARE erfolgt in zwei Schritten: Zuerst werden aus der Art der Verkehrsmittel und dem Kursintervall die Haltestellekategorien bestimmt. Anschliessend werden sie mit der Distanz zur Haltestelle kombiniert.

Gemeindepool

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St.Gallen erfolgt durch den Bund, den Kanton und die Gemeinden. Die politischen Gemeinden tragen zusammen 50 Prozent der Beiträge, die von Kanton und Gemeinden gemeinsam ausgerichtet werden. Die Gemeinden entrichten ihren Anteil in den Gemeindepool, aus welchem der Kanton die Transportunternehmen mittels Abgeltungen entschädigt. Der Anteil je Gemeinde errechnet sich zu drei Vierteln aus der Qualität der Erschliessung (gewichtete Anzahl der Abfahrten) und zu einem Viertel aus der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner.

Interkantonaler Verteilschlüssel

Bedient eine Linie das Gebiet mehrerer Kantone, so legen diese für die Abgeltungen einen interkantonalen Verteilschlüssel (ikV) fest. Meist werden dabei die Linienlänge und die Anzahl Haltestellen berücksichtigt. In diesem Bericht werden auch andere Kennzahlen einer Linie (z.B. Vollkosten, Erlöse, Einsteiger und Kurskilometer) anhand des ikV dem Kanton St.Gallen zugeordnet.

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil der Vollkosten einer Linie oder des gesamten Systems durch die Erlöse aus Billett- und Abonnementverkäufen und Beiträge Dritter finanziert werden. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 100 Prozent werden die ungedeckten Kosten durch Abgeltungen entschädigt. Im Gegensatz zum Kanton rechnet der Bund linienbezogene Beiträge von Gemeinden nicht als Erlöse an. Gewisse Verkehrsangebote werden deshalb mit unterschiedlichen Kostendeckungsgraden publiziert. Erfüllt der tatsächliche Betrieb einer Linie die Mindestvorgaben nicht, passt das Transportunternehmen das Angebot in seiner Offerte für die nächste Fahrplanperiode an.

Kurskilometer

Kurskilometer oder produktive Kilometer bezeichnen die von den Transportunternehmen gefahrenen Kilometer im öffentlichen Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Leerfahrten zählen nicht dazu.

Kurspaar

Die Dichte eines Verkehrsangebots wird in der Anzahl Kurspaaren pro Verkehrstag angegeben. Auf einer Linie ergibt eine Hin- und eine Rückfahrt ein Kurspaar. Es sind auch halbe Kurspaare möglich, da die Anzahl Kurse in die beiden Richtungen unterschiedlich sein können.

Modalsplit

Der Modalsplit bezeichnet die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger. Er dient als Kenngrösse über die Anteile jedes Verkehrsträgers am Gesamtverkehr beziehungsweise einem bestimmten Verkehrssegment (z.B. Güterverkehr). [metainformationen/nrregionen.html](https://www.srg.ch/metainformationen/nrregionen.html). Den Auswertungen in diesem Bericht liegen nur die Regionsteile im Kanton St.Gallen zugrunde.

NRP-Regionen

NRP steht für die Neue Regionalpolitik des Bundes. Das kantonale NRP-Umsetzungsprogramm sieht die Regionen als Kerngebiete der Regionalentwicklung vor. Hierfür haben sich die St.Galler Gemeinden zu sechs NRP-Regionen zusammengeschlossen. Der NRP-Region Wil haben sich ausserdem auch Gemeinden des Kantons Thurgau und der Regio St.Gallen auch Gemeinden der Kantone Appenzell AR und Thurgau mit angeschlossen. Mehr zum Perimeter siehe <https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/metainformationen/nrpreionen.html>. Den Auswertungen in diesem Bericht liegen nur die Regionsteile im Kanton St.Gallen zugrunde.

Personenkilometer

Personenkilometer dienen der Messung von Verkehrsleistungen. Der Wert wird ermittelt, indem die Anzahl der Kurskilometer mit der durchschnittlichen Belegung des Fahrzeuges multipliziert wird. Der Zahl ergibt sich aus dem Produkt zwischen der transportierten Anzahl von Personen und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern

Vollkosten

Die Vollkosten im öffentlichen Verkehr umfassen Investitionen und deren Folgekosten in Fahrzeuge oder Infrastruktur sowie die Aufwendungen für Personal, Unterhalt und Betrieb sowie die Folgekosten aus Investitionen (Abschreibungen, Zinsen). Die Gemeinkosten für die Verwaltung werden den einzelnen Linien anteilig zugeschrieben.