



August 2020

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 (2020): Bericht öffentlicher Verkehr.
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 86

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 Lutz, Amt für öffentlichen Verkehr
Michael Kündig, Amt für öffentlichen Verkehr
Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr

Auskunft

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

Bezug

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

Titelbild

© AöV

Gestaltung

Umschlag: Andreas Bannwart, Staatskanzlei, Kommunikation
Inhalt: Ruth Stadler, Amt für öffentlichen Verkehr

Copyright

Abdruck mit Quellenangabe, Belegexemplar an Amt für öffentlichen Verkehr

1	Vorwort	5
2	Zahlen und Fakten	6
2.1	Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel	6
2.2	Erschliessungsqualität	8
2.3	Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln	11
2.4	Nachfrage	12
2.5	Finanzen / Wirtschaftlichkeit	16
3	Projekte	20
3.1	Bushöfe	20
3.2	Öffentlicher Verkehr und Innenentwicklung	21
3.3	Busbehinderungen im Strassenverkehr	22
4	Perspektiven	24
4.1	Bahnperspektiven bis 2025	24
4.2	Bahnperspektiven bis 2035	25
4.3	Überprüfung und Weiterentwicklung Angebot 2025–2040	25
4.4	Regionale Konzepte	26
4.5	Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2020	28
A	Anhang	30
A1	Bahnhofsfrequenzen	30
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	32
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	34
A4	Glossar	43





Der Kanton St.Gallen erhöhte zusammen mit den Gemeinden und dem Bund das Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV) in den letzten Jahren markant. Die Fahrgäste nehmen das Angebot an und nutzen Busse und Züge immer stärker.

Noch nie fuhr so viele Menschen wie im Jahr 2019 mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Trotzdem ist noch Potential vorhanden. Von den Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons St.Gallen sind nur 27% gut oder sehr gut mit dem öV erschlossen. Dies ist mitunter ein Grund, weshalb immer noch die meisten Pendler das Auto als Transportmittel wählen.

Das eidgenössische Parlament hat den langfristigen Ausbau des Bahnnetzes mit dem Ausbauschritt 2035 beschlossen. Bis alle Infrastrukturen gebaut sind, dauert es noch 15 Jahre. Die Regierung und die Bundesparlamentarier setzen sich dafür ein, dass das Angebot trotzdem möglichst rasch verbessert wird.

Schrittweise werden die Haltestellen behindertengerecht umgebaut. Die Bahnen haben ihre Arbeiten fast abgeschlossen. Die Umbauten bei den Bushaltestellen verzögern sich.

Weil der öffentliche Verkehr nicht kostendeckend ist, aber eine wichtige Rolle spielt, zahlen Bund und Kantone hohe Abgeltungsbeträge. Wir fühlen uns verpflichtet, mit diesen Mitteln, die letztlich aus Steuererträgen stammen, sehr sorgfältig umzugehen. Dazu gibt uns das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vor, für jede Linie einen Mindestkostendeckungsgrad einzuhalten. Seit Jahren weisen wir diese Werte im Gegensatz zu allen anderen Kantonen der Schweiz transparent aus.

Die Covid-19-Krise ist noch nicht überstanden und die Auswirkungen auf den öV sind erst teilweise bekannt. Wir erwarten erhebliche Mehrkosten für den Kanton und die Gemeinden. Zurzeit gehen wir für das Jahr 2020 von je rund 10 Mio. Franken aus. Die langfristigen Auswirkungen der Krise auf den öV sind offen.

Der öffentliche Verkehr ist ein faszinierendes Räderwerk mit unzähligen Beteiligten, die alle zusammenarbeiten müssen, um tagtäglich ein hervorragendes und pünktliches Angebot für unsere Kunden zu erbringen. Bisher ist uns das gut gelungen. Dafür danke ich allen Transportunternehmen, Regionen, Gemeinden, dem Tarifverbund Ostwind, den zuständigen Stellen bei Bund und den Nachbarkantonen sowie den beteiligten Ämtern des Kantons St.Gallen.

Regierungsrat Beat Tinner

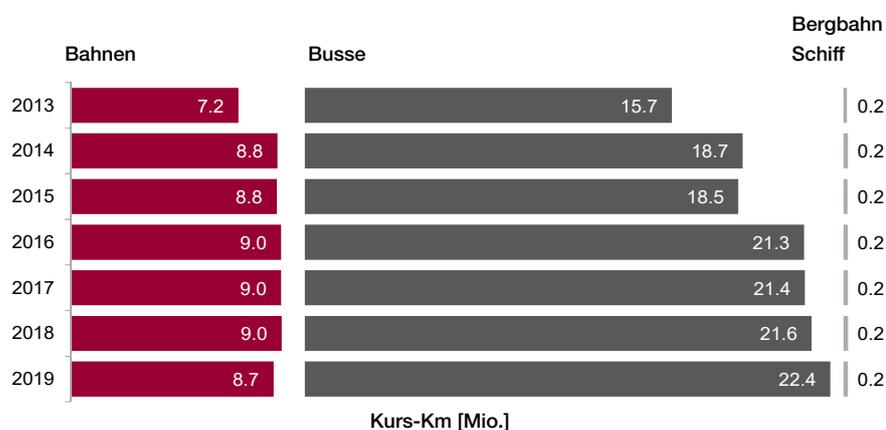
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

2.1 Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel

Mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 und dem damit verbundenen Angebotsausbau stiegen die erbrachten Kilometerleistungen markant an. Die deutliche Erhöhung im Jahr 2016 ist darauf zurückzuführen, dass ab diesem Zeitpunkt der Kanton St.Gallen neben dem Regionalverkehr auch den gesamten Ortsverkehr bestellt und finanziert. Dieser Veränderung liegt also kein Angebotsausbau zugrunde.

Aufgrund geänderter Fahrlagen des Fernverkehrs sind 2019 Anpassungen im Regionalverkehr notwendig geworden. Dies betrifft insbesondere das Busangebot im Fürstentland. Auch der Ortsverkehr in der Stadt St.Gallen ist mit dem neu konzipierten Liniennetz ausgebaut worden. Ab 2019 wird der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) als Fernverkehr finanziert. Diese Leistungen werden nicht mehr im bestellten Verkehr ausgewiesen. Deshalb verringert sich das bei der Bahn ausgewiesene Angebot.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Kurs-Km [Mio.]	23.0	27.8	27.5	30.6	30.6	30.9	31.3
Veränderung gegenüber Vorjahr	-0.9%	20.8%	-0.8%	10.9%	0.1%	1.0%	1.4%



T1 Kurskilometer

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

Quelle: AöV

A1 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

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

Quelle: AöV

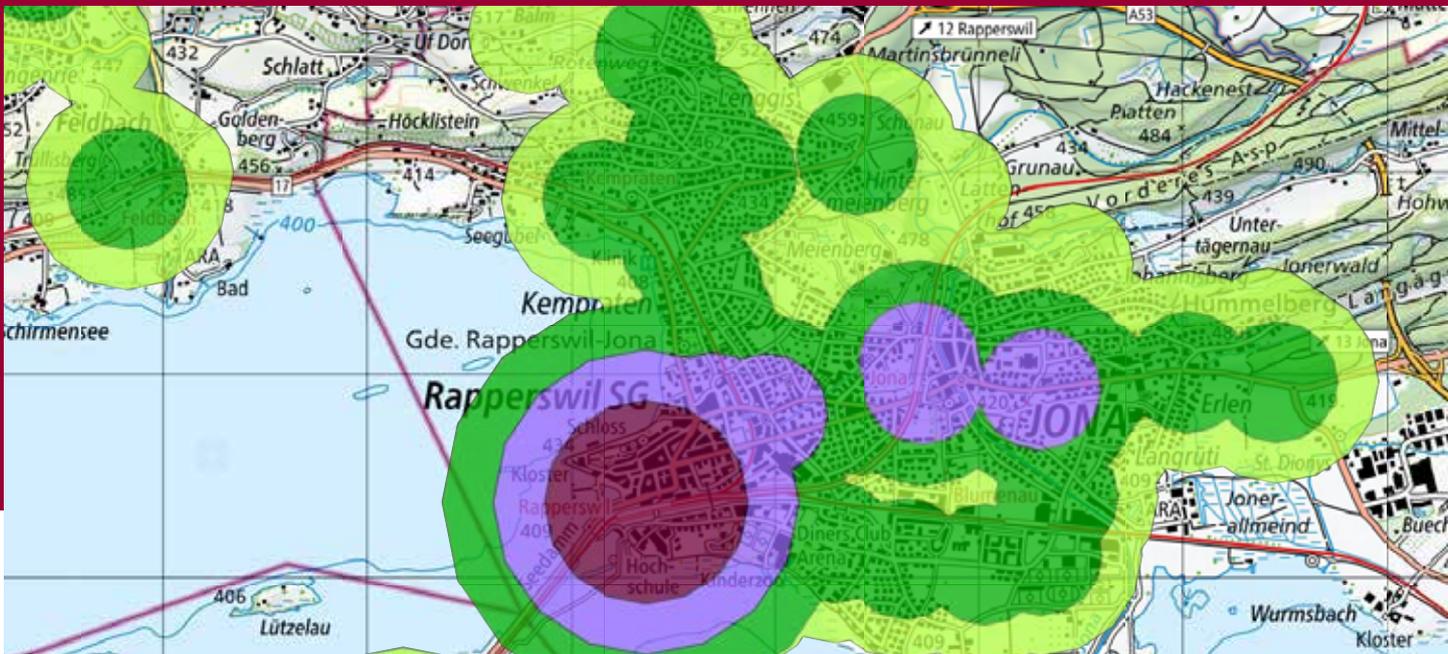
Msch



A694

C

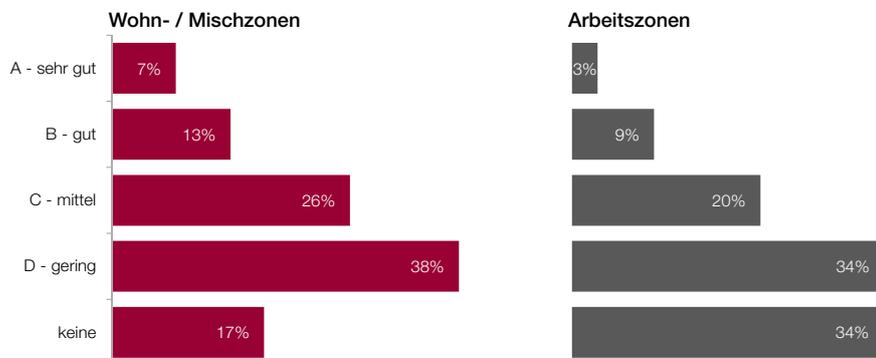




2.2 Erschliessungsqualität

Gemäss Art. 8a Abs. 1 Bst. 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 20 Prozent der Wohn-/Mischzonen innerhalb der öV-Güteklassen A und B. Gegenüber den Vorjahreswerten sind dies 3 Prozentpunkte mehr. Die Arbeitszonen sind wie im Vorjahr zu 12 Prozent gut oder sehr gut erschlossen. Rund 55 Prozent der Wohn-/Mischzonen und 68 Prozent der Arbeitszonen sind nur gering oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.



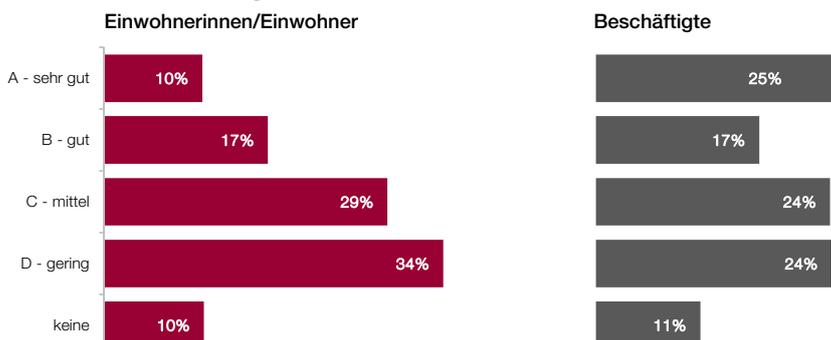
A2 Erschliessungsgüte Bauzonen

Flächenanteile der Bauzone innerhalb der Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: AREG SG, Digitale Zonenpläne; INFOPLAN-ARE, open-transportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; Aufbereitung: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

2.2.1 Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte

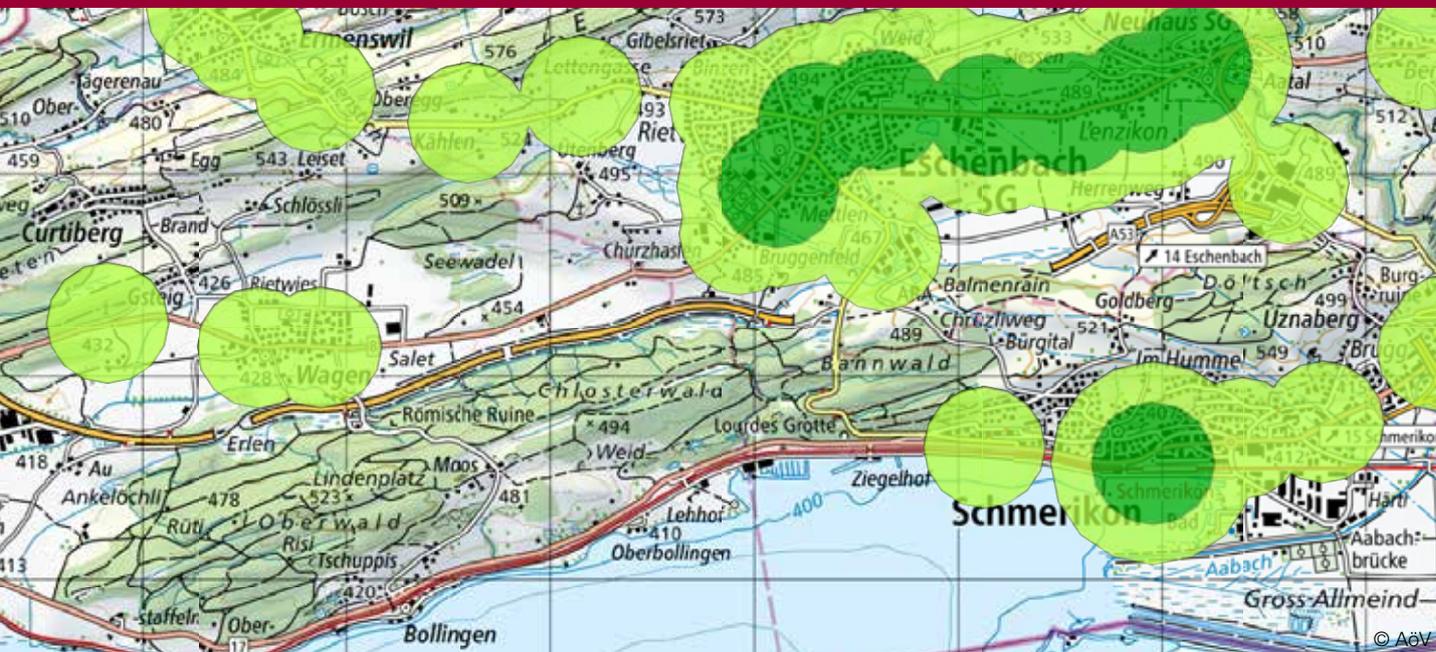
Über den gesamten Kanton betrachtet sind 27 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sehr gut bis gut und 63 Prozent mittelmässig bis gering mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Rund 42 Prozent der Beschäftigten innerhalb der Bauzonen sind gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Gegenüber dem Vorjahr ergeben sich damit keine Veränderungen.



A3 Erschliessungsgüte Einwohnerinnen/Einwohner/ Beschäftigte

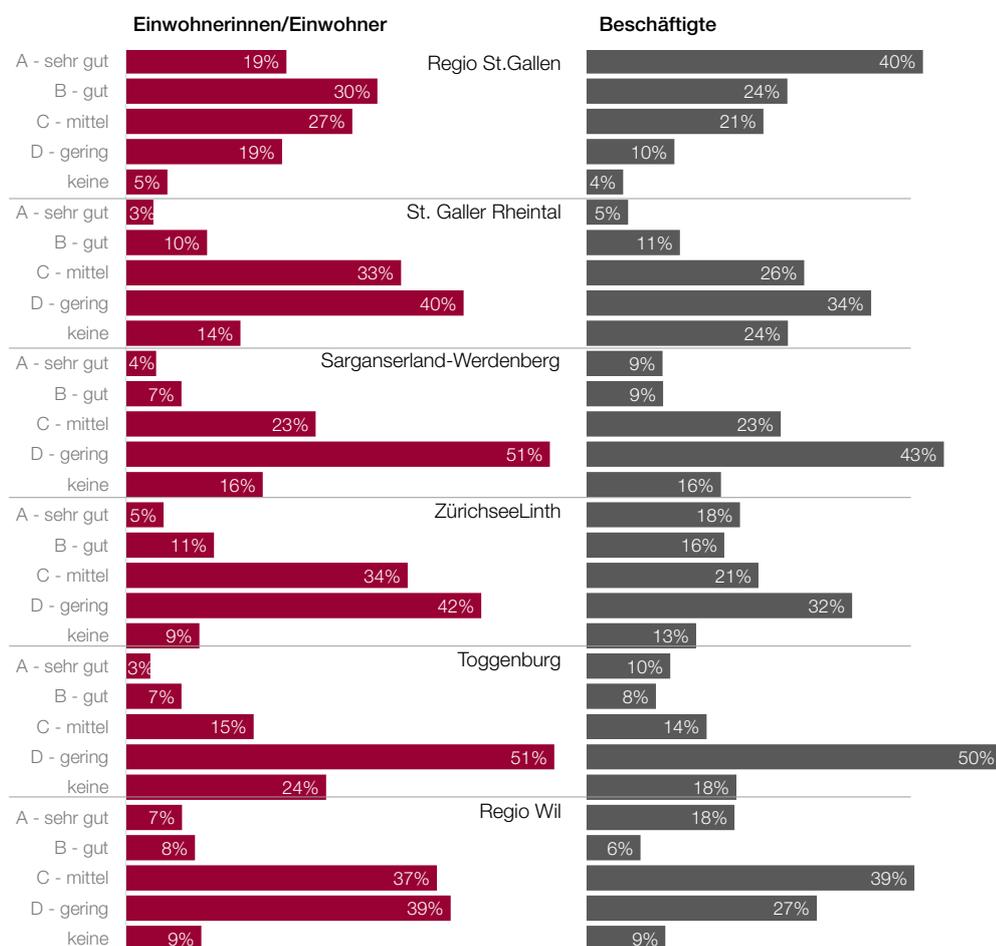
Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigten, ausgewertet nach den Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: AREG SG, Digitale Zonenpläne; INFOPLAN-ARE, open-transportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; BFS, STATPOP 2018, STATENT 2017 (Datenstand 08/2019); Berechnungen: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



2.2.2 Nach Regionen

Die regionalen Unterschiede sind weiterhin gross: In der Regio St.Gallen sind 49 Prozent der Einwohnerinnen/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 eine Mehrheit der Einwohnerinnen/Einwohner und Arbeitsplätze einer geringen oder gar keiner Erschliessungsqualität zugeordnet. In der Region ZürichseeLinth trifft dies ebenfalls in Bezug auf die Einwohnerinnen und Einwohner zu.



A4 Erschliessungsgüte nach Regionen

Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigten, ausgewertet nach den öV-Güteklassen nach ARE und den NRP-Regionen (siehe Glossar, nur Teil SG).

Quelle: AREG SG, Digitale Zonenpläne; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; BFS, STATPOP 2018, STATENT 2017 (Datenstand 08/2019); Berechnungen: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen

07.33

S6

Schwanden

Blumenau
Schmerikon
Uznach
Benken
Glarus

2

1

A A 5

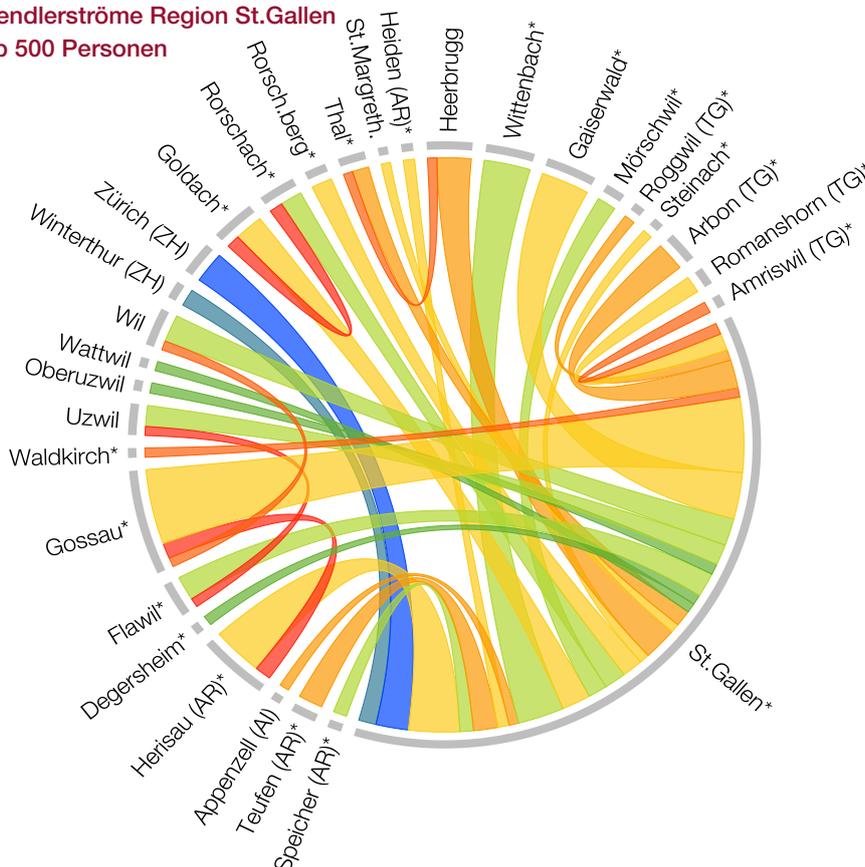
blues'n jazz
15./16. Juni 2010
TICKETS
40,-

2.3 Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln

Die Wahl der Verkehrsmittel beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildung wird massgeblich durch das vorhandene öV-Angebot beeinflusst: Je kleiner der Unterschied der Reisezeit im Vergleich zum Auto ist und je kürzer die Abfahrtsintervalle sind, desto grösser scheint die Bereitschaft, den öffentlichen Verkehr (öV) zu nutzen.

Die Grafik zeigt am Beispiel der Region St.Gallen die Pendlerströme zwischen den St.Galler 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. Auf kurzen Strecken, z.B. zwischen Herisau und Gossau oder Goldach und Rorschach, wird der öV selten genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen der Stadt St.Gallen und Zürich.

Pendlerströme Region St.Gallen ab 500 Personen



Link zu Pendlerbeziehungen aller Regionen im Kanton St.Gallen

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

A5 Pendlernetzwerk der Gemeinden der Region St.Gallen

Pendlerbeziehungen zwischen den St.Galler Gemeinden der Region St.Gallen (mit * markiert) und anderen Gemeinden mit mindestens 500 Pendlerinnen und Pendler. Die Strichdicke ist proportional zur Anzahl Pendlerinnen und Pendler zwischen den beteiligten Gemeinden.

- öV-Anteil
- 90 - 100 %
 - 80 - 90 %
 - 70 - 80 %
 - 60 - 70 %
 - 50 - 60 %
 - 40 - 50 %
 - 30 - 40 %
 - 20 - 30 %
 - 10 - 20 %
 - 0 - 10 %

Quelle: BfS: Strukturerhebung, Zeitraum 2016-2018
Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



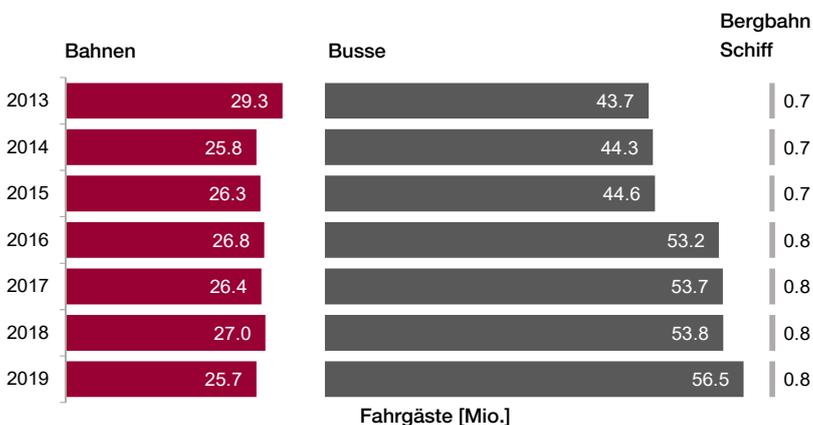
2.4 Nachfrage

2.4.1 Fahrgäste je Jahr

Bis zum Jahr 2013 ist die Zahl der Fahrgäste im Regionalverkehr stetig gestiegen. Durch die grossen Umstellungen der Bahnlinien bei der Einführung der S-Bahn St.Gallen veränderten sich die Anteile des Kantons St.Gallen. Insbesondere beim Voralpen-Express wird der St.Galler Anteil nicht mehr aufgrund von Teilstrecken, sondern anhand der gesamten Strecke St.Gallen–Luzern berechnet. Deshalb kam es im Jahr 2014 zu einer Reduktion der anrechenbaren Anzahl Fahrgäste, ohne dass die Nachfrage tatsächlich gesunken ist. Der Anstieg der beförderten Fahrgäste ab 2016 ist darauf zurückzuführen, dass der Kanton neu den Ortverkehr bestellt und finanziert. Die beförderten Fahrgäste des Ortsverkehrs flossen im Jahr 2016 erstmals in die Statistik ein.

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) ab 2019 als Fernverkehr finanziert wird und nicht mehr in die Statistik des bestellten Verkehrs einfliesst.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	73.7	70.8	71.6	80.8	80.9	81.6	83.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.1%	-3.9%	1.1%	12.9%	0.2%	0.8%	1.8%



T2 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaf beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

A6 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

Beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

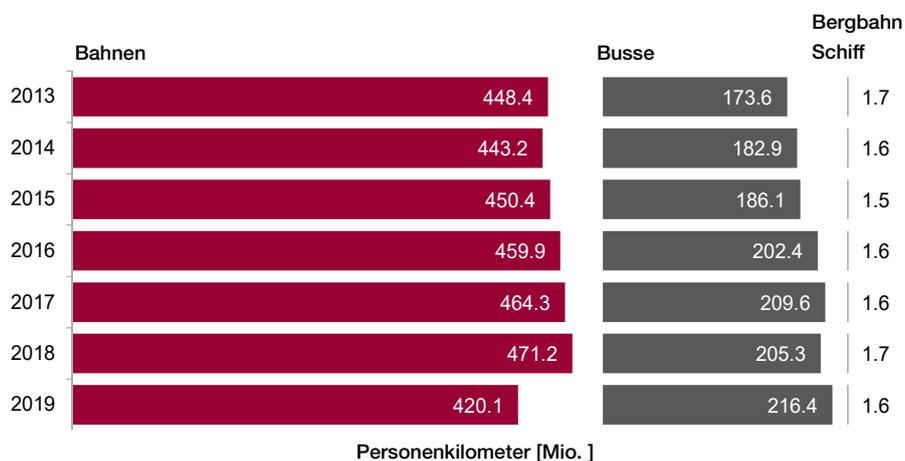
Quelle: AöV

2.4.2 Personenkilometer (Pkm) je Jahr

Die Bahnen erbringen rund zwei Drittel der Verkehrsleistung. Die deutliche Zunahme der Bus-Personenkilometer ab dem Jahr 2016 ist darauf zurückzuführen, dass neu der Kanton St.Gallen den Ortsverkehr vollständig bestellt.

Der Einbruch der Pkm im Jahr 2019 ist darauf zurückzuführen, dass der Interregio Wil-St.Gallen-Chur (REX) neu als Fernverkehr finanziert wird und seine Leistung nicht mehr in den Statistiken des bestellten Verkehrs einfließen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Pkm [Mio.]	623.6	627.8	637.9	663.9	675.5	678.2	638.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.6%	0.7%	1.6%	4.1%	1.8%	0.4%	-5.9%



T3 Personenkilometer

Gesamthaft geleistete Pkm im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

A7 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

Geleistete Pkm im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV





2.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

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

[Mio. Pkm]	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Anteil 2019
Thurbo	128.91	130.71	127.46	137.53	139.12	143.87	163.37	38.9%
SOB	101.40	122.32	130.40	133.72	137.00	136.10	137.18	32.6%
SBB	209.78	182.75	185.52	181.58	180.80	181.86	109.50	26.1%
AB	9.06	9.27	8.99	9.02	9.17	8.97	9.62	2.3%
FW	0.90	0.63	0.62	0.62	0.64	0.64	0.63	0.2%
Total	450.04	445.68	453.00	462.47	466.73	471.44	420.31	100.0%

T4 Pkm nach Bahnunternehmen

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

Quelle: AöV

[Mio. Pkm]	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Anteil 2019
PostAuto	64.51	74.61	75.97	71.59	78.22	73.41	78.33	36.2%
VBSG	44.99	43.56	44.61	61.96	62.04	63.17	65.56	30.3%
BOS	30.97	29.45	29.99	31.56	31.77	31.88	33.62	15.5%
Regiobus	15.95	17.16	16.91	16.49	16.38	17.29	18.31	8.5%
Schneider	7.73	7.14	7.27	7.49	7.91	8.34	8.86	4.1%
VZO	3.18	3.18	3.18	5.02	5.05	5.07	5.42	2.5%
AWA	2.11	2.79	3.01	2.83	2.94	2.88	3.25	1.5%
BLWE	2.17	2.22	2.24	2.47	2.55	2.73	2.64	1.2%
AOT	0.25	0.24	0.24	0.27	0.26	0.27	0.22	0.1%
Chur Bus	0.04	0.13	0.08	0.13	0.05	0.03	0.03	0.0%
Total	171.91	180.49	183.49	199.80	207.16	205.06	216.24	100.0%

T5 Pkm nach Busunternehmen

Geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Busunternehmen. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018.

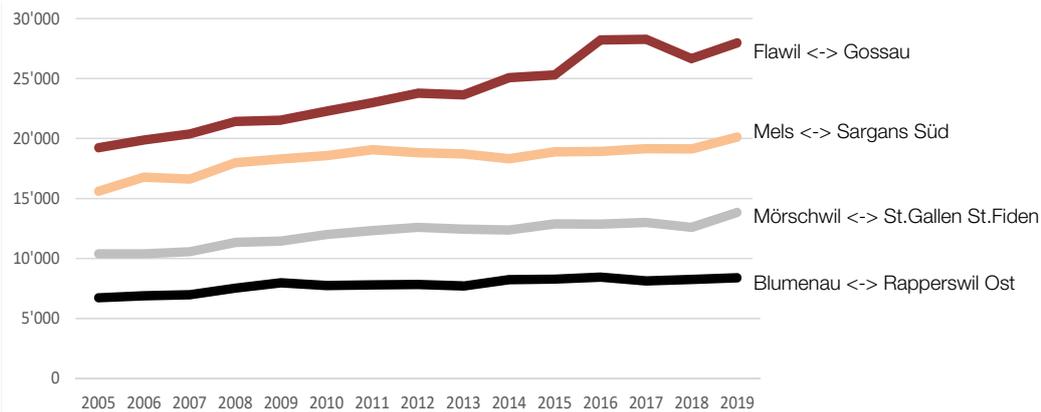
Quelle: AöV

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-Amden
 BLWE: Busbetrieb Lichtensteig - Wattwil - Ebnat-Kappel
 AOT: Autokurse Oberthurgau

2.4.4 Querschnittbelastungen Bahnnetz

Die Zahl der Bahnpassagiere wächst stetig. Die Entwicklungen innerhalb des Kantons verlaufen unterschiedlich. Die deutliche Nachfragesteigerung zwischen Mörschwil und St.Fiden im Jahr 2019 ist auf den Ausbau des Angebots zwischen Zürich, St. Gallen und dem Rheintal zurückzuführen.



A8 Entwicklung Frequenzen an Querschnitten

Entwicklung der Bahnfrequenzen (Passagiere pro Tag, Fern- und Regionalverkehr) auf ausgewählten Querschnitten über die Jahre.

Quelle: AöV



© AöV

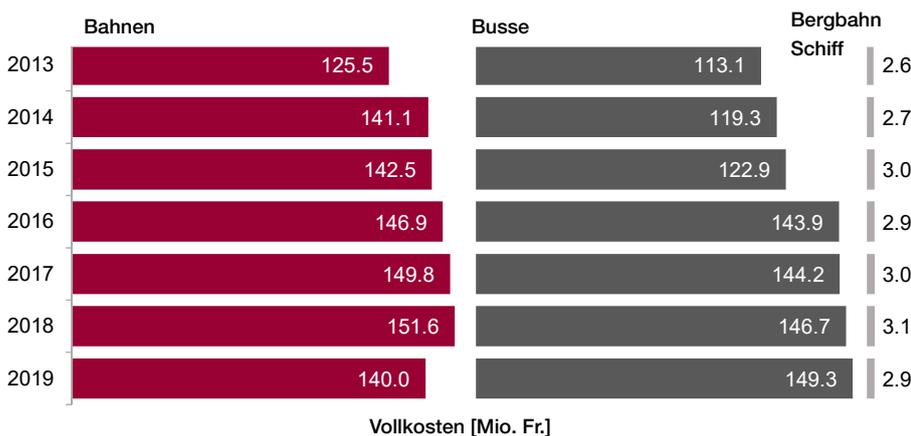


2.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

2.5.1 Vollkosten

Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den Transportunternehmen für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt. Deutlich zu erkennen ist der Kostensprung ab dem Jahr 2014 aufgrund des Mehrangebots der S-Bahn St.Gallen. Die weitere Zunahme im Jahr 2016 ist weitgehend auf die Übernahme des Ortsverkehrs durch den Kanton zurückzuführen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	241.3	263.7	270.1	294.3	298.7	301.9	292.8
Veränderung gegenüber Vorjahr	2.8%	9.3%	2.4%	9.0%	1.5%	1.1%	-3.0%



T6 Vollkosten

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

A9 Vollkosten nach Verkehrsmittel

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



© AöV

2.5.2 Erlöse

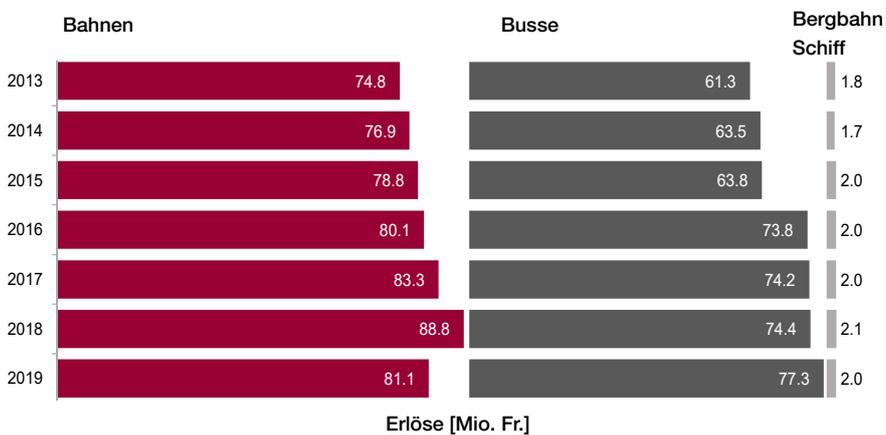
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter (z.B. Schulen, Einkaufszentren) zusammen. Aufgrund von Frequenzzunahmen und Tarifierhöhungen sind die Erlöse über die Jahre stetig gestiegen. Die Steigerung im Jahr 2016 ist jedoch in erster Linie mit der Bestellung des Ortsverkehrs durch den Kanton in Verbindung zu setzen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Erlöse [Mio. Fr.]	137.9	142.4	144.7	156.0	159.5	165.4	160.5
Veränderung gegenüber Vorjahr	7.4%	3.3%	1.6%	7.8%	2.3%	3.7%	-2.9%

T7 Erlöse

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



A10 Erlöse nach Verkehrsmittel

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



© AöV

2.5.3 Abgeltungen an den Regional- und Ortsverkehr

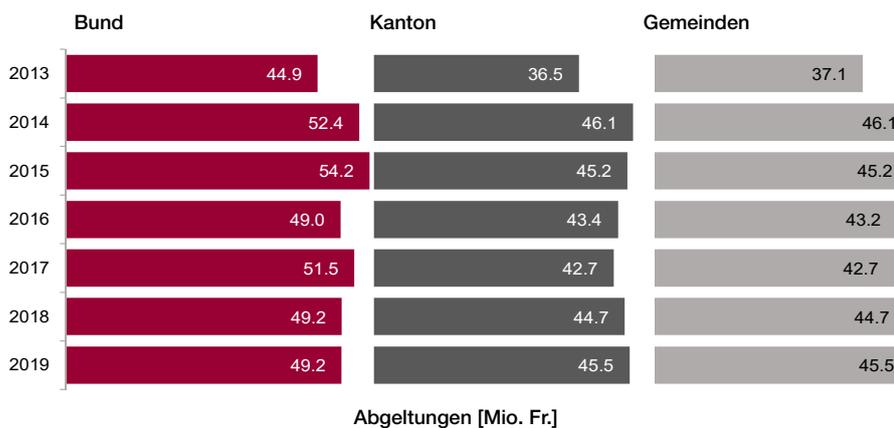
Der Fernverkehr (Intercity- und Interregiozüge) ist eigenwirtschaftlich und erhält keine Abgeltungen. Bund und Kanton leisten Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Seit 2016 übernimmt der Kanton zusammen mit den Gemeinden die Abgeltungen des Ortsverkehrs. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen im Total gehalten oder gar reduziert werden. Auch die Aufteilung zwischen den Kostenträgern zeigt sich seither sehr stabil. Im Jahr 2015 leistete der Kanton letztmals Infrastrukturabgeltungen an Privatbahnen, die auch von Bund und Gemeinden mitfinanziert wurden.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	118.5	144.6	144.6	135.6	136.9	138.6	140.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	2.2%	22.0%	0.0%	-6.2%	0.9%	1.2%	1.2%

T8 Abgeltungen

Abgeltungen des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2016). Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



A11 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). Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



2.5.4 Kostendeckungsgrad

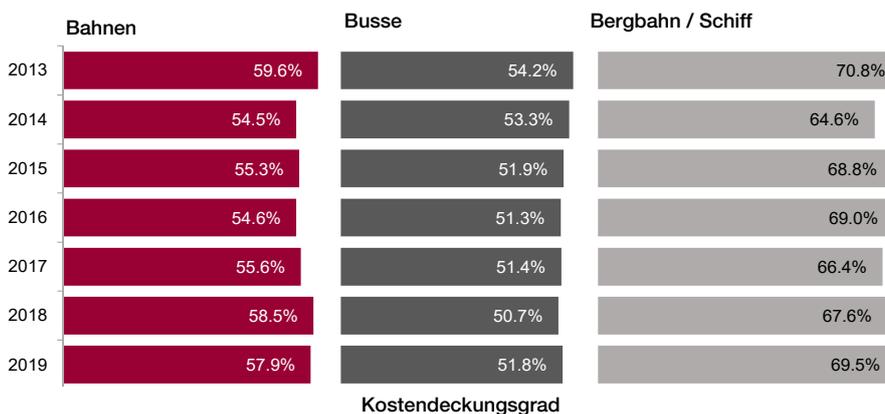
Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse (mehrheitlich aus Billetteinnahmen) zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert. Der Kostendeckungsgrad je Linie ist im Anhang 2 und 3 ersichtlich.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total Kostendeckungsgrad	57.2%	54.0%	53.9%	53.1%	53.7%	54.8%	54.9%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	2.3%	-3.1%	-0.2%	-0.8%	0.6%	1.2%	0.1%

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 interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



A12 Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmittel

Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung der Kosten und Erlöse gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

3.1 Bushöfe

Bushöfe bilden die Schnittstelle zwischen Bahn und Bus. Sie erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen. Sie sind häufig das zentrale Element eines Bahnhofplatzes, einladend und eine Attraktion für die Fahrgäste. Sie setzen ein positives Zeichen für den öffentlichen Verkehr, nicht nur optisch. Ziel einer Neugestaltung mit Bushof ist es oftmals, die Sicherheit auf dem stark frequentierten Platz durch eine Verkehrsverflechtung zu verbessern.

In den letzten Jahren realisierten die St.Galler Gemeinden eine grössere Zahl von regionalen Bushöfen. An Bushöfen mit regionaler Bedeutung kann der Kanton Beiträge leisten. Der Kanton prüfte im vergangenen Jahr weitere Vorhaben und sicherte an folgende Projekte Beiträge zu:

- St.Gallen: Marktplatz/Bushof mit Umsteigehaltestellen
- St.Margrethen: Bushof am Bahnhof

Die Bauarbeiten für einen neuen Bushof am Bahnhof St.Margrethen haben im Januar 2020 begonnen. Der Bushof mit Umsteigehaltestellen beim Marktplatz St.Gallen wird voraussichtlich in den Jahren 2022/2023 erstellt.

Vereinzelte Lücken bestehen weiterhin. Diese sollen in den nächsten Jahren geschlossen werden. Mit den Umbauten können auch die Anforderungen von Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen erfüllt werden. Das 6. öV-Programm enthält Projekte, für die eine Mitfinanzierung in Frage kommen kann.

Link zum 6. öV-Programm:

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





© AöV

3.2 Öffentlicher Verkehr und Innenentwicklung

Mit der neuen Gesetzgebung in der Raumplanung wird die Siedlungsentwicklung nach innen forciert. Im Raumkonzept des Kantons St.Gallen ist festgelegt, die Siedlungen innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen und in ausgewählten Schwerpunkten zu entwickeln. Dies vorab in Zentren, die gut mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen sind. In der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen ist als Grundsatz festgelegt, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen.

Der öffentliche Verkehr steht vor der Herausforderung, zukünftig genügend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig bietet sich die Chance, durch die steigende Nachfrage das Angebot weiter auszubauen und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Mit dem Raumkonzept und dem Richtplan sowie der Gesamtverkehrsstrategie hat der Kanton St.Gallen die Voraussetzungen für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen. Mit der laufenden Gesamtüberarbeitung des Richtplans Teil Verkehr sowie insbesondere mit den Agglomerationsprogrammen wird dies fortgesetzt. Die Gesamtverkehrsstrategie wird in den Richtplan überführt. Die Erschliessungsanforderungen an den öffentlichen Verkehr bei Neueinzonungen sollen erhöht werden.

Das kantonale Tiefbauamt des Kantons St.Gallen hat zudem ein Merkblatt zur Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr erstellt. Es liefert Verkehrsinformationen und Anweisungen an die Planungsakteure, wie mit Mehrverkehr und Lärm-Fragen umzugehen ist. Unter anderem werden für den zusätzlichen Verkehr, verursacht durch geplante Bauvorhaben, Modal-Split-Ziele je öV-Güteklasse vorgeschlagen.

Link zum 6. öV-Programm:

<https://www.sg.ch/bauen/tiefbau/richtlinien--normalien--merkblaetter.html>

		ÖV-Güteklasse			
		A	B	C	D
Modal-Split-Ziel	MIV	0 – 10%	10 – 25%	25 – 50 %	Max. 50%
	ÖV, Fuss- und Veloverkehr	90 – 100%	75 – 90%	50 – 75 %	Min. 50%

Modal-Split-Ziele je ÖV-Güteklasse



3.3 Busbehinderungen im Strassenverkehr

Der Verkehr nimmt laufend zu und mancherorts sind Staus zu den Hauptverkehrszeiten bereits Alltag. Busbevorzugungen sind nicht überall vorhanden und Eigentrassierungen fehlen nahezu gänzlich. Die Busse bleiben folglich an zahlreichen Orten täglich im Verkehr stecken und die Meldungen, dass Anschlüsse verpasst wurden oder Busse ganz ausfallen, häufen sich. Im Jahr 2019 wurden Fahr- und Verlustzeitmessungen in der Region St.Gallen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Qualitätsansprüche nicht erfüllt werden. Die Busunternehmen versuchen mit dem Einsatz von Zusatzfahrzeugen die Auswirkungen für die Fahrgäste zu minimieren oder sie erstellen Fahrpläne mit verlängerten Fahrzeiten, um die Betriebsstabilität zu sichern. Die Folge sind jährlich hohe Zusatzkosten, ohne für den Fahrgast wahrnehmbare Mehrleistung. Zudem verringern diese Mehrkosten die Wirtschaftlichkeit einer Linie.

2019 ist die geschilderte Situation auf den städtischen Linien 3, 4 und 12 in der Stadt St.Gallen eingetreten. Ausserhalb der Hauptverkehrszeit funktioniert der Betrieb stabil und effizient. Während der Hauptverkehrszeit entstehen Verspätungen aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens und wegen Behinderungen durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Als Folge davon musste auf den Linien 3, 4 und 12 je ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden. Dadurch erhöhte sich die Reservezeit am Liniende, wodurch sich die Verspätungen minimierten. Der Einsatz der Zusatzbusse ist allerdings ineffizient und erhöht die jährlichen Betriebskosten um 0.35 Mio. Franken.

Die Strasseneigentümer streben weitere Busbevorzugungen und Eigentrassierungen an. Als Planungsgrundlage dient unter anderem der Stautellenbericht aus dem Jahr 2017. Die Projektierung und die Realisierung von Busbevorzugungsmassnahmen dauert allerdings lange. Die Ressourcen sind begrenzt. Unpopuläre Entscheide zu Ungunsten des MIV werden häufig vermieden. Kurz- bis mittelfristig sind deshalb nur punktuelle Verbesserungen zu erwarten.

Besonders im Raum St.Gallen wird sich die Situation in den nächsten Jahren zuspitzen. Während der Sanierung der Stadtautobahn verringert sich die Kapazität für den MIV. Um den Verkehrsfluss auf der Autobahn aufrecht zu erhalten, ist in der Spitzenstunde eine Verkehrsreduktion von 10 Prozent erforderlich. Das AöV sieht der Sanierung skeptisch entgegen und befürchtet Mehrverkehr auf dem städtischen Strassennetz sowie zunehmende Behinderungen des strassengebunden öV. Im Rahmen seiner Möglichkeiten versucht das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) sich auf die bevorstehende Situation vorzubereiten, damit auch während der Sanierung der Stadtautobahn ein attraktives öV-Angebot besteht.

Weiterführende Informationen:

<https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/infrastrukturprojekte/stautellen-bus.html>



 **stgallerbus** @stgallerbus · 26. Nov. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 2, 3, 4, 7 und 8 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:30 Uhr.

A13 Betriebsmeldungen VBSG

Tweets von Ende November 2019 bis Dezember 2019.

Quelle: Twitter, stgallerbus

 **stgallerbus** @stgallerbus · 28. Nov. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 2, 3, 4, 7 und 8 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 3. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 3, 4, 5, 7 und 8 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 5. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 2, 3, 4 und 151 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 11. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 3 und 4 mit Verspätungen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 12. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 2, 4, 7 und 8 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 17. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen Feierabend Verkehr ist auf den Linien 1, 3, 4, 7 und 8 mit Verspätungen zu rechnen. Dauer bis ca. 19:00 Uhr.

 **stgallerbus** @stgallerbus · 18. Dez. 2019
 Betriebsmeldung: Wegen überlastetem Strassennetz ist auf den Linien 1, 4, 8, 9, 11 und 151 mit Verspätungen oder Ausfällen zu rechnen.

🗨️ ↻️ ❤️ 📤

4.1 Bahnperspektiven bis 2025

Der Kanton St.Gallen profitiert in den kommenden Jahren von diversen Bahnausbauten, die durch verschiedene Bundesprogramme finanziert werden:

Weiterführende Informationen:

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

Beschleunigung EC Zürich–München

- Finanzierung Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (SR 742.140.3)
- Ausbauten Doppelspurverlängerung Goldach–Rorschach Stadt, Ertüchtigung für Neigezüge St.Gallen–St. Margrethen und Lindau (D)–Geltendorf (D), Bahnhofsausbau St. Margrethen
- Umsetzung Etappierte Einführung bis Dez. 2021

Kapazitätssteigerung Zürich–Wil–Gossau–St.Gallen

- Finanzierung Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2)
- Ausbauten Perronverlängerung Bahnhof Wil
- Umsetzung 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 geplant bis 2020; Verzögerung aufgrund von Einsprachen in Schmerikon, wahrscheinliche Inbetriebnahme Dez. 2023

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Überholgleis Siebnen–Wangen, Ausbauten entlang der Strecke
- Umsetzung geplant bis Dez. 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 Dez. 2024



4.2 Bahnperspektiven bis 2035

Am 21. Juli 2019 hat das Bundesparlament zum Ausbauschritt 2035 Investitionen von 12.89 Mia. Franken bewilligt. Das Ausbauprogramm baut auf dem Ausbauschritt 2025 auf. Die Umsetzung der Massnahmen soll spätestens im Jahr 2035 abgeschlossen sein.

Das primäre Programmziel ist der Überlastabbau im Personen- und Güterverkehr. Der Kanton St.Gallen strebt die Einführung des Halbstundentakts auf sämtlichen S-Bahn- und Fernverkehrslinien, Angebotsverdichtungen in den urbanen Räumen und verbesserte Knotenstrukturen (insbesondere St.Gallen und Wil) an. Die verabschiedete Botschaft zum Ausbauschritt berücksichtigt aus Kostengründen nicht sämtliche Angebotswünsche der Kantone. Der Bau des Brüttener Tunnels zwischen Zürich und Winterthur sowie Ausbauten entlang des Korridors Winterthur–Wil–St.Gallen–St.Margrethen erlauben markante Angebotsverbesserungen im Kanton St.Gallen. Auch hat das Eidgenössische Parlament beschlossen, die letzte Doppelspurlücke zwischen Genève und St.Margrethen in Rorschach zu schliessen. Die entsprechenden Mittel sind in der Botschaft enthalten. Der Kanton St.Gallen setzt sich beim Bundesamt für Verkehr (BAV) stark dafür ein, dass das Angebot in den nächsten Jahren schrittweise Richtung Angebotskonzept 2035 verbessert wird.

4.3 Überprüfung und Weiterentwicklung öV 2025–2040

Der Kantonsrat beauftragte im September 2018 die Regierung, das öV-Angebot im Kanton St.Gallen zu überprüfen und gezielt weiterzuentwickeln. Das Projekt mit den Arbeitspaketen «Erfolgskontrolle», «Potentialanalyse» und «Neukonzeption» läuft seit Mai 2019. Neben kantonalen Ämtern werden das BAV, die Transportunternehmen, die Nachbarkantone sowie die Regionen einbezogen. Das Resultat der Studie liegt Anfang 2022 vor und ist Grundlage für das 7. öV-Programm sowie den nächsten STEP-Ausbauschritt.

Weiterführende Informationen:

https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur/ausbauschritt-2035.html





4.4 Regionale Konzepte

Viele in 4.1 erwähnte Bahnausbauten bedürfen Anpassungen im Bussystem, damit die Reiseketten möglichst gut funktionieren.

4.4.1 Überarbeitung Angebotskonzept Rorschach 2022

In der Region Rorschach soll auf Fahrplan 2022 ein neues Buskonzept eingeführt werden. Tübach wird neu direkt an Goldach und Rorschach angebunden. Das Gewerbe- und Industriegebiet Thannäcker erhält eine Buserschliessung. Das Angebot wird punktuell ausgebaut. Für die Umsetzung werden die Ortsbuslinien 252 und 253 ausgeschrieben.

4.4.2 Weiterentwicklung Korridor St.Gallen–Wittenbach–Arbon

Das AöV verfolgt auf Fahrplan 2022 eine Stossrichtung zur Weiterentwicklung des öV Angebotes im Korridor St.Gallen–Wittenbach–Arbon. Mit dem neuen Konzept sollen mehr Verbindungen angeboten werden. Die Bahn und der Schnellbus Arbon–St.Gallen werden gestärkt. Mit den betroffenen Gemeinden, dem Kanton Thurgau und den Transportunternehmen laufen zurzeit Gespräche zum Angebot und zur Finanzierung.

4.4.3 Busplanung Amriswil–Wittenbach

Die Linie 942 zwischen Amriswil und Muolen verlor in den vergangenen Jahren deutlich an Fahrgästen. Die gesetzlichen Mindestvorgaben zu Wirtschaftlichkeit und Nachfrage werden nicht mehr eingehalten. Mit der Busplanung im Raum Amriswil–Wittenbach wird das heutige Busangebot überprüft. Auf Fahrplan 2022 werden finanzielle und konzeptionelle Lösungen gesucht, wie sich die gesetzlichen Vorgaben einhalten lassen.

4.4.4 Busplanung St.Gallen–Stein–Hundwil–Herisau

In der Liebegg ist eine Pfortneranlage vorgesehen, die den MIV-Rückstau ausserhalb des Siedlungsgebietes verlagert. Diese Massnahme wirkt sich auf die Buslinie 180 aus. Verschiedene Varianten werden untersucht, wie das öV-Angebot anzupassen ist. Unter anderem wird ein Umstieg in der Lustmühle auf die Appenzeller Bahnen geprüft.

4.4.5 öV-Konzept Stadtachsen

Zurzeit wird das Busangebot zwischen Gossau–Winkeln–St.Gallen–Neudorf überprüft. Untersucht wird, welche Bahnhöfe sich als Mobilitätshubs eignen. Dort sollen vermehrt Bahn-Bus-Reiseketten angeboten werden. Für die verschiedenen Stadtachsen wird zudem das adäquate Taktangebot definiert. Die Planung richtet sich auf den Horizont 2025 und berücksichtigt das aktuelle Bahnangebot.

4.4.6 Anpassung Buskonzept ZürichseeLinth 2024

Sobald die S-Bahn St.Gallen–Uznach bis Rapperswil verkehrt und Benken sowie Blu-

Weiterführende Informationen:

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

genau mit der S-Bahn im Halbstundentakt bedient werden, muss das Bussystem auf die veränderten Fahrbeziehungen und -zeiten reagieren. Deshalb wird das regionale und das städtische Busnetz überprüft und überarbeitet. Aktuell wird eine Umsetzung auf den Fahrplan 2024 erwartet.

4.4.7 Anpassung Buskonzept Sarganserland 2025

Auf den Fahrplan 2025 erfährt die Region im Schienenverkehr einige Anpassungen. So wird Sargans im Fernverkehr im Halbstundentakt mit Zürich, St.Gallen und Chur verbunden. Unterterzen und Flums werden zusätzlich durch den RE Zürich–Chur bedient. Die Verschiebung des IR aus St.Gallen ab Sargans nach Chur um eine halbe Stunde ergibt für den Korridor Sargans–Chur einen Halbstundentakt. Trübbach wird wieder einen S-Bahnhalt erhalten. Das Bussystem wird aufgrund der zahlreichen Änderungen im Bahnverkehr überprüft und überarbeitet.

4.4.8 Anpassung Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg und Rheintal 2025

Die Buskonzepte dieser Regionen werden insbesondere im Hinblick auf die Einführung des IR-Halbstundentakts St.Gallen–Sargans(–Chur) auf den Fahrplan 2025 überarbeitet. Dabei werden auch die grenzüberschreitenden Busangebote von/nach Vorarlberg und Liechtenstein überprüft.





4.5 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2020

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel ändern insbesondere entlang der Bahnstrecke zwischen Zürich, St.Gallen und München die Fahrpläne. In der Region Wil wird ein neues Buskonzept eingeführt. Im ganzen Kanton sind zudem punktuelle Ausbauten geplant. Die folgende Auflistung zeigt die wichtigsten Fahrplanänderungen:

Fernverkehr Zürich–St.Gallen–München

Mit dem Abschluss der Arbeiten zur durchgehenden Elektrifizierung der internationalen Strecke Zürich–St. Gallen–Bregenz–München wird das Fahrplanangebot und der Reisekomfort deutlich ausgebaut. Der EuroCity verkehrt täglich sechs Mal pro Richtung. Die Fahrzeit der Strecke St.Gallen–München beträgt ab Dezember 2020 nur noch 3 Stunden. Mit der Einführung des Zielkonzepts auf den Fahrplan 2022 reduziert sich die Fahrzeit bis auf 2½ Stunden.

Fernverkehr Zürich–St.Gallen

Neu sind der IC5 und der EC die schnellen Fernverkehrszüge zwischen St.Gallen und Zürich. Das Angebot wird weiter ausgebaut. Dank dem Einsatz von Neigetechnik-Zügen sinkt die Fahrzeit zwischen Zürich und St.Gallen unter eine Stunde. Der IC1 hält neu in Gossau, Flawil, Uzwil und Wil.

S-Bahn St.Gallen

Die S1 zwischen St.Gallen und Wil hält neu halbstündlich in St.Gallen Bruggen. Der Stadtteil wird so besser an das Fürstenland, St.Gallen und St.Fiden angebunden. Der RE Herisau–St.Gallen–Konstanz wird am Abend um einen Kurs pro Richtung ausgebaut.

Stadt- und Regionalbus St.Gallen

Die Stadtbuslinien 7 und 8 werden von Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit jeweils auf den 15-Minuten-Takt ausgebaut. Auf dem überlagerten Abschnitt entsteht ein 7.5-Minuten-Takt. Die Linie 12 verkehrt neu im 20-Minuten-Takt. In Abtwil ändert sich die Streckenführung, wodurch sich die öV-Erschliessung verbessert. Die Regionalbuslinien 210 und 211 werden von Steinach bis nach Arbon verlängert. Die Altstadt Arbon wird neu mit dem öV erschlossen.

Stadtbus Wil

Die erste Etappe des «Buskonzepts Wil 2021» wird eingeführt. Die Ortsbuslinien 701–703 verkehren über neue Strecken. Zusätzliche Busse werden eingesetzt, wodurch sich die Verspätungsanfälligkeit reduziert. Insgesamt werden die Anschlüsse am Bahnhof Wil verbessert und das Angebot wird punktuell ausgebaut.

Weitere Informationen zum Fahrplanwechsel finden Sie unter:

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

Auf www.fahrplan-ost.ch sind ab Mitte September 2020 die detaillierten Fahrplanänderungen aufgeführt.

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



Anhang

A1 Ein- und Aussteiger Bahnhöfe

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

Bahnhof	DTV 2014	DTV 2016	DTV 2018	Veränderung 2014-2016		Veränderung 2016-2018	
				absolut	relativ	absolut	relativ
St.Gallen	41'869	47'428	46'770	5'559	13%	-658	-1%
Rapperswil	21'713	20'878	21'227	-835	-4%	350	2%
Wil	17'765	20'245	19'801	2'480	14%	-444	-2%
Sargans	11'277	10'925	11'300	-352	-3%	374	3%
Ziegelbrücke	8'530	8'941	9'422	411	5%	481	5%
Gossau	8'188	10'202	10'190	2'014	25%	-12	0%
Uznach	7'208	7'505	7'615	297	4%	110	1%
Wattwil	7'231	7'704	7'273	473	7%	-431	-6%
Jona	4'593	4'690	5'163	97	2%	473	10%
Uzwil	4'685	4'930	4'850	245	5%	-80	-2%
Rorschach	4'688	4'886	5'181	198	4%	295	6%
Buchs	4'474	4'764	4'678	290	6%	-86	-2%
Heerbrugg	3'682	3'739	3'758	57	2%	19	1%
Flawil	3'199	3'434	3'498	235	7%	64	2%
Bad Ragaz	2'222	2'377	2'677	155	7%	300	13%
St.Gallen St.Fiden	2'426	2'777	2'614	351	14%	-163	-6%
St.Margrethen	2'614	2'521	2'543	-93	-4%	22	1%
Rorschach Stadt	2'197	2'299	2'361	102	5%	62	3%
Altstätten	2'125	2'254	2'308	129	6%	54	2%
Rheineck	1'760	1'985	1'951	225	13%	-34	-2%
Walenstadt	1'379	1'463	1'505	84	6%	43	3%
Goldach	1'348	1'366	1'446	18	1%	80	6%
Schmerikon	1'502	1'338	1'301	-164	-11%	-36	-3%
Degersheim	1'324	1'265	1'247	-59	-4%	-18	-1%
Wittenbach	1'068	1'175	1'202	107	10%	27	2%
Bütschwil	1'138	1'162	1'167	24	2%	5	0%
Bazenheid	982	994	1'042	12	1%	48	5%
St.Gallen Haggen	858	882	1'032	24	3%	150	17%
St.Gallen Winkeln	1'103	1'032	1'006	-71	-6%	-26	-3%
Rorschach Hafen	1'030	1'279	1'396	249	24%	117	9%
Lichtensteig	826	769	835	-57	-7%	66	9%
Kempraten	845	797	781	-48	-6%	-16	-2%
Nesslau-Neu St.Johann	821	980	686	159	19%	-294	-30%
Staad	625	636	670	11	2%	34	5%
Schänis	493	634	644	141	29%	11	2%
Muolen	628	646	589	18	3%	-57	-9%
Unterterzen	371	490	585	119	32%	94	19%

Bahnhof	DTV 2014	DTV 2016	DTV 2018	Veränderung 2014-2016		Veränderung 2016-2018	
				absolut	relativ	absolut	relativ
Flums	470	528	546	58	12%	18	3%
Brunnadern-Neckertal	287	561	476	274	95%	-85	-15%
Steinach	446	427	461	-19	-4%	34	8%
Ebnat-Kappel	474	548	441	74	16%	-107	-19%
Blumenau	387	410	405	23	6%	-4	-1%
Oberriet	347	410	396	63	18%	-14	-3%
Au	294	321	352	27	9%	31	10%
St.Gallen Bruggen	247	310	332	63	25%	22	7%
Mörschwil	267	281	316	14	5%	35	13%
Mogelsberg	203	190	316	-13	-6%	126	66%
Benken	321	290	297	-31	-10%	7	2%
Rebstein-Marbach	229	268	290	39	17%	23	8%
Murg	242	252	285	10	4%	34	13%
Mels	239	284	280	45	19%	-4	-1%
Sevelen	218	238	261	20	9%	23	10%
Kaltbrunn	257	274	249	17	7%	-25	-9%
Dietfurt	228	245	240	17	7%	-5	-2%
Lütisburg	203	220	203	17	8%	-17	-8%
Arnegg	211	198	188	-13	-6%	-10	-5%
Krummenau	167	197	154	30	18%	-43	-22%
Bronschhofen	152	132	151	-20	-13%	19	15%
Bronschhofen AMP	123	129	145	6	5%	16	13%
Rüthi	93	108	113	15	17%	5	4%
Salez-Senwald	77	93	103	16	21%	10	11%
Mols	92	89	85	-3	-4%	-3	-4%
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	185'061	198'394	199'405	13'333	7%	1'011	1%

Quelle: SBB CFF FFS, 2018

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.

A2 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn (Offerten 2020)

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abteilungen des Bundes

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%		5	15	25	35	
670	Rapperswil-Samstagern-Einsiedeln (S40)	SOB	39	38	38	3	556'708	4.6%	302'261	39%					22					
720	Zürich-Pfäffikon-Rapperswil (S8)	SBB	39	39	39	3	947'706	1.2%	131'892	60%					98					
720	Zürich-Pfäffikon-Ziegelbrücke (S2, Verlängerung)	SBB	37.5	37.5	37.5	3	1'556'057	6.6%	878'689	66%					89					
720	Sieben Wengen-Ziegelbrücke (S27)	SOB	10	0	0	1	71'042	7.9%	146'727	6%					8					1)
720	Zürich-Pfäffikon SZ-Linthal (S25)	SBB	17	17	17	2	941'047	2.1%	100'497	77%					98					
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S16)	SBB	39	39	39	3	397'985	6.1%	256'285	66%					76					
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S7)	SBB	38	38	38	3	876'097	13.9%	309'203	91%					144					
735	Rapperswil-Ziegelbrücke-Schwanden/Linthal (S6)	SBB	21	19.5	19.5	2	631'517	44.2%	2'196'223	55%					46					
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S5)	SBB	38.5	38.5	38	3	1'238'752	17.9%	128'751	98%					175					
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S15)	SBB	36	36	36	3	1'072'368	16.0%	816'650	84%					152					
740	SN5 Zürich Oerlikon-Zürich-Uster-Rapperswil	SBB	0	4	4	1	39'376	8.7%	5'678	95%					87					
820	St.Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (S8)	Thurbo	40	40	40	3	1'177'181	24.8%	1'406'464	62%					37					
820	Konstanz-Romanshorn-St.Gallen(-Herisau) (RE)	Thurbo	19	19	19	2	559'503	36.1%	406'720	83%					50					
820	SN Kreuzlingen-Romanshorn (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	8'727	0.0%	0	36%					16					
835	Wil-Weinfelden-Romanshorn (S10)	Thurbo	35.1	20.5	20	3	926'289	11.9%	689'926	41%					17					
840	Weinfelden-Romanshorn-Rorschach (S7)	Thurbo	39	39	39	3	743'635	21.4%	1'518'792	39%					34					
841	Frauenfeld-Wil	FW	47	37	36	3	515'229	4.9%	180'416	43%					25					
841	Frauenfeld-Wil (Nachtangebot)	FW	0.6	3	0	1	11'824	4.9%	5'803	31%					14					
850	Winterthur-Wil (S35)	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	552'045	4.4%	207'206	47%					36					
850	Wil-St.Gallen (S1)	Thurbo	38	36	36	3	817'210	100.0%	4'998'965	48%					35					
850	SN Winterthur-Wil-St.Gallen	Thurbo	0	3	3	1	39'087	49.5%	18'597	94%					60					
850	S St.Gallen-Winterthur-Zürich	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	26'576	100.0%	-30'631	111%					60					
850	Winterthur-Wil (S12)	SBB	17	0	0	2	234'787	4.4%	80'575	68%					78					
852	Weinfelden-St.Gallen (S5)	Thurbo	39	39	39	3	917'011	35.4%	2'530'414	37%					27					
853	Wil-Wattwil (S9)	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	577'075	100.0%	2'975'075	55%					34					

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abgeltungen des Bundes

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%						
854	Gossau-Wasserauen (S23)	AB	34	33	33	3	720'794	7.8%	506'235	41%					25					
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (S22)	AB	52	37	35	3	600'954	12.6%	660'419	49%					31					
856	Gais-Altstätten Stadt (S24)	AB	13	12	12	1	70'962	50.0%	513'704	24%					13					1)
857	Rorschach-Heiden (S25)	AB	16	15	15	2	80'751	50.0%	871'668	25%					19					1)
858	Rheineck-Walzenhausen (S26)	AB	24	23	21	2	33'248	50.0%	241'163	26%					5					1)
859	St.Gallen-Trogen (S21)	AB	57	40.5	37.5	3	350'916	57.1%	2'082'749	39%					21					
870	St.Gallen-Wattwil-Nesslau Neu St.Johann (S2 ex S8)	Thurbo	17	17	17	2	539'843	81.7%	2'853'392	52%					31					
870	St.Gallen-Rapperswil-Arth Goldau-Luzern (VAE)	SOB	19.5	20	20	2	1'580'864	38.0%	4'060'832	73%					89					
870	(Wittenbach-)St.Gallen-Herisau (S81)	Thurbo	15	0	0	2	62'409	73.2%	688'107	25%					22					1)
870	St.Gallen-Wittenbach (S82)	Thurbo	12	0	0	1	35'596	100.0%	594'710	25%					25					
870	SN Romanshorn-St.Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	1.5	1.5	1	7'344	54.2%	15'110	78%					36					
880	(Wil-)St.Gallen-Sargans (REX Abendangebot)	Thurbo	2.5	2.5	2	1	133'758	100.0%	655'931	40%					22					
880	St.Gallen-Altstätten (S2)	Thurbo	20	20	20	2	571'499	100.0%	3'843'315	53%					44					
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	22	22	22	2	2'479'121	91.6%	17'498'714	48%					37					
880	St.Gallen-St.Margrethen (S3)	Thurbo	18	18	18	2	347'473	100.0%	2'733'464	38%					27					
881	St.Gallen-St.Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'140	100.0%	56'291	69%					38					
900	Ziegelbrücke-Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'112	100.0%	107'680	32%					38					
905	Sargans-Chur (S12)	Thurbo	38	38	36	3	702'008	30.9%	1'211'864	45%					29					

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Bahnlinien						gemäss Anhang 2 VöV	
Angebotsstufe		Wirtschaftlichkeit		Nachfrage			
		Kostendeckungsgrad		Linienbelastung			
		Mindestvorgabe	Zielvorgabe	Mindestvorgabe	Zielvorgabe		
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: $\frac{\text{Erträge} + \text{Abgeltungen Dritter}}{\text{Kosten}}$

Linienbelastung: $\frac{\text{Personenkilometer (PKM)}}{\text{Kurskilometer}}$

A3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus (Offerten 2020)

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abteilungen des Bundes

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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abteilung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So						5	15	25	35					
80.001	1 St.Gallen Winkeln-Bahnhof-Stephanshorn	VBSG	93	81	59	5	707'151	100.0%	1'621'197	76%					16				
80.002	2 St.Gallen Wolfganghof-Bahnhof-Neudorf-Guggeien	VBSG	93	80	59	5	614'437	100.0%	1'594'623	73%					15				
80.003 O	3 St.Gallen Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	70	58	39	4	156'281	100.0%	589'754	62%					15				
80.003 W	3 Abtwil St.Josefen-Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	59	40	4	398'497	100.0%	557'852	82%					15				
80.004 O	4 St.Gallen Bahnhof-Heiligkreuzstrasse-Wittenbach	VBSG	70	57	38	4	393'567	100.0%	874'474	75%					18				
80.004 W	4 Abtwil Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	40	4	304'122	100.0%	395'068	84%					18				
80.005	5 St.Gallen Riethüsli-Bahnhof-Universität-Rotmonten	VBSG	106	88	58	5	324'635	100.0%	1'532'025	59%					12				
80.006	6 St.Gallen Bach St.Georgen-Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	107	70	59	5	463'682	100.0%	1'917'491	53%					10				
80.007	7 St.Gallen Hinterberg-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	55	50	40	3	407'637	100.0%	1'444'649	60%					12				
80.008	8 St.Gallen Stocken-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	54	49	39	3	432'925	100.0%	1'548'386	57%					11				
80.009	9 St.Gallen Hölzli-Bahnhof-Schuppis Nord	VBSG	83	57	55	4	440'769	100.0%	2'715'864	31%					6				2)
80.010	10 St.Gallen Oberhofstetten-Bahnhof-Rosenberg-Bahnhof	VBSG	44	22	0	3	119'109	100.0%	695'261	31%					5				
80.011	11 St.Gallen Bahnhof-Abacus-Platz	VBSG	46	27	0	3	143'123	100.0%	1'037'429	26%					5				2)
80.012	12 Abtwil Zentrumpark-St.Gallen Spiseegg-Bahnhof	VBSG	14	0	0	1	41'845	100.0%	258'993	32%					9				
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen						5	4'947'780	0.0%	16'783'066	63%					13				

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Buslinien						gemäss Anhang 2 VöV	
Angebotsstufe		Wirtschaftlichkeit		Nachfrage			
		Kostendeckungsgrad		Linienbelastung			
		Mindestvorgabe	Zielvorgabe	Mindestvorgabe	Zielvorgabe		
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: $\frac{\text{Erträge} + \text{Abgeltungen Dritter}}{\text{Kosten}}$
 Linienbelastung: $\frac{\text{Personenkilometer (PKM)}}{\text{Kurskilometer}}$

- █ kantonale Mindestvorgabe
- █ kantonale Zielvorgabe
- * inkl. Abteilungen des Bundes

- 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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
80.251	251 Goldach Post-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg Wilen	VBSG	29	21	0	2	111'340	100.0%	691'460	27%						4					
80.252	252 Goldach Post-Rorschacherberg Sonnenhof MZH-Rorschach Signalstrasse	VBSG	29	21	11	2	92'996	100.0%	472'000	26%						3					
80.253	253 Goldach Post-Sonnenhalde-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg Gemeindehaus-	VBSG	33	27	17	3	174'522	100.0%	878'106	32%						5					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg						3	378'858	0.0%	2'041'566	29%						4					3)

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
70.991	991 Rapperswil Bahnhof Süd-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	43	37	37	3	95'298	100.0%	443'265	42%						8					
70.992	992 Rapperswil Cityplatz-Sonnenhof-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	81'026	100.0%	358'237	35%						5					
70.993	993 Rapperswil Bahnhof-Hanfländer-Vogelau-Tägernau Rank	VZO	40	34	30	3	96'554	100.0%	528'250	29%						5					2)
70.994	994 Rapperswil Bahnhof-Kempraten-Jona Wohnheim Balm-Bahnhof	VZO	44	34.5	30.5	3	248'843	100.0%	1'140'684	30%						5					
70.995	995 Rapperswil Bahnhof-Jona Kreuz-Hummelberg	VZO	30	24	0	3	60'277	100.0%	364'219	22%						4					2)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona						3	581'998	0.0%	2'834'655	32%						6					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
80.701	701 Wil Bahnhof-Neulanden	BOS	58	23	12	3	74'159	100.0%	360'505	26%						3					2)
80.702	702 Wilen bei Wil-Wil Bahnhof-Neugruben	BOS	58	25	12	3	183'684	75.2%	598'131	39%						5					
80.703	703 Wil Reuttistrasse-Bahnhof-Oelberg	BOS	57	24	12	3	118'350	100.0%	527'205	38%						4					
80.704	704 Wil Bahnhof-Wilerwald	BOS	57	23.5	0	3	68'476	100.0%	278'426	34%						3					
80.705	705 Wil Bahnhof-Bildfeld-Bronschofen Himmelrich	BOS	29	23	12	2	65'968	100.0%	334'403	35%						6					
80.706 (m.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen-Braunau	BOS	26	19	17	2	115'013	70.6%	238'084	39%						5					
80.706 (o.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen	BOS	7	12	0	1	7'803	100.0%	91'866	22%						5					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil						3	633'453	0.0%	2'428'620	36%						4					

- | kantonale Mindestvorgabe
- | kantonale Zielvorgabe
- * inkl. Abteilungen des Bundes

- 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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abteilung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%		5	15	25	35		
80.091	N1 St.Gallen- Obersteinach (Nachtangebot)	VBSG	2	2	0	1	7'364	100.0%	81'145	24%						12					
80.092	N2 St.Gallen-Abtwil St.Josefen (Nachtangebot)	VBSG	2	2	0	1	5'304	100.0%	67'744	23%						13					
80.120 O	120 Heiden-Eggensriet-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	46	32	18	3	489'608	72.2%	973'283	59%						17					
80.120 W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggensriet-Heiden)	PAG OS	39	38.5	36.5	3	176'019	100.0%	730'329	50%						12					
80.120N O	120 Heiden-Eggensriet-St.Gallen (-Engelburg) [Nachtangebot]	PAG OS	2.5	2.5	0	1	7'435	72.7%	19'702	61%						14					
80.120N W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggensriet-Heiden) [Nachtangebot]	PAG OS	3.5	3.5	0	1	4'502	100.0%	29'472	49%						8					
80.121 O	121 Heiden-Rehetobel-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	34.5	20	18.5	3	412'524	32.1%	404'990	53%						11					
80.121 W	121 Engelburg-St.Gallen (-Rehetobel-Heiden)	PAG OS	31	18	0	3	99'847	100.0%	408'870	53%						11					
80.132	132 Engelburg - Hohfirst - Waldkirch	PAG OS	9	0	0	1	41'430	100.0%	91'337	55%						6					
80.151	151 Gossau-St.Gallen Arena-Bahnhof-Spiserter	REGO	98.5	76.5	30	5	758'949	100.0%	1'126'346	78%						17					
80.151N	151N St.Gallen-Gossau (-Herisau) (Nachtangebot)	REGO	0	4	4	1	9'672	80.0%	41'573	56%						10					
80.152	152 Gossau(-Herisau)	REGO	34	33	18	3	58'063	100.0%	177'704	57%						10					
80.154	154 Arnegg-Waldkirch-Bernhardzell-Wittenbach	PAG OS	24	19	17	2	225'082	100.0%	850'400	22%						3					4)
80.155	155 Gossau Bahnhof-Walter Zoo	REGO	12	12.5	22.5	2	34'031	100.0%	139'873	51%						8					
80.158	158 Herisau - St.Gallen Arena - Abtwil - Engelburg	REGO	33	28	14	3	280'436	80.7%	579'720	58%						7					
80.159	159 Gossau-Arnegg-Andwil-Mettendorf	REGO	33	31.5	17	3	240'527	100.0%	762'039	46%						6					
80.180	180 Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	PAG OS	18.5	19	17	2	237'641	14.1%	98'399	45%						8					
80.200	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon	PAG OS	38	39	36	3	460'173	51.0%	589'318	62%						14					
80.200N	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon [Nachtangebot]	PAG OS	2	2	0	1	7'940	56.1%	-6'984	112%						37					
80.201	201 St.Gallen-Arbon [Schnellbus]	PAG OS	29	0	0	2	223'588	65.3%	314'966	51%						11					
80.205	205 Haggenschwil-Winden-Lömmenschwil-Wittenbach	PAG OS	11	0	0	1	48'286	97.4%	137'870	34%						4					4)
80.210	210 St.Gallen-Mörschwil-Tübach-Steinach	PAG OS	33	19	17	3	324'741	100.0%	599'954	69%						13					
80.211	211 St.Gallen-Mörschwil-Tübach-Horn-Steinach	PAG OS	33	19	17	3	341'233	85.3%	605'494	65%						12					
80.222	222 Heiden-Rheineck	PAG OS	15	14	9	2	83'082	16.0%	43'712	42%						6					
80.223	223 Heiden-Walzenhausen-Rheineck [Abendangebot]	PAG OS	4	5	1	1	41'466	8.6%	10'535	26%						3					

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abgeltungen des Bundes

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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%			
80.240	240 Rorschach-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	15	0	0	2	98'082	100.0%	200'489	75%						23	
80.241	241 Rorschacherberg-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	3.5	0	0	1	31'485	100.0%	124'098	60%						25	
80.242	242 Rheineck-Rorschach-Goldach-Unterggen-St.Gallen	PAG OS	33	33	17	3	510'414	100.0%	1'848'344	50%						13	
80.942	Amriswil-Muolen	AOT	27	14	14	2	110'524	41.4%	169'569	32%						5	
852	Weinfelden-Gossau (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	11'968	40.5%	31'675	33%						13	
854	Gossau-Appenzell-Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	20'152	7.8%	6'894	21%						2	
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	13'427	12.6%	9'474	39%						6	
856	Gais-Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	15'186	50.0%	32'903	23%						3	
859	St.Gallen-Trogen (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	6'725	57.1%	22'250	56%						7	

- █ kantonale Mindestvorgabe
- █ kantonale Zielvorgabe
- * inkl. Abgeltungen des Bundes

- 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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben
- 4) in Versuchsbetrieb eingebunden
- 5) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region Rheintal

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%					
80.224	224 Heiden-Zelg-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	76'172	21.1%	72'561	24%					4				
80.225	225 Heiden-Lachen-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	78'627	20.8%	74'775	23%					4				
80.226	226 Heiden-Heerbrugg	PAG OS	15.5	11	11	2	139'191	30.6%	140'951	38%					6				
80.227	227 Heiden-Altstätten	PAG OS	6	4	4	1	41'308	20.1%	22'816	33%					3				
80.300	300 Altstätten-Buchs	BOS	35	33	28	3	788'788	100.0%	1'998'214	44%					7				
80.301	301 Heerbrugg-Marbach-Altstätten	BOS	69	54	35	4	432'549	100.0%	1'324'537	50%					8				
80.301-304N	301-304N St.Margrethen/Heerbrugg-Altstätten-Oberriet/Berneck-Diepoldsau [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	11'988	100.0%	38'164	60%					6				
80.302	302 Heerbrugg-Berneck	BOS	35	32.5	30	3	66'184	100.0%	424'847	32%					5				
80.303 (m.Bund)	303 Heerbrugg-Diepoldsau (-A-Hohenems)	BOS	60.5	51	42	4	224'491	100.0%	898'655	41%					7				
80.303 (o.Bund)	303 (Heerbrugg-) Diepoldsau-A-Hohenems Emspark	BOS	33.5	5.5	0	3	34'579	100.0%	313'567	11%					2				1)
80.304	304 Heerbrugg-St.Margrethen-Rheineck	BOS	35	32	12	3	235'403	100.0%	764'574	43%					6				
80.305	305 Rheineck-Altenrhein-Rorschach	BOS	24	18	10	2	164'157	100.0%	660'570	34%					6				
80.331	331 Altstätten-Eichberg	BOS	19	18	16	2	123'089	100.0%	458'372	33%					5				
80.332	332 Altstätten-Kriessern-Oberriet-Kobelwald	BOS	18	18	16	2	170'912	100.0%	531'814	29%					4				
80.333	333 Altstätten-Landmark-St.Anton	BOS	3	0	3	1	13'471	100.0%	36'290	65%					4				
80.351 CH	351 Heerbrugg-Widnau (-A-Lustenau-A-Dornbirn)	BOS	46	17	16	3	103'217	100.0%	531'557	22%					3				1)

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abgeltungen des Bundes

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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

Region Sarganserland-Werdenberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%					
80.400	400 Buchs-Sevelen-Sargans	BOS	36	32	31	3	476'922	100.0%	976'831	62%					12				
80.400N	400N Sargans-Buchs [Nachtangebot]	BOS	0.5	0.5	0	1	1'869	100.0%	13'830	38%					9				
80.401	401 Grabs-Buchs-Räfis	BOS	27	24	0	2	143'423	100.0%	595'355	33%					4				
80.410	410 Buchs-Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	53'729	100.0%	305'761	21%					4				5)
80.411 CH	411 Sennwald-Gams-Haag (-FL-Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	179'477	100.0%	614'275	21%					3				1)
80.411 FL	411 (Sennwald-Gams-) Haag-FL-Bendern	BOS	16	14	14	2	7'857	100.0%	35'566	19%					1				1)
80.412	412 Grabs-Grabserberg-Voralp	BOS	7	3	3	1	35'636	100.0%	219'186	21%					5				
80.420	420 Trübbach-Oberschan-Weite	BOS	13.5	6	6	1	60'736	100.0%	364'459	21%					3				
80.429/430	429/430 Sargans-Wangs-Vilters-Sargans	BOS	33	28.5	16.5	3	190'069	100.0%	693'540	43%					7				
80.431	431 Sargans-Oberheiligkreuz-Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'495	100.0%	108'406	46%					5				
80.432	432 [Sargans-] Mels-Weisstannen	BOS	14.5	14	7	1	136'092	100.0%	517'894	21%					4				
80.433	433 Sargans-Mels-Plons-Ragnatsch	BOS	32	30	15	3	161'381	100.0%	626'376	37%					5				
80.440	440 Flums-Flumserberg Portels-Flums	PAG OS	6	0	0	1	18'056	100.0%	72'318	52%					2				
80.441	441 Sargans-Flums-Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	264'142	100.0%	804'559	48%					12				
80.442	442 Walenstadt-Flums	BOS	14.5	6	6	1	83'972	100.0%	373'840	25%					4				
80.443	443 Walenstadt-Walenstadtberg	BOS	11	8	8	1	44'267	100.0%	233'779	36%					6				
80.444	444 Walenstadt-Unterterzen-Murg	BOS	23	15	15	2	129'258	100.0%	408'687	35%					4				
80.445	445 Unterterzen-Quarten-Oberterzen	BOS	19.5	15	15	2	42'269	100.0%	327'764	35%					4				
80.451	451 Bad Ragaz-Vättis-Gigerwald	PAG OS	17	16	16	2	235'322	100.0%	1'031'994	32%					8				
80.452	452 Bad Ragaz-Valens [Schnellbus]	PAG OS	6.5	0	0	1	24'372	100.0%	44'677	74%					17				
80.453	453 Bad Ragaz-Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	19'081	100.0%	28'325	84%					9				
80.454	454 Pfäfers-St.Margrethenberg	PAG OS	10	6	6	1	52'121	100.0%	193'009	32%					1				
80.456	456 Bad Ragaz Bidems-Bahnhof-Pizolbahn	PAG OS	12	12	12	1	65'048	100.0%	176'999	58%					4				
90.022	22 Bad Ragaz-Fläsch-Maienfeld-Jenins-Landquart	PAG OS	18.5	14	12.5	2	188'380	12.6%	106'517	43%					7				
90.030	N33 Chur-Bad Ragaz-Sargans-Buchs-Gams (Nachtangebot)	BuS	0	1	1	1	5'304	63.8%	16'561	40%					17				

- █ kantonale Mindestvorgabe
- █ kantonale Zielvorgabe
- * inkl. Abteilungen des Bundes

- 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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben
- 4) in Versuchsbetrieb eingebunden
- 5) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgattung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So						5	15	25	35		
70.885	885 Rapperswil-Rüti ZH-Wald ZH-Goldingen-Atzmännig	ZVV	35	35	43	3	366'007	38.3%	317'558	71%		13				
72.521	521 Uznach-Siebenen-Wangen-Reichenburg	PAG OS	32.5	30.5	29	3	389'719	5.1%	53'059	51%		9				
72.524	524 Ziegelbrücke-Buttikon-Galgenen-Pfäffikon SZ	PAG OS	35	32	18	3	631'684	0.7%	13'489	51%		10				
80.621	621 Rapperswil-Buech Industrie	BRER	10.5	0	0	1	25'864	100.0%	36'613	82%		9				
80.622	622 Rapperswil-Eschenbach-Wattwil	BRER	46	35	31	3	532'358	100.0%	988'329	65%		11				
80.623	623 Rapperswil-Uznach-Ricken-Rapperswil (Nachtangebot)	BRER	0	3	3	1	14'721	100.0%	54'680	51%		9				
80.628	628 Gommiswald-Gebertingen-Ricken	PAG OS	6	0	0	1	25'847	100.0%	47'374	66%		4				
80.630	630 Benken-Uznach-Eschenbach-Goldingen-Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	293'989	100.0%	1'392'115	28%		6				
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	PAG OS	14	25	25	2	105'690	100.0%	416'493	43%		7				
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	BRER	22	7	6	2	138'995	100.0%	208'456	71%		10				
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	PAG OS	10	14	12	1	56'305	67.2%	36'784	82%		15				
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	BRER	35	21	19	3	164'641	67.2%	200'218	61%		8				
80.632	632 Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	23	18.5	17	2	168'368	100.0%	647'040	36%		6				4)
80.633	633 Uznach-Ernetschwil-Gommiswald-Rieden	PAG OS	18	17.5	17	2	98'948	100.0%	439'277	38%		7				4)
80.635	635 Benken-Kaltbrunn-Schänis-Ziegelbrücke	PAG OS	18	17	16	2	177'731	100.0%	573'652	37%		5				
80.650	Ziegelbrücke-Weesen-Amden	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	782'700	58%		11				

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe
 * inkl. Abgeltungen des Bundes

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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

Region Toggenburg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%					
80.182	182 Herisau-Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern	PAG OS	15	13.5	12.5	2	228'839	55.0%	397'799	37%					7				
80.183	183 Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund [Abendangebot]	PAG OS	4	4.5	3.5	1	27'811	7.1%	7'410	41%					9				
80.184	184 Degersheim-Dicken-St.Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	51'158	100.0%	176'027	34%					3				
80.185	185 St.Peterzell-Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'191	100.0%	146'258	23%					3				
80.186	186 Brunnadern-Hemberg-Wattwil [Abendangebot]	PAG OS	1	1	1	1	17'044	100.0%	85'531	20%					3				
80.765	765 Bütschwil-Mosnang-Libingen	PAG OS	14	8	8	1	81'472	100.0%	286'365	33%					5				
80.766	766 Bütschwil-Mosnang-Mühlrütli (-Hulftegg)	PAG OS	17	11	11	2	89'685	100.0%	347'383	27%					4				
80.767	767 Ganterschwil-Lütisburg-Rindal-Flawil	PAG OS	6	0	0	1	40'386	100.0%	96'749	47%					7				
80.768	768 Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	111'297	100.0%	401'696	37%					4				
80.770	770 Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel	BLWE	44	33	19	3	283'077	100.0%	553'770	65%					9				
80.770	770 Wattwil-Nesslau [Bahnersatz]	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'420	100.0%	81'841	30%					8				
80.771	771 Dietfurt-Oberhelfenschwil-Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	64'424	100.0%	277'706	31%					5				
80.772	772 Krinau-Lichtensteig-Dietfurt	PAG OS	12	8	8	1	66'904	100.0%	400'867	18%					3				5)
80.780	780 Wattwil-Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	85'856	100.0%	303'366	33%					6				
80.790	790 Wattwil-Nesslau-Alt St.Johann-Wildhaus-Buchs	PAG OS	33	32	31	3	896'575	100.0%	2'907'446	47%					12				
80.792 (m.Bund)	792 Nesslau-Ennetbühl (-Schwägälp)	PAG OS	11.5	11	9	1	17'845	100.0%	47'288	57%					9				
80.792 (o.Bund)	792 (Nesslau-) Ennetbühl-Schwägälp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'825	89.8%	201'331	25%					6				
853	Wil-Wattwil-Nesslau (Nachtangebot)	SOB	0	2.5	2.5	1	13'533	100.0%	88'600	42%					10				

- █ kantonale Mindestvorgabe
- █ kantonale Zielvorgabe
- * inkl. Abgeltungen des Bundes

- 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) alle einzelnen Linien für sich betrachtet erfüllen die Mindestvorgaben

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

Region Wil (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%						
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	PAG OS	8.5	4.5	4.5	1	127'434	19.9%	93'079	26%					3					
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	BOS	11.5	18	13	2	149'373	24.3%	137'467	21%					3					1)
80.722 (o.Bund)	722 Wil-Rosrüti-Wuppenau-Hosenruck	BOS	4	0	0	1	11'122	100.0%	67'851	23%					1					
80.724	724 Wil-Zuckenriet-Niederbüren	PAG OS	15	0	0	2	125'427	100.0%	240'120	59%					8					
80.725	725 Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	PAG OS	19	19	18	2	252'073	100.0%	749'064	34%					6					
80.726	726 Wil-Henau-Uzwil Bahnhof-Waldhof	PAG OS	35.5	34.5	34.5	3	359'433	100.0%	1'282'023	40%					7					
80.727	727 Zuzwil-Oberbüren-Gossau	PAG OS	34	19.5	19	3	292'889	100.0%	923'362	39%					7					
80.728	728 Uzwil-Oberbüren-Zuckenriet	PAG OS	19.5	19	18.5	2	123'958	100.0%	400'668	33%					5					
80.729	729 Wil-Schwarzenbach-Henau-Uzwil	REGO	19	19	17	2	155'059	100.0%	448'227	46%					6					
80.730	730 Wil-Jonschwil-Uzwil	PAG OS	34.5	19.5	19	3	253'271	100.0%	657'870	52%					9					
80.732	732 Wil-Kirchberg-Gähwil	BOS	49.5	37.5	30	3	320'655	87.0%	905'561	46%					8					
80.733	733 Wil-Littenheid	BOS	22	17	15	2	74'947	39.9%	113'763	46%					8					
80.734	734 Wil-Sirmach-Dussnang-Fischingen	BOS	22	15	14	2	158'020	15.5%	61'081	53%					9					
80.733/734	733/734 Wil-Littenheid-Dussnang-Fischingen [Abendangebot]	BOS	4	5	4	1	44'561	13.7%	21'630	14%					2					1)
80.735	735 Wil-Sirmach-Eschlikon-Balterswil-Bichelsee	BOS	26	20	18	2	206'341	17.1%	68'359	63%					9					
80.737	737 Wil-Oberbüren-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	12'776	100.0%	22'987	65%					5					
80.738	738 Wil-Jonschwil-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	8'518	100.0%	25'985	52%					4					
80.740	740 Uzwil-Oberbüren-Niederbüren-Bischofszell	PAG OS	19	18.5	17.5	2	168'428	88.4%	248'998	62%					8					
80.741	741 Niederuzwil-Uzwil-Flawil	PAG OS	33.5	33	18	3	256'973	100.0%	1'023'600	38%					5					4)
80.750	750 Flawil, Bahnhof-Flawil, Isnyplatz	PAG OS	29	29	0	2	57'604	100.0%	241'046	36%					3					
80.751	751 Degersheim-Flawil Bahnhof-Burgau	PAG OS	23.5	19	18	2	151'590	100.0%	612'251	40%					9					
80.761	761 Bazenheid-Kirchberg-Dietschwil	BOS	16	0	0	2	32'948	100.0%	128'826	25%					3					

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.

Betriebsbeiträge

Betriebsbeiträge sind Subventionen der Besteller (Bund / Kantone) für Leistungen, die von Eisenbahnunternehmen, Busbetrieben, Schiffsbetrieben und Seilbahnen im Regional- und Ortsverkehr erbracht werden sowie Leistungen, die von Eisenbahnunternehmen beim Betrieb der Infrastruktur und im Güterverkehr erbracht werden. Die Beiträge entsprechen der im Voraus vereinbarten Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten.

Direkter Verkehr

Als direkter Verkehr gilt die durchgehende Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei oder mehreren Transportunternehmen aufgrund eines einzigen Transportvertrags und eines gemeinsamen Tarifes. Für die ganze Strecke muss nur ein Billett gelöst werden.

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 Abfahrten) und zu einem Viertel aus der Anzahl Einwohner.

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil der Vollkosten einer Linie oder des gesamten Systems durch die Erlöse aus Billett- und Abonnementverkäufen oder durch Beiträge Dritter finanziert werden. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 100 Prozent werden die fehlenden Einkünfte durch Abgeltungen entschädigt.

Kurskilometer

Kurskilometer bezeichnen die von den Transportunternehmen gefahrenen Kilometer im öffentlichen Fern-, Regional- und Ortsverkehr.

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).

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/nrpregionen.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 Kurskilometer mit der durchschnittlichen Belegung des Fahrzeuges multipliziert wird.

Vollkosten

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

