



August 2019

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 (2019): Bericht öffentlicher Verkehr.
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 73

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
(Berichte und Gedrucktes).
Telefonische Bestellung von gedruckten Exemplaren unter 058 229 31 47 (Fr. 25.-).

Titelbild

© Turbo

Gestaltung

Umschlag: Andreas Bannwart, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation
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	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen	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 2019	28
A	Anhang	30
A1	Bahnhofsfrequenzen	30
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	32
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	34
A4	Glossar	39





Heute und Morgen

Der Kanton St.Gallen und die öffentlichen Transportunternehmen haben einen klaren Auftrag: Die Einwohnerinnen und Einwohner sollen Zugang zu einem leistungsfähigen, attraktiven und bezahlbaren Bahn- und Busnetz haben. Dieses Netz deckt sowohl die vielfältigen Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kantons, aber auch die Anbindung an benachbarte Wirtschaftszentren ab. Optimal ausgestaltete Verkehrsknoten garantieren schlanke Anschlüsse und damit attraktive Reisezeiten. In dieser Hinsicht konnte im Juni 2019 ein Meilenstein erreicht werden: Das Eidgenössische Parlament hat den Ausbauschritt 2035 genehmigt und damit die vierjährige Arbeit von Bund, Kantonen und Transportunternehmen abgeschlossen. Fast 13 Mia. Franken stehen nun in der Schweiz für weitere Investitionen ins Schienennetz zur Verfügung. Die Fahrzeit von St.Gallen nach Zürich sinkt auf 53 Minuten. Dem Ausbau auf der Schiene folgt auch ein Ausbau der Zubringerlinien auf der Strasse.

Der öffentliche Verkehr wird immer beliebter

Die Zahl der Fahrgäste im Regional- und Ortsverkehr (ohne Intercity- und Interregiozüge) im Kanton St.Gallen ist gegenüber 2017 um 0,8 Prozent gestiegen. Dies, obwohl der Bahnhofplatz in der Stadt St.Gallen noch umgebaut wurde und die Appenzeller Bahnen einen halbjährigen baubedingten Streckenunterbruch verzeichneten. Wir erwarten, dass mit den neuen Angeboten im 2019 die Zahl der Fahrgäste weiter steigen wird.

Der Kostendeckungsgrad steigt

Insgesamt konnte der Kostendeckungsgrad auf fast 55 Prozent erhöht werden. Die Transportunternehmen trugen viel dazu bei und steigerten die Effizienz. Auch die höhere Nachfrage leistete einen Beitrag zu diesem guten Ergebnis. Die Kosten sind im Griff und dem kontinuierlichen, aber sehr gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) steht vorerst nichts im Weg.

Fahrplan 2020 und Veränderungen

Verschiedene grosse Ausbauvorhaben gingen im Dezember 2018 in Betrieb. Die allermeisten Linien können stabil gefahren werden. Allerdings muss an einigen Stellen das öV-Netz optimiert werden. Sei dies, weil Anschlüsse nicht klappen oder die Fahrzeiten nicht eingehalten werden können. Deshalb arbeiten die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Transportunternehmen und Kanton an der kontinuierlichen Verbesserung des öV. Ihnen, aber auch den Akteuren aus der Politik, die sich für einen attraktiven öV als wichtigen Standortfaktor einsetzen, danke ich ganz herzlich für das Engagement.

Regierungsrat Bruno Damann
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

2 Zahlen und Fakten

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Kurs-Km [Mio.]	23.2	23.0	27.8	27.5	30.6	30.6	30.9
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.6%	-0.9%	20.8%	-0.8%	10.9%	0.1%	1.0%



T1 Kurskilometer

Gesamthaft bestellte Kurskilometer im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel.

Quelle: AöV

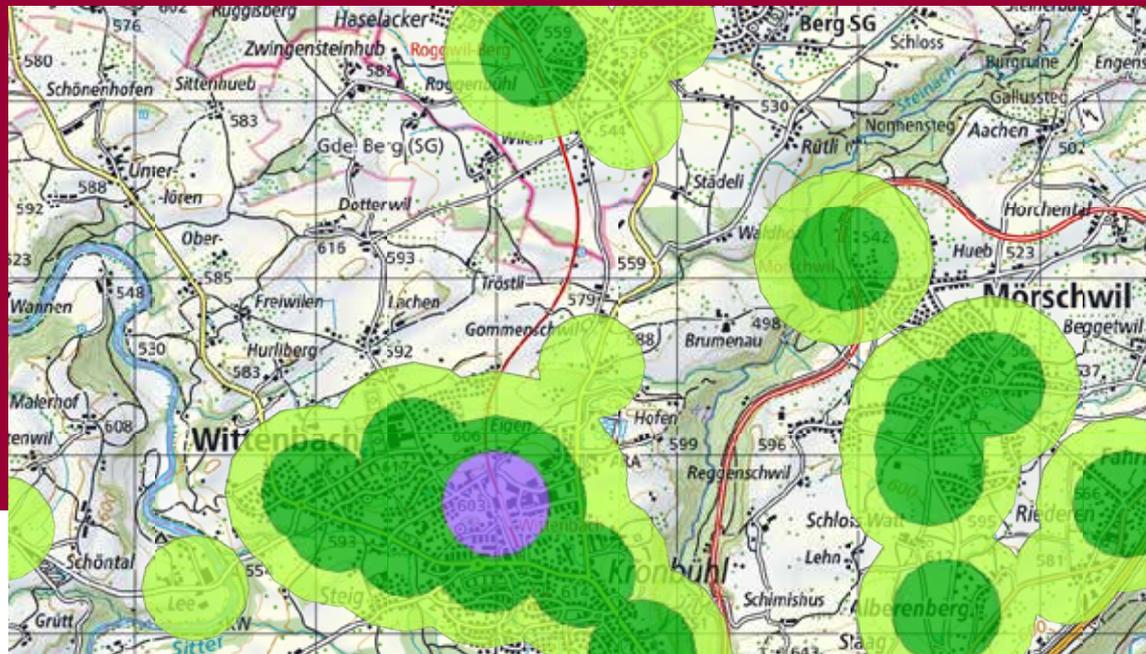
A1 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

Bestellte Kurskilometer im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel.

Quelle: AöV



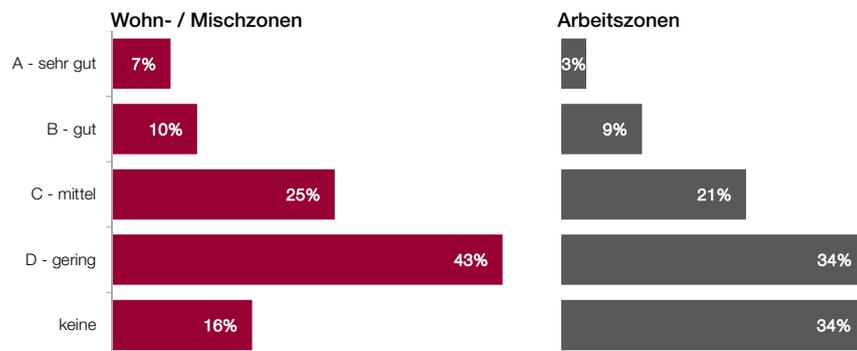
Linie	Wochentag	Abfahrtsort	Anfahrtsort	Wochentag	Abfahrtsort	Anfahrtsort
1	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
2	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
3	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
4	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
5	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
6	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
7	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
8	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
9	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
10	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
11	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon
12	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon	Mo-Fr	Wetzikon	Wetzikon



2.2 Erschliessungsqualität

Gemäss Art. 8a Abs. 1 Bst. b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (SR 700; abgekürzt RPG) sind Wohn- und Arbeitsgebiete schweremässig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Im Kanton St.Gallen liegen rund 17 Prozent der Wohn-/Mischzonen sowie 12 Prozent der Arbeitszonen innerhalb der öV-Güteklassen A und B und verfügen über eine sehr gute bis gute Erschliessungsgüte. Rund 59 Prozent der Wohn-/Mischzonen und 68 Prozent der Arbeitszonen sind nur gering oder gar nicht mit dem öV erschlossen. Im letzten Jahr ist der prozentuale Flächenanteil nicht erschlossener Zonen weiter gesunken.



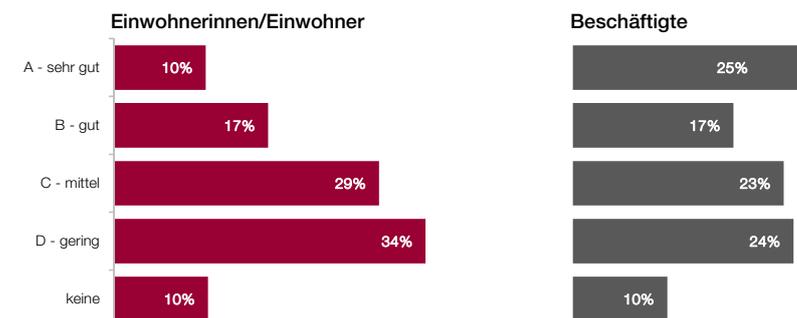
A2 Erschliessungsgüte Bauzone

Flächenanteile der Bauzone innerhalb der Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2018; AREG, Bauzonen April 2018; Berechnung AREG Kanton St.Gallen

2.2.1 Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte

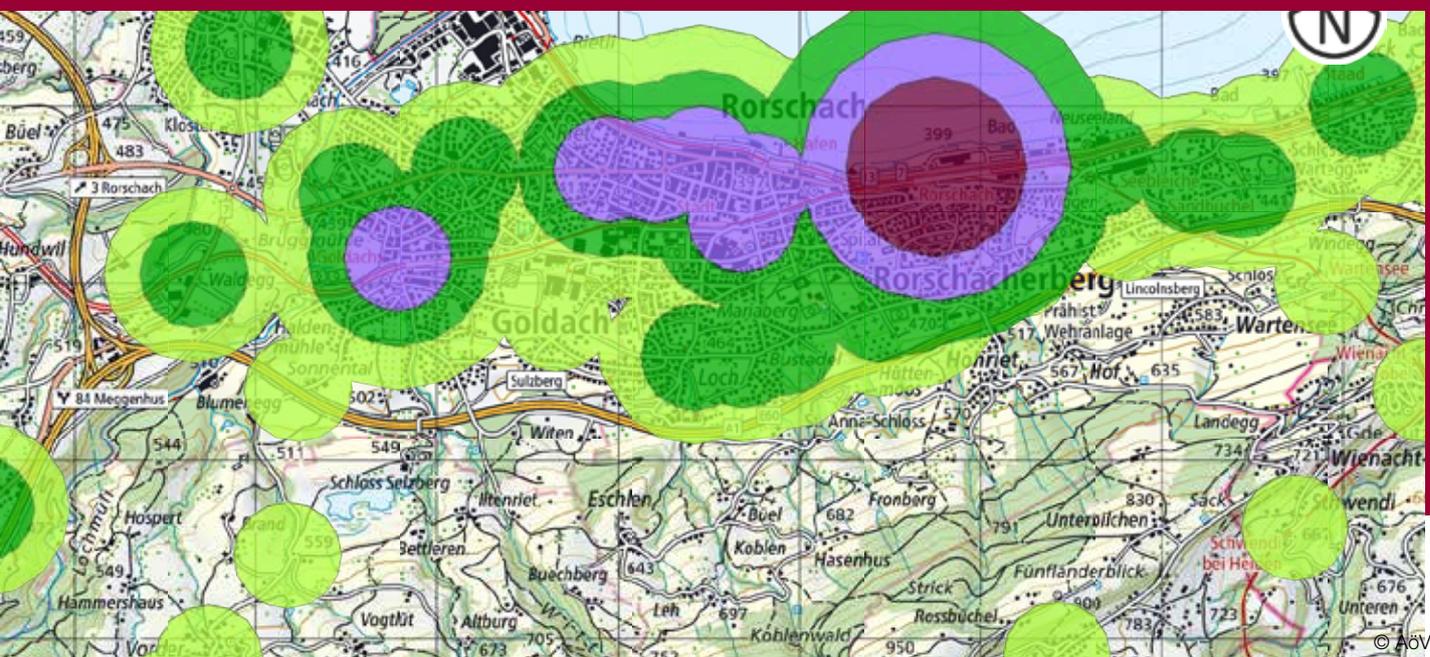
Über den gesamten Kanton betrachtet sind 27 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sehr gut bis gut und 63 Prozent mittelmässig bis gering mit dem öV erschlossen. Rund 42 Prozent der Beschäftigten innerhalb der Bauzone sind gut bis sehr gut mit dem öV Verkehr erschlossen.



A3 Erschliessungsgüte Einwohnerinnen/Einwohner/ Beschäftigte

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

Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2018; AREG, Bauzonen April 2018; BFS, STATPOP2017, STATENT 2016 prov.; Berechnung Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



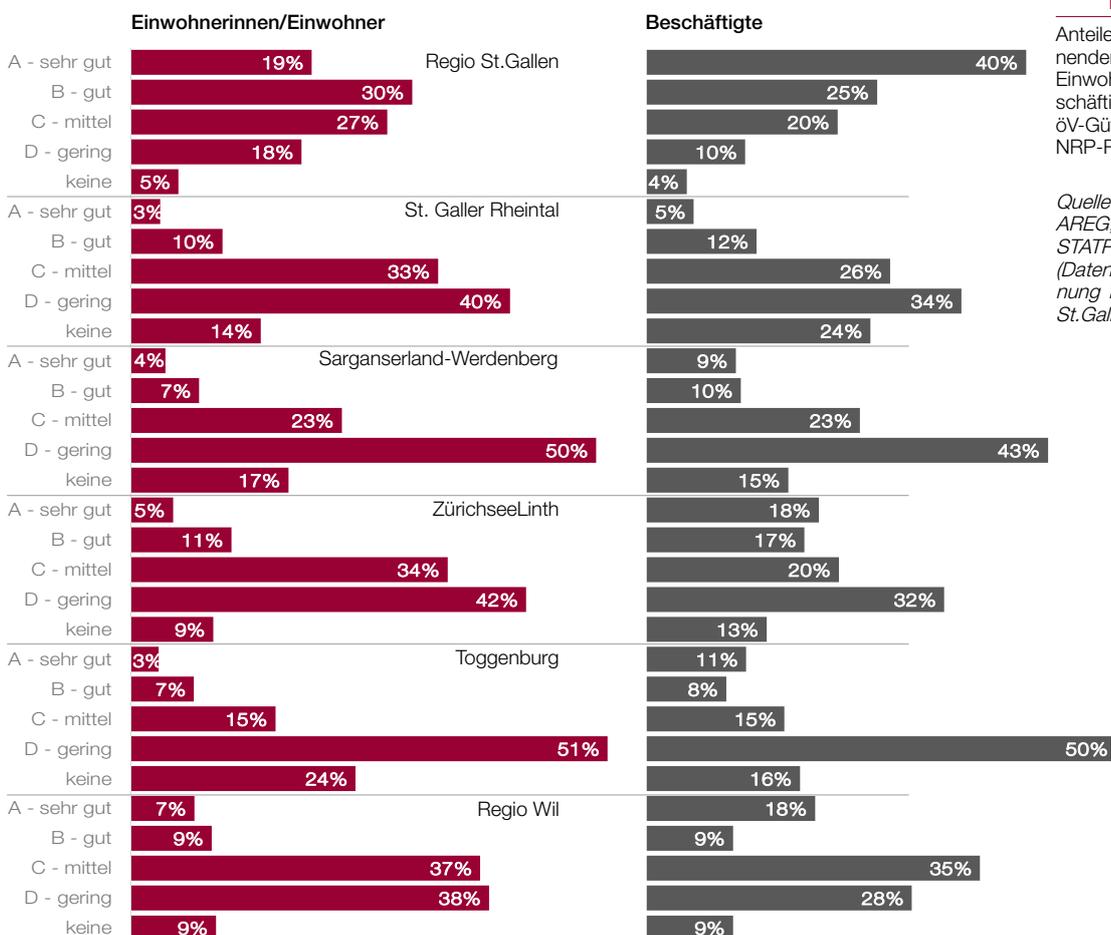
2.2.2 Nach Regionen

Die regionalen Unterschiede sind weiterhin gross: In der Regio St.Gallen sind 49 Prozent der Einwohnerinnen/Einwohner und 65 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 zumindest in Bezug auf die Einwohnerinnen und Einwohner zu. In der Regio Wil zeigt sich gegenüber den Vorjahren vor allem eine Verschiebung von einer geringen zur mittleren Erschliessungsqualität.

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).

Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2018; AREG, Bauzonen April 2018; BFS, STATPOP 2017, STATENT 2016 (Datenstand: August 2018); Berechnung Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen





3
Winterthur
10:10
Bluf Lüsslingen
S-Bahn
3

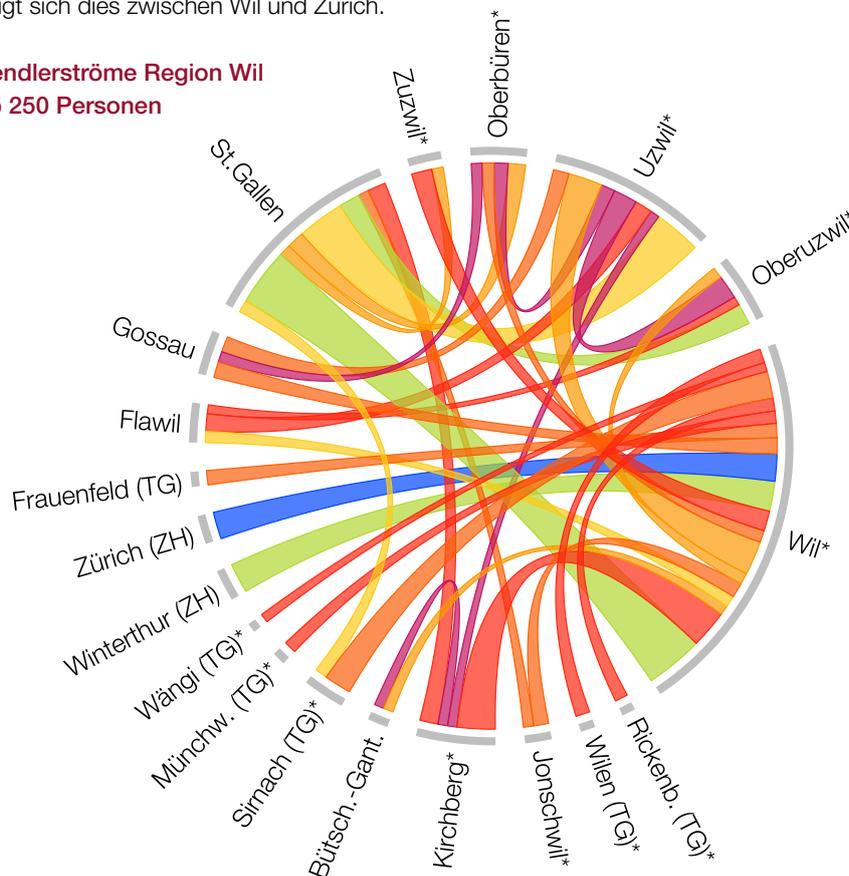
7:26
Flawil Gossau
Winkeln
St. Gallen
4
07:26
St. Gallen
4

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 öV zu nutzen.

Die Grafik zeigt am Beispiel der Region Wil die Pendlerströme zwischen den St.Galler Regionsgemeinden und anderen Gemeinden innerhalb oder ausserhalb der Region. Der Anteil der Pendelnden, die den öV benutzen, ist farblich gekennzeichnet. Auf kurzen Strecken, z.B. zwischen Kirchberg und Wil, wird der öV selten genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen Wil und Zürich.

Pendlerströme Region Wil ab 250 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 Wil

Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden der Region Wil (mit * markiert) und anderen Gemeinden bei denen eine St.Galler Gemeinde Abfahrts- oder Zielort für mindestens 250 Pendlerinnen und Pendler ist. 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 2015-2017
 Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen

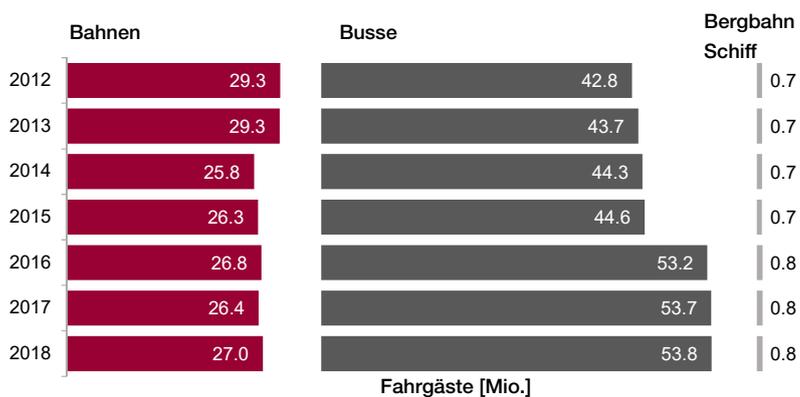


2.4 Nachfrage

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	72.9	73.7	70.8	71.6	80.8	81.0	81.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	2.5%	1.1%	-3.9%	1.1%	12.9%	0.2%	0.8%



T2 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaft 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.

Quelle: AöV

A6 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

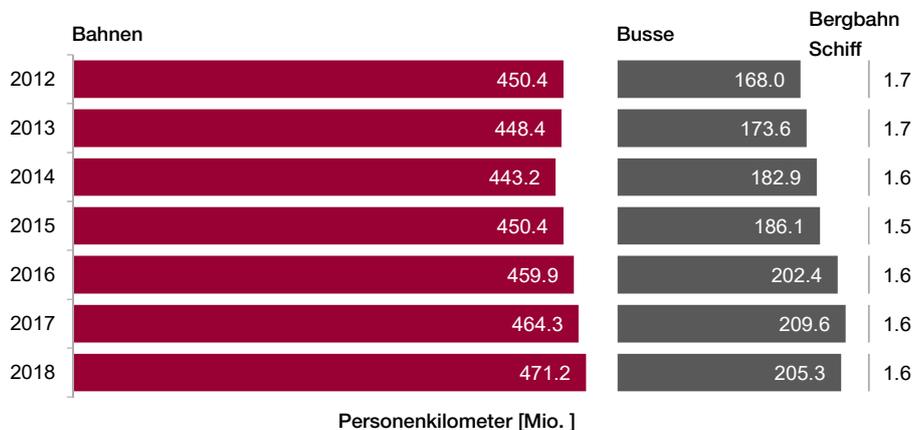
Beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018.

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Pkm [Mio.]	620.1	623.6	627.8	637.9	663.9	675.5	678.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.9%	0.6%	0.7%	1.6%	4.1%	1.8%	0.4%



T3 Personenkilometer

Gesamthaft geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten 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.

Quelle: AöV

A7 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

Geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten 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.

Quelle: AöV



© AöV



2.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

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

[Mio. Pkm]	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Anteil 2018
SBB	210.45	209.78	182.75	185.52	181.58	180.80	181.86	38.6%
Thurbo	126.80	128.91	130.71	127.46	137.53	139.12	143.87	30.5%
SOB	104.99	101.40	122.32	130.40	133.72	137.00	136.10	28.9%
AB	9.04	9.06	9.27	8.99	9.02	9.17	8.97	1.9%
FW	0.87	0.90	0.63	0.62	0.62	0.64	0.64	0.1%
Total	452.15	450.04	445.68	453.00	462.47	466.73	471.44	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.

Quelle: AöV

[Mio. Pkm]	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Anteil 2018
PostAuto	61.07	64.51	74.61	75.97	71.59	78.22	73.41	35.8%
VBSG	44.85	44.99	43.56	44.61	61.96	62.04	63.17	30.8%
Bus Ost	29.45	30.97	29.45	29.99	31.56	31.77	31.88	15.5%
Regiobus	15.74	15.95	17.16	16.91	16.49	16.38	17.29	8.4%
Schneider	7.19	7.73	7.14	7.27	7.49	7.91	8.34	4.1%
VZO	3.08	3.18	3.18	3.18	5.02	5.05	5.07	2.5%
AWA	2.35	2.11	2.79	3.01	2.83	2.94	2.88	1.4%
BLWE	2.23	2.17	2.22	2.24	2.47	2.55	2.73	1.3%
AOT	0.24	0.25	0.24	0.24	0.27	0.26	0.27	0.1%
Chur Bus	0.05	0.04	0.13	0.08	0.13	0.05	0.03	< 0.1%
Total	166.25	171.91	180.49	183.49	199.80	207.16	205.06	100.0%

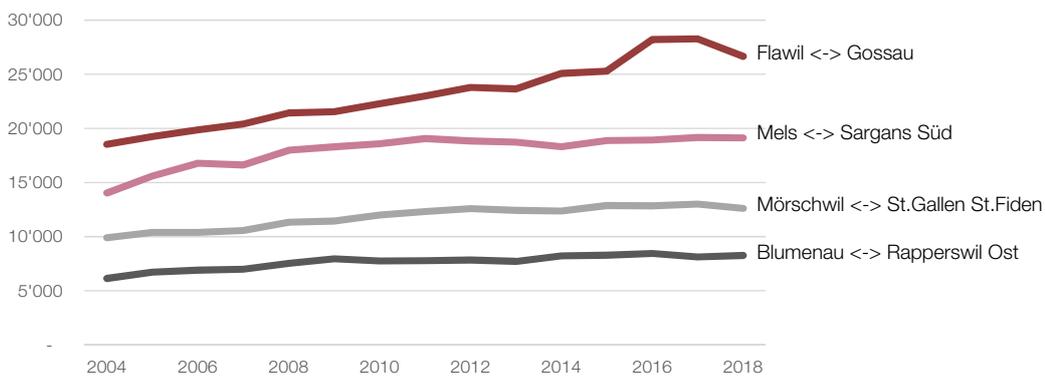
T5 Pkm nach Busunternehmen

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

2.4.4 Querschnittbelastungen Bahnnetz

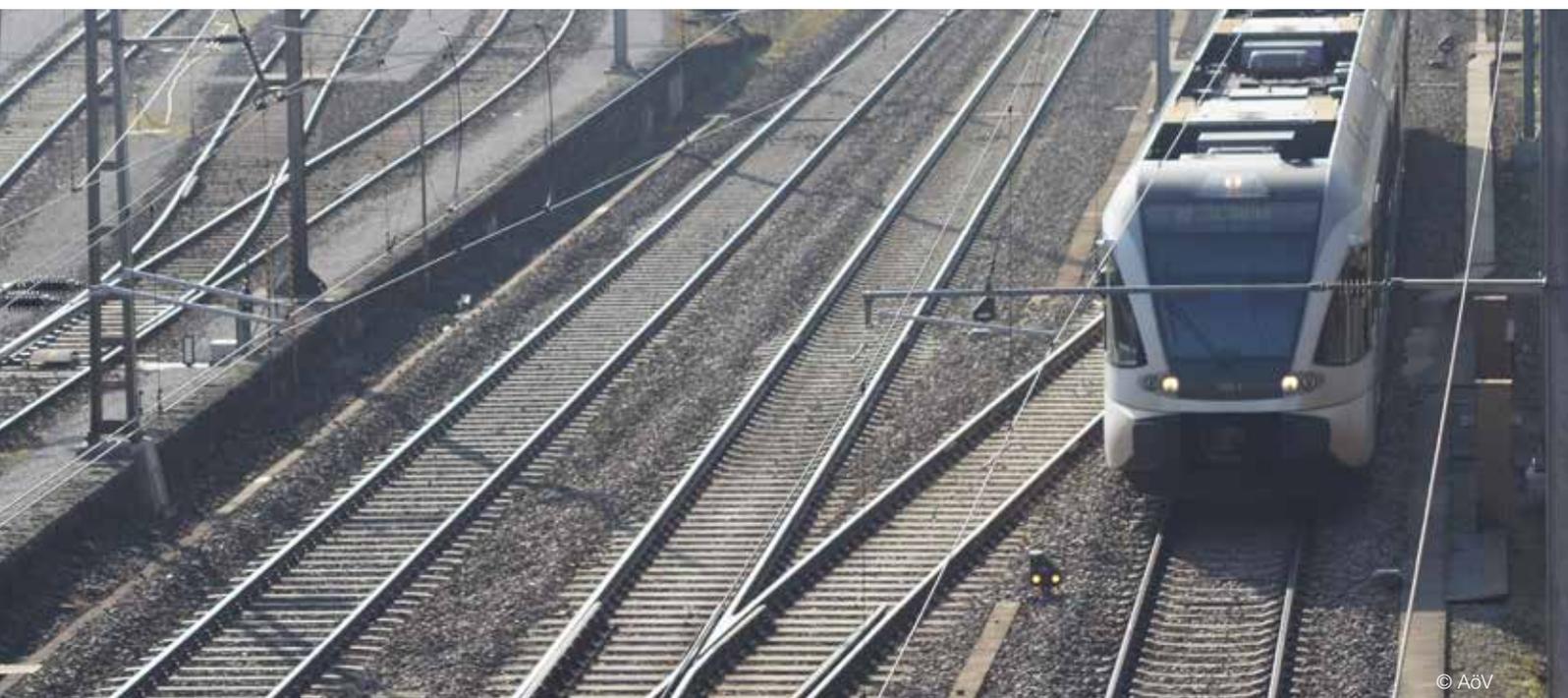
Die Fürstenlandlinie ist die am stärksten frequentierte Bahnstrecke im Kanton. Die Zahl der Passagiere ist stärker gewachsen als auf den anderen Abschnitten.



A8 Entwicklung Frequenzen an Querschnitten

Entwicklung der Bahnfrequenzen (Passagiere pro Tag) auf ausgewählten Querschnitten über die Jahre.

Quelle: AöV



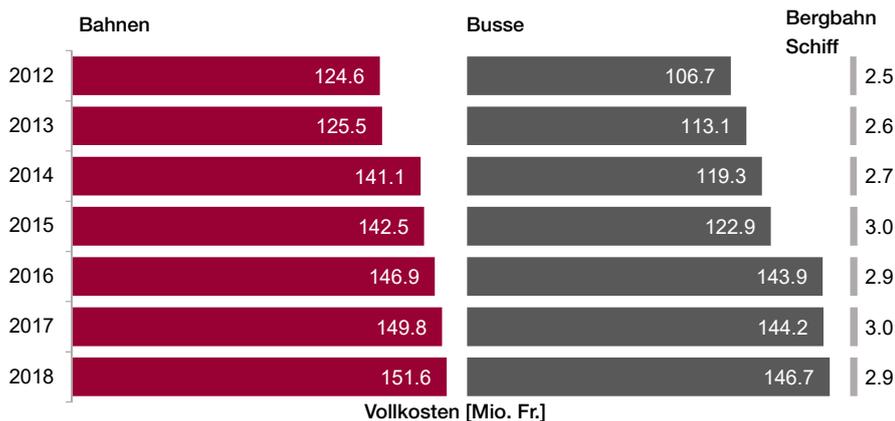


2.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	234.7	241.3	263.7	270.1	294.3	298.6	301.7
Veränderung gegenüber Vorjahr	3.8%	2.8%	9.3%	2.4%	9.0%	1.5%	1.0%



T6 Vollkosten

Vollkosten des abteilungsberechtigten Verkehrs 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.

Quelle: AöV, Transportunternehmen

A9 Vollkosten nach Verkehrsmittel

Vollkosten des abteilungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018.

Quelle: AöV, Transportunternehmen



© SBB CFF FFS

2.5.2 Erlöse

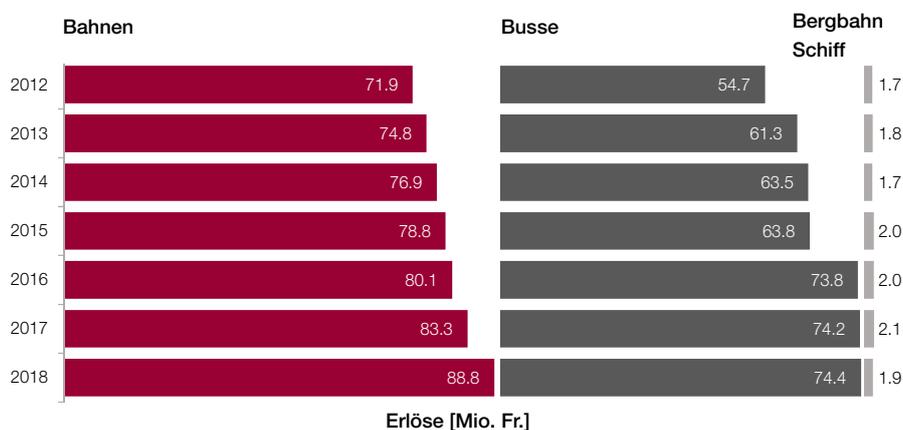
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter (z.B. Schulen, Einkaufszentren) zusammen. Aufgrund von Frequenzzunahmen und Tarifierhöhungen sind die Erlöse über die Jahre stetig gestiegen. Die Steigerung im Jahr 2016 ist jedoch in erster Linie mit der Bestellung des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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Erlöse [Mio. Fr.]	128.3	137.9	142.4	144.7	156.0	159.6	165.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	4.1%	7.4%	3.3%	1.6%	7.8%	2.3%	3.5%

T7 Erlöse

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs 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.

Quelle: AöV, Transportunternehmen



A10 Erlöse nach Verkehrsmittel

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

Quelle: AöV, Transportunternehmen



© Thurbo

2.5.3 Abgeltungen an den Regional- und Ortsverkehr

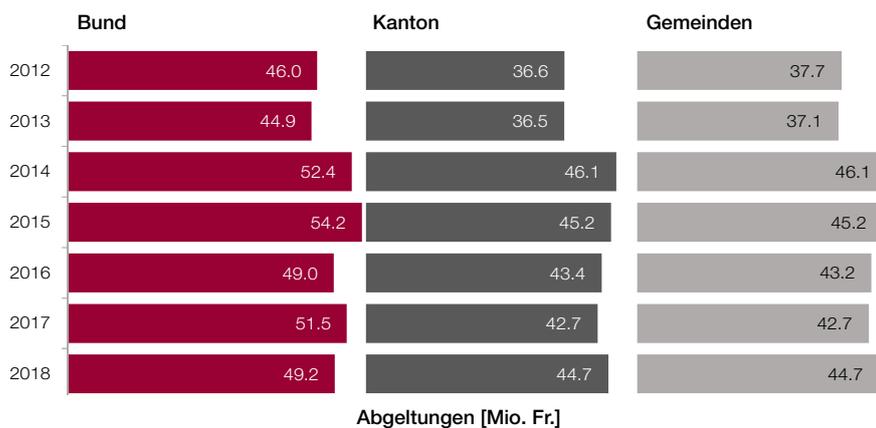
Der Fernverkehr (Intercity- und Interregiozüge) ist eigenwirtschaftlich und erhält keine Abgeltungen. Bund und Kanton leisten Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Seit 2016 übernimmt der Kanton zusammen mit den Gemeinden die Abgeltungen des Ortsverkehrs. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen 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.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	120.3	118.5	144.6	144.6	135.6	136.9	138.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	3.7%	-1.4%	22.0%	0.0%	-6.2%	0.9%	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)

Quelle: AöV, Transportunternehmen



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)

Quelle: AöV, Transportunternehmen



© AöV

2.5.4 Kostendeckungsgrad

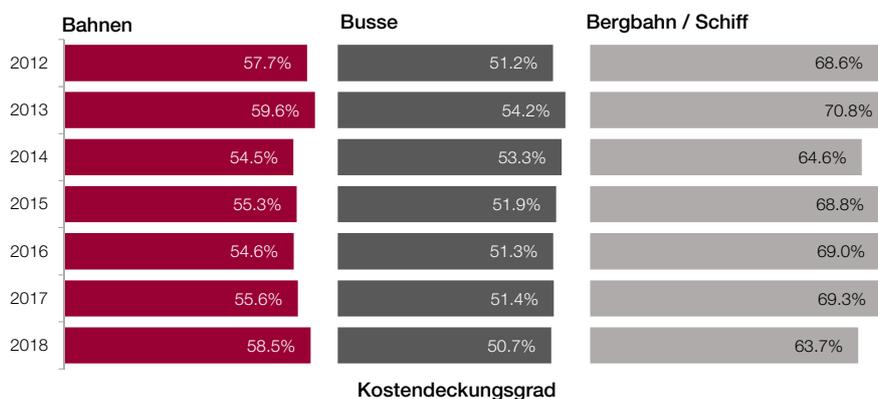
Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse (mehrheitlich aus Billetteinnahmen) zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total Kostendeckungsgrad	54.9%	57.2%	54.0%	53.9%	53.1%	53.7%	54.8%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	0.3%	2.3%	-3.1%	-0.2%	-0.8%	0.6%	1.1%

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. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018.

Quelle: AöV, Transportunternehmen



A12 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. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018.

Quelle: AöV, Transportunternehmen

3.1 Bushöfe

Bushöfe erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel (Bahn-Bus oder Bus-Bus) zum anderen und bieten den öV-Kundinnen und -Kunden mehr Verkehrssicherheit. Der Kanton kann politische Gemeinden, die einen regionalen Bushof erstellen möchten, finanziell unterstützen.

Im Kanton St.Gallen wurde in den vergangenen Jahren bereits eine grössere Zahl von regionalen Bushöfen erstellt. Im Jahr 2018 hat der Kanton weitere Mitfinanzierungen geprüft und zugesichert:

- Goldach: Bushof am Bahnhof
- Zuzwil: Bushof Umsteigehaltestellen Herbergstrasse.

Im April 2018 ging der Bushof mit den neuen Umsteigehaltestellen an der Herbergstrasse in Zuzwil in Betrieb. Anfang August 2018 wurde der Bushof beim Bahnhof Buchs feierlich eröffnet. Nach rund fünf Jahren Bautätigkeit konnte der neue Bushof auf dem Bahnhofplatz St.Gallen Ende August 2018 eingeweiht werden. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 eröffnete die Gemeinde Flawil ihren neuen Bushof auf dem Bahnhofplatz. Der Bushof Goldach wird voraussichtlich in den Jahren 2019/2020 erstellt.

Die neuen Bushöfe werden die Umsteigeverhältnisse Bahn-Bus oder Bus-Bus für die Reisenden deutlich verbessern. Weiterhin bestehen vereinzelt Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden. Weitere Umbauten zur Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes sind geplant. Das 6. öV-Programm enthält entsprechende 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>



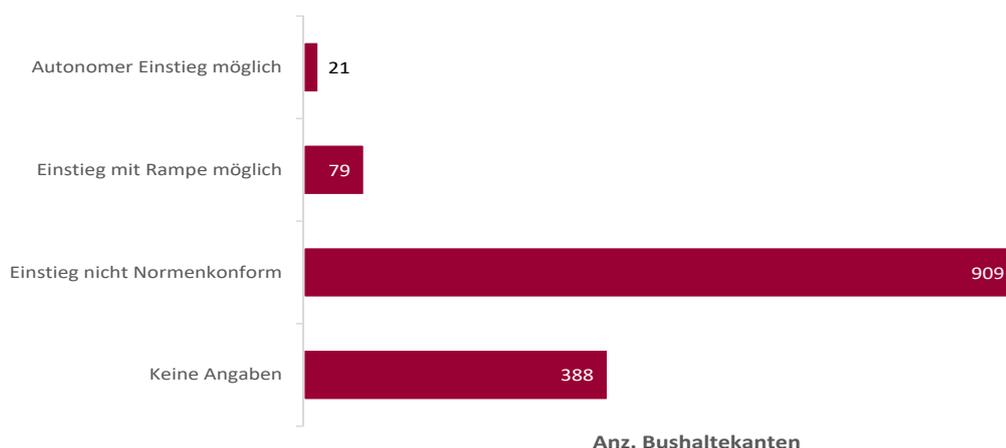


© SBB CFF FFS

3.2 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) an Bushaltestellen

Bis zum 1. Januar 2024 müssen alle 1'300 Bushaltestellen im Kanton St.Gallen, bei welchen die Verhältnismässigkeit gegeben ist, behindertengerecht ausgebaut sein. Dieses Ziel stellt die Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden) vor eine grosse Herausforderung. Aufgrund der zahlreichen Schnittstellen sieht sich das AöV als «Kümmerer» dieser Thematik.

Im Jahr 2018 hat das AöV eine kantonsweite Studie erstellt, die für jede Haltekante den Nutzen einer behindertengerechten Ausgestaltung definiert. Die Strasseneigentümer wurden zudem zu einer Umfrage über den aktuellen Umsetzungsstand des BehiG an Bushaltestellen eingeladen. Die folgende Grafik zeigt den Umsetzungsstand BehiG an Bushaltekanten auf Gemeindestrassen:



A13 Umsetzung BehiG Gemeindestrassen

Anzahl Bushaltekanten auf Gemeindestrassen, aufgeteilt nach baulichem Zustand gemäss Norm.

Quelle: AöV, Umfrage bei den Gemeinden 2018



© A6V

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. Die Busunternehmen versuchen mit dem Einsatz von Zusatzfahrzeugen die Auswirkungen für die Fahrgäste zu minimieren oder sie erstellen Fahrpläne mit verlängerten Fahrtzeiten, 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.

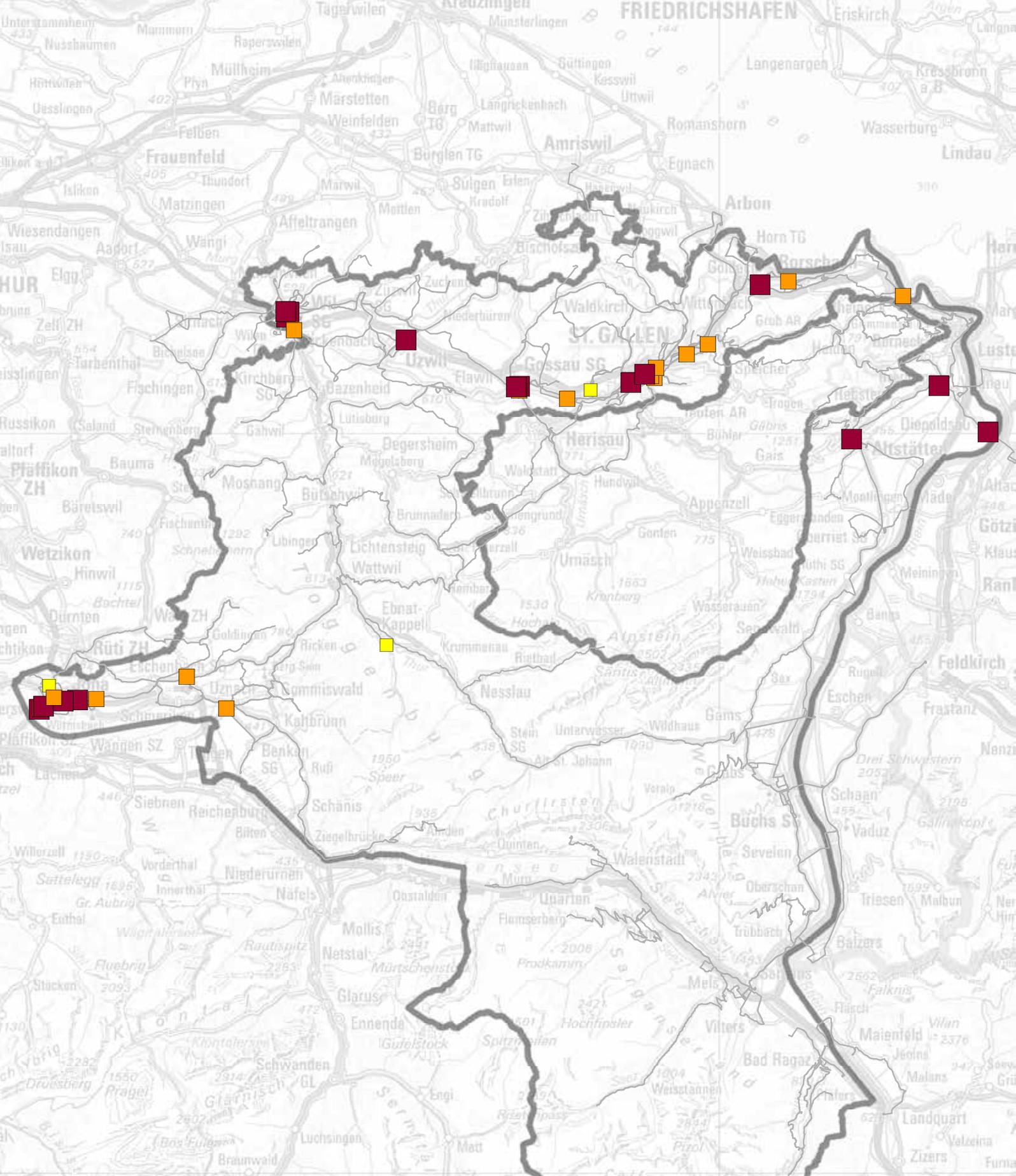
In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons St.Gallen sowie mit Unterstützung eines Drittbüros und den Busunternehmen wurde 2016–2017 das st.gallische Strassennetz analysiert. Ziel war, die Staustellen im Strassennetz zu erfassen, welche die Busse behindern und systematisch Verlustzeiten generieren. In der ersten Phase wurden für eine grobe lokale Identifikation der Problemstellen linienbezogene Daten genutzt: Linien mit überproportional hohen Umlaufzeiten, tiefen Durchschnittsgeschwindigkeiten und tiefer Fahrpläneffizienz konnten identifiziert werden. Zudem wurden funktionale Kriterien wie die Siedlungsstruktur und Rückmeldungen der Busunternehmen beigezogen. Anschliessend wurden die Staustellen detailliert erfasst und priorisiert. Die Priorisierung erfolgte anhand eines Beurteilungsrasters, der sich aus den sechs Kriterien Fahrzeitverlust, Häufigkeit Zeitverlust, kumulierte Ankunftsverspätung, Häufigkeit Anschlussbruch, betroffene Fahrgäste und der Kostenfolge zusammensetzt.

Auf Basis des zuvor beschriebenen Vorgehens konnten in der Ersterhebung insgesamt 40 Staustellen im Kanton St.Gallen eruiert werden. Diese konzentrieren sich auf die Agglomerationen Wil, Gossau, St.Gallen und Rapperswil-Jona sowie auf den grenzüberschreitenden Verkehr im Rheintal. Das Ergebnis der Staustellenerhebung konnte als Grundlage für das 6. öV-Programm 2019–2023 und das 17. Strassenbauprogramm 2019–2023 verwendet werden. Der Kantonsrat stimmte im September 2018 den beiden Programmen zu. Die erstellten Objektblätter dienen als Grundlage zur Massnahmenerarbeitung im Rahmen des erwähnten Strassenbauprogramms.

Die Staustellenerhebung wird im Jahr 2020 aktualisiert.

Weiterführende Informationen:

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



A14 Busbehinderungen

Übersicht über die eruierten Stau-
stellen im Strassennetz des Kantons
St.Gallen.

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

Quelle: RAPP Trans AG / A6V 2017

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 geplant bis 2020

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

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

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

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



© AöV

4.2 Bahnperspektiven bis 2035

Im Herbst 2018 hat der Bundesrat die Botschaft zum Bahnausbau bis 2035 zuhanden des Eidgenössischen Parlamentes verabschiedet. Darin werden schweizweite Investitionen in der Höhe von zwölf Mrd. Franken vorgeschlagen. Das Ausbauprogramm baut auf dem Ausbauschritt 2025 auf. Die Umsetzung der Massnahmen soll spätestens im Jahr 2035 abgeschlossen sein. Das Parlament hat die Vorlage in der ersten Hälfte 2019 beraten, mit zusätzlichen Massnahmen und Mitteln ergänzt und am 21. Juni 2019 verabschiedet.

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. Zur Realisierung dieser Angebotsverbesserungen sind der Bau des Brüttener Tunnels zwischen Zürich und Winterthur sowie Ausbauten entlang des Korridors Winterthur–Wil–St.Gallen–St. Margrethen nötig. 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.

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 Nachbar Kantone sowie die Regionen einbezogen. Das Resultat der Studie liegt Anfang 2022 vor und ist Grundlage für das 7. öV-Programm sowie den nächsten STEP-Ausbau schritt.

Weiterführende Informationen:

<https://www.bav.admin.ch/as2025>
https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrstraeger/eisenbahn/ausbauprogramme_bahinfrastruktur/ausbauschritt-2035.html



© SOB



4.4 Regionale Konzepte

4.4.1 Buskonzept Wil 2021

Mit dem Buskonzept Wil 2021 wurden die Ansätze der öV-Strategie Wil 2030/35 weiterverfolgt. Der Schlussbericht wurde im Herbst 2018 veröffentlicht. Am 6. Juni 2019 hat das Stadtparlament Wil das Buskonzept gutgeheissen. Auf den Stadtbuslinien 701–703 werden die heutigen Einrichtungsschlaufen durch Stichlinien ersetzt. Der Einsatz von zwei zusätzlichen Fahrzeugen verbessert die Fahrplanstabilität. Eine neue Buslinie im Halbstundentakt (Bahnhof Wil–Kirchberg Stelz) steigert die Attraktivität des öV. Für die Umsetzung des neuen Buskonzepts sind zahlreiche Haltestellenanpassungen erforderlich.

4.4.2 Busplanung Abtwil

Die Busplanung Abtwil ist abgeschlossen. Die Bevölkerungsumfrage zeigte, dass die innerörtliche Verbindung in Gaiserwald zu stärken ist. Aus diesem Grund wird auf den Fahrplan 2020 die Linie 158 von Abtwil nach Engelburg verlängert. In Richtung St.Gallen wird das Angebot der Linie 12 etappiert weiterentwickelt. Gleichzeitig verbessert sich die örtliche Verfügbarkeit des öV in Abtwil.

4.4.3 Überarbeitung Seebuskonzept 2022

Das Seebuskonzept wurde nochmals überarbeitet und an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Unter anderem verzögert sich die Realisierung der Strassenunterführung beim Stadtbahnhof Rorschach, was Optimierungen beim Busangebot erschwert. Im Sommer 2019 wurden die betroffenen Gemeinden zur Vernehmlassung eingeladen. Die Bestvariante soll auf den Fahrplan 2022 umgesetzt werden. Die Leistungen des Seebusses werden neu ausgeschrieben.

4.4.4 Überarbeitung Buskonzept Obersee

Das Buskonzept im Raum Obersee und der Stadtbus Rapperswil-Jona werden hinsichtlich der Umsetzung der ersten Etappe Stadtbahn Obersee überprüft. Das Busnetz wird auf neue Bahnlinienführung, -fahrpläne und -haltepolitik abgestimmt. Die Einführung ist per Fahrplan 2022 geplant.

4.4.5 Überarbeitung Buskonzepte Rheintal, Werdenberg/Obertoggenburg und Sarganserland

Im Hinblick auf die Einführung des IR-Halbstundentakts St.Gallen–Sargans(–Chur) und der RE-Halte Unterterzen und Flums (voraussichtliche Einführung Dez. 2024) werden die Buskonzepte dieser Regionen überarbeitet. Dabei werden auch die grenzüberschreitenden Busangebote von/nach Vorarlberg und Liechtenstein überprüft.

Weiterführende Informationen:

<https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/planung-oev-angebote/aktuelle-busplanung/oev-strategie-wil-2030-35.html>

WanderBerg Flüßberger



Tarifverbund
OSTWIND



4.5 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2019

Der Fahrplanwechsel vom Dezember 2018 brachte vor allem in den Regionen St.Gallen und Wil grosse Änderungen mit sich. Die neu eingeführten Angebotskonzepte funktionieren grundsätzlich. Auf den Fahrplan 2020 sind deshalb nur kleine Anpassungen und punktuelle Angebotsausbauten vorgesehen. Die folgende Liste zeigt die wichtigsten Fahrplanänderungen:

Fürstenland, Buslinien 724, 725, 726, 727, 728 und 740

Die stündlichen Fahrlagen werden um 30 Minuten gedreht. Dies ermöglicht auch am Abend und am Wochenende halbstündliche Verbindungen zwischen Bischofszell und dem Fürstenland. Die Betriebszeiten verlängern sich teilweise um eine Stunde.

Verlängerung Linie 158

Anstelle der Linie 132 wird die Linie 158 von Abtwil St.Josefen bis nach Engelburg verlängert. Das Angebot verdichtet sich zwischen Abtwil und Engelburg zum Halbstundentakt. Die Haltestelle Chapf wird systematisch durch die Linie 158 bedient. An den Haltestellen Freihof und Schulhaus bestehen Anschlüsse auf die Linien 120 und 121.

Fahrplanstabilität Linien 3, 4, und 12 in der Stadt St.Gallen

Auf den Linien 3, 4 und 12 wird in den Hauptverkehrszeiten je ein zusätzlicher Bus eingesetzt. Damit verbessert sich die Fahrplanstabilität. Die zusätzlichen Busse verkehren seit dem 12. August 2019.

Taktverdichtung Flawil–Degersheim, Linie 751

Von Montag bis Freitag wird während der Hauptverkehrszeit das Angebot vom Stunden- auf den Halbstundentakt ausgebaut.

Durchgehender Halbstundentakt S9

Das Angebot nach 22 Uhr wird ausgebaut. Neu verkehrt die S9 zwischen Wil und Wattwil durchgehend bis Betriebsschluss im Halbstundentakt.

Weitere Informationen zum Fahrplanwechsel finden Sie unter:

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



© BOS



© AWA

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 2019)

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							
670	Rapperswil-Samstagern-Einsiedeln (S40)	SOB	38	37.5	37.5	3	545'480	4.5%	297'914	36%	22	
720	Zürich-Pfäffikon-Rapperswil (S8)	SBB	39	39	39	3	945'765	1.3%	156'662	56%	96	
720	Zürich-Pfäffikon-Ziegelbrücke (S2, Verlängerung)	SBB	34	34	34	3	1'499'509	6.7%	1'030'710	59%	86	
720	Siebenen Wangen-Ziegelbrücke (S27)	SOB	10	0	0	1	68'310	7.9%	99'137	13%	12	1)
720	Zürich-Pfäffikon SZ-Linthal (S25)	SBB	16	15	15	2	933'856	2.1%	116'152	73%	96	
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S16)	SBB	39	39	39	3	402'602	6.3%	294'858	61%	73	
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S7)	SBB	38	38	38	3	879'391	13.9%	328'463	91%	155	
735	Rapperswil-Ziegelbrücke-Schwanden/Linthal (S6)	SBB	20	19	19	2	629'573	44.2%	2'166'934	53%	49	
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S5)	SBB	38.5	38.5	38	3	1'241'114	17.4%	695'933	89%	172	
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S15)	SBB	36	36	36	3	1'074'852	16.0%	1'270'270	75%	146	
740	SN5 Zürich Oerlikon-Zürich-Uster-Rapperswil	SBB	0	4	4	1	39'916	8.7%	18'107	85%	87	
820	St.Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (S8)	Thurbo	39	39	39	3	1'148'386	25.0%	1'125'638	68%	40	
820	SN St.Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	15'930	23.5%	24'485	59%	27	
820	Konstanz-Romanshorn-St.Gallen(-Herisau) (RE)	Thurbo	19	19	19	2	559'503	36.1%	536'582	77%	36	
835	Wil-Weinfelden-Romanshorn (S10)	Thurbo	35	19.5	19.5	3	927'791	12.1%	685'166	42%	21	
840	Weinfelden-Romanshorn-Rorschach (S7)	Thurbo	39	39	39	3	736'766	21.4%	1'488'844	38%	32	
841	Frauenfeld-Wil	FW	47.5	37	36	3	515'229	4.9%	199'291	40%	24	
841	Frauenfeld-Wil (Nachtangebot)	FW	0	3	3	1	11'824	4.9%	5'025	32%	13	
850	Winterthur-Wil (S35)	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	551'121	4.4%	211'541	45%	36	
850	Wil-St.Gallen (S1)	Thurbo	38	36	36	3	817'330	100.0%	4'875'606	47%	31	
850	Wil-St.Gallen-Chur (REX)	SBB	16	16	16	2	-	88.5%	-			
850	SN Winterthur-Wil-St.Gallen	Thurbo	3	3	3	1	38'744	49.5%	-41'939	115%	79	
850	S St.Gallen-Winterthur-Zürich	Thurbo	1	1	1	1	53'152	100.0%	41'898	93%	52	
850	Winterthur-Wil (S12)	SBB	17	0	0	2	232'964	4.4%	85'110	67%	83	
852	Weinfelden-St.Gallen (S5)	Thurbo	39.5	38.5	38.5	3	919'777	34.3%	2'638'260	35%	25	
853	Wil-Wattwil (S9)	Thurbo	37.5	37.5	37.5	3	547'856	100.0%	3'041'645	53%	35	
854	Gossau-Wasserauen (S23)	AB	34.5	34	33	3	720'574	7.8%	540'319	38%	24	
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (S22)	AB	52	37	35	3	600'954	12.6%	749'141	44%	31	
856	Gais-Altstätten Stadt (S24)	AB	13	12	12	1	70'962	50.0%	446'085	25%	12	
857	Rorschach-Heiden (S25)	AB	16	15	15	2	80'751	50.0%	760'791	31%	21	
858	Rheineck-Walzenhausen (S26)	AB	24	23	21	2	33'248	50.0%	238'932	31%	7	
859	St.Gallen-Trogen (S21)	AB	55	40	38	3	348'779	57.1%	2'000'683	46%	22	
870	St.Gallen-Wattwil-Nesslau Neu St.Johann (S2 ex S8)	Thurbo	17	17	17	2	539'843	81.7%	2'473'729	56%	31	
870	St.Gallen-Rapperswil-Arth Goldau-Luzern (VAE)	SOB	19.5	19.5	19.5	2	1'554'852	37.4%	4'492'301	71%	91	
870	(Wittenbach-)St.Gallen-Herisau (S81)	Thurbo	15	0	0	2	62'657	73.2%	688'692	24%	20	1)
870	St.Gallen-Wittenbach (S82)	Thurbo	12	0	0	1	35'738	100.0%	577'997	25%	22	
880	(Wil-)St.Gallen-Sargans (REX Abendangebot)	Thurbo	3.5	3.5	3	1	188'308	100.0%	953'787	43%	24	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							
880	St.Gallen-Altstätten (S2)	Thurbo	20	20	20	2	571'514	100.0%	3'819'963	53%	43	
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	20	20	20	2	2'470'052	91.6%	20'930'142	42%	37	
880	St.Gallen-St.Margrethen (S3)	Thurbo	16.5	16.5	16.5	2	315'041	100.0%	2'328'286	41%	28	
881	St.Gallen-St.Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'033	100.0%	35'350	79%	43	
900	Ziegelbrücke-Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'146	100.0%	111'219	24%	26	2)
905	Sargans-Chur (S12)	Thurbo	37	37	35	3	702'110	30.9%	1'213'987	45%	27	

Ab 2019 werden die Mindest- und Zielvorgaben betreffend die Nachfrage anhand der Linienbelastung (PKM je Kurs-Km) bemessen. Die Wirtschaftlichkeit wird nach wie vor anhand des Kostendeckungsgrads (KDG) beurteilt.

Farbliegende Mindest-/Zielvorgaben

Mindestvorgabe nicht erreicht
Mindestvorgabe nicht erreicht, Ausnahmeregelung oder Erklärung →
Mindestvorgabe erreicht
Zielvorgabe erreicht

Verweise zu Ausnahme-Regelungen Mindestvorgaben:

1) kantonsübergreifende und wichtige Linie

andere Erklärungen

2) Mindestvorgaben werden 2020/2021 erfüllt

Abkürzungen

TU	Transportunternehmen
Ang. stufe	Angebotsstufe (gemäss Verordnung)
Kurs-Km	Kurskilometer
ikV	interkantonaler Verteiler
KDG	Kostendeckungsgrad

Verkehrsmittel Bahn

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

Angebotsstufe	Mindestvorgabe Kostendeckungsgrad	Zielvorgabe Kostendeckungsgrad
1 (bis 14 Kurspaare pro Tag)	25%	35%
2 (15 bis 29 Kurspaare pro Tag)	30%	40%
3 (30 bis 59 Kurspaare pro Tag)	35%	45%
4 (60 bis 89 Kurspaare pro Tag)	40%	50%
5 (90 und mehr Kurspaare pro Tag)	45%	55%

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

Die Angebotsstufe einer Linie richtet sich nach der Fahplandichte.

Quelle: Verordnung über den öffentlichen Verkehr (SGS 710.51; abgekürzt VöV), Anhang 2

Verkehrsmittel Bus

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage

Angebotsstufe	Mindestvorgabe Kostendeckungsgrad	Zielvorgabe Kostendeckungsgrad
1 (bis 14 Kurspaare pro Tag)	20%	30%
2 (15 bis 29 Kurspaare pro Tag)	25%	35%
3 (30 bis 59 Kurspaare pro Tag)	30%	40%
4 (60 bis 89 Kurspaare pro Tag)	35%	45%
5 (90 und mehr Kurspaare pro Tag)	40%	50%

A3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus (Offerten 2019)

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							

Stadt St.Gallen

80.001	St.Gallen Winkeln-Bahnhof-Stephanshorn	VBSG	90	78	57	5	706'431	100.0%	1'732'205	74%	16	
80.002	St.Gallen Wolfganghof-Bahnhof-Neudorf-Guggeien	VBSG	89	77	56	4	688'713	100.0%	2'578'788	62%	13	
80.003 O	St.Gallen Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	72	60	38	4	149'330	100.0%	598'231	57%	9	
80.003 W	Abtwil St. Josef-Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	60	40	4	483'928	100.0%	160'194	96%	19	
80.004 O	St.Gallen Bahnhof-Heiligkreuzstrasse-Wittenbach	VBSG	73	59	40	4	383'797	100.0%	371'857	89%	23	
80.004 W	Abtwil Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	39	4	222'198	100.0%	343'246	81%	17	
80.005	St.Gallen Riethüsli-Bahnhof-Universität-Rotmonten	VBSG	102	88	57	5	306'618	100.0%	1'524'618	60%	13	
80.006	St.Gallen Bach St. Georgen-Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	89	65	55	4	448'276	100.0%	2'759'531	36%	7	
80.007	St.Gallen Hinterberg-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	55	49	38	3	337'240	100.0%	793'076	72%	15	
80.008	St.Gallen Stocken-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	54	49	38	3	448'389	100.0%	1'649'687	55%	11	
80.009	St.Gallen Hölzli-Bahnhof-Schuppis Nord	VBSG	77	57	57	4	439'458	100.0%	2'470'450	35%	6	
80.010	St.Gallen Oberhofstetten-Bahnhof-Rosenberg-Bahnhof	VBSG	43	22	0	3	115'517	100.0%	473'548	48%	8	
80.011	St.Gallen Bahnhof-Abacus-Platz	VBSG	48	28	0	3	145'448	100.0%	802'038	36%	7	
80.012	Abtwil Zentrumsark-St.Gallen Spisegg-Bahnhof	VBSG	14	0	0	1	40'194	100.0%	198'115	28%	5	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus						5	4'915'537	100.0%	16'455'584	63%	13	

Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

80.251	Goldach Post-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg Wilen	VBSG	29	21	0	2	110'989	100.0%	666'455	25%	3	
80.252	Goldach Post-Rorschacherberg Sonnenhof MZH-Rorschach Signalstrasse	VBSG	29	21	11	2	92'339	100.0%	440'829	27%	4	
80.253	Goldach Post-Sonnenhalde-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg	VBSG	33	27	17	3	174'212	100.0%	830'471	33%	5	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus						3	377'540	100.0%	1'937'755	29%	4	4)

übrige Region St.Gallen-Bodensee

80.120 O	Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	45	32	18	3	472'596	78.8%	1'214'756	55%	18	
80.120 W	Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden)	PAG OS	39	38.5	36.5	3	177'548	78.8%	725'920	44%	12	
80.120N O	Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg) (Nachtangebot)	PAG OS	2.5	2.5	0	1	7'648	78.8%	25'924	68%	14	
80.120N W	Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden) (Nachtangebot)	PAG OS	3.5	3.5	0	1	4'508	78.8%	59'965	13%	8	1)
80.121 O	Heiden-Rehetobel-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	34	20	17	3	392'996	49.4%	730'506	48%	12	
80.121 W	Engelburg-St.Gallen (-Rehetobel-Heiden)	PAG OS	31	0	0	3	97'088	49.4%	244'089	46%	11	
80.132	Engelburg-Abtwil	REGO	12	0	0	1	37'708	100.0%	154'102	37%	8	
80.132	Engelburg - Hohfirst - Waldkirch	PAG OS	9	0	0	1	40'616	100.0%	121'377	48%	6	
80.151	Gossau-St.Gallen Arena-Bahnhof-Spisertor	REGO	98.5	76.5	30	5	795'449	100.0%	1'812'233	66%	15	
80.151N	St.Gallen-Gossau (-Herisau) (Nachtangebot)	REGO	4	4	0	1	11'570	80.0%	35'710	55%	9	
80.152	Gossau-(Herisau)	REGO	34	33	18	3	68'604	100.0%	166'303	59%	9	
80.154	Arnegg-Waldkirch-Bernhardzell-Wittenbach	PAG OS	24	19	17	2	225'082	100.0%	821'074	22%	3	5)
80.155	Gossau Bahnhof-Walter Zoo	REGO	12	12.5	22.5	2	41'497	100.0%	137'779	49%	5	
80.158	Herisau-St.Gallen Arena-Abtwil	REGO	33	28	14	3	221'653	62.8%	313'137	60%	8	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							
80.159	Gossau-Arnegg-Andwil-Mettendorf	REGO	33	31.5	17	3	240'838	100.0%	881'881	41%	6	
80.180	Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	PAG OS	18.5	19	17	2	237'764	14.0%	108'028	42%	8	
80.200	St.Gallen-Wittenbach-Arbon	PAG OS	38	39	36	3	460'173	51.0%	599'814	61%	14	
80.200N	St.Gallen-Wittenbach-Arbon (Nachtangebot)	PAG OS	2	2	0	1	7'940	56.1%	-5'867	110%	37	
80.201	St.Gallen-Arbon (Schnellbus)	PAG OS	29	0	0	2	223'588	65.3%	315'868	51%	11	
80.205	Häggen Schwil-Winden-Lömmenschwil-Wittenbach	PAG OS	11	0	0	1	48'286	97.4%	132'253	35%	4	
80.210	St.Gallen-Mörschwil-Tübach-Steinach	PAG OS	33	19	17	3	324'741	100.0%	624'598	67%	13	
80.211	St.Gallen-Mörschwil-Tübach-Horn-Steinach	PAG OS	33	19	17	3	341'233	85.3%	618'335	64%	12	
80.222	Heiden-Rheineck	PAG OS	15	14	9	2	81'654	16.0%	57'156	35%	6	
80.223	Heiden-Walzenhausen-Rheineck (Abendangebot)	PAG OS	4	4	1	1	38'367	8.6%	10'417	23%	3	
80.240	Rorschach-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	15	0	0	2	98'082	100.0%	206'214	74%	23	
80.241	Rorschacherberg-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	3.5	0	0	1	31'485	100.0%	123'600	59%	25	
80.242	Rheineck-Rorschach-Goldach-Unterggen-St.Gallen	PAG OS	33	33	17	3	510'414	100.0%	1'830'761	49%	13	
80.942	Amriswil-Muolen	AOT	27	14	14	2	110'524	41.4%	195'957	26%	6	
80.N1	St.Gallen- Obersteinach (Nachtangebot)	VBSG	2	2	0	1	6'700	100.0%	70'200	26%	13	
80.N2	St.Gallen-Abt wil St.Josefen (Nachtangebot)	VBSG	2	2	0	1	4'754	100.0%	56'271	26%	15	
852	Weinfelden-Gossau (Nachtangebot)	Thurbo	2	2	2	1	11'791	40.5%	28'367	39%	10	
854	Gossau-Appenzell-Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	14'615	7.8%	4'974	22%	3	
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (Nachtangebot)	AB	0	1.5	1.5	1	6'409	12.6%	2'333	73%	19	
856	Gais-Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	14'940	50.0%	30'470	29%	3	
859	St.Gallen-Trogen (Nachtangebot)	AB	0	2	2	1	4'258	57.1%	4'105	86%	13	

Region Rheintal												
80.224	Heiden-Zelg-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	71'014	21.1%	72'104	23%	4	
80.225	Heiden-Lachen-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	78'495	20.8%	83'747	20%	4	
80.226	Heiden-Heerbrugg	PAG OS	15	11	11	2	136'222	30.6%	172'689	32%	6	
80.227	Heiden-Altstätten	PAG OS	6	4	4	1	42'809	20.1%	27'499	28%	3	
80.300	Altstätten-Buchs	BOS	35	33.5	28	3	813'160	100.0%	2'118'985	42%	7	
80.301	Heerbrugg-Marbach-Altstätten	BOS	69	54	35	4	436'100	100.0%	1'175'037	55%	9	
80.301-304N	St.Margrethen/Heerbrugg-Altstätten-Oberriet/Berneck-Diepoldsau	BOS	2	2	0	1	11'860	100.0%	38'447	60%	7	
80.302	Heerbrugg-Berneck	BOS	35	32	30	3	94'439	100.0%	414'236	36%	4	
80.303 (m.Bund)	Heerbrugg-Diepoldsau (-A-Hohenems)	BOS	61	51	42	4	221'183	100.0%	814'645	44%	7	
80.303 (o.Bund)	(Heerbrugg-) Diepoldsau-A-Hohenems Emspark	BOS	28	0	0	2	28'105	100.0%	317'404	7%	2	2)
80.304	Heerbrugg-St.Margrethen-Rheineck	BOS	35	32	12	3	237'193	100.0%	745'103	44%	6	
80.305	Rheineck-Altenrhein-Rorschach	BOS	24	18	10	2	164'584	100.0%	659'787	33%	6	
80.331	Altstätten-Eichberg	BOS	15.5	13	12	2	124'000	100.0%	481'527	32%	4	
80.332	Altstätten-Kriessern-Oberriet-Kobelwald	BOS	15.5	13	12	2	169'305	100.0%	531'028	29%	4	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							
80.333	Altstätten-Landmark-St.Anton	BOS	3	0	3	1	16'628	100.0%	30'637	69%	4	
80.351 CH	Heerbrugg-Widnau (-A-Lustenau-A-Dornbirn)	BOS	43.5	14	13	3	101'745	100.0%	515'821	21%	3	2)

Region Sarganserland-Werdenberg												
80.400	Buchs-Sevelen-Sargans	BOS	36	32	31	3	477'497	100.0%	1'188'804	54%	11	
80.400N	Sargans-Buchs (Nachtangebot)	BOS	0.5	0.5	0	1	1'900	100.0%	14'827	36%	12	
80.401	Grabs-Buchs-Räfis	BOS	27	24	0	2	151'506	100.0%	577'782	34%	4	
80.410	Buchs-Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	53'164	100.0%	304'300	21%	3	
80.411 CH	Sennwald-Gams-Haag (-FL-Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	180'420	100.0%	564'019	22%	3	2)
80.411 FL	(Sennwald-Gams-) Haag-FL-Bendern	BOS	16	14	14	2	7'800	100.0%	47'230	27%	5	
80.412	Grabs -Grabserberg-Voralp	BOS	7	3	3	1	35'451	100.0%	206'599	21%	4	
80.420	Trübbach-Oberschan-Weite	BOS	14	6	6.5	1	66'781	100.0%	371'462	21%	3	
80.429/430	Sargans-Wangs-Vilters-Sargans	BOS	32.5	28.5	16	3	185'961	100.0%	698'113	42%	7	
80.431	Sargans-Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'300	100.0%	154'655	34%	4	
80.432	Mels-Weisstannen	BOS	14.5	14	7	1	135'881	100.0%	505'825	22%	4	
80.433	Sargans-Mels-Plons-Ragnatsch	BOS	32	30	15.5	3	160'370	100.0%	623'942	34%	4	
80.440	Flums-Flumserberg Portels-Flums	PAG OS	6	0	0	1	18'056	100.0%	121'825	39%	2	
80.441	Sargans-Flums-Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	264'142	100.0%	841'601	47%	12	
80.442	Walenstadt-Flums	BOS	14	6	6	1	83'777	100.0%	369'705	24%	3	
80.443	Walenstadt-Walenstadtberg	BOS	11	7	7	1	42'637	100.0%	214'504	37%	6	
80.444	Walenstadt-Unterterzen-Murg	BOS	20	15	15	2	102'228	100.0%	453'310	21%	3	6)
80.451	Bad Ragaz-Vättis-Gigerwald	PAG OS	17	16	16	2	235'322	100.0%	1'038'899	32%	8	
80.452	Bad Ragaz-Valens (Schnellbus)	PAG OS	6.5	0	0	1	24'372	100.0%	47'396	72%	17	
80.453	Bad Ragaz-Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	19'081	100.0%	28'247	84%	9	
80.454	Pfäfers-St.Margrethenberg	PAG OS	10	6	6	1	52'121	100.0%	200'100	31%	1	
80.456	Bad Ragaz Bidems-Bahnhof-Pizolbahn	PAG OS	12	12	12	1	65'048	100.0%	175'331	58%	4	
80.460	Chur-Bad Ragaz-Sargans-Buchs-Gams (Nachtangebot)	BuS	0	1	1	1	5'304	63.8%	17'045	40%	8	
90.022	Bad Ragaz - Fläsch - Maienfeld - Jenins - Landquart	PAG OS	18.5	14	12.5	2	188'380	12.6%	106'081	43%	7	

Stadt Rapperswil-Jona												
70.991	Rapperswil Bahnhof Süd-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	37	37	37	3	89'488	100.0%	406'258	39%	7	
70.992	Rapperswil Cityplatz-Sonnenhof-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	81'768	100.0%	353'498	33%	5	
70.993	Rapperswil Bahnhof-Hanfländer-Vogelau-Tägernau Rank	VZO	35	34	30	3	98'064	100.0%	576'005	26%	5	3)
70.994	Rapperswil Bahnhof-Kempraten-Jona Wohnheim Balm-Bahnhof	VZO	44	34.5	30.5	3	248'129	100.0%	1'078'196	33%	5	
70.995	Rapperswil Bahnhof-Jona Kreuz-Hummelberg	VZO	30	24	0	3	60'489	100.0%	358'979	25%	5	3)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus						3	577'938	100.0%	2'772'936	32%	6	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							

übrige Region Zürichsee/Linth

70.885	Rapperswil-Rüti ZH-Wald ZH-Goldingen-Atzmännig	ZVV	35	35	34	3	366'007	38.3%	324'358	69%	13
72.521	Uznach-Siebnen-Wangen-Reichenburg	PAG OS	32.5	30.5	29	3	389'719	5.1%	52'198	51%	9
72.524	Ziegelbrücke-Buttikon-Galgenen-Pfäffikon SZ	PAG OS	35	32	18	3	631'684	0.7%	13'352	50%	10
80.621	Rapperswil-Buech Industrie	BRER	10	0	0	1	25'865	100.0%	104'372	43%	12
80.622	Rapperswil-Eschenbach-Wattwil	BRER	46	35	31	3	530'100	100.0%	1'378'806	50%	11
80.623	Rapperswil-Uznach-Ricken-Rapperswil (Nachtangebot)	BRER	0	4	4	1	14'898	100.0%	57'515	48%	8
80.628	Gommiswald-Gebertingen-Ricken	PAG OS	6	0	0	1	25'847	100.0%	55'200	63%	4
80.630	Benken-Uznach-Eschenbach-Goldingen-Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	293'989	100.0%	1'415'313	27%	6
80.631 O	(Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	PAG OS	14	25	25	2	105'690	100.0%	425'595	41%	7
80.631 O	(Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	BRER	22	7	6	2	138'985	100.0%	196'360	71%	8
80.631 W	Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	PAG OS	10	14	12	1	56'305	67.2%	40'852	80%	15
80.631 W	Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	BRER	35	21	19	3	163'584	67.2%	220'538	56%	10
80.632	Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	23	18.5	17	2	168'368	100.0%	665'712	35%	6
80.633	Uznach-Ernetschwil-Gommiswald-Rieden	PAG OS	18	17.5	17	2	98'948	100.0%	478'452	35%	7
80.635	Benken-Kaltbrunn-Schänis-Ziegelbrücke	PAG OS	18	17	16	2	177'731	100.0%	590'227	36%	5
80.650	Ziegelbrücke-Weesen-Amden	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	840'000	51%	11

Region Toggenburg

80.182	Herisau-Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern	PAG OS	15	13.5	12.5	2	228'883	55.0%	430'659	35%	7
80.183	Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund (Abendangebot)	PAG OS	4	4.5	3.5	1	27'811	7.1%	7'766	39%	9
80.184	Degersheim-Dicken-St.Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	51'158	100.0%	179'134	34%	3
80.185	St.Peterzell-Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'191	100.0%	148'546	22%	3
80.186	Brunnadern-Hemberg-Wattwil (Abendangebot)	PAG OS	1	1	1	1	17'044	100.0%	86'037	20%	3
80.765	Bütschwil-Mosnang-Libingen	PAG OS	14	8	8	1	81'472	100.0%	293'385	32%	5
80.766	Bütschwil-Mosnang-Mühlrüti (-Hulftegg)	PAG OS	17	11	11	2	89'685	100.0%	354'341	26%	4
80.767	Ganterschwil-Lütisburg-Rindal-Flawil	PAG OS	6	0	0	1	40'386	100.0%	96'815	47%	7
80.768	Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	111'297	100.0%	402'907	37%	4
80.770	Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel	BLWE	43	33	19	3	282'223	100.0%	552'315	64%	9
80.770	Wattwil-Nesslau (Bahnersatz)	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'420	100.0%	110'073	22%	7
80.771	Dietfurt-Oberhelfenschwil-Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	64'424	100.0%	284'334	30%	5
80.772	Krinau-Lichtensteig-Dietfurt	PAG OS	12	8	8	1	66'904	100.0%	407'340	17%	3
80.780	Wattwil-Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	85'856	100.0%	310'446	32%	6
80.790	Wattwil-Nesslau-Alt St.Johann-Wildhaus-Buchs	PAG OS	33	32	31	3	896'575	100.0%	2'742'479	48%	12
80.792 (m.Bund)	Nesslau-Ennetbühl (-Schwägälp)	PAG OS	11.5	11	9	1	17'845	100.0%	47'558	57%	9
80.792 (o.Bund)	(Nesslau-) Ennetbühl-Schwägälp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'825	89.8%	201'866	25%	6
853	Wil-Wattwil-Nesslau (Nachtangebot)	SOB	0	2.5	2.5	1	13'533	100.0%	101'900	34%	8

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare			Ang. stufe	Kurs-Km Total	ikV-Anteil Kt. SG	Abgeltung Kt. SG	KDG	PKM je km	Verweis
			Mo-Fr	Sa	So							

Stadt Wil												
80.701	Wil Bahnhof-Neulanden	BOS	57.5	23	12	3	74'104	100.0%	370'049	25%	3	3)
80.702	Wilen bei Wil-Wil Bahnhof-Neugruben	BOS	57	25	12	3	184'685	75.2%	582'845	41%	5	
80.703	Wil Reuttistrasse-Bahnhof-Oelberg	BOS	57	24	12	3	117'184	100.0%	527'098	37%	4	
80.704	Wil Bahnhof-Wilerwald	BOS	57	23	0	3	68'475	100.0%	338'475	31%	3	
80.705	Wil Bahnhof-Bildfeld-Bronschofen Himmelrich	BOS	29	23	12	2	67'828	100.0%	315'583	33%	4	
80.706 (m.Bund)	Wil Bahnhof-Bronschhofen-Braunau	BOS	25.5	19	17	2	110'721	70.6%	231'953	38%	5	
80.706 (o.Bund)	Wil Bahnhof-Bronschhofen	BOS	8	12	0	1	8'474	100.0%	81'503	32%	11	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus							631'471		2'447'507	36%	4	

übrige Region Wil												
80.722	Wil-Rossrüti-Wuppenau-Hosenruck	BOS	24	19	14	2	133'474	58.6%	253'213	26%	3	
80.724	Wil-Zuckenriet-Niederbüren	PAG OS	14.5	0	0	1	132'968	100.0%	281'452	55%	8	
80.725	Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	PAG OS	18.5	18.5	18	2	250'288	100.0%	769'538	33%	6	
80.726	Wil-Henau-Uzwil Bahnhof-Waldhof	PAG OS	35	20	20	3	351'413	100.0%	1'306'559	39%	7	
80.727	Zuzwil-Oberbüren-Gossau	PAG OS	34	19.5	18.5	3	291'729	100.0%	954'874	37%	7	
80.728	Uzwil-Oberbüren-Zuckenriet	PAG OS	19	19	18.5	2	121'707	100.0%	399'738	33%	5	
80.729	Wil-Schwarzenbach-Henau-Uzwil	REGO	19	19	17	2	168'963	100.0%	528'334	37%	6	
80.730	Wil-Jonschwil-Uzwil	PAG OS	34.5	19.5	19	3	253'271	100.0%	700'765	50%	9	
80.732	Wil-Kirchberg-Gähwil	BOS	49.5	37.5	30	3	313'743	87.0%	899'001	45%	7	
80.733	Wil-Littenheid	BOS	22.5	17	15	2	90'646	40.3%	105'429	48%	7	
80.734	Wil-Sirnach-Dussnang-Fischingen	BOS	26	20	18	2	186'975	14.9%	70'496	50%	8	
80.735	Wil-Sirnach-Eschlikon-Balterswil-Bichelsee	BOS	26	20	18	2	213'374	17.1%	98'115	48%	7	
80.737	Wil-Oberbüren-Uzwil (Nachtangebot)	BOS	2	2	0	1	12'645	100.0%	17'090	76%	7	
80.738	Wil-Jonschwil-Uzwil (Nachtangebot)	BOS	2	2	0	1	8'196	100.0%	26'809	54%	5	
80.740	Uzwil-Oberbüren-Niederbüren-Bischofszell	PAG OS	19.5	19.5	18.5	2	168'162	88.4%	270'783	59%	8	
80.741	Niederuzwil-Uzwil-Flawil	PAG OS	33.5	34	18	3	245'378	100.0%	988'451	38%	5	
80.750	Flawil, Bahnhof-Flawil, Isnyplatz	PAG OS	29	29	0	2	57'604	100.0%	248'268	34%	3	
80.751	Degersheim-Flawil Bahnhof-Burgau	PAG OS	19.5	19	18	2	130'570	100.0%	498'306	43%	10	
80.761	Bazenheid-Kirchberg-Dietschwil	BOS	16	0	0	2	34'000	100.0%	132'587	25%	3	

Ab 2019 werden den die Mindest- und Zielvorgaben betreffend die Nachfrage anhand der Linienbelastung (PKM je Kurs-Km) bemessen. Die Wirtschaftlichkeit wird nach wie vor anhand des Kostendeckungsgrads (KDG) beurteilt. Die Abgeltungen für PostAuto-Linien (PAG OS) sind für das Jahr 2019 noch nicht definitiv vereinbart.

Farblegende Mindest-/Zielvorgaben

Mindestvorgabe nicht erreicht	
Mindestvorgabe nicht erreicht, Ausnahmeregelung oder Erklärung	→
Mindestvorgabe erreicht	
Zielvorgabe erreicht	

Verweise zu Ausnahme-Regelungen Mindestvorgaben:

- 1) kantonsübergreifende und wichtige Linie
- 2) grenzüberschreitende und wichtige Linie
- 3) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben
- 4) einzelne Linien erfüllen Mindestvorgaben

andere Erklärungen

- 5) Abgebotsausbau als Versuchsbetrieb
- 6) überarbeitetes Konzept an 2020/2021

Die Legende zum Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage beim Verkehrsmittel Bus ist auf Seite 33 zu finden.

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 für 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/nrpreionen.html>

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.

