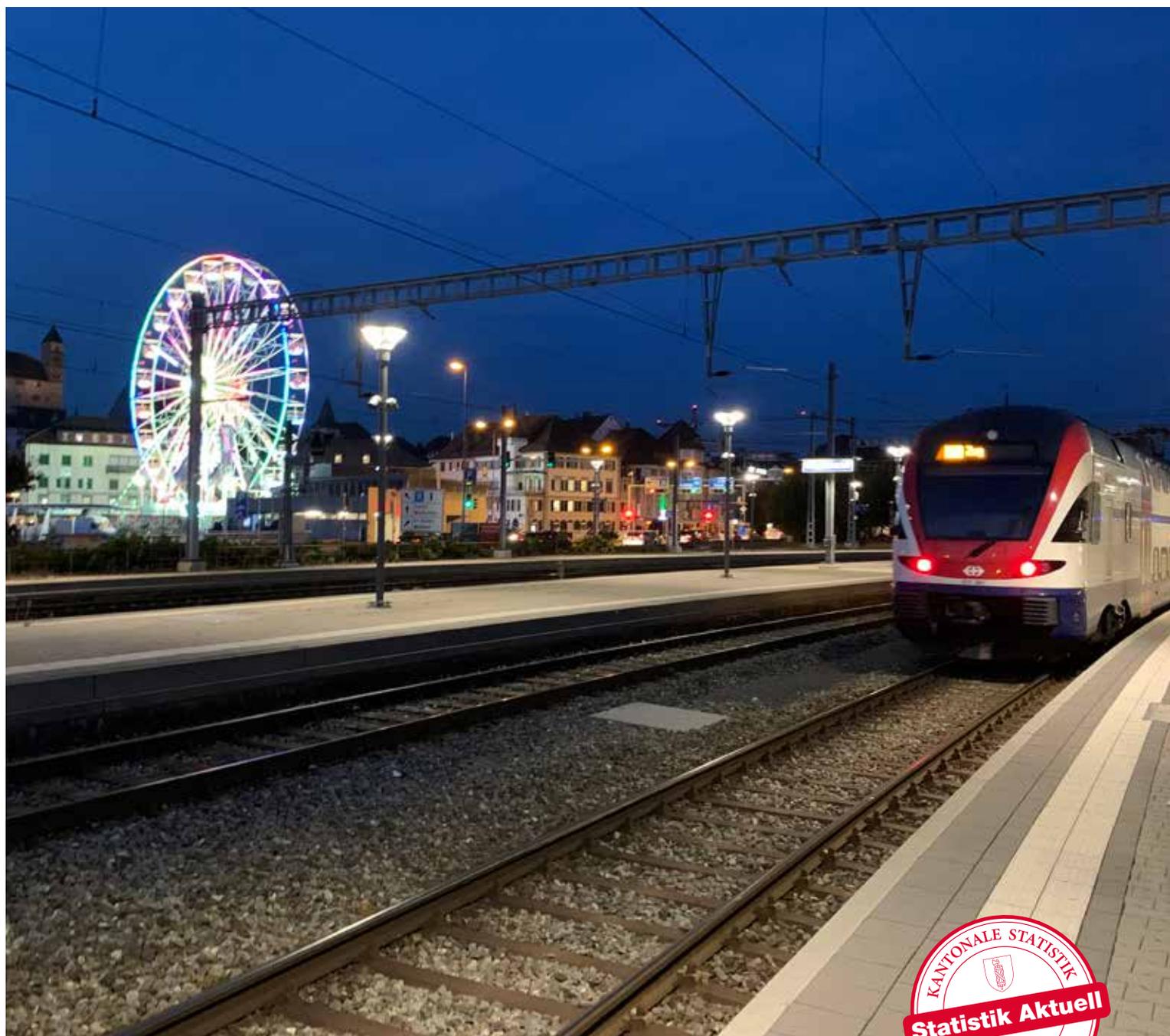




August 2021

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 (2021): Bericht öffentlicher Verkehr.
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 88

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	Auswirkungen Corona-Pandemie auf den öV	6
3	Zahlen und Fakten	10
3.1	Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel	10
3.2	Erschliessungsqualität	12
3.3	Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln	15
3.4	Nachfrage	16
3.5	Finanzen / Wirtschaftlichkeit	20
4	Projekte	24
4.1	Bushöfe	24
4.2	Öffentlicher Verkehr und Innenentwicklung	25
4.3	Busbehinderungen im Strassenverkehr	26
4.4	E-Bus-Strategie	27
4.5	Grenzüberschreitender Verkehr	28
4.6	Busbuchten oder Fahrbahnhaltestellen?	30
5	Perspektiven	32
5.1	Bahnperspektiven bis 2025	32
5.2	Bahnperspektiven bis 2035	33
5.3	Überprüfung und Weiterentwicklung Angebot 2025–2040	33
5.4	Regionale Konzepte	34
5.5	Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2021	36
A	Anhang	38
A1	Bahnhöfshäufigkeiten	38
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	40
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	42
A4	Glossar	51





Die Covid-19-Pandemie hat das Jahr 2020 geprägt wie kein anderes Ereignis seit Jahrzehnten. Der öffentliche Verkehr (öV) erlitt einen fast historischen Fahrgastrückgang mit den Weltkriegsjahren vergleichbar, weil das öffentliche Leben massiv eingeschränkt war. Als Reaktion darauf reduzierten die Transportunternehmen das Angebot für einige Wochen. Ein Grundangebot existierte aber durchwegs. Bahnen und Busse fahren aber seit Mitte 2020 wieder im gewohnten Umfang. Die zweite Welle führte abermals zu einem Fahrgastrückgang. Bis die Auslastung von 2019 wieder erreicht wird, dauert es noch bis mindestens 2024. Dies führt zu höheren Abgeltungen, die Bund, Kanton und Gemeinden zu tragen haben.

Das Volkswirtschaftsdepartement ist zuversichtlich, dass die hohe Qualität des öV mit-hilft, die Krise zu überwinden. Trotz finanziellen Restriktionen ist der Kanton sogar gewillt, das Angebot gezielt und wo wirtschaftlich vertretbar auszubauen. Auch prüfen wir innovative Ansätze wie eine selbstfahrende Zahnradbahn auf der Strecke Rheineck–Walzenhausen oder Seilbahnen im Agglomerationsraum (Arbobahn). Allerdings müssen wir auch Angebotsverbesserungen hinauszögern.

Wir sind überzeugt, dass mit Investitionen in den öV wirtschaftliche wie raumplanerische Impulse gesetzt werden können. Dazu gehören Ausbauten am Schienennetz und an Bahnhöfen. Die Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt und der umgebaute Bahnhof Rorschach Stadt konnten im Juni 2021 eröffnet werden. Der Bahnhof Wil wird umgebaut und die Planungen in die Doppelspuren im Rheintal kommen planmässig vorwärts. Aber auch die Elektrifizierung des St.Galler Stadtnetzes wird weitergetrieben. Und wer weiss, fährt dereinst wieder ein Tram durch die Stadt. Mit der Appenzeller Bahn (AB) ist ja bereits ein Vorbild unterwegs.

Dem politisch kontrovers diskutierten Thema der Fahrbahnhaltestellen haben wir auch einen Abschnitt gewidmet. Ein Verbot für Fahrbahnhaltestellen ist aus meiner Sicht mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden: Fahrbahnhaltestellen helfen an geeigneten Stellen (nicht überall), den öV zu priorisieren. Dürfen sie nicht mehr gebaut werden, fehlt dieses Werkzeug. Busbuchten sind Landfresser. Wenn alle 1200 Bushaltekanten auf Kantonsstrassen als Buchten ausgestaltet werden, benötigt dies gegenüber Fahrbahnhaltestellen eine zusätzliche Fläche von 25 Fussballfeldern. Kann das der Wille des Gesetzgebers sein? Ich glaube, dass wir ausgewogenere Lösungen suchen müssen, die nicht in schwarz-weiss münden.

Regierungsrat Beat Tinner

Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

2.1 Zusammenarbeit national und kantonal

Das Corona-Virus beeinflusste den öV sehr stark und erforderte rasches Handeln. Die föderalen Entscheidungswege wurden abgekürzt. Auf Bundesebene lag die Federführung für Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie beim Bundesamt für Gesundheit (BAG). Für die Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen im öV waren die beiden Systemführerinnen SBB (gesamter Schienenverkehr) und PostAuto (Busverkehr, Seilbahnen und Schiffe) zuständig. Den Vollzug der angeordneten Massnahmen und der Schutzkonzepte verantworteten die einzelnen Transportunternehmen (TU).

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterstützte die Systemführer bei Bedarf im Hintergrund. Involviert war das BAV zudem in seiner Rolle als Konzessionsbehörde und Mitbesteller im regionalen Personenverkehr (RPV). Das BAV als Konzessionsbehörde musste einer vollständigen Einstellung eines Angebots zustimmen. Eine Ausdünnung des Fahrplans von RPV-Angeboten war nur in Absprache mit den Bestellern – also Bund und Kantone – möglich.

Zur Eindämmung des Corona-Virus hat der Bundesrat zuerst die besondere und dann am 16. März 2020 die ausserordentliche Lage ausgerufen. Das gesellschaftliche Leben in der Schweiz war damit stark eingeschränkt. Deshalb reduzierten die Schweizer TU auf Anordnung von SBB und PostAuto das Angebot. Eine so tiefgreifende Fahrplananpassung innert weniger Tage gab es bisher noch nie.

Die Züge des Fernverkehrs verkehrten nur noch im Stunden- statt im Halbstundentakt. Die grenzüberschreitenden Züge endeten an den Grenzen. Die Züge und Busse des Regionalverkehrs verkehren dort, wo normalerweise der Viertelstundentakt galt, im Halbstundentakt, und dort, wo der Halbstundentakt galt, im Stundentakt. Stundentakte blieben. Die ersten und letzten Verbindungen wurden angeboten, um Früh- und Spätdienste z.B. im Gesundheitswesen oder für die Versorgung mit Lebensmitteln zu ermöglichen. Zusätzliche S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit (6 bis 9 sowie 16 bis 19 Uhr) sowie das Nachtangebot am Wochenende fielen aus. Die Kantone hatten die Möglichkeit, begründete Ausnahmen für die geplante Taktreduktion über die etablierten Kontakte zu melden. Die Unternehmen im Ortsverkehr und im städtischen Verkehr stellten die Bedürfnisse für die Grundversorgung sicher und sorgten für eine gute Verteilung der Reisenden. Sie stellten die Anschlüsse auf den Fern- und Regionalverkehr sicher. Diese Einschränkungen galten bis Mitte Mai 2020. Innerhalb eines Monats wurde dann das öV-Angebot wieder fast vollständig hochgefahren.

SBB und PostAuto sind mit dem Ausbruch der zweiten Corona-Welle erneut als Systemführende aktiv geworden und sorgten für ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen im öV. Ausser im Nachtangebot gab es keine Reduktionen mehr.



2.2 Covid-19: Finanzielle Auswirkungen und Lösungen

Die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus hatten massive Auswirkungen auch auf den öV. Aufgrund der dringenden Empfehlung des Bundesrates im Frühjahr 2020, zuhause zu bleiben und die Mobilität möglichst einzuschränken, nahmen die Passagierzahlen im öV um bis zu 80 Prozent ab. Nach der Lockerung der Massnahmen begann sich die Nachfrage langsam zu erholen. Sie wird aber auf absehbare Zeit nicht wieder das Niveau von vor der Krise erreichen. Durch die massiven Ertragsausfälle der TU im öV entstanden im Jahr 2020 erhebliche Defizite. Der Nachfragerückgang wird auch im Jahr 2021 deutlich zu spüren sein. Den TU, die ausschliesslich bestellte Verkehrsangebote erbringen, ist es verboten, Gewinne in Offerten für die kommenden Jahre zu planen. Sie können die allfälligen Unterbilanzen deshalb langfristig nicht beseitigen. Als Unterstützungsmassnahme erhalten die TU von Bund und Kantonen einen einmaligen Defizitbeitrag, basierend auf der Jahresrechnung 2020. Der Beitrag von Bund und Kantonen wird gemäss den heutigen prozentualen Beteiligungen aufgeteilt. Die TU sollen sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen. Der Anteil des Kantons St.Gallen an der Defizitfinanzierung zugunsten des öV wird für das Jahr 2020 auf 2,3 Mio. Franken geschätzt (Stand 30. Juni 2021). Aufgrund der Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.5) beteiligen sich die politischen Gemeinden mit 50 Prozent an den Kantonsbeiträgen. Somit übernehmen sie 1,15 Mio. Franken des Defizits.

Die Jahresrechnungen 2020 der TU wurden im Frühjahr/Sommer 2021 eingereicht und geprüft. Basierend auf den geprüften Jahresrechnungen ermitteln Bund und Kantone die Defizitbeiträge. Sie schliessen mit den TU Zusatzvereinbarungen über die Defizitdeckung zu den bestehenden Angebotsvereinbarungen ab. Die Auszahlung erfolgt einmalig im Laufe des Jahres 2021.



2.3 Auswirkungen und Nachfrage

Insbesondere während des Lockdowns im Frühling sank die Anzahl der Fahrgäste dramatisch und das Angebot wurde temporär reduziert. Die Nachfrage im Sommer 2020 begann sich nur zögerlich zu erholen. Die zweite Welle im Herbst 2020 führte allerdings nicht mehr zu einem derart grossen Rückgang wie während des Lockdowns. Über das ganze Jahr 2020 betrachtet liegt die Nachfrage ca. ein Viertel unter derjenigen des Vorjahres (Anzahl Fahrgäste –25,6 Prozent, Personenkilometer –26,3 Prozent).

Die im April 2021 eingereichten Offerten für die Jahre 2022/2023 prognostizieren gegenüber 2020 eine Erholung der Nachfrage. Wahrscheinlich wird das Vorkrisenniveau erst im Jahr 2024 erreicht.

Die vermehrte Tätigkeit im Homeoffice sowie die erfolgte Verlagerung hin zum Fuss-/Veloverkehr sowie zum motorisierten Individualverkehr werden im öV weiterhin spürbar bleiben.

	2017	2018	2019	2020	2022*	2023*
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	80.9	81.6	83.0	61.8	74.0	77.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%	19.9%	4.1%

* Planwerte (das Jahr 2021 wird nicht dargestellt, da dessen Planwerte noch vor dem Pandemie-Ausbruch stammen. Die im Planwert 2022 ausgewiesene Veränderung bezieht sich auf einen Vergleich zum Ist 2020.)

T1 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaft beförderte Fahrgäste im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und den Veränderungen zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX. 2022–2023 Planzahlen.

Quelle: AöV



© 2020/2021

Ticketverkauf eingestellt

Liebe Fahrgäste

Sie lösen Sie ihr Ticket am nächsten Ticketautomaten oder mit dem Handy.

Die Ausfahrerinnen und -fahrer sind den ganzen Tag für Sie unterwegs. Damit wir alle weiterhin gesund ans Ziel kommen, bitten wir Sie, Abstand zu halten. Für Ihre und unsere Gesundheit.

Wir danken für Ihre Solidarität.

www.vxo.at

vxo



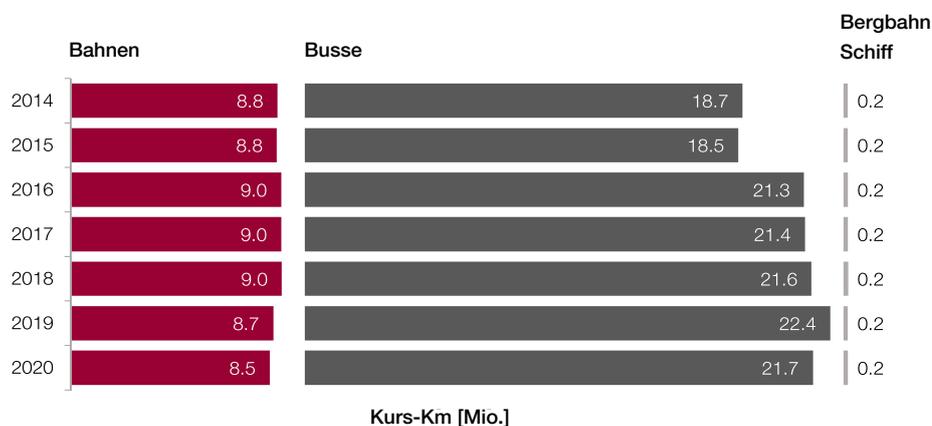
3 Zahlen und Fakten

3.1 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 bei der Bahn das ausgewiesene Angebot. Im Jahr 2020 sind die Angebotsausdünnungen während des Lockdowns und die längeren Ausfälle der Nachtangebote berücksichtigt.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Kurs-Km [Mio.]	27.8	27.5	30.6	30.6	30.9	31.3	30.4
Veränderung gegenüber Vorjahr	20.8%	-0.8%	10.9%	0.1%	1.0%	1.4%	-2.9%



T2 Kurskilometer

Gesamthaft bestellte 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

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

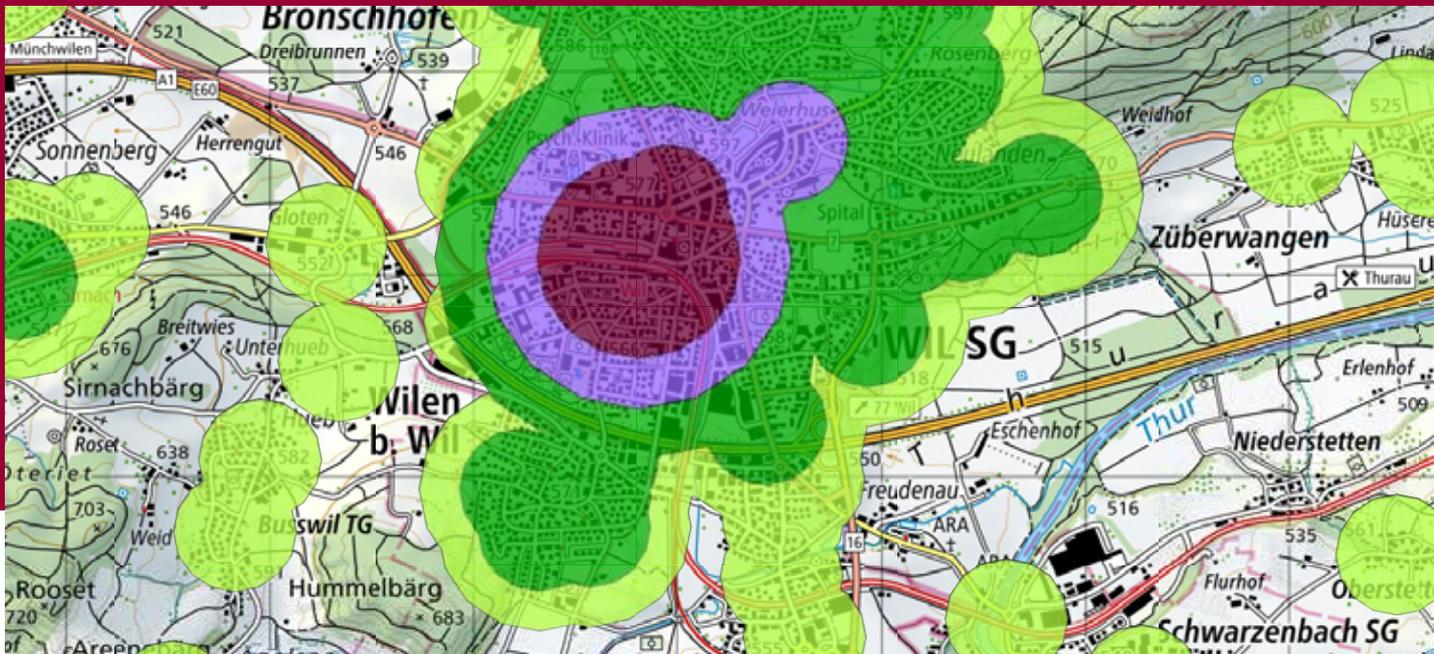
Quelle: AöV



1

0
200

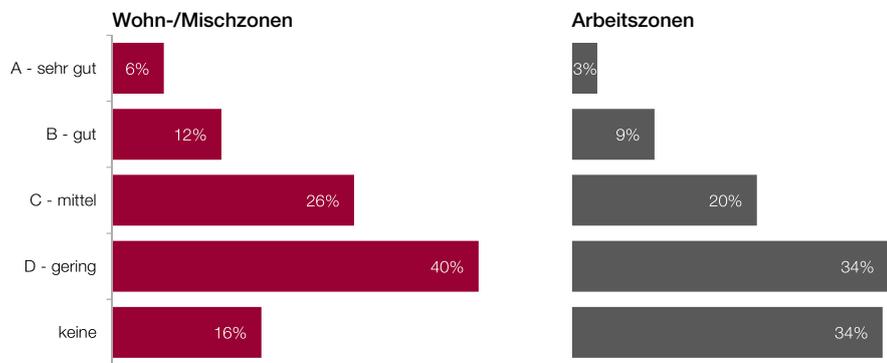
2



3.2 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 öV angemessen erschlossen sind.

Im Kanton St.Gallen liegen 18 Prozent der Wohn-/Mischzonen innerhalb der öV-Güteklassen A und B. Gegenüber den Vorjahreswerten sind dies 2 Prozentpunkte weniger. Die Arbeitszonen sind wie im Vorjahr zu 12 Prozent gut oder sehr gut erschlossen. Rund 56 Prozent der Wohn-/Mischzonen und 68 Prozent der Arbeitszonen sind nur gering oder gar nicht mit dem öV erschlossen.



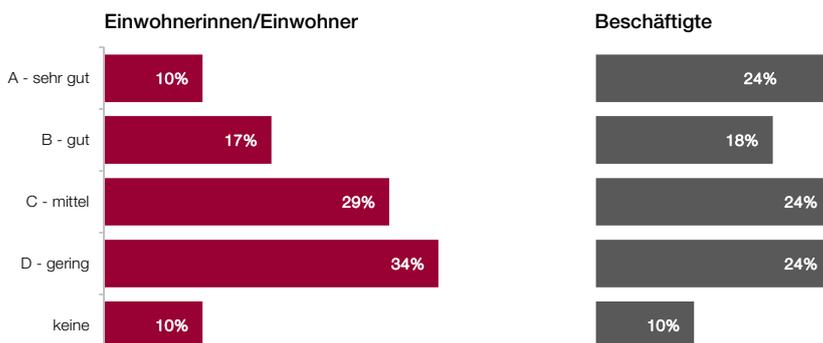
A2 Erschliessungsgüte Bauzonen

Flächenanteile der Bauzone innerhalb der Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

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

3.2.1 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 Bauzonen sind gut bis sehr gut mit dem öV erschlossen. Gegenüber dem Vorjahr ergeben sich damit keine Veränderungen.



A3 Erschliessungsgüte Einwohnerinnen/Einwohner/ Beschäftigte

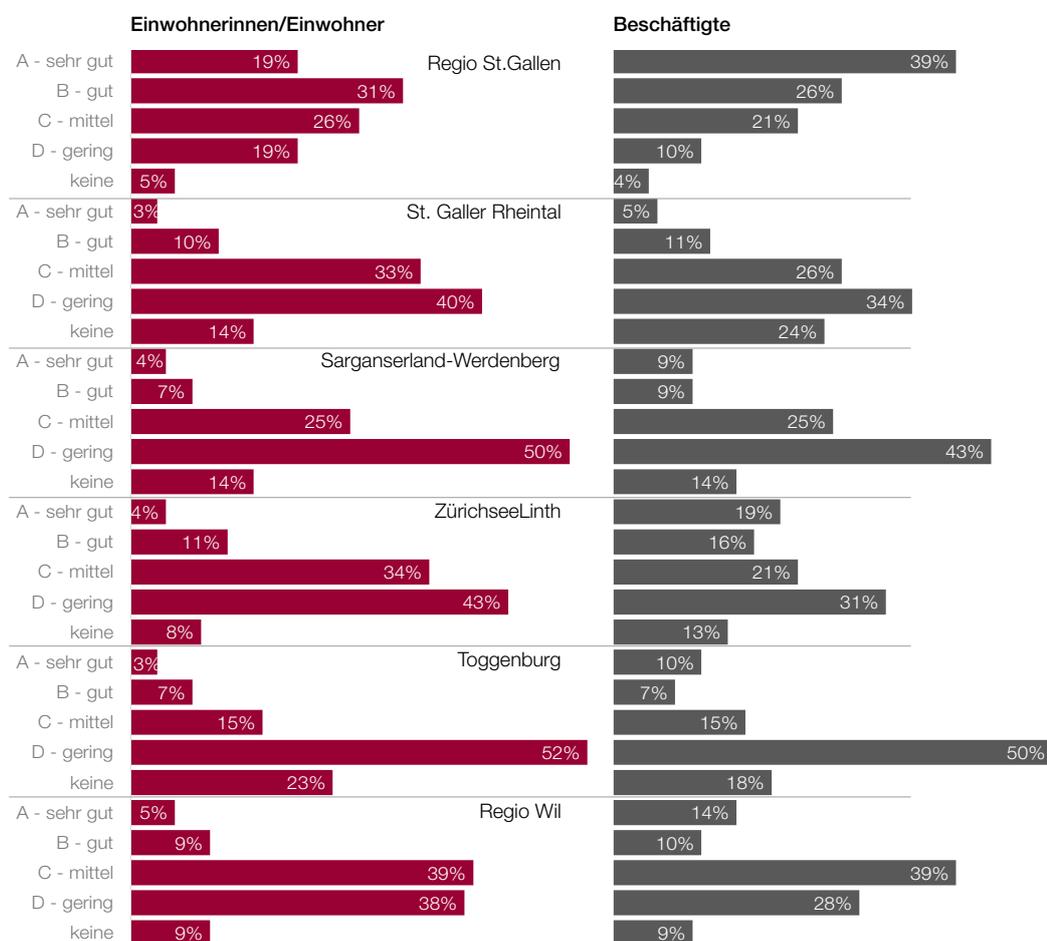
Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigten, ausgewertet nach den Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2019, STATENT 2018; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, öV-Güteklassen; AREG SG, Bauzonen Berechnungen: Fachstelle für Statistik



3.2.2 Nach Regionen

Die regionalen Unterschiede sind weiterhin gross: In der Regio St.Gallen sind 50 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner und 65 Prozent der Beschäftigten sehr gut bis gut erschlossen. In den übrigen Regionen liegen diese Werte deutlich tiefer. In den Regionen Rheintal, Sarganserland-Werdenberg und Toggenburg ist eine Mehrheit der Einwohnerinnen und 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).

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2019, STATENT 2018; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, öV-Güteklassen; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: Fachstelle für Statistik



Frohbe

133

...ische und Oberland

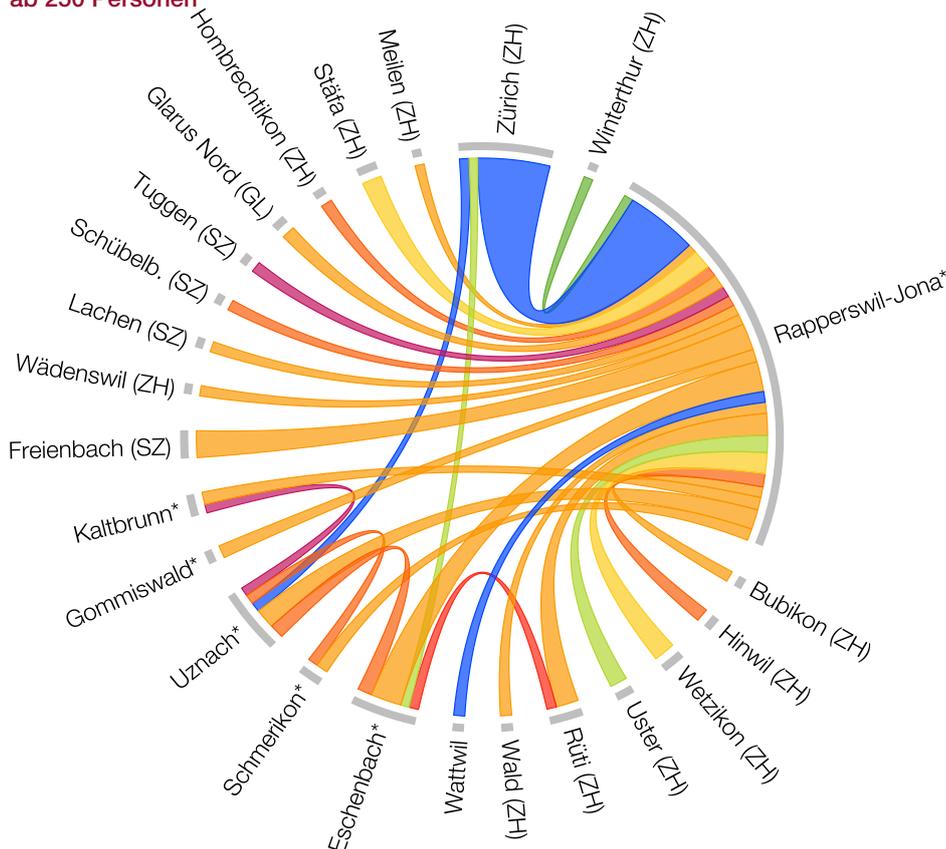
US

3.3 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 ZürichseeLinth die Pendlerströme zwischen den Regionsgemeinden und anderen Gemeinden innerhalb oder ausserhalb der Region. Wie hoch der Anteil der Pendelnden ist, die den öV benutzen, wird durch unterschiedliche Farbwerte verdeutlicht. Auf kurzen Strecken, z.B. zwischen Kaltbrunn und Uznach, wird der öV selten genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen Zürich und Rapperswil-Jona.

Pendlerströme Region ZürichseeLinth 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 ZürichseeLinth

Pendlerbeziehungen zwischen den St.Galler Gemeinden der Region ZürichseeLinth (mit * markiert) und anderen Gemeinden mit mindestens 250 Pendlerinnen und Pendler. Die Strichdicke ist proportional zur Anzahl der Pendlerinnen und Pendler zwischen den beteiligten Gemeinden.

öV-Anteil an den Pendlerwegen

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

Quelle: BfS: Strukturhebung, Zeitraum 2017-2019
Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



3.4 Nachfrage

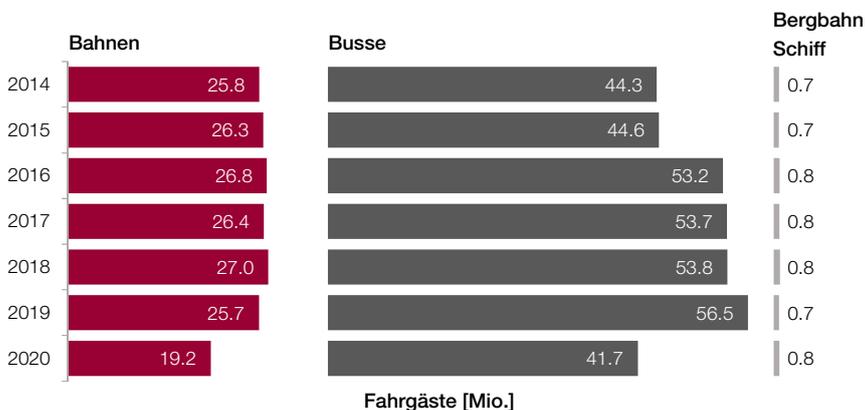
3.4.1 Fahrgäste je Jahr

Bis zum Jahr 2013 ist die Anzahl 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.

Eindrücklich zeigt sich der Nachfrageeinbruch im Jahr 2020. Aufgrund der Covid-19-Pandemie ging die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel zurück.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	70.8	71.6	80.8	80.9	81.6	83.0	61.8
Veränderung gegenüber Vorjahr	-3.9%	1.1%	12.9%	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%



T3 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. 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



3.4.2 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 erklärt sich dadurch, dass der Interregio Wil-St.Gallen-Chur (REX) neu als Fernverkehr finanziert wird und seine Leistung nicht mehr in den Statistiken des bestellten Verkehrs einfließt.

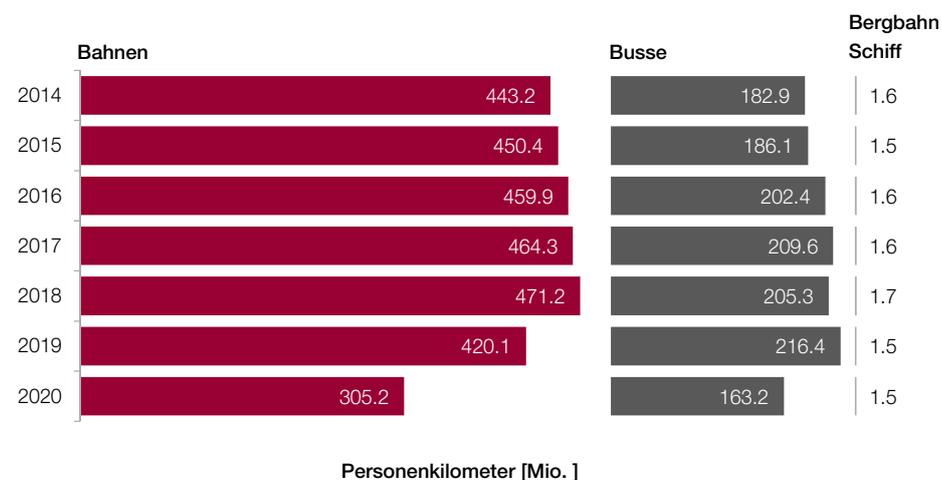
Ganz real ist jedoch die Nachfrage im Jahr 2020 eingebrochen. Die Anzahl der Pkm reduzierte sich dabei noch etwas mehr als die Zahl der beförderten Fahrgäste.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Pkm [Mio.]	627.8	637.9	663.9	675.5	678.2	638.0	469.9
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.7%	1.6%	4.1%	1.8%	0.4%	-5.9%	-26.3%

T4 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. Ab 2019 ohne REX.

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. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



3.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

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

[Mio. Pkm]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Anteil 2020
Thurbo	130.71	127.46	137.53	139.12	143.87	163.37	120.18	39.3%
SOB	122.32	130.40	133.72	137.00	136.10	137.18	101.42	33.2%
SBB	182.75	185.52	181.58	180.80	181.86	109.50	76.27	25.0%
AB	9.27	8.99	9.02	9.17	8.97	9.62	6.98	2.3%
FW	0.63	0.62	0.62	0.64	0.64	0.63	0.48	0.2%
Total	445.68	453.00	462.47	466.73	471.44	420.31	305.34	100.0%

T5 Pkm nach Bahnunternehmen

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

Quelle: AöV

[Mio. Pkm]	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Anteil 2020
PostAuto	74.61	75.97	71.59	78.22	73.41	78.33	59.57	36.5%
VBSG	43.56	44.61	61.96	62.04	63.17	65.56	47.25	29.0%
BOS	29.45	29.99	31.56	31.77	31.88	33.62	25.95	15.9%
Regiobus	17.16	16.91	16.49	16.38	17.29	18.31	13.80	8.5%
Schneider	7.14	7.27	7.49	7.91	8.34	8.86	6.83	4.2%
VZO	3.18	3.18	5.02	5.05	5.07	5.42	5.12	3.1%
AWA	2.79	3.01	2.83	2.94	2.88	3.25	2.77	1.7%
BLWE	2.22	2.24	2.47	2.55	2.73	2.64	1.61	1.0%
AOT	0.24	0.24	0.27	0.26	0.27	0.22	0.16	0.1%
Chur Bus	0.13	0.08	0.13	0.05	0.03	0.03	0.02	0.0%
Total	180.49	183.49	199.80	207.16	205.06	216.24	163.08	100.0%

T6 Pkm nach Busunternehmen

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

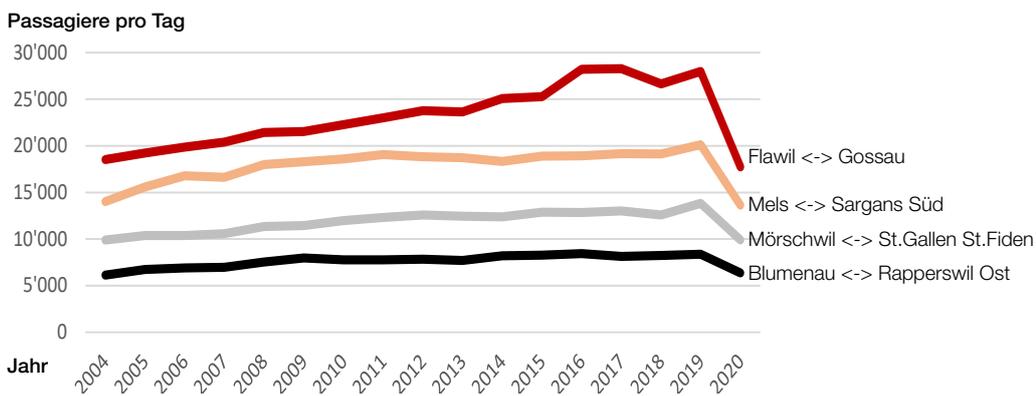
Quelle: AöV

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

3.4.4 Querschnittbelastungen Bahnnetz

Nach vielen Jahren mit konstantem Wachstum brach die Nachfrage 2020 coronabedingt ein. Je nach Korridor nutzen im Jahreschnitt 25 bis 35 Prozent weniger Passagiere die Bahn.



A8 Entwicklung Frequenzen an Querschnitten

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

Quelle: AöV



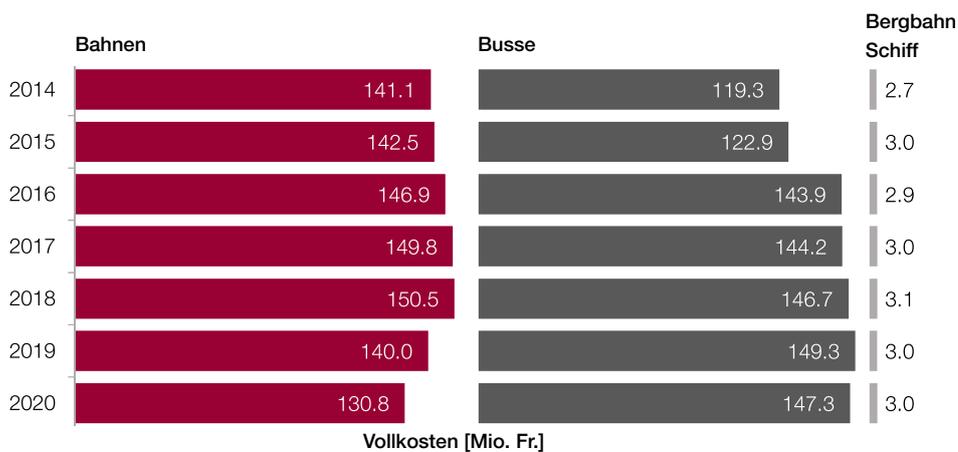


3.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

3.5.1 Vollkosten

Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den TU für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt. Die Zunahme im Jahr 2016 ist weitgehend auf die Übernahme des Ortsverkehrs durch den Kanton zurückzuführen. Während des Corona-Lockdowns im Frühjahr 2020 ist das Verkehrsangebot ausgedünnt worden. Damit wurden zwar Kosten gesenkt, die den Einnahmeverlust aber bei weitem nicht ausgleichen konnten.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	263.7	270.1	294.3	298.7	301.9	292.9	281.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	9.3%	2.4%	9.0%	1.5%	1.1%	-3.0%	-3.8%



T7 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. Mit Berücksichtigung von Spezialabgeltungen.

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. Ohne Berücksichtigung von Spezialabgeltungen.

Quelle: AöV



3.5.2 Erlöse

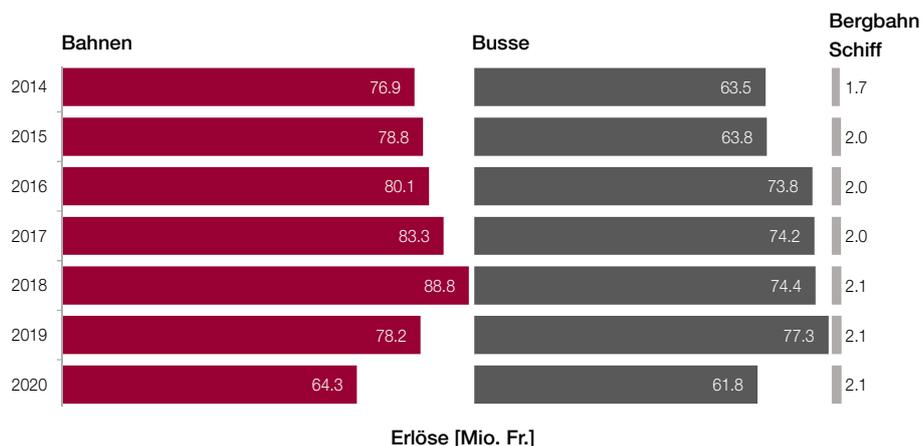
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter zusammen. Aufgrund von Frequenzzunahmen und Tarifmassnahmen sind die Erlöse über die Jahre stetig gestiegen. Die Steigerung im Jahr 2016 hängt jedoch in erster Linie mit der Bestellung des Ortsverkehrs durch den Kanton zusammen. Die Covid-19-Pandemie hat den öV hart getroffen und im Jahr 2020 zu einem starken Einbruch bei der Nachfrage und den Einnahmen geführt.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Erlöse [Mio. Fr.]	142.4	144.7	156.0	159.5	165.4	160.6	128.3
Veränderung gegenüber Vorjahr	3.3%	1.6%	7.8%	2.3%	3.7%	-2.9%	-20.1%

T8 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. 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 interkantonaalem Verteilschlüssel. Bei PostAuto-Linien Planzahlen für die Jahre 2017 und 2018. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV



© RegioBus

3.5.3 Abgeltungen an den Regional- und Ortsverkehr

Der Fernverkehr (Intercity- und Interregiozüge) ist eigenwirtschaftlich und erhält keine Abgeltungen. Bund und Kanton leisten Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Im Jahr 2015 leistete der Kanton letztmals Infrastrukturabgeltungen an Privatbahnen, die auch Bund und Gemeinden mitfinanzierten. Seit 2016 übernimmt der Kanton die Abgeltung des Ortsverkehrs. Die Gemeinden beteiligen sich an allen vom Kanton ausbezahlten Abgeltungen. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen gehalten oder gar reduziert werden. Auch die Aufteilung zwischen den Kostenträgern zeigt sich seither sehr stabil. Die im Jahr 2020 geleisteten Abgeltungen beruhen auf Offerten, die noch vor der Corona-Krise erstellt wurden. Die im Zusammenhang mit Covid-19 zu leistenden Defizitabgeltungen 2020 sind noch nicht berücksichtigt.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	144.6	144.6	135.6	136.9	138.6	140.2	133.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	24.7%	0.0%	-6.2%	0.9%	1.2%	1.2%	-5.0%

T9 Abgeltungen

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

Quelle: AöV

	Bund	Kanton	Gemeinden
2014	52.4	46.1	46.1
2015	54.2	45.2	45.2
2016	49.0	43.4	43.2
2017	51.5	42.7	42.7
2018	49.2	44.7	44.7
2019	49.2	45.5	45.5
2020	45.2	44.0	44.0

Abgeltungen [Mio. Fr.]

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. 2020 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV



© AöV

3.5.4 Kostendeckungsgrad

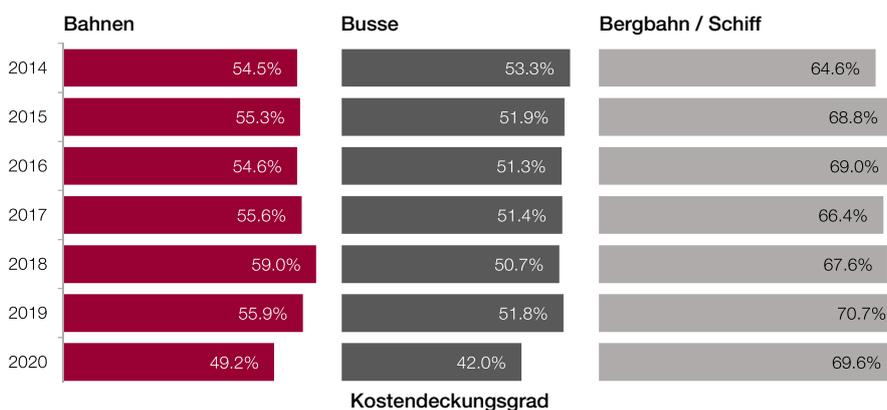
Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert. Der Covid-19-bedingte Einbruch bei der Nachfrage und den Erlösen führte im Jahr 2020 auch zu einem deutlich tieferen Kostendeckungsgrad.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total Kostendeckungsgrad	54.0%	53.9%	53.1%	53.7%	55.0%	53.9%	45.6%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	-3.1%	-0.2%	-0.8%	0.6%	1.4%	-1.1%	-8.3%

T10 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



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. Ab 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

4.1 Bushöfe

Bushöfe erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen (Bahn-Bus oder Bus-Bus) und bieten den öV-Kundinnen und Kunden mehr Verkehrssicherheit. Sie sind oftmals Teil einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe bei einem Bahnhof. Die Zahl neuer Bushöfe im Kanton steigt kontinuierlich und der öV gewinnt weiter an Attraktivität. Der Kanton seinerseits unterstützt politische Gemeinden, die einen regionalen Bushof erstellen möchten, mit Beiträgen bis zu 50 Prozent der anrechenbaren Kosten (Verordnung über den öffentlichen Verkehr, Art. 6). Zudem finanziert der Bund einzelne Bushofprojekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit.

Mitte November 2020 ging der Bushof beim Bahnhof St.Margrethen nach einer Bauzeit von knapp einem Jahr in Betrieb. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eröffnete die Gemeinde Goldach ihren neuen Bushof auf dem Bahnhofplatz. Im Jahr 2020 sicherte der Kanton der Stadt Rorschach eine Mitfinanzierung an den Bushof beim Bahnhof Rorschach Stadt zu. Der Bushof wurde 2021 eröffnet.

Weiterhin bestehen vereinzelt Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden. Umbauten an grösseren Umsteigeknoten sind in Gossau, Oberbüren, Wil, Wittenbach, Uznach und Eschenbach geplant.

Link zum 6. öV-Programm:

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





4.2 Öffentlicher Verkehr und Innenentwicklung

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

Mit dem Raumkonzept und dem Richtplan «Teil Siedlung» sowie der Gesamtverkehrsstrategie hat der Kanton St.Gallen die Planungsinstrumente für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen. Mit der Vernehmlassung zur Gesamtüberarbeitung des Richtplankapitels Mobilität folgte der nächste Schritt.

Die wesentlichen raum- und richtplanrelevanten Inhalte aus der Gesamtverkehrsstrategie werden in den Richtplan integriert. Die Erschliessungsanforderungen des öV für Neueinzonungen sollen erhöht werden. Bei Wohn-, Misch-, und Kernzonen wird eine Differenzierung nach Raumtyp vorgenommen. Bei Arbeitszonen wird nach der Arbeitsplatzintensität unterschieden. Diese Regelungen verfolgen den Grundsatz, je höher die Dichte, desto höher sollen auch die Erschliessungsanforderungen des öV sein.

Bei höheren Dichten sind flächeneffiziente Verkehrsmittel zu bevorzugen, damit im Siedlungsgebiet genügend Platz für attraktive Freiräume bleibt. Bei der Flächeneffizienz ist der öV gegenüber dem MIV deutlich im Vorteil. Je mehr Leute mit dem öV unterwegs sind, desto höher ist auch die Wirtschaftlichkeit. Die Verordnung über den öffentlichen Verkehr (sGS 710.51; abgekürzt VöV) besagt, je höher die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage einer öV-Linie sind, desto mehr Angebot kann bestellt werden.

Mit der Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen findet auch eine Lenkung zur vermehrten Nutzung des öV statt. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung bildet somit die Grundlage für eine höhere Eigenwirtschaftlichkeit und für einen weiteren Ausbau des öV. Aus Sicht des öV ist zu vermeiden, dass aufgrund von Neueinzonungen nicht wirtschaftliche öV-Angebote eingeführt werden, welche die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllen. In solchen Fällen müssen die Planungsinstrumente der Raumplanung greifen — die Entwicklung ist in ein besser geeignetes Gebiet zu lenken. Der Richtplan will Entwicklungen am verkehrsmässig geeigneten Ort forcieren.

Link zur Gesamtüberarbeitung Richtplankapitel Mobilität:

<https://www.sg.ch/bauen/raumentwicklung/kantonaleplanung/gesamtueberarbeitung.html>



4.3 Busbehinderungen im Strassenverkehr

Die laufende Zunahme des Strassenverkehrs im Kanton St.Gallen führt in den Spitzenzeiten zu Staus, die auch den Busverkehr beeinträchtigen. Im Jahr 2017 wurden deshalb die Busbehinderungen im Strassenverkehr erhoben. Mit den Einschätzungen der TU wurden für jede Staustelle die Verlustzeiten, die Anzahl der betroffenen Fahrgäste und die Folgekosten für den Busbetrieb abgeschätzt.

Im Hinblick auf das 18. Strassenbauprogramm (2024–2028) werden die Busbehinderungen erneut erhoben. Neben der qualitativen Einschätzung der TU stehen diesmal hauptsächlich Datenanalysen im Vordergrund. Mit dem Qualitätsmesssystem des Bundesamts für Verkehr sind umfassende Pünktlichkeitsanalysen (Soll-Ist-Vergleich) möglich. Da systematische Busbehinderungen bereits im Fahrplan berücksichtigt sind, werden zusätzlich die Zeitverluste von Überlastsituationen im Strassenverkehr ausgewertet. Als Grundlage dienen die Geschwindigkeitsdaten eines Betreibers von Navigationsgeräten.

Für jeden Streckenabschnitt jeder Linie wird die mittlere Fahrzeit zur Nebenverkehrszeit erhoben sowie die mittlere Fahrzeit zur Hauptverkehrszeit. Es entsteht damit nicht nur eine wertvolle Grundlage zur Identifizierung der Busbehinderungen, sondern auch ein übersichtliches Screening der Pünktlichkeit jeder Linie und der Staubildung auf den Strassen mit Busbetrieb.

Die Ergebnisse der Busbehinderungen werden mit den laufenden Strassenbauprojekten abgeglichen. An zahlreichen Stellen sind bereits zusätzliche Massnahmen zur Busbevorzugung in Planung. Für die restlichen Stellen sind neue Massnahmen zur Busbevorzugung zu prüfen. Dies soll im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms (2024–2028) erfolgen. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Anfang 2022 vor.

Weiterführende Informationen:

[https://www.sg.ch/verkehr/
oeffentlicher-verkehr/
infrastrukturprojekte/staustellen-bus.html](https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/infrastrukturprojekte/staustellen-bus.html)



4.4 E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen

Der Kanton St.Gallen liess eine Studie erarbeiten, in der aufgezeigt wird, mit welchen Antriebsoptionen das strategische Fernziel «100 Prozent Elektrobusse oder Busse mit alternativen Antrieben im öV» erreicht werden kann. Sie fokussiert auf monetäre, technische und betriebliche Aspekte. Entsprechend zeigt die Strategie mögliche Fahrzeug- und Einsatzoptionen auf, mit denen das strategische Fernziel am besten erreicht werden könnte. Die E-Bus Strategie ergänzt den Postulatsbericht 40.20.03 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen».

Gemäss Studie werden im Zeithorizont 2030 die Vollkosten von Elektrobuslinien aufgrund der teureren Fahrzeuge und Ladeinfrastrukturen je nach Einsatzfeld voraussichtlich 10 bis 25 Prozent höher sein als von Dieselbuslinien. Der Dieselpreis für konzessionierte Transportunternehmen müsste auf über Fr. 2.50 je Liter ansteigen, damit die Elektrobusse aus betriebswirtschaftlicher Sicht besser abschneiden als Dieselbusse. Das wäre jedoch nur realistisch, wenn der Dieseltreibstoff mit einer substantziellen Lenkungsabgabe verteuert und die Rückerstattung der Mineralölsteuer aufgehoben wird.

Mit Elektrobusen lassen sich deutliche Umweltvorteile gegenüber den Dieselbussen erzielen. Einerseits reduziert der Elektroantrieb den Primärenergieverbrauch um 30 bis 40 Prozent. Andererseits verkehren die Busse praktisch frei von Treibhausgasemissionen, sofern der dazu bezogene Strom aus erneuerbarer Energie stammt. Vorteilhaft schneidet der Elektrobus auch bei den Stickoxid- und Partikelemissionen sowie beim Lärm ab.

Eine Umsetzung der Strategie wird aktuell mit den TU geprüft. Die Zweckmässigkeit von E-Bus-Optionen ist in hohem Masse abhängig von den spezifischen Gegebenheiten der Linien. Dabei sind die Randbedingungen vor Ort zu berücksichtigen. Mit einem Umsetzungs- bzw. Migrationskonzept sollen die TU aufzeigen, welche E-Bus-Variante für ihre Linien oder Linienbündel optimal ist und wie der Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte durch Busse mit einem alternativen Antrieb erfolgen kann.

Link zum Schlussbericht der E-Bus-Strategie des Kantons St.Gallen:

https://www.sg.ch/verkehr/oeffentlicher-verkehr/strategien-und-programme/e-bus-strategie-kanton-st-gallen/_jcr_content/Par/sgch_downloadlist/DownloadListPar/sgch_download.ocFile/Schlussbericht%20E-Bus-Strategie%20Kanton%20St.Gallen.pdf

Link zum Postulatsbericht 40.20.03 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen» :

<https://www.sg.ch/verkehr/https://www.ratsinfo.sg.ch/geschaefte/4799>

4.5 Grenzüberschreitender Verkehr

Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr soll gestärkt werden. Dies haben die Regierungen des Landes Vorarlberg und des Kantons St.Gallen im Frühling 2021 in einer Absichtserklärung festgehalten. Ziel ist, möglichst viele MIV-Fahrten durch öV-Fahrten zu ersetzen. Im grenzüberschreitenden Verkehr spielen nebst dem Angebot auch die unterschiedlichen Tarife sowie weitere Anreize, die über betriebliches Mobilitätsmanagement geschaffen werden, eine Rolle.

4.5.1 Bahn- und Busangebot

Mit der verkürzten Fahrzeit des EC Zürich–München und der Verlängerung der S7 nach Lindau-Reutin am Wochenende in den EC-Taktlücken (s. 5.5) wird im Bodenseeraum das grenzüberschreitende Bahnangebot verbessert. In den Busplanungen auf den Fahrplan 2025 werden für die Regionen Rheintal und Sarganserland/Werdenberg neue grenzüberschreitend durchgebundene Linien geprüft und angestrebt (s. 5.4).

4.5.2 Tarifwesen und Modalsplit

Die unterschiedlichen Tarifniveaus in Vorarlberg, Liechtenstein und dem Kanton St.Gallen tragen dazu bei, dass ein gutes grenzüberschreitendes öV-Angebot alleine nicht ausreicht, um eine Verlagerung Richtung öV im Modalsplit zu erreichen. So sind weitere Anreize zu schaffen, damit das künftige grenzüberschreitende öV-Angebot entsprechend genutzt wird und einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des öV-Anteils leisten kann.

37 Graz Hbf
Buchs SG Innsbruck Zell a. S.

A | B C D

1	1	2	2	2	2	2	2	-
---	---	---	---	---	---	---	---	---





4.6 Busbuchten oder Fahrbahnhaltestellen?

In der kantonalen Politik wird die Frage des geeigneten Bushaltestellentyps intensiv diskutiert. In der Juni-Session 2021 ist der Kantonsrat auf eine Motion eingetreten, die fordert, dass die Sicherheit mit dem Bau von Busbuchten erhöht werden solle. Die Regierung erarbeitet nun einen Entwurf zur Ergänzung des Strassengesetzes.

Bisher erfolgte die Festlegung des Haltestellentyps auf Kantonsstrassen aufgrund der Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). In die Beurteilung fliessen zahlreiche Kriterien ein. Falls der Kantonsrat das Strassengesetz ergänzt, würde sich diese Praxis ändern. Neue öV-Haltestellen wären dann grundsätzlich als separate Busbuchten auszugestalten. Ausnahmen könnten, wenn gewünscht, im Gesetz formuliert werden.

In der Fachliteratur gibt es zu diesem Thema diverse Normen, Merkblätter und Empfehlungen von verschiedenen Institutionen. Beispielsweise macht die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) folgende Empfehlung zum Bushaltestellentyp:

«Ausserorts soll aufgrund der schnellen gefahrenen Geschwindigkeiten die Busbucht als Haltestellentyp gebaut werden. Innerorts wird prinzipiell die Fahrbahnhaltestelle empfohlen. Dies hat den Vorteil, dass der haltende Bus als «natürliche» Verkehrsberuhigung wirkt. Zudem hat der Bus nach dem Halt freie Fahrt. Dieser Haltestellentyp wirkt somit als echte Busbevorzugung».

Auf Kantonsstrassen bestehen heute rund 1200 Bushaltekanten. Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen bis Ende 2023 alle Bushaltekanten hindernisfrei ausgestaltet sein, sofern die Verhältnismässigkeit gegeben ist. In den nächsten Jahren werden deshalb zahlreiche Bushaltestellen umgebaut. Gemäss der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung sollen mobilitätseingeschränkte Menschen den öV grundsätzlich autonom nutzen können. Für einen autonomen Ein- und Ausstieg in den Bus benötigt es eine Haltekantenhöhe von 22cm. Ein Bus kann diese Haltekantenhöhe nicht überstreichen und muss daher möglichst gerade zu- und wegfahren.

Fachliteratur:

TBA Kanton Graubünden, Entscheidungshilfe Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht, März 2020.

Fachstelle hindernisfreie Architektur, Merkblatt 120 Bus-Haltestellen, Februar 2019.

Beratungsstelle für Unfallverhütung, Empfehlung Verkehrstechnik, Bushaltestellen, 2017.

VSS SN 640 880 Bushaltestellen

VSS SN 640 303 Strassenprojektierung, Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts.

A13 Projektierungshilfe

TBA Kanton St.Gallen, Projektierungshilfe Busbucht für Standard- und Gelenkbus, 1:200, März 2021





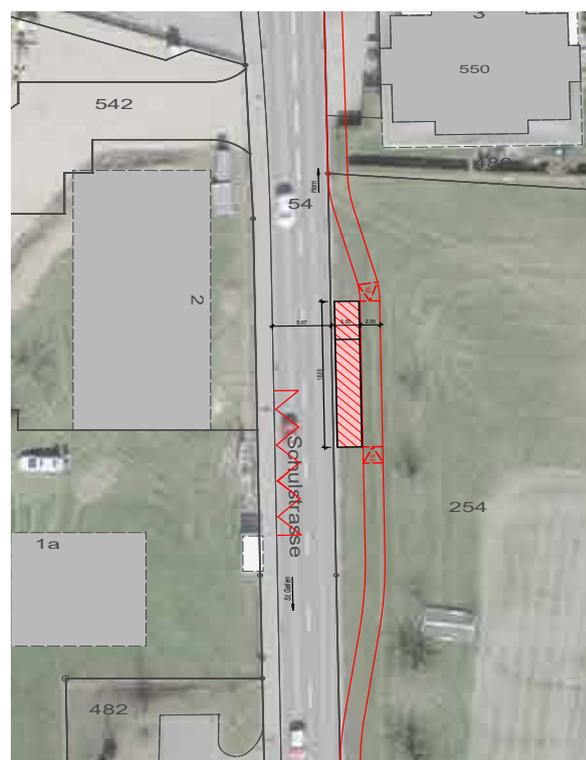
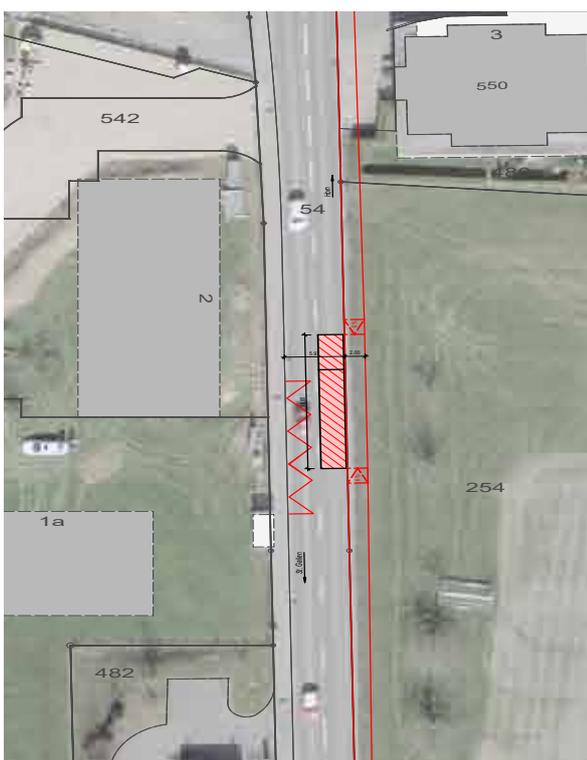
Damit bei Busbuchten kein Überstreichen der Haltekante notwendig ist und das Spaltmass zwischen Türe und Haltekante eingehalten wird, benötigt der Bus genügend Platz für die Zu- und Wegfahrt. Eine Busbucht misst daher über 70m in der Länge und benötigt rund 150m² mehr Fläche als eine Fahrbahnhaltestelle. Bei 1200 Bushaltekanten auf Kantonsstrassen ergibt sich ein zusätzlicher Flächenbedarf von 25 Fussballfeldern.

Heute bestehen bereits 480 Busbuchten auf Kantonsstrassen. Die meisten davon sind noch nicht hindernisfrei ausgestaltet. Eine zusätzliche Flächenbeanspruchung entsteht nicht nur durch die Umwandlung einer Fahrbahnhaltestelle in eine Busbucht, sondern auch durch den hindernisfreien Umbau einer Busbucht. Da innerhalb von Siedlungen der Platz oft nicht ausreicht, wurden in der Vergangenheit vermehrt auch bestehende Busbuchten in flächeneffiziente Fahrbahnhaltestellen umgewandelt.

Mit der neuen gesetzlichen Grundlage zu separaten Busbuchten muss der Strassenraum häufiger vergrössert werden, wodurch mehr private Grundstücke zu beanspruchen sind. Der zunehmende Landkauf für die Erweiterung des Strassenraums wird für den Kanton nun finanzielle Folgen haben und auch Projekte verzögern.

A14 Variantenstudium

Variantenstudium Haltestelle Tübach Schulstrasse in Fahrtrichtung Arbon, links mit Fahrbahnhaltestelle, rechts mit Busbucht.



5.1 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 Frühling 2022

Kapazitätssteigerung Zürich–Wil–Gossau–St.Gallen

- Finanzierung Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2)
- Ausbauten Perronverlängerung Bahnhof Wil
- Umsetzung Im Bau, Inbetriebnahme Mitte 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 Im Bau, Inbetriebnahme Dezember 2023

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

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

Halbstundentakt RE St.Gallen–Sargans

Zusätzliche Halte RE Zürich–Chur in Unterterzen und Flums

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



5.2 Bahnperspektiven bis 2035

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

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

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

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

5.3 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-Ausbau schritt (STEP: strategisches Entwicklungsprogramm).

Weiterführende Informationen:

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



5.4 Regionale Konzepte

Viele der in 5.1 erwähnten Bahnausbauten bedürfen Anpassungen im Bussystem, damit die Reiseketten möglichst gut funktionieren.

5.4.1 Überarbeitung des Angebotskonzepts Rorschach 2022

Für die Region Rorschach wurde ein neues Buskonzept erarbeitet, das die Regional- und Ortsbusse besser miteinander vernetzt. Die Einführung erfolgt nicht wie geplant auf den Fahrplan 2022, da gegen die Vergabe der Linien 252 und 253 Beschwerde eingereicht wurde. Die Einführung ist nun auf den Fahrplan 2023 vorgesehen. Dieser Zeitpunkt ist aber abhängig vom Abschluss des Rechtsverfahrens.

5.4.2 Weiterentwicklung des Korridors St.Gallen–Wittenbach–Arbon

Die Kantone St.Gallen und Thurgau planen das ÖV-Angebot zwischen St.Gallen, Wittenbach und Arbon weiterzuentwickeln. Das Busangebot innerhalb der Städte St.Gallen und Arbon, sowie zwischen den beiden Städten wird ausgebaut. Der Bahnhof Wittenbach wird als Umsteigepunkt gestärkt. Der Ausbau des Busangebotes wird auf den Fahrplan 2024 angestrebt, sofern genügend Finanzmittel zur Verfügung stehen.

5.4.3 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.

5.4.4 Anpassung des Buskonzepts ZürichseeLinth 2024

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

5.4.5 Anpassung des Buskonzepts Sarganserland 2025

Auf den Fahrplan 2025 erfährt die Region im Schienenverkehr einige Anpassungen. So wird Sargans im Fernverkehr im Halbstundentakt mit St.Gallen und Chur verbunden. Unterterzen und Flums werden zusätzlich durch den RE Zürich–Chur bedient. Die Drehung des IR aus St.Gallen ab Sargans nach Chur um eine halbe Stunde ergibt für den Korridor Sargans–Chur einen Halbstundentakt. Trübbach wird wieder einen S-Bahnhalt erhalten – der Zeitpunkt der Eröffnung und die Finanzierung sind noch in Abklärung. Das

Weiterführende Informationen:

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

Bussystem wird aufgrund der zahlreichen Änderungen im Bahnverkehr überprüft und überarbeitet.

5.4.6 Anpassung der Buskonzepte Werdenberg/Obertoggenburg und Rheintal 2025

Die Buskonzepte dieser Regionen werden insbesondere in 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.





5.5 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2021

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel sind punktuelle Anpassungen geplant. Die folgende Auflistung zeigt die wichtigsten Fahrplanänderungen:

EC Zürich–St.Gallen–München

Ab Dezember 2021 reduziert sich bei drei von sechs EuroCity-Zügen die Fahrzeit von St.Gallen nach München auf rund 2 Stunden 30 Minuten. Bei den anderen drei Verbindungen bleibt die Fahrzeit vorerst unverändert bei 3 Stunden und die Reisenden müssen in St. Margrethen jeweils vom bzw. auf den IR13 umsteigen. Voraussichtlich ab Frühling 2022 verkehren dann alle EuroCity-Züge mit verkürzter Fahrzeit. Grund für die Verzögerung ist das noch laufende europäische Zulassungsverfahren für das neue Zugsicherungssystem.

Verlängerung IC5 nach Rorschach

Der IC5 Genève–Zürich–St. Gallen wird stündlich bis nach Rorschach verlängert. Aus technischen Gründen kann ein Zugpaar am Abend nicht verlängert werden (Montag–Freitag, 17.39 Uhr ab Rorschach / 18.05 Uhr ab St. Gallen). Zu diesen Zeiten wird eine Shuttleleistung von/nach Rorschach mit perrongleichen Anschlüssen in St. Gallen zum IC5 angeboten.

Verlängerung S7 nach Lindau Reutin

Die S7 wird am Wochenende zweistündlich von Rorschach nach St.Margrethen, Bregenz und Lindau Reutin verlängert. Die S7 füllt damit die Taktlücke des zweistündlich verkehrenden EC Zürich–St.Gallen–München. In St.Margrethen bestehen schlanke Anschlüsse zwischen der S7 von/nach Lindau Reutin und dem IR13 von/nach Zürich.

Anpassungen S82 St.Gallen–Wittenbach

Aufgrund der Verlängerung des IC5 nach Rorschach (Trassenkonflikt) kann die S82 nur noch stündlich anstatt halbstündlich verkehren. Als Kompensation werden die Betriebszeiten ausgedehnt. Neu verkehrt die S82 tagsüber zweistündlich und in der Hauptverkehrszeit stündlich. Alle Züge bieten in St.Gallen schlanke Anschlüsse zum IC5 von/nach Zürich.

Busangebot Region Wil

Zwischen dem Bahnhof Wil und dem Gebiet Kirchberg Stelz wird die neue Buslinie 731 im Halbstundentakt eingeführt. Die heutige Linie 732 führt neu über die Glärnischstrasse. Mit dem ausgebauten Busangebot ergeben sich am Bahnhof Wil mehr Anschlüsse zur Bahn, zudem werden einige Siedlungsgebiete neu mit dem ÖV erschlossen.

Weitere Informationen zum Fahrplanwechsel finden Sie unter:

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

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

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

85

Goldingen, Egligen
via Rüti → Wald

ZH-761 154

CITARO

154



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 2021 - ohne allfällige Nachverhandlungen aufgrund Covid-19)

█ 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	580'004	4.6%	274'560	41%						22					
720	Zürich-Pfäffikon-Rapperswil (S8)	SBB	39	39	39	3	945'115	1.2%	122'308	62%						100					
720	Zürich-Pfäffikon-Ziegelbrücke (S2, Verlängerung)	SBB	37.5	37.5	37.5	3	1'551'931	6.6%	799'714	68%						90					
720	Siebnen Wangen-Ziegelbrücke (S27)	SOB	10	0	0	1	71'042	7.9%	138'084	7%						8					1)
720	Zürich-Pfäffikon SZ-Linthal (S25)	SBB	17	17	17	2	938'468	2.1%	105'948	77%						99					
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S16)	SBB	39	39	39	3	396'897	6.1%	236'197	68%						77					
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S7)	SBB	38	38	38	3	873'703	13.9%	209'049	94%						146					
735	Rapperswil-Ziegelbrücke-Schwanden/Linthal (S6)	SOB	21	19.5	19.5	2	628'304	44.2%	2'389'187	50%						47					
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S5)	SBB	38.5	38.5	38	3	1'235'360	17.9%	-76'652	101%						177					
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S15)	SBB	36	36	36	3	1'069'438	16.0%	664'049	86%						154					
740	SN5 Zürich Oerlikon-Zürich-Uster-Rapperswil	SBB	0	4	4	1	39'376	8.7%	4'398	96%						88					
820	St.Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (S8)	Thurbo	40	40	40	3	1'179'363	24.8%	1'322'322	63%						37					
820	Konstanz-Romanshorn-St.Gallen(-Herisau) (RE)	Thurbo	19	19	19	2	589'139	35.8%	391'560	84%						48					
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	928'476	12.1%	691'672	42%						17					
840	Weinfelden-Romanshorn-Rorschach (S7)	Thurbo	39	39	39	3	743'635	21.4%	1'395'747	41%						34					
841	Frauenfeld-Wil	FW	48	38	37	3	527'960	4.7%	174'196	43%						25					
841	Frauenfeld-Wil (Nachtangebot)	FW	0.6	3	0	1	11'824	4.6%	5'423	32%						15					
850	Winterthur-Wil (S35)	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	552'045	4.4%	205'553	47%						37					
850	Wil-St.Gallen (S1)	Thurbo	38	36	36	3	817'210	100.0%	4'907'007	49%						36					
850	SN Winterthur-Wil-St.Gallen	Thurbo	0	3	3	1	39'087	49.5%	109'588	57%						67					
850	S St.Gallen-Winterthur-Zürich	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	26'576	100.0%	-39'125	115%						60					
850	Winterthur-Wil (S12)	SBB	17	0	0	2	233'863	4.4%	75'939	70%						80					
852	Weinfelden-St.Gallen (S5)	Thurbo	39	39	39	3	917'011	36.0%	2'479'842	38%						27					
853	Wil-Wattwil (S9)	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	577'075	100.0%	2'984'383	55%						34					
854	Gossau-Wassermauren (S23)	AB	34	33	33	3	720'794	7.8%	519'970	41%						26					

█ 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						5	15	25	35							
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (S22)	AB	52	37	35	3	600'954	12.6%	654'363	50%						31					
856	Gais-Altstätten Stadt (S24)	AB	13	12	12	1	70'962	50.0%	513'919	25%						13					
857	Rorschach-Heiden (S25)	AB	16	15	15	2	80'571	50.0%	824'914	26%						19					1)
858	Rheineck-Walzenhausen (S26)	AB	24	23	21	2	33'248	50.0%	261'958	25%						5					1)
859	St.Gallen-Trogen (S21)	AB	57	40.5	37.5	3	350'916	57.1%	2'077'987	40%						21					
870	St.Gallen-Wattwil-Neslau Neu St.Johann (S2 ex S8)	Thurbo	17	17	17	2	539'843	81.7%	2'778'665	53%						31					
870	St.Gallen-Rapperswil-Arth Goldau-Luzern (VAE)	SOB	19.5	20	20	2	1'580'864	39.2%	2'692'687	81%						90					
870	(Wittenbach-)St.Gallen-Herisau (S81)	Thurbo	15	0	0	2	62'409	73.2%	687'266	25%						22					1)
870	St.Gallen-Wittenbach (S82)	Thurbo	12	0	0	1	35'596	100.0%	605'081	25%						25					
870	SN Romanshorn-St.Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	1.5	1.5	1	7'344	54.2%	36'819	36%						40					
880	(Wil-)St.Gallen-Sargans (REX Abendangebot)	Thurbo	2.5	2.5	2	1	133'758	100.0%	621'799	42%						22					
880	St.Gallen-Altstätten (S2)	Thurbo	20	20	20	2	571'499	100.0%	3'678'658	54%						44					
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	22	22	22	2	2'479'121	91.6%	15'147'709	51%						38					
880	St.Gallen-St.Margrethen (S3)	Thurbo	18	18	18	2	347'473	100.0%	2'589'222	40%						27					
881	St.Gallen-St.Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'140	100.0%	106'701	32%						42					
900	Ziegelbrücke-Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'112	100.0%	100'141	34%						38					
905	Sargans-Chur (S12)	Thurbo	38	38	36	3	702'008	30.9%	1'150'432	47%						29					

Mindestmass an Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Bahnlinien						gemäss Anhang 2 VöV	
Angebotsstufe		Wirtschaftlichkeit		Nachfrage		Mindestvorgabe	Zielvorgabe
		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 2021 - ohne allfällige Nachverhandlungen aufgrund Covid-19)

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

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen

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%						
80.001	1 St.Gallen Winkeln-Bahnhof-Stephanshorn	VBSG	93	81	59	5	707'151	100.0%	1'908'728	73%					17					
80.002	2 St.Gallen Wolfganghof-Bahnhof-Neudorf-Guggeien	VBSG	93	80	59	5	614'437	100.0%	1'421'202	75%					15					
80.003 O	3 St.Gallen Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	70	58	39	4	156'281	100.0%	702'656	58%					15					
80.003 W	3 Abtwil St.Josefen-Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	59	40	4	398'497	100.0%	520'286	83%					15					
80.004 O	4 St.Gallen Bahnhof-Heiligkreuzstrasse-Wittenbach	VBSG	70	57	38	4	393'567	100.0%	1'124'125	70%					18					
80.004 W	4 Abtwil Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	40	4	304'122	100.0%	466'282	81%					18					
80.005	5 St.Gallen Riethüsli-Bahnhof-Universität-Rotmonten	VBSG	106	88	58	5	324'635	100.0%	1'635'019	58%					12					
80.006	6 St.Gallen Bach St.Georgen-Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	107	70	59	5	463'682	100.0%	2'163'046	50%					10					
80.007	7 St.Gallen Hinterberg-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	60	51	40	4	435'964	100.0%	1'881'558	55%					12					
80.008	8 St.Gallen Stocken-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	59	50	39	3	463'277	100.0%	2'013'453	52%					11					
80.009	9 St.Gallen Hölzli-Bahnhof-Schuppis Nord	VBSG	83	57	55	4	471'286	100.0%	2'801'786	31%					6					2)
80.010	10 St.Gallen Oberhofstetten-Bahnhof-Rosenberg-Bahnhof	VBSG	46	22	0	3	119'109	100.0%	669'243	32%					5					
80.011	11 St.Gallen Bahnhof-Abacus-Platz	VBSG	46	27	0	3	143'123	100.0%	1'008'441	26%					5					2)
80.012	12 Abtwil Zentrumsark-St.Gallen Spisegg-Bahnhof	VBSG	20	0	0	2	60'195	100.0%	315'984	42%					8					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen						5	5'055'326		18'631'809	61%					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) in Versuchsbetrieb eingebunden
 4) 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	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%	674'431	28%							4					
80.252	252 Goldach Post-Rorschacherberg Sonnenhof MZH-Rorschach Signalstrasse	VBSG	29	21	11	2	92'996	100.0%	456'670	27%							3					
80.253	253 Goldach Post-Sonnenhalde-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg Gemeindehaus-	VBSG	33	27	17	3	174'522	100.0%	848'937	33%							5					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg						3	378'858		1'980'038	30%							4					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	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%	437'791	43%							8					
70.992	992 Rapperswil Cityplatz-Sonnenhof-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	81'026	100.0%	355'249	35%							5					
70.993	993 Rapperswil Bahnhof-Hanfländer-Vogelau-Tägernau Rank	VZO	40	34	30	3	96'554	100.0%	524'854	30%							5					
70.994	994 Rapperswil Bahnhof-Kempraten-Jona Wohnheim Balm-Bahnhof	VZO	44	34.5	30.5	3	248'843	100.0%	1'133'144	31%							5					
70.995	995 Rapperswil Bahnhof-Jona Kreuz-Hummelberg	VZO	30	24	0	3	60'277	100.0%	362'630	23%							4					2)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona						3	581'998		2'813'668	32%							6					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	Anteil SG	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	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	93'412	100.0%	654'535	17%							3					2)
80.702	702 Wilen bei Wil-Wil Bahnhof-Rosstrüti	BOS	59	25	12	3	183'375	75.2%	598'239	39%							5					
80.703	703 Wil Reuttistrasse-Bahnhof-Neugruben	BOS	57	24	12	3	155'074	100.0%	936'208	25%							3					2)
80.704	704 Wil Bahnhof-Wilerwald	BOS	57	23.5	0	3	68'476	100.0%	301'030	33%							3					
80.705	705 Wil Bahnhof-Bildfeld-Bronschofen Himmelrich	BOS	29	23	12	2	65'968	100.0%	314'301	36%							6					
80.706 (m.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen-Braunau	BOS	26	19	17	2	115'013	70.6%	241'043	39%							5					
80.706 (o.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen	BOS	7	12	0	1	7'803	100.0%	93'082	22%							5					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil						3	689'121		3'138'438	31%							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) in Versuchsbetrieb eingebunden
 4) 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	Abgeltung 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%	89'276	22%						12						
80.092	N2 St.Gallen-Abtwil St.Josefen (Nachtangebot)	VBSG	2	2	0	1	5'304	100.0%	73'537	21%						13						
80.120 O	120 Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	46	32	18	3	489'608	72.2%	945'304	60%						17						
80.120 W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden)	PAG OS	39	38.5	36.5	3	176'019	100.0%	715'363	51%						12						
80.120N O	120 Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg) [Nachtangebot]	PAG OS	2.5	2.5	0	1	7'435	72.7%	19'321	61%						14						
80.120N W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden) [Nachtangebot]	PAG OS	3.5	3.5	0	1	4'502	100.0%	29'156	50%						8						
80.121 O	121 Heiden-Rehetobel-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	34.5	20	18.5	3	412'524	32.1%	393'974	54%						11						
80.121 W	121 Engelburg-St.Gallen (-Rehetobel-Heiden)	PAG OS	31	18	0	3	99'847	100.0%	397'922	54%						11						
80.132	132 Engelburg - Hohfirst - Waldkirch	PAG OS	9	0	0	1	41'430	100.0%	89'495	56%						6						
80.151	151 Gossau-St.Gallen Arena-Bahnhof-Spiserter	REGO	98.5	76.5	30	5	758'949	100.0%	1'133'114	78%						18						
80.151N	151N St.Gallen-Gossau (-Herisau) (Nachtangebot)	REGO	0	4	4	1	9'672	80.0%	42'316	55%						10						
80.152	152 Gossau(-Herisau)	REGO	34	33	18	3	58'063	100.0%	177'882	57%						10						
80.154	154 Arnegg-Waldkirch-Bernhardzell-Wittenbach	PAG OS	24	19	17	2	225'082	100.0%	842'677	22%						3						3)
80.155	155 Gossau Bahnhof-Walter Zoo	REGO	12	12.5	22.5	2	34'031	100.0%	140'478	51%						8						
80.158	158 Herisau - St.Gallen Arena - Abtwil - Engelburg	REGO	33	28	14	3	285'026	80.7%	590'642	57%						8						
80.159	159 Gossau-Arnegg-Andwil-Mettendorf	REGO	33	31.5	17	3	240'527	100.0%	766'641	46%						6						
80.180	180 Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	PAG OS	18.5	19	17	2	237'641	14.1%	96'293	46%						8						
80.200	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon	PAG OS	38	39	36	3	460'173	51.0%	566'561	63%						14						
80.200N	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon [Nachtangebot]	PAG OS	2	2	0	1	7'940	56.1%	-7'751	114%						37						
80.201	201 St.Gallen-Arbon [Schnellbus]	PAG OS	29	0	0	2	223'588	65.3%	306'730	52%						11						
80.205	205 Haggenschwil-Winden-Lömmenschwil-Wittenbach	PAG OS	11	0	0	1	48'286	97.4%	135'998	35%						4						3)
80.210	210 St.Gallen-Tübach-Steinach (-Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	378'266	100.0%	589'546	74%						12						
80.211	211 St.Gallen-Tübach-Horn-Steinach (-Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	385'917	85.3%	589'625	70%						12						
80.222	222 Heiden-Rheineck	PAG OS	15	14	9	2	83'082	16.0%	42'897	43%						6						
80.223	223 Heiden-Walzenhausen-Rheineck [Abendangebot]	PAG OS	4	5	1	1	41'466	8.6%	10'401	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) in Versuchsbetrieb eingebunden
 4) 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%	191'557	76%		23			
80.241	241 Rorschacherberg-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	3.5	0	0	1	31'485	100.0%	121'190	61%		25			
80.242	242 Rheineck-Rorschach-Goldach-Unterggen-St.Gallen	PAG OS	33	33	17	3	510'414	100.0%	1'819'264	50%		13			
80.942	Amriswil-Muolen	AOT	27	14	14	2	110'524	41.4%	169'574	32%		5			
852	Weinfelden-Gossau (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	11'968	40.5%	40'144	14%		14		1)	
854	Gossau-Appenzell-Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	20'152	7.8%	6'885	21%		2			
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	13'427	12.6%	9'478	39%		6			
856	Gais-Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	15'186	50.0%	32'850	23%		3			
859	St.Gallen-Trogen (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	6'725	57.1%	22'234	57%		7			

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

Region Rheintal

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%			
80.224	224 Heiden-Zelg-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	76'172	21.1%	71'793	24%					4		
80.225	225 Heiden-Lachen-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	78'627	20.8%	73'980	24%					4		
80.226	226 Heiden-Heerbrugg	PAG OS	15.5	11	11	2	139'191	30.6%	138'650	39%					6		
80.227	227 Heiden-Altstätten	PAG OS	6	4	4	1	41'308	20.1%	22'477	34%					3		
80.300	300 Altstätten-Buchs	BOS	35	33	28	3	788'788	100.0%	2'010'161	43%					7		
80.301	301 Heerbrugg-Marbach-Altstätten	BOS	69	54	35	4	432'549	100.0%	1'344'679	50%					8		
80.301-304N	301-304N St.Margrethen/Heerbrugg-Altstätten-Oberriet/Berneck-Diepoldsau [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	11'988	100.0%	37'963	61%					6		
80.302	302 Heerbrugg-Berneck	BOS	35	32.5	30	3	66'184	100.0%	426'919	32%					5		
80.303 (m.Bund)	303 Heerbrugg-Diepoldsau (-A-Hohenems)	BOS	60.5	51	42	4	224'491	100.0%	915'854	40%					7		
80.303 (o.Bund)	303 (Heerbrugg-) Diepoldsau-A-Hohenems Emspark	BOS	33.5	5.5	0	3	34'579	100.0%	317'244	11%					2		1)
80.304	304 Heerbrugg-St.Margrethen-Rheineck	BOS	35	32	12	3	235'403	100.0%	774'467	43%					6		
80.305	305 Rheineck-Altenrhein-Rorschach	BOS	24	18	10	2	159'990	100.0%	663'012	34%					6		
80.331	331 Altstätten-Eichberg	BOS	19	18	16	2	123'089	100.0%	465'263	32%					5		
80.332	332 Altstätten-Kriessern-Oberriet-Kobelwald	BOS	18	18	16	2	170'912	100.0%	538'508	28%					4		
80.333	333 Altstätten-Landmark-St.Anton	BOS	3	0	3	1	13'471	100.0%	37'041	65%					5		
80.351 CH	351 Heerbrugg-Widnau (-A-Lustenau-A-Dornbirn)	BOS	46	17	16	3	103'217	100.0%	537'334	22%					3		1)

█ 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) in Versuchsbetrieb eingebunden
 4) 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%	984'183	62%					12				
80.400N	400N Sargans-Buchs [Nachtangebot]	BOS	0.5	0.5	0	1	1'869	100.0%	13'742	38%					9				
80.401	401 Grabs-Buchs-Räfis	BOS	27	24	0	2	143'423	100.0%	603'962	32%					4				
80.410	410 Buchs-Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	53'729	100.0%	307'256	21%					4				4)
80.411 CH	411 Sennwald-Gams-Haag (-FL-Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	179'477	100.0%	620'497	21%					3				1)
80.411 FL	411 (Sennwald-Gams-) Haag-FL-Bendern	BOS	16	14	14	2	7'857	100.0%	35'984	19%					1				1)
80.412	412 Grabs-Grabserberg-Voralp	BOS	7	3	3	1	35'636	100.0%	222'422	21%					5				
80.420	420 Trübbach-Oberschan-Weite	BOS	13.5	6	6	1	60'736	100.0%	370'028	21%					3				
80.429/430	429/430 Sargans-Wangs-Vilters-Sargans	BOS	33	28.5	16.5	3	190'069	100.0%	707'162	42%					7				
80.431	431 Sargans-Oberhelligkreuz-Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'495	100.0%	109'769	46%					5				
80.432	432 [Sargans-] Mels-Weisstannen	BOS	14.5	14	7	1	136'092	100.0%	524'860	21%					4				
80.433	433 Sargans-Mels-Plons-Ragnatsch	BOS	32	30	15	3	161'381	100.0%	636'503	37%					5				
80.440	440 Flums-Flumserberg Portels-Flums	PAG OS	6	0	0	1	18'056	100.0%	70'812	52%					2				
80.441	441 Sargans-Flums-Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	264'142	100.0%	790'866	49%					12				
80.442	442 Walenstadt-Flums	BOS	14.5	6	6	1	83'972	100.0%	379'123	24%					4				
80.443	443 Walenstadt-Walenstadtberg	BOS	11	8	8	1	44'267	100.0%	239'085	35%					6				
80.444	444 Walenstadt-Unterterzen-Murg	BOS	23	15	15	2	129'258	100.0%	413'260	35%					4				
80.445	445 Unterterzen-Quarten-Oberterzen	BOS	19.5	15	15	2	42'269	100.0%	331'887	35%					4				
80.451	451 Bad Ragaz-Vättis-Gigerwald	PAG OS	17	16	16	2	235'322	100.0%	1'023'746	33%					8				
80.452	452 Bad Ragaz-Valens [Schnellbus]	PAG OS	6.5	0	0	1	24'372	100.0%	42'888	75%					17				
80.453	453 Bad Ragaz-Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	19'081	100.0%	28'000	84%					9				
80.454	454 Pfäfers-St.Margrethenberg	PAG OS	10	6	6	1	52'121	100.0%	194'335	32%					1				
80.456	456 Bad Ragaz Bidems-Bahnhof-Pizolbahn	PAG OS	12	12	12	1	65'048	100.0%	174'028	58%					4				
90.022	22 Bad Ragaz-Fläsch-Maienfeld-Jenins-Landquart	PAG OS	18.5	14	12.5	2	188'380	12.6%	104'794	44%					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) in Versuchsbetrieb eingebunden
 4) 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	Abgeltung Anteil SG * in Fr.	Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So						25%	50%	75%	100%						
70.885	885 Rapperswil-Rüti ZH-Wald ZH-Goldingen-Atzmännig	ZVV	35	35	43	3	366'007	38.3%	316'572	71%					13					
72.521	521 Uznach-Siebnen-Wangen-Reichenburg	PAG OS	32.5	30.5	29	3	389'719	5.1%	51'752	52%					9					
72.524	524 Ziegelbrücke-Buttikon-Galgenen-Pfäffikon SZ	PAG OS	35	32	18	3	631'684	0.7%	13'207	52%					10					
80.621	621 Rapperswil-Buech Industrie	BRER	10.5	0	0	1	25'864	100.0%	33'988	83%					10					
80.622	622 Rapperswil-Eschenbach-Wattwil	BRER	46	35	31	3	532'358	100.0%	957'327	66%					11					
80.623	623 Rapperswil-Uznach-Ricken-Rapperswil (Nachtangebot)	BRER	0	3	3	1	14'721	100.0%	53'490	52%					9					
80.628	628 Gommiswald-Gebertingen-Ricken	PAG OS	6	0	0	1	25'847	100.0%	45'722	67%					4					
80.630	630 Benken-Uznach-Eschenbach-Goldingen-Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	293'989	100.0%	1'369'909	28%					6					
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	PAG OS	14	25	25	2	105'690	100.0%	407'327	43%					7					
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	BRER	22	7	6	2	138'995	100.0%	200'062	72%					10					
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	PAG OS	10	14	12	1	56'305	67.2%	33'312	83%					15					
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	BRER	35	21	19	3	164'641	67.2%	194'770	62%					8					
80.632	632 Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	23	18.5	17	2	168'368	100.0%	633'937	37%					6					3)
80.633	633 Uznach-Ernetschwil-Gommiswald-Rieden	PAG OS	18	17.5	17	2	98'948	100.0%	430'709	39%					7					3)
80.635	635 Benken-Kaltbrunn-Schänis-Ziegelbrücke	PAG OS	18	17	16	2	177'731	100.0%	563'727	37%					5					
80.650	Ziegelbrücke-Weesen-Amden	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	768'200	59%					11					

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

Region Toggenburg

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		
80.182	182 Herisau-Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern	PAG OS	15	13.5	12.5	2	228'839	55.0%	391'536	37%						7					
80.183	183 Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund [Abendangebot]	PAG OS	4	4.5	3.5	1	29'404	7.1%	7'632	41%						9					
80.184	184 Degersheim-Dicken-St.Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	51'158	100.0%	174'904	35%						3					
80.185	185 St.Peterzell-Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'191	100.0%	145'455	23%						3					
80.186	186 Brunnadern-Hemberg-Wattwil [Abendangebot]	PAG OS	1	1	1	1	17'044	100.0%	85'388	20%						3					
80.765	765 Bütschwil-Mosnang-Libingen	PAG OS	14	8	8	1	81'472	100.0%	283'972	34%						5					
80.766	766 Bütschwil-Mosnang-Mühlrüti (-Hulftegg)	PAG OS	17	11	11	2	89'685	100.0%	345'058	28%						4					
80.767	767 Ganterschwil-Lütisburg-Rindal-Flawil	PAG OS	6	0	0	1	40'386	100.0%	94'655	48%						7					
80.768	768 Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	111'297	100.0%	396'052	38%						4					
80.770	770 Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel	BLWE	44	33	19	3	283'077	100.0%	537'948	66%						9					
80.770	770 Wattwil-Nesslau [Bahnersatz]	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'420	100.0%	80'792	30%						8					
80.771	771 Dietfurt-Oberhelfenschwil-Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	64'424	100.0%	275'492	32%						5					
80.772	772 Krinau-Lichtensteig-Dietfurt	PAG OS	12	8	8	1	66'904	100.0%	398'904	18%						3					4)
80.780	780 Wattwil-Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	85'856	100.0%	300'941	34%						6					
80.790	790 Wattwil-Nesslau-Alt St.Johann-Wildhaus-Buchs	PAG OS	33	32	31	3	876'904	100.0%	2'825'576	48%						12					
80.792 (m.Bund)	792 Nesslau-Ennetbühl (-Schwägälp)	PAG OS	11.5	11	9	1	17'845	100.0%	46'035	58%						9					
80.792 (o.Bund)	792 (Nesslau-) Ennetbühl-Schwägälp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'825	89.8%	199'214	26%						6					
853	Wil-Wattwil-Nesslau (Nachtangebot)	SOB	0	2.5	2.5	1	13'533	100.0%	85'900	43%						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) in Versuchsbetrieb eingebunden
- 4) 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						5	15	25	35			
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	PAG OS	8.5	4.5	4.5	1	126'497	19.9%	91'965	27%		3					
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	BOS	11.5	18	13	2	149'373	24.3%	139'014	21%		3					1)
80.724	724 Wil-Zuckenriet-Niederbüren	PAG OS	18.5	15	0	2	148'872	100.0%	335'554	52%		7					
80.725	725 Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	PAG OS	19	19	18	2	252'073	100.0%	741'354	35%		6					
80.726	726 Wil-Henau-Uzwil Bahnhof-Waldhof	PAG OS	35.5	34.5	34.5	3	359'433	100.0%	1'265'384	40%		7					
80.727	727 Zuzwil-Oberbüren-Gossau	PAG OS	34	19.5	19	3	292'889	100.0%	912'107	39%		7					
80.728	728 Uzwil-Oberbüren-Zuckenriet	PAG OS	19.5	19	18.5	2	123'958	100.0%	396'571	34%		5					
80.729	729 Wil-Schwarzenbach-Henau-Uzwil	REGO	19	19	17	2	155'059	100.0%	457'454	45%		6					
80.730	730 Wil-Jonschwil-Uzwil	PAG OS	34.5	19.5	19	3	253'271	100.0%	645'184	53%		9					
80.732	732 Wil-Kirchberg-Gähwil	BOS	49.5	37.5	30	3	320'655	87.0%	886'842	46%		8					
80.733	733 Wil-Littenheid	BOS	22	17	15	2	74'947	39.9%	115'459	46%		8					
80.734	734 Wil-Sirnach-Dussnang-Fischingen	BOS	22	15	14	2	158'020	15.5%	62'140	53%		9					
80.733/734	733/734 Wil-Littenheid-Dussnang-Fischingen [Abendangebot]	BOS	4	5	4	1	44'561	13.7%	21'835	14%		2					1)
80.735	735 Wil-Sirnach-Eschlikon-Balterswil-Bichelsee	BOS	26	20	18	2	206'341	17.1%	68'760	63%		9					
80.737	737 Wil-Oberbüren-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	12'776	100.0%	23'446	65%		5					
80.738	738 Wil-Jonschwil-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	8'518	100.0%	26'172	52%		4					
80.740	740 Uzwil-Oberbüren-Niederbüren-Bischofszell	PAG OS	19	18.5	17.5	2	168'428	88.4%	242'659	62%		8					
80.741	741 Niederuzwil-Uzwil-Flawil	PAG OS	33.5	33	18	3	256'973	100.0%	1'009'282	39%		5					3)
80.750	750 Flawil, Bahnhof-Flawil, Isnyplatz	PAG OS	29	29	0	2	57'604	100.0%	237'935	36%		3					
80.751	751 Degersheim-Flawil Bahnhof-Burgau	PAG OS	23.5	19	18	2	151'188	100.0%	605'088	40%		9					
80.761	761 Bazenheid-Kirchberg-Dietschwil	BOS	16	0	0	2	32'948	100.0%	128'685	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.

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 der Abfahrten) und zu einem Viertel aus der Anzahl der Einwohnerinnen und 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 Verkehrsegment (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>. Den Auswertungen in diesem Bericht liegen nur die Regionsteile im Kanton St.Gallen zugrunde.

Personenkilometer

Personenkilometer dienen der Messung von Verkehrsleistungen. Der Wert wird ermittelt, indem die Anzahl der Kurskilometer mit der durchschnittlichen Belegung des Fahrzeuges multipliziert wird.

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.

