



August 2022

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 (2022): Bericht öffentlicher Verkehr.
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 101

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 (AöV)
058 229 34 88 · aoev@sg.ch

Bezug

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

Titelbild

© SOB

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	Zusammenarbeit	8
4	Zahlen und Fakten	10
4.1	Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel	10
4.2	Erschliessungsqualität	12
4.3	Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln	17
4.4	Nachfrage	18
4.5	Finanzen / Wirtschaftlichkeit	22
5	Projekte	26
5.1	Bushöfe	26
5.2	Öffentlicher Verkehr und Innenentwicklung	27
5.3	Busbehinderungen im Strassenverkehr	28
5.4	E-Bus-Strategie	29
5.5	Grenzüberschreitender Verkehr	30
5.6	Behinderten Gleichstellungsgesetz (BehiG) an Bushaltestellen	32
6	Perspektiven	34
6.1	Bahnperspektiven bis 2025	34
6.2	Bahnperspektiven bis 2035	35
6.3	Überprüfung und Weiterentwicklung Angebot 2025–2040	36
6.4	Regionale Konzepte	36
6.5	Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2022	38
A	Anhang	40
A1	Bahnhofsfrequenzen	40
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	42
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	44
A4	Glossar	53



S1

STÄNDIG ZÄHN
KRIPPE UND DRIVE
BEI ZWISCHEN
STADION UND PUFF
WU UND WIND

Stromschlag
Verboten
Leitungen
unter Spannung
Abstand halten



Die Covid-19-Pandemie hat auch das Jahr 2021 geprägt. Die Fahrgastzahlen sind gegenüber 2020 zwar leicht gestiegen, haben aber das Niveau von 2019 noch deutlich verfehlt. Trotzdem, wir sind zuversichtlich: Der Umsatz für den Monat Juni 2022 liegt erstmals wieder auf dem Niveau vor Corona.

Der öffentliche Verkehr (öV) steht vor einer anspruchsvollen Herausforderung. Es geht einerseits darum, die in der Krise gesunkene Nachfrage wieder auf das vorherige Niveau zu steigern. Andererseits soll die Nachfrage des öV überproportional gesteigert werden, damit der öV einen markanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann. Hier bietet insbesondere der Freizeitverkehr Möglichkeiten für den öV, da in diesem Bereich die Auslastung der Transportmittel sowie der Modalsplit tiefer sind als im täglichen Pendlerverkehr.

Die Ostschweizer Kantone haben 2021 erstmalig eine gemeinsame Bestellerstrategie erarbeitet. Darin werden Aspekte wie die Nutzung von Synergien, die Stärkung der gemeinsamen Positionierung, die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des öV sowie die proaktive Weiterentwicklung des öV-Systems beleuchtet. Die künftige Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und die Rolle der beim Kanton St.Gallen angesiedelten Geschäftsstelle ist in einer Kooperationsvereinbarung festgehalten. Die zuständigen Regierungsräte haben sie im Dezember 2021 unterzeichnet.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 nahmen verschiedene öV-Angebote ihren Betrieb auf, die nur dank einer intensiven Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern realisiert werden konnten. So verkehrt der EuroCity zwischen Zürich und München neu in der Zielfahrzeit von nur noch dreieinhalb Stunden. Dank Halten in St.Gallen und St.Margrethen wird die Ostschweiz besser an die Metropolregion München angebunden. Zeitgleich startete der Betrieb einer grenzüberschreitenden S-Bahn zwischen Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau. Sie bringt insbesondere für den Tourismus rund um den Bodensee einen grossen Mehrwert.

Mit dem von der SBB kommunizierten Verzicht auf die Wankkompensation (Wako) kann das bisher geplante Angebotskonzept 2035 nicht gefahren werden. Der Kanton St.Gallen fordert die Umsetzung des Vollknotens St.Gallen. Die Korridorstudie Winterthur–St.Gallen müssen das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB möglichst rasch vorlegen.



Regierungsrat Beat Tinner
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

2.1 Covid-19: Finanzielle Auswirkungen und Lösungen

Die Folgen der Corona-Krise führten weiterhin zu finanziellen Einbussen im öV. Die Nachfrage erholte sich nur langsam. Sie wird auch im Jahr 2022 kaum das Niveau vor der Krise erreichen. Der Umsatz 2021 des Tarifverbundes Ostwind lag rund 16 Prozent unter dem Niveau 2019 vor Corona.

Durch die deutlichen Ertragsausfälle der Transportunternehmen (TU) im öV sind im Jahr 2021 erhebliche Defizite entstanden. Der Nachfragerückgang wird auch im Jahr 2022 noch zu spüren sein. Die eidgenössischen Räte haben in der Wintersession 2021 beschlossen, die für 2020 zugesicherte Unterstützungsmassnahmen auch im Jahr 2021 fortzuführen (zweites Massnahmenpaket). Die TU haben den Bestellern ihre Jahresrechnungen 2021 im Frühjahr 2022 eingereicht. Falls Defizite entstanden sind, erhalten die TU von Bund und Kantonen einen einmaligen Beitrag, basierend auf den geprüften Jahresrechnungen. Die Besteller schliessen mit den TU Zusatzvereinbarungen über die Defizitdeckung zu den bestehenden Angebotsvereinbarungen ab. Die Auszahlung erfolgt einmalig im Laufe des Jahres 2022.

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 mit der Auflösung von zweckgebundenen Reserven. Der Anteil des Kantons St.Gallen an der Defizitfinanzierung zugunsten des öV wird für das Jahr 2021 auf 8,5 Mio. Franken geschätzt (Stand 30. November 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 4,25 Mio. Franken des Defizits.





2.2 Auswirkungen und Nachfrage

Im Jahr 2020 verringerte sich die Nachfrage sehr stark. Insbesondere wegen des Lock-downs und der damit verbundenen temporären Angebotsreduktion im Frühjahr war der Rückgang dramatisch. Im darauffolgenden Sommer zeigte sich eine zögerliche Erholung, die durch die zweite Welle im Herbst aber wieder gebremst wurde. Insgesamt waren im ersten Pandemiejahr knapp 26 Prozent weniger Fahrgäste unterwegs.

Auch im zweiten Corona-Jahr 2021 war im öV eine sehr tiefe Nachfrage zu verzeichnen. Mit einer Steigerung um knapp 6 Prozent gegenüber 2020 sind erst etwa ein Viertel der ab 2020 weggebliebenen Fahrgäste wieder zurückgekehrt.

Die Prognosen für 2022 und 2023 gehen von einer weiteren Erholung aus. Die Auswirkungen des nun in vielen Betrieben möglichen Homeoffice lassen sich noch nicht abschätzen. Eine Nachfrage wie vor der Pandemie wird aber frühestens ab dem Jahr 2024 erwartet.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	2023*
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	80.9	81.6	83.0	61.8	65.4	74.4	77.4
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%	5.9%	13.7%	4.1%

* Planwerte

T1 Beförderte Fahrgäste

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

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

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

3.1 Zusammenarbeit mit dem Bund

Dem Bund obliegt die Federführung bei der Planung und Weiterentwicklung des Bahnangebots auf dem Schweizer Schienennetz. Mit der Erstellung eines Angebotskonzepts für den Fernverkehr werden die TU oder Dritte beauftragt. Die für den Ausbau nötigen Infrastrukturmassnahmen für den Fern-, Regional- und Güterverkehr werden priorisiert, in Ausbausritten zusammengefasst und dem Parlament vorgelegt. Die Kantone sind in die Arbeiten einbezogen.

Der Regionalverkehr wird gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und finanziert. Im Rahmen der Reform Regionaler Personenverkehr werden aktuell die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen überprüft. Ziel ist eine Vereinfachung des heute komplexen Bestellverfahrens und damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Das Bundesparlament berät das Geschäft zurzeit.

3.2 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern

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

Anfang 2022 haben die Ostschweizer Kantone eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Dank der engeren Kooperation können die Interessenvertretung gestärkt, Synergien besser genutzt und das System rascher weiterentwickelt werden. Der Kanton St.Gallen führt die Geschäftsstelle.

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

3.3 Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden

Über eine Vereinbarung ist geregelt, dass die sechs St.Galler Regionen die Interessen ihrer angeschlossenen Gemeinden gegenüber dem Kanton koordiniert einbringen und vertreten. Diese bewährte Form der Zusammenarbeit erlaubt bei der Planung des öffentlichen Verkehrs die wichtige regionale Gesamtsicht über Gemeindegrenzen hinaus. Mit den Gemeinden ist der Kanton direkt in Kontakt beispielsweise bei der Planung von zusätzlichen Haltestellen oder beim Festlegen einer Linienführung durch ein Quartier.

3.4 Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen

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

3.5 Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Ostwind

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



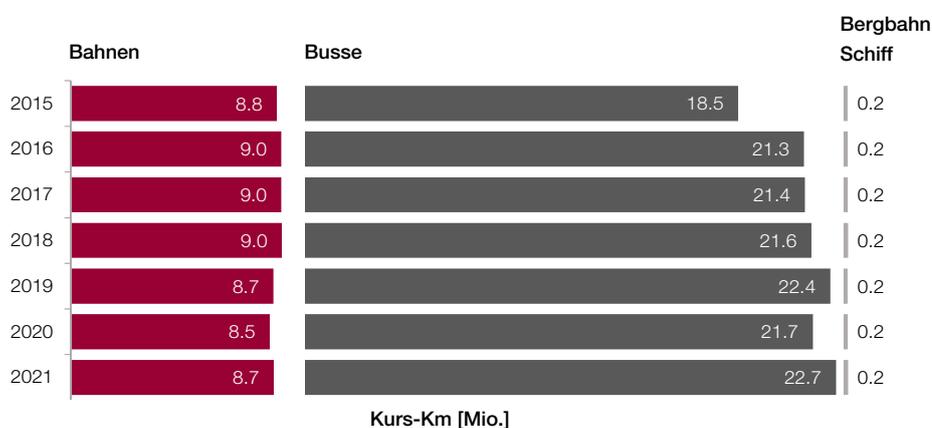
4 Zahlen und Fakten

4.1 Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel

Die deutliche Erhöhung der Kurskilometer 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 wurde mit dem neu konzipierten Liniennetz ausgebaut. Ab 2019 wird der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) als Fernverkehr finanziert und somit vom Kanton St.Gallen nicht mehr bestellt. Deshalb verringert sich bei der Bahn das ausgewiesene Angebot. Im Jahr 2020 sind die Angebotsausdünnungen während des Lockdowns und die längeren Ausfälle der Nachtangebote berücksichtigt. Im Jahr 2021 konnte mit Ausnahme der bis Ende Juni ausgesetzten Nachtverbindungen wieder das vollständige Angebot gefahren werden.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Kurs-Km [Mio.]	27.5	30.6	30.6	30.9	31.3	30.4	31.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	-0.8%	10.9%	0.1%	1.0%	1.4%	-2.9%	3.8%



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.

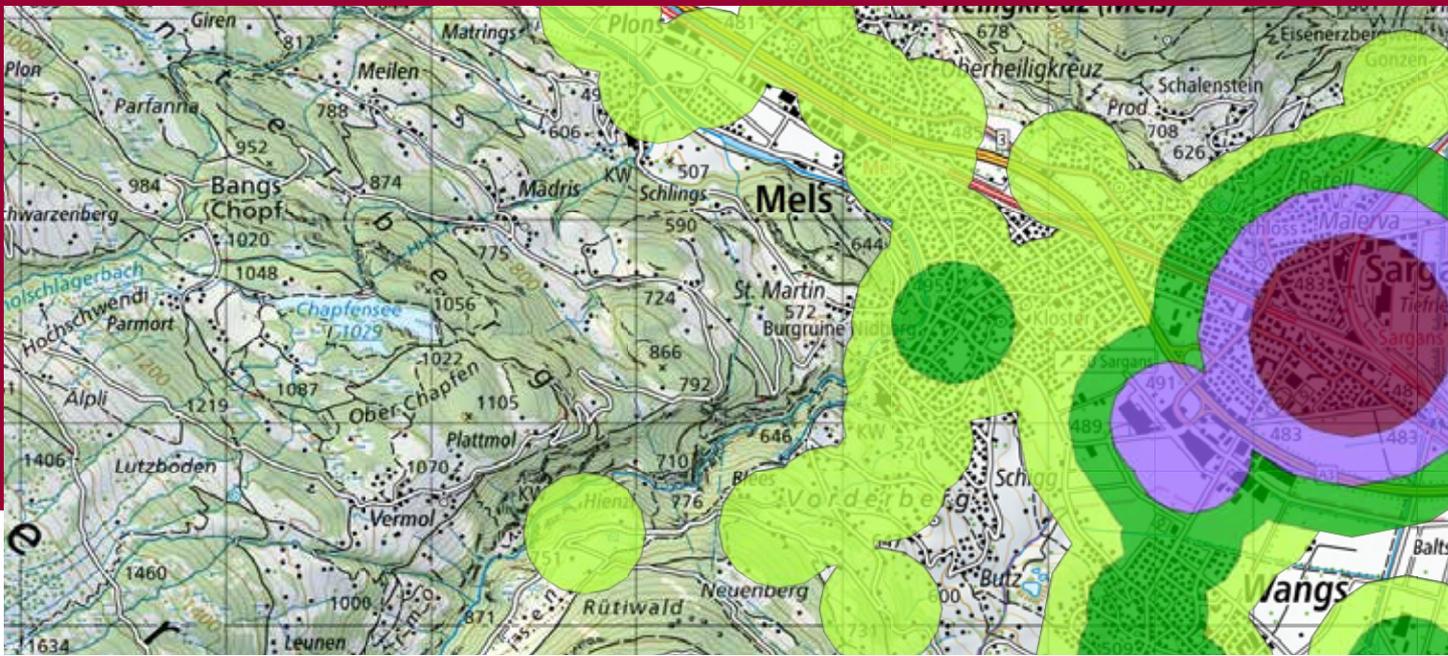
Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV

A1 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

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

Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV

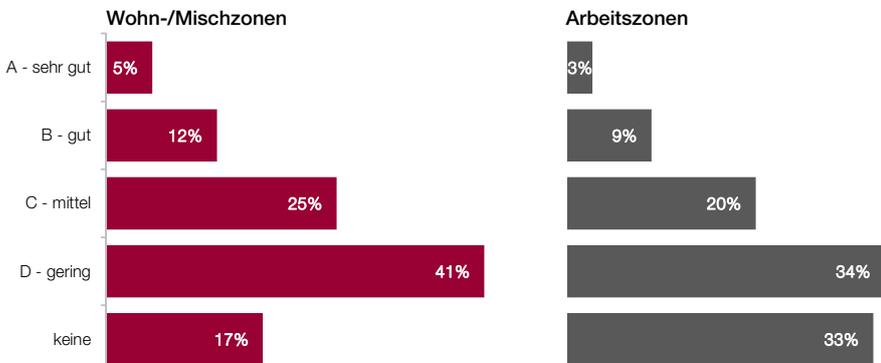




4.2 Erschliessungsqualität

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

Im Kanton St.Gallen liegen 17 Prozent der Wohn-/Mischzonen innerhalb der öV-Güteklassen A und B. Gegenüber dem Vorjahr ist dies 1 Prozentpunkt weniger. Die Arbeitszonen sind wie im Vorjahr zu 12 Prozent gut oder sehr gut erschlossen. Rund 56 Prozent der Wohn-/Mischzonen und 67 Prozent der Arbeitszonen sind nur gering oder gar nicht mit dem öV erschlossen.



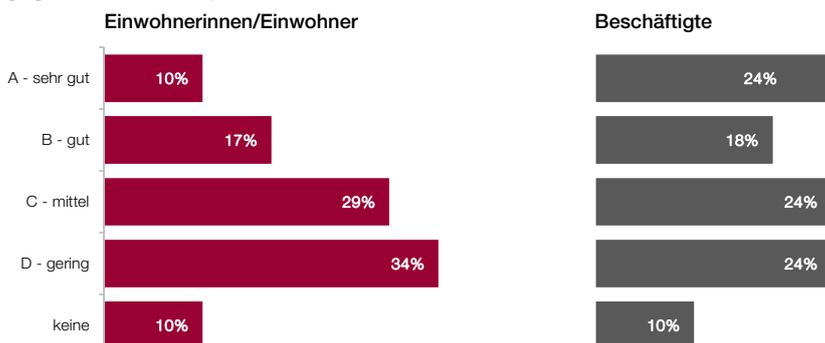
A2 Erschliessungsgüte Bauzonen

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

Quellen: Digitale Zonenpläne; ; öV-Güteklassen ARE, Stand 2021; Aufbereitung: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

4.2.1 Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte

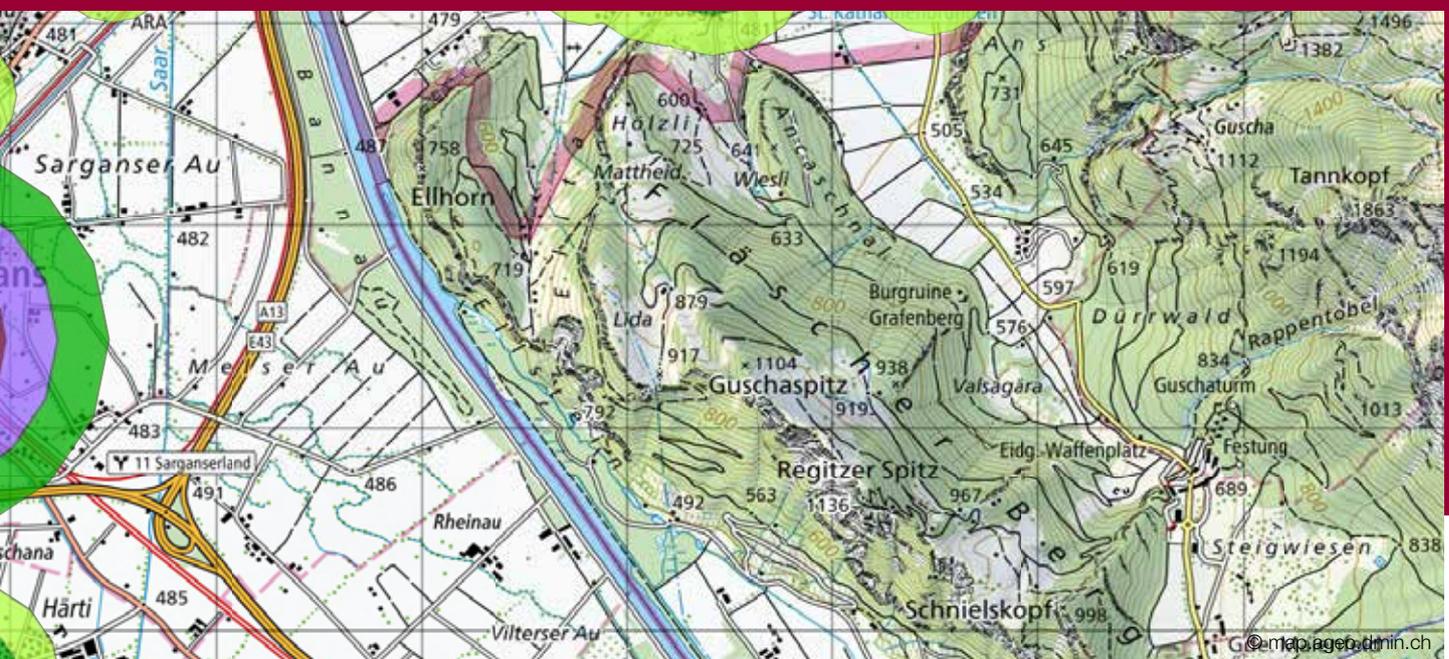
Über den gesamten Kanton betrachtet sind 27 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sehr gut bis gut und 63 Prozent mittelmässig bis gering mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Rund 42 Prozent der Beschäftigten innerhalb der Bauzone sind gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Anteile je Güteklasse haben sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.



A3 Erschliessungsgüte Einwohnerinnen/Einwohner/ Beschäftigte

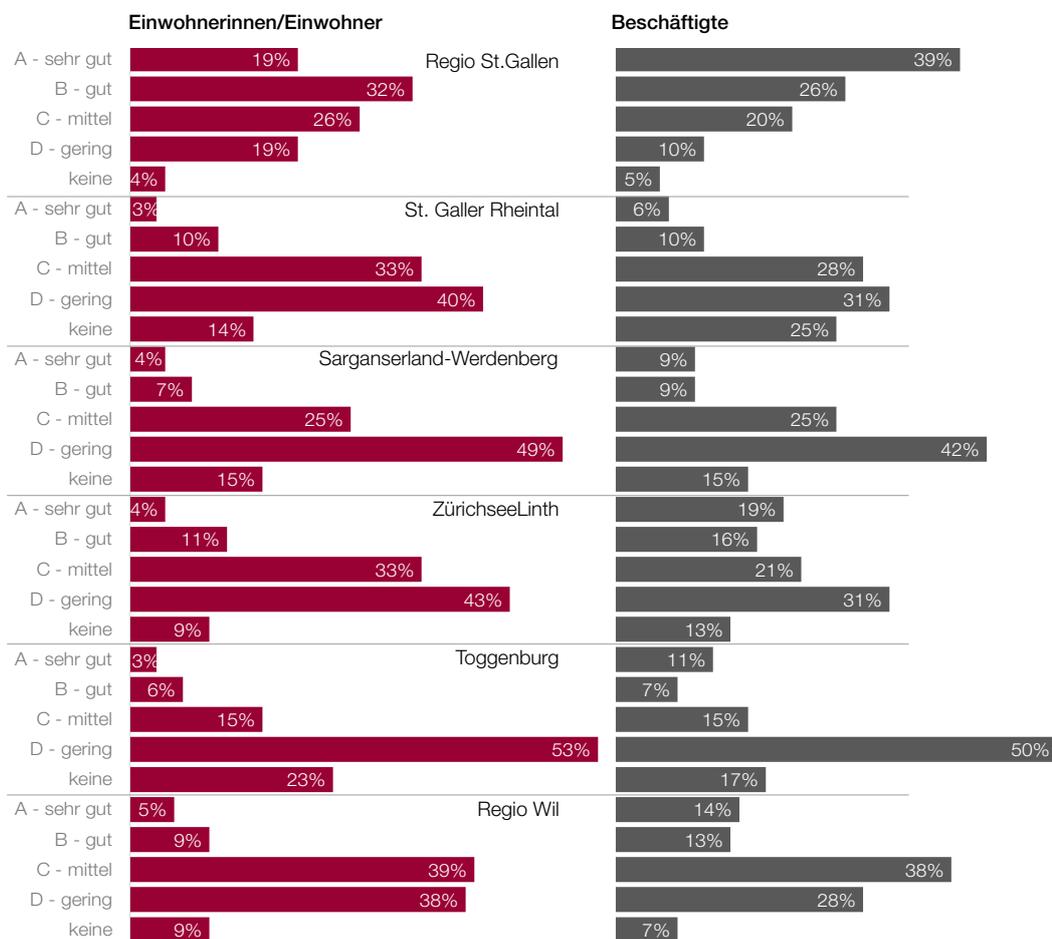
Anteile der in der Bauzone wohnenden respektive arbeitenden Einwohnerinnen/Einwohner und Beschäftigte, ausgewertet nach den öV-Erschliessungsgüteklassen nach ARE.

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2020, STATENT 2019; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: Fachstelle für Statistik



4.2.2 Nach Regionen

Die regionalen Unterschiede sind weiterhin gross: In der Region St.Gallen-Bodensee sind 51 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner und 65 Prozent der Beschäftigten sehr gut bis gut erschlossen. In den übrigen Regionen liegt dieser Wert deutlich tiefer. In den Regionen Rheintal, Sarganserland-Werdenberg und Toggenburg ist die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze einer geringen oder gar keiner Erschliessungsqualität zugeordnet. In der Region ZürichseeLinth trifft dies zumindest in Bezug auf die Einwohnerinnen und Einwohner zu.



A4 Erschliessungsgüte nach Regionen

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2020, STATENT 2019; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: Fachstelle für Statistik

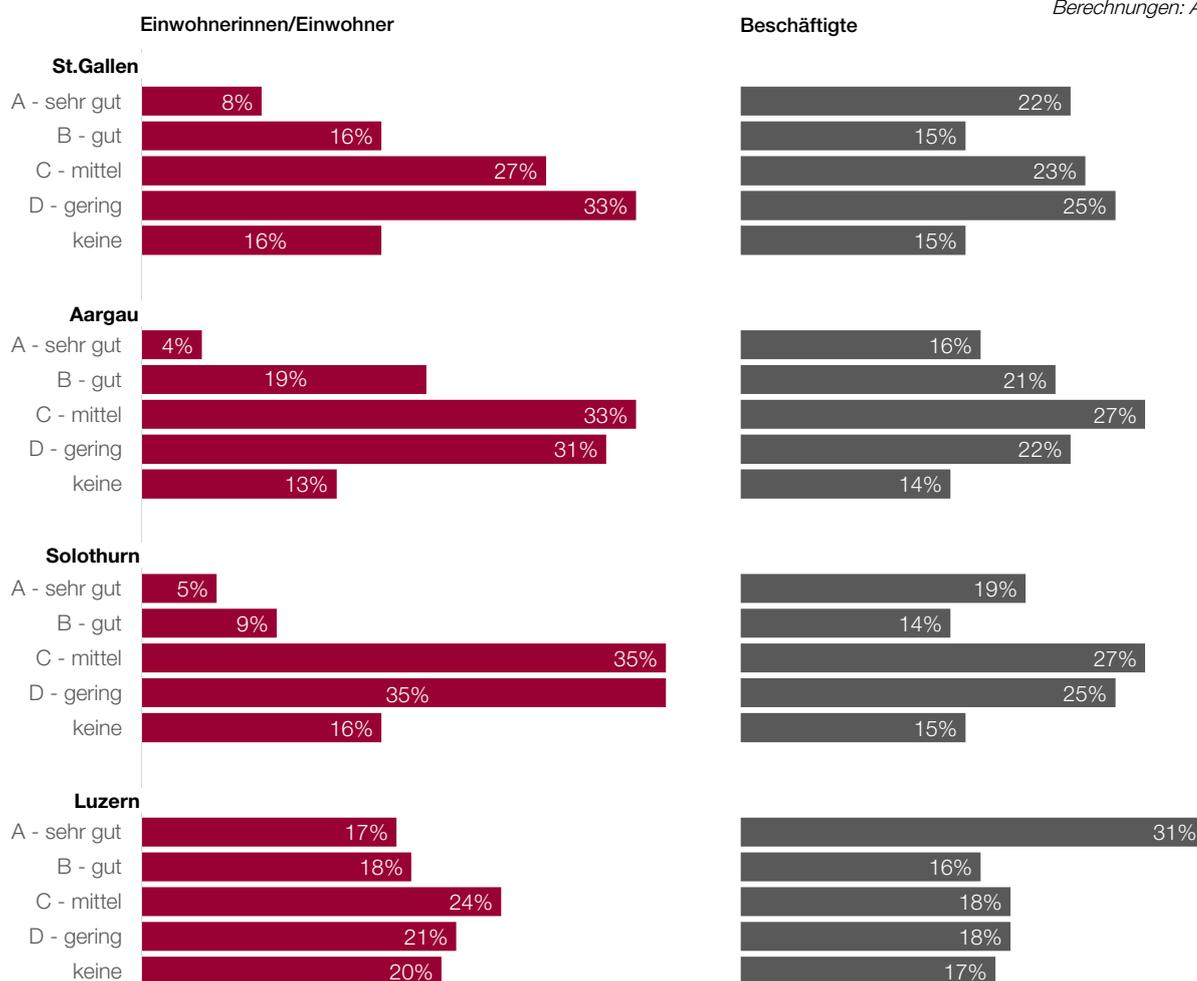
4.2.3 Vergleich mit ausgewählten Kantonen

Im Vergleich der ausgewählten Kantone ist der Kanton Luzern am besten mit dem öV erschlossen. Im Kanton Luzern sind 35 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner sehr gut oder gut mit dem öV erschlossen. In den anderen Kantonen liegt dieser Anteil deutlich tiefer (14–24 Prozent). Der Anteil der gering oder nicht erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner liegt bei allen vier betrachteten Kantonen zwischen 41 und 51 Prozent. Auch bei den Beschäftigten ist das Bild ähnlich. Luzern hat eindeutig mehr gut oder sehr gut erschlossene Arbeitsplätze als die anderen drei Kantone. Bei den gering oder gar nicht erschlossenen Beschäftigten liegen alle Kantone zwischen 35 und 40 Prozent.

A5 Vergleich Erschliessungs- güte mit anderen Kantonen

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

Quelle: Bundesamt für Statistik, STATPOP 2020, STATENT 2018; INFOPLAN-ARE, opentransportdata.swiss, ÖV-Güteklassen; AREG SG, Bauzonen
Berechnungen: AREG SG





 gestattet Schloss Dollnegg

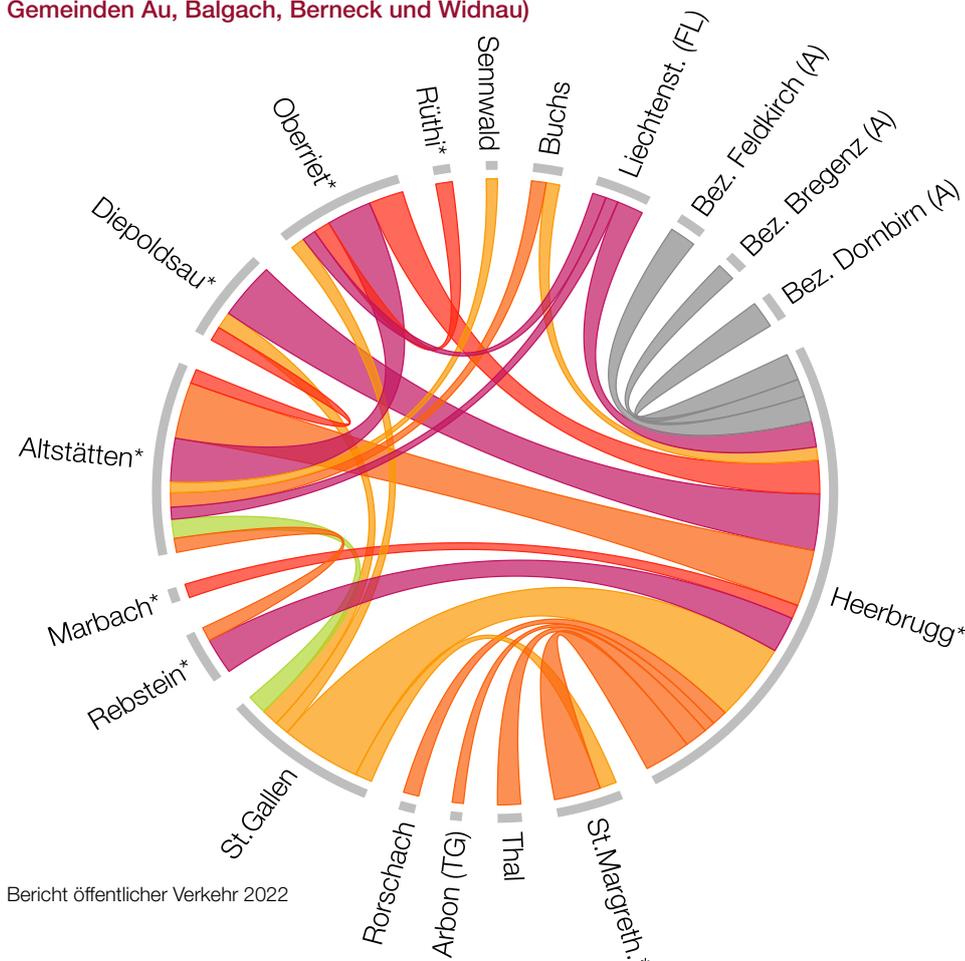


4.3 Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln

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 St.Galler Rheintal 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 Diepoldsau und Heerbrugg, wird der öV selten genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen Altstätten und St.Gallen.

Pendlerströme Region St.Galler Rheintal ab 250 Personen (Heerbrugg umfasst die Gemeinden Au, Balgach, Berneck und Widnau)



Link zu Pendlerbeziehungen aller Regionen im Kanton St.Gallen

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

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

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

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

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

A6 Pendlernetzwerk der Gemeinden der Region St.Galler Rheintal

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

öV-Anteil an den Pendlerwegen

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

Quelle: BfS: Strukturhebung, Zeitraum 2018-2020, Grenzgängerstatistik
Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



4.4 Nachfrage

4.4.1 Fahrgäste je Jahr

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.

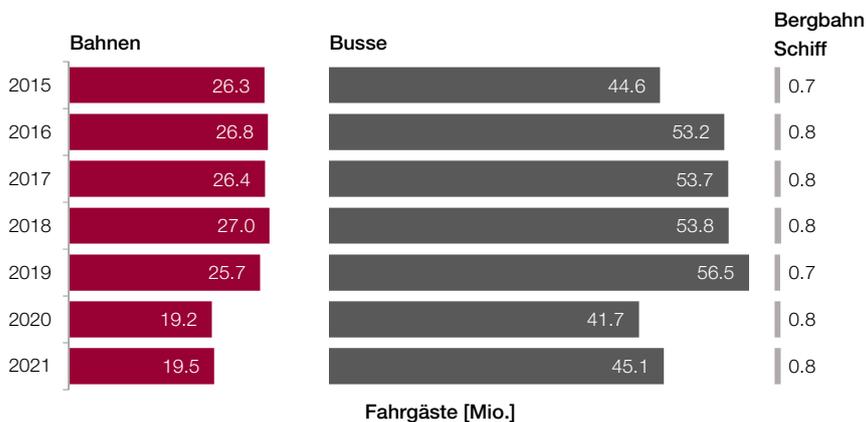
Eindrücklich zeigt sich der Nachfrageeinbruch im Jahr 2020. Aufgrund der Covid-19-Pandemie ging die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel zurück. Im Verlauf des Jahres 2021 erholte sie sich ein wenig.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	71.6	80.8	80.9	81.6	83.0	61.8	65.4
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.1%	12.9%	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%	5.9%

T3 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaft beförderte Fahrgäste im abteilungsberechtigten 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: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.



A7 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

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



© Foto Thurbo

4.4.2 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.

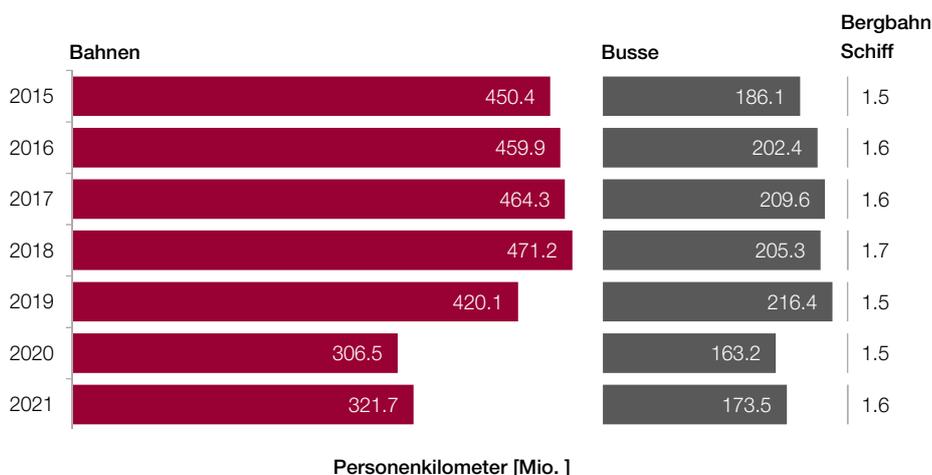
Ganz real ist jedoch die Nachfrage im Jahr 2020 eingebrochen. Die Anzahl Personenkilometer reduzierte sich dabei noch etwas mehr als die Zahl beförderter Fahrgäste. Auch hier setzte 2021 eine leichte Erholung ein.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Pkm [Mio.]	637.9	663.9	675.5	678.2	638.0	471.3	496.8
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.6%	4.1%	1.8%	0.4%	-5.9%	-26.1%	5.4%

T4 Personenkilometer

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



A8 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

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



4.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

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

[Mio. Pkm]	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Anteil 2021
Thurbo	127.46	137.53	139.12	143.87	163.37	120.18	125.18	38.9%
SOB	130.40	133.72	137.00	136.10	137.18	101.42	122.39	38.0%
SBB	185.52	181.58	180.80	181.86	109.50	77.58	66.21	20.6%
AB*	8.99	9.02	9.17	8.97	9.62	6.98	7.98	2.5%
FW	0.62	0.62	0.64	0.64	0.63	0.48	-	0.0%
Total	453.00	462.47	466.73	471.44	420.31	306.65	321.77	100.0%

*ab 2021 inkl. FW

[Mio. Pkm]	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Anteil 2021
PostAuto	75.97	71.59	78.22	73.41	78.33	59.57	62.64	36.3%
VBSG	44.61	61.96	62.04	63.17	65.56	47.25	51.37	29.6%
BOS	29.99	31.56	31.77	31.88	33.62	25.95	27.51	15.9%
Regiobus	16.91	16.49	16.38	17.29	18.31	13.80	14.06	8.1%
Schneider	7.27	7.49	7.91	8.34	8.86	6.83	7.17	4.1%
VZO	3.18	5.02	5.05	5.07	5.42	5.12	5.28	3.0%
AWA	3.01	2.83	2.94	2.88	3.25	2.77	2.84	1.6%
BLWE	2.24	2.47	2.55	2.73	2.64	1.61	2.32	1.3%
AOT	0.24	0.27	0.26	0.27	0.22	0.16	0.18	0.1%
Chur Bus	0.08	0.13	0.05	0.03	0.03	0.02	0.02	0.0%
Total	183.49	199.80	207.16	205.06	216.24	163.08	173.39	100.0%

T5 Pkm nach Bahnunternehmen

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

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

T6 Pkm nach Busunternehmen

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

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

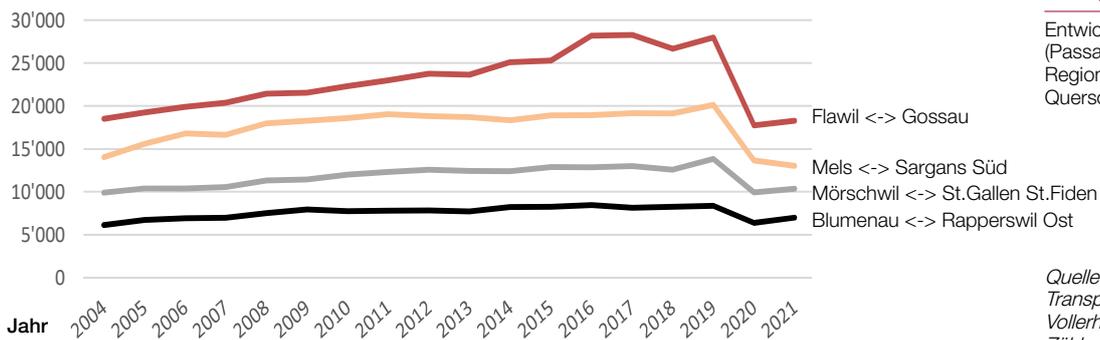
Legende

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

4.4.4 Querschnittbelastungen Bahnnetz

Nach vielen Jahren mit konstantem Wachstum brach die Nachfrage 2020 coronabedingt ein. In den meisten Korridoren konnte 2021 eine leichte Erholung der Nachfrage verzeichnet werden.

Passagiere pro Tag



A9 Entwicklung Frequenzen an Querschnitten

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

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



© AöV

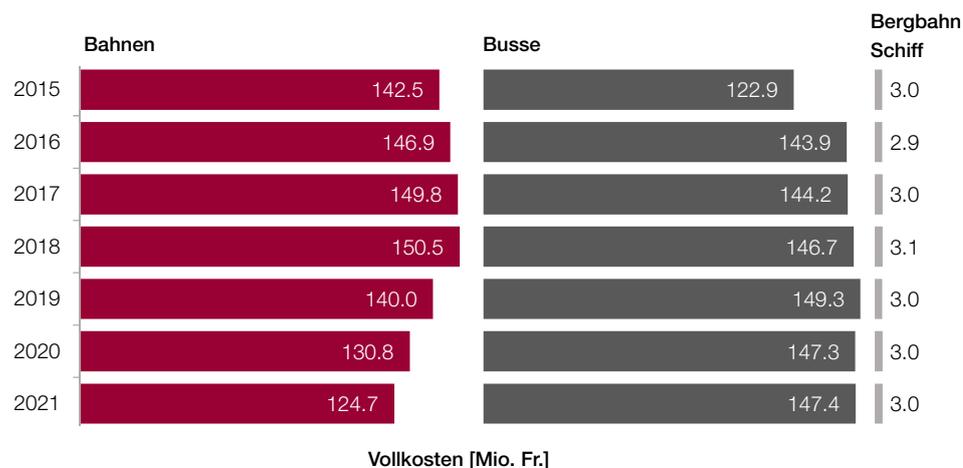


4.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

4.5.1 Vollkosten

Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den Transportunternehmen für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt. 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. Insbesondere bei den Bahnen konnten 2021 weitere Einsparungen umgesetzt werden (u.a. Betreiberwechsel auf einer Linie).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	270.1	294.3	298.7	301.9	292.9	281.6	276.1
Veränderung gegenüber Vorjahr	2.4%	9.0%	1.5%	1.1%	-3.0%	-3.8%	-2.0%



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: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.

A10 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: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



© AöV

4.5.2 Erlöse

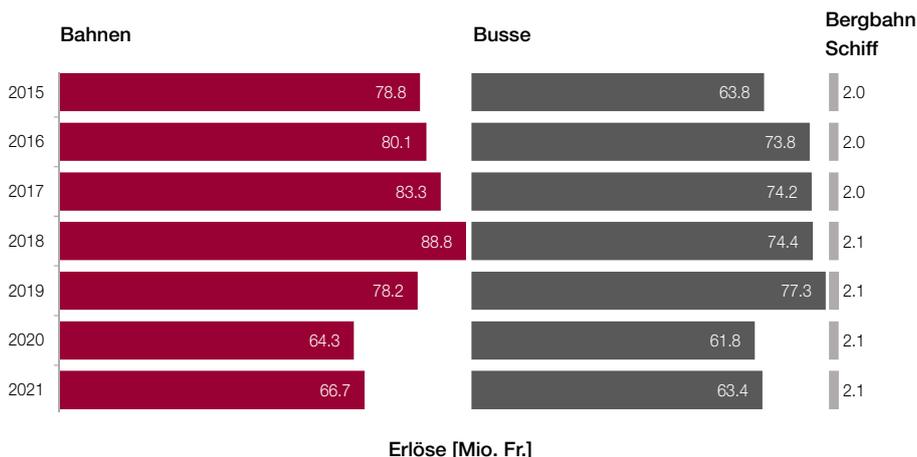
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter zusammen. Aufgrund von Frequenzzunahmen und Tarifmassnahmen sind die Erlöse über die Jahre stetig gestiegen. Die Steigerung im Jahr 2016 hängt jedoch in erster Linie mit der Bestellung des Ortsverkehrs durch den Kanton 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. Ab dem Jahr 2021 setzte eine Erholung ein. Das Erlösniveau liegt aber immer noch deutlich unter jenem vor der Pandemie.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Erlöse [Mio. Fr.]	144.7	156.0	159.5	165.4	160.6	128.3	132.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.6%	7.8%	2.3%	3.7%	-2.9%	-20.1%	3.0%

T8 Erlöse

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

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



A11 Erlöse nach Verkehrsmittel

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

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



4.5.3 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 über den sogenannten «Gemeindedepool» (siehe Glossar) an allen vom Kanton ausbezahlten Abgeltungen. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen gehalten oder gar reduziert werden. Auch die Aufteilung zwischen den Kostenträgern zeigt sich seither sehr stabil. Die in den Jahren 2020 und 2021 ausgewiesenen Abgeltungen beruhen auf Offerten, die noch vor der Corona-Krise erstellt wurden. Die im Zusammenhang mit Covid-19 zu leistenden Defizitabgeltungen 2020 und 2021 sind nicht berücksichtigt.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	144.6	135.6	136.9	138.6	140.2	135.2	132.8
Veränderung gegenüber Vorjahr	24.7%	-6.2%	0.9%	1.2%	1.2%	-3.5%	-1.8%

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 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV

	Bund	Kanton	Gemeinden
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	47.1	44.0	44.0
2021	44.7	44.0	44.0

Abgeltungen [Mio. Fr.]

A12 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 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV



4.5.4 Kostendeckungsgrad

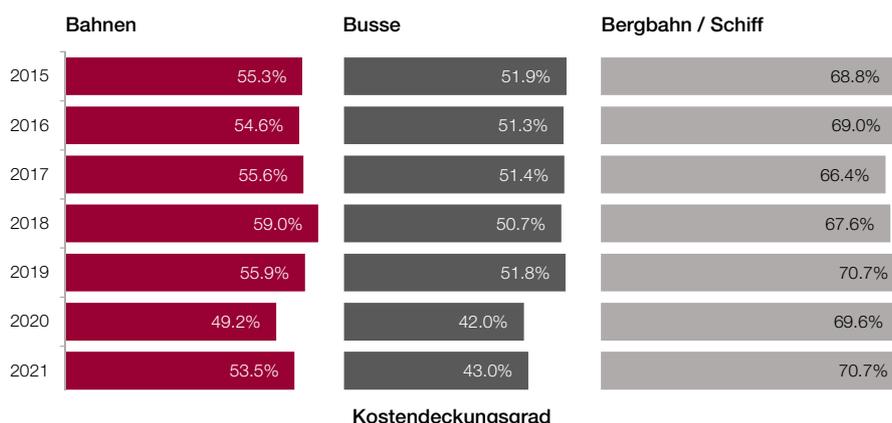
Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert. Der Covid-19-bedingte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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Kostendeckungsgrad	53.9%	53.1%	53.7%	55.0%	53.9%	45.6%	48.1%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	-0.2%	-0.8%	0.6%	1.4%	-1.1%	-8.3%	2.4%

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

Quelle: AöV



A13 Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmittel

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

Quelle: AöV

5.1 Bushöfe

Bushöfe sind oftmals Teil einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe bei einem Bahnhof. Sie erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel (Bahn-Bus oder Bus-Bus) zum anderen und bieten den Kundinnen und Kunden des öV mehr Verkehrssicherheit. Wichtig dabei ist, dass die Anlagen für die Reisenden gut zugänglich sind und den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Personen entsprechen. Geschützte Aufenthaltsbereiche mit einer zweckmässigen Anordnung der Möblierung erhöhen die Attraktivität und es entstehen keine Konflikte zwischen wartenden oder verweilenden Personen und den Bussen. Aus betrieblichen Gründen ist ausserdem eine unabhängige Zu- und Wegfahrt der Busse von Vorteil. Dazu benötigen die Busse genügend grosse Abstände zwischen den einzelnen Stellplätzen.

Mit der zunehmenden Zahl an Bushöfen im Kanton gewinnt der öV weiter an Attraktivität. Der Kanton seinerseits unterstützt politische Gemeinden, die einen regionalen Bushof erstellen möchten, mit Beiträgen bis zu 50 Prozent der Kosten. Zudem finanziert der Bund einzelne Bushofprojekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit.

Vereinzelte Lücken bestehen weiterhin. Es ist vorgesehen, diese in den nächsten Jahren zu schliessen. Neue Projekte sind an den Umsteigeknoten bei den Bahnhöfen in Gossau und Wittenbach sowie im Zentrum von Oberbüren und Eschenbach geplant. Zudem sollen die bestehenden Umsteigeknoten bei den Bahnhöfen in Uznach, Heerbrugg, Ziegelbrücke und Bad Ragaz erweitert oder angepasst werden.

Link zum 6. öV-Programm:

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

Bahnhofplatz
Olma Messe





5.2 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 wurden in den Richtplan integriert. Die Erschliessungsanforderungen des öV für Neueinzonungen sind erhöht worden. Bei Wohn-, Misch-, und Kernzonen wird nach Raumtyp differenziert. Bei strategischen Arbeitsplatzgebieten von kantonalen Bedeutung (STAK) und bei Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten (ESP) wird nach der Arbeitsplatzintensität unterschieden. Diese Regelungen basieren auf dem Grundsatz, je höher die Dichte, desto höher sind auch die Erschliessungsanforderungen des öV.

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.

Die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen fördert somit auch die vermehrte Nutzung des öV. 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 geeigneten Ort forcieren. Das überarbeitete Richtplankapitel «Mobilität» wurde Ende Juni 2022 von der Regierung verabschiedet und dem Bund zur Genehmigung weitergeleitet.

Link zur Gesamtüberarbeitung Richtplankapitel Mobilität:

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



© AöV

5.3 Busbehinderungen im Strassenverkehr

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

Die Ergebnisse der Analyse der Busbehinderungen wurden mit den laufenden Strassenbauprojekten abgeglichen. An zahlreichen Stellen sind bereits Massnahmen zur Busbevorzugung geplant. Das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) beantragt im Rahmen des 18. Strassenbauprogramms (2024–2028) weitere Massnahmen wie unüberholbare Fahrbahnhaltestellen vor kritischen Knoten, neue Lichtsignalanlagen als Abbiegehilfe für den Bus und das Auslösen von Vorstudien bei komplexen Verkehrssituationen. Die Umsetzung der Massnahmen ist abhängig von der Finanzmittelverfügbarkeit und dem Entscheid des Kantonsrates zum Strassenbauprogramm.

Besser als von den Transportunternehmen und den Bestellern erwartet, verlief die Sanierung der Stadtautobahn in St.Gallen. Aufgrund der Bauarbeiten musste die Kapazität auf der Autobahn reduziert werden. Um grössere Staus zu verhindern, war in der Spitzenstunde eine Verkehrsabnahme von rund 10 Prozent erforderlich. Als flankierende Massnahme wurden drei Bushaltestellen unüberholbar ausgestaltet und die Busbevorzugung an einem Kreisel optimiert. Während zwei Monaten wurde der Einsatz von sechs zusätzlichen Bussen bewilligt, wodurch sich die Reservezeiten verlängerten. Zudem stand ein Verkehrsdienst für den Einsatz an verkehrskritischen Punkten bereit.

Der Verkehr auf der Stadtautobahn reduzierte sich um 10 Prozent (Stand Mai 2022). Auf dem städtischen Strassennetz gab es keinen signifikanten Mehrverkehr. Eine deutliche Verschlechterung der Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV blieb aus. Deshalb wurde der Einsatz der Zusatzbusse wieder zurückgefahren. Der Verkehrsdienst wurde bisher nicht benötigt. Die kritische Phase der Bauarbeiten dauert noch bis Herbst 2023. Die Verkehrssituation wird weiterhin beobachtet. Bedarfsweise werden erneut Massnahmen zugunsten der Fahrplanstabilität ergriffen.

Weiterführende Informationen:

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



5.4 E-Bus-Strategie Kanton St.Gallen

Mit Elektrobussen lassen sich deutliche Umweltvorteile gegenüber den Dieselnissen 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 so wie beim Lärm ab.

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 erreicht werden könnte. Dabei stellte sich insbesondere die Frage, nach welchen Kriterien weitere Elektrobusse bzw. energieeffiziente und emissionsarme Busse beschafft werden sollen und wo diese prioritär einzusetzen sind. Die E-Bus-Strategie ergänzt den Postulatsbericht 40.20.03 «Elektromobilität im Kanton St.Gallen», den die Regierung des Kantons St.Gallen am 28. April 2020 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete.

Die E-Bus-Strategie stützt sich auf diverse übergeordnete Gesetze und Konzepte, die alle das Ziel verfolgen, die Energieeffizienz des Verkehrs zu erhöhen und gleichzeitig die Umweltbelastungen zu reduzieren. Unter anderem verfolgt der Kanton St.Gallen gemäss kantonalem Energiekonzept 2021 bis 2030 das Ziel, bis im Jahr 2030 die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 zu halbieren.

In Absprache mit den Nachbarkantonen und dem Bundesamt für Verkehr lud das AöV die Transportunternehmen Ende 2021 ein, den Bestellern mit einem Umsetzungs- bzw. Migrationskonzept bis spätestens im November 2022 aufzuzeigen, welche E-Bus-Variante für ihre Linien oder Linienbündel optimal ist und wie der Ersatz der bestehenden Fahrzeugflotte durch Busse mit einem alternativen Antrieb in den nächsten Jahren erfolgen kann. Dabei sollen die heutigen Busse bis ans Ende der ordentlichen Abschreibungsdauer im Einsatz bleiben.

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.ratsinfo.sg.ch/geschaeef-te/4799>

5.5 Grenzüberschreitender Verkehr

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

Die Regierungen des Landes Vorarlberg und des Kantons St.Gallen haben im Mai 2021 eine Absichtserklärung betreffend die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs unterschrieben. Das Fürstentum Liechtenstein wird im Jahr 2022 ebenfalls eingebunden.

5.5.1 Bahn- und Busangebot

Mit der verkürzten Fahrzeit des Eurocity (EC) Zürich–München und der Verlängerung der S7 nach Lindau-Reutin am Wochenende in den EC-Taktlücken wurde im Bodenseeraum das grenzüberschreitende Bahnangebot verbessert. Der Kanton St.Gallen setzt sich stark dafür ein, dass die S7 ab Dezember 2023 jeden Tag fährt. In den Busplanungen auf den Fahrplan 2025 werden für die Regionen Rheintal und Sarganserland/Werdenberg neue grenzüberschreitend durchgebundene Linien geprüft und angestrebt (s. 6.4).

5.5.2 Tarifwesen und Modalsplit

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

5.5.3 Institution grenzüberschreitender öV-Bodenseeraum

Die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) setzt sich dafür ein, dass ein öV-Akteur aus dem Bodenseeraum eine Geschäftsstelle aufbaut. Diese Stelle soll sich um die internationale Vermarktung, das grenzüberschreitende Ticketing sowie die Pflege und Weiterentwicklung des Bodensee Tickets als Basis-Fahrausweis im Gebiet der «S-Bahn Bodensee» kümmern. Das bereits heute existierende Angebot soll bekannt und nutzerfreundlich gemacht werden.

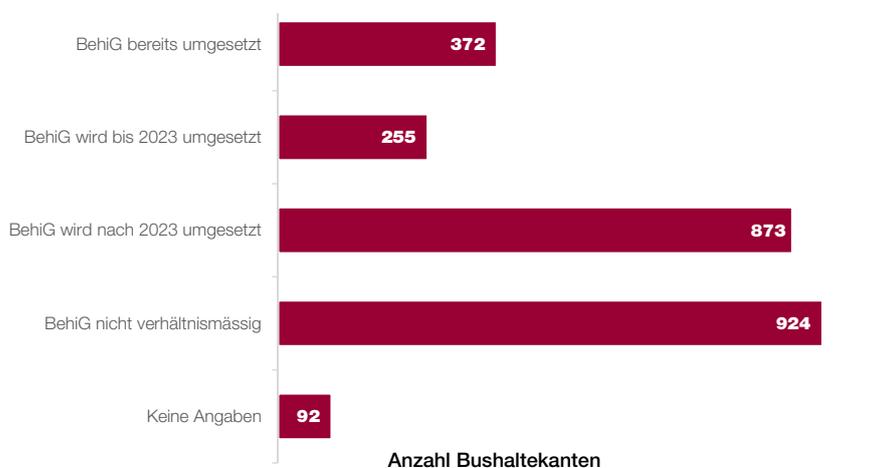
Weiterführende Informationen:

<https://s-bahn-bodensee.com/de/>



5.6 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) an Bushaltestellen

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



A14 Umsetzungsstand BehiG an Bushaltestellen

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

Quelle: Kantonales TBA, Umfrage bei den Gemeinden 2022



Die Strasseneigentümer sind für die Umsetzung zuständig. Bei den Haltestellen auf Kantonsstrassen erfolgt die Umsetzung über das Strassenbauprogramm, das der Kantonsrat im 5-Jahresrhythmus genehmigt. Der BehiG-Umbau ist Bestandteil des laufenden Strassenbauprogramms (2019 bis 2023) und soll auch in den zukünftigen Strassenbauprogrammen aufgenommen werden.

Eine vollständig BehiG-konforme Haltestelle weist eine Kantenhöhe von 22 cm auf, wodurch ein autonomer Ein- und Ausstieg möglich ist. Ein Bus kann diese Haltekantenhöhe nicht überstreichen. Für die Zu- und Wegfahrt ist daher genügend Platz erforderlich. Die Länge solcher Busbuchten (über 70 m) ist eine Herausforderung. Im Frühling 2022 wurde mit der Haltestelle Goldach TZM/Kellen die erste Busbucht im Kanton St.Gallen mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm ausgestattet. Die Situation vor Ort erlaubte die Vergrößerung der bestehenden Bucht. Im Siedlungsgebiet ist diese zusätzliche Flächenbeanspruchung oftmals nicht möglich. Deshalb wird jeweils auch die Umwandlung einer bestehenden Busbucht in eine platzsparende Fahrbahnhaltestelle geprüft. Dabei werden weitere Kriterien wie die Verkehrsmenge, die Frequenzen und die Verkehrssicherheit berücksichtigt.



6.1 Bahnperspektiven bis 2025

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

Weiterführende Informationen:

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

Kapazitätssteigerung Zürich–Wil–Gossau–St.Gallen

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

Verlängerung S-Bahn St.Gallen–Uznach nach Rapperswil

Halbstundentakt S-Bahn Benken und Blumenau

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

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

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

Halbstundentakt RE St.Gallen–Sargans

Zusätzliche Halte RE Zürich–Chur in Unterterzen und Flums

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

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



6.2 Bahnperspektiven bis 2035

Das Bundesparlament hat in der Sommersession 2019 den Bahnausbau schritt 2035 beschlossen. Damit stehen in den nächsten 15 Jahren 12,89 Mrd. 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.

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

Weiterführende Informationen:

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



6.3 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» ist abgeschlossen. Die Resultate werden für das 7. öV-Programm aufbereitet. Das Programm wird im Frühling 2023 der Regierung und dem Kantonsrat zugeleitet.

6.4 Regionale Konzepte

Viele in 6.1 erwähnten Bahnausbauten verlangen nach Anpassungen im Bussystem, damit die Reiseketten möglichst gut funktionieren und auch Gebiete profitieren, die keine Bahnhaltestelle haben.

6.4.1 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 Fahrplan 2024 angestrebt, sofern dem Kanton genügend Finanzmittel zur Verfügung stehen.

6.4.2 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.

6.4.3 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.

6.4.4 Anpassung des Buskonzepts Sarganserland 2025

Auf den Fahrplan 2025 wird das Angebot im Schienenverkehr markant verbessert. So wird Sargans im Fernverkehr im Halbstundentakt mit St.Gallen und Chur verbunden. Unterterzen und ein Jahr später auch Flums werden zusätzlich durch den RE Zürich–Chur bedient. Die Drehung des IR aus St.Gallen ab Sargans nach Chur um eine hal-

Weiterführende Informationen:

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

be Stunde ermöglicht im Korridor Sargans–Chur einen Halbstundentakt. Aufgrund der gescheiterten Gemeinde-Mitfinanzierung ist momentan noch unklar, ob Trübbach wieder einen S-Bahnhalt erhalten wird – der Zeitpunkt der Eröffnung und die Finanzierung sind weiterhin in Abklärung. Das Bussystem wird aufgrund der zahlreichen Änderungen im Bahnverkehr überprüft und überarbeitet.

6.4.5 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.





© AB

6.5 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2022

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel sind punktuelle Anpassungen geplant. Die folgende Auflistung zeigt die wichtigsten Fahrplanänderungen (Stand Mai 2022):

Anpassungen beim Stadtbus St.Gallen

Die Stadt St.Gallen hat das Busangebot überprüft und beim Kanton kleine Angebotsreduktionen beantragt. Bei den Linien 1, 2, 5, 6, 7 und 8 wird das Angebot unter der Woche bereits ab 20 Uhr leicht ausgedünnt. Künftig soll auf den Linien 1 bis 11 auch zwischen Weihnachten und Neujahr und am Freitag nach Auffahrt der Ferienfahrplan gelten. Am Samstag werden die Linien 1, 2 und 5 künftig im 15-Minuten Takt verkehren. Bei der Linie 9 wird künftig am Mittag keine Taktverdichtung mehr angeboten.

Linie 790 hält in Ebnat-Kappel

In Ebnat-Kappel hält die Linie 790 neu am Bahnhof und an der Haltestelle Gieselbach. Damit verbessert sich die öV-Erschliessung und Ebnat-Kappel erhält halbstündliche Verbindungen ins Obertoggenburg.

Bauarbeiten am Schienennetz im Rheintal

Die SBB planen in den Jahren 2023 und 2024 umfangreiche Bauarbeiten im St. Galler Rheintal, die Angebotsausbauten ab dem Fahrplan 2025 ermöglichen. Von Ende Februar 2023 bis Ende Oktober 2023 ist die Strecke zwischen Altstätten und Buchs durchgehend gesperrt. Die Züge wenden in Altstätten und Buchs. Ein umfassendes Bahnersatzangebot ist vorgesehen. Es ist mit verlängerten Reisezeiten sowie geänderten Anschlüssen zu rechnen. Nach dem Ende der achtmonatigen Totalsperre verursachen die weiteren Bauarbeiten im Abschnitt «Süd» für ein Jahr Anschlussbrüche zwischen IR13 und IC3 aufgrund von Langsamfahrstellen. Über diese Zeit wird der Abschnitt Buchs-Sargans nachts von 21:50-05:00 (ausser von Samstag auf Sonntag) gesperrt und mit Bahnersatzbussen bedient.

Einführung Buskonzept Rorschach

Nachdem das St.Galler Verwaltungsgericht die Beschwerde gegen die Vergabe der beiden Buslinien 252 und 253 abgewiesen hat, kann das neue Buskonzept im Raum Rorschach nun doch schon auf Fahrplan 2023 umgesetzt werden. Die «seebus»-Linien werden eingestellt und durch verschiedene andere Verkehrsangebote ersetzt. In Goldach wird das Industriegebiet Rietli neu mit dem öV erschlossen. Tübach erhält eine direkte Busverbindung nach Goldach und Rorschach. Die heutigen Direktbusse der Linien 240 und 241 werden von PostAuto in die neue Linie 254 integriert. Das Angebot zwischen Rorschach und Altenrhein wird deutlich ausgebaut.

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>



Aktuelle Zahlen liegen wegen eines Methodikwechsels in der Datenaufbereitung der SBB zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor. Wir werden diese im Bericht 2023 aktualisieren.

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%

Aktuelle Zahlen liegen wegen eines Methodikwechsels in der Datenaufbereitung der SBB zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht vor. Wir werden diese im Bericht 2023 aktualisieren.

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-Sennwald	77	93	103	16	21%	10	11%
Mols	92	89	85	-3	-4%	-3	-4%
Algetshausen-Henau	nicht bedient	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Räfis-Burgenau	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 2022)

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25	35		
670	Rapperswil-Samstagern-Einsiedeln (S40)	SOB	39	38	38	3	580'004	4.6%	146'691	158'915	38%					22						
720	Zürich-Pfäffikon-Rapperswil (S8)	SBB	38.5	38.5	38	3	959'496	1.2%	81'791	88'606	53%					87						
720	Zürich-Pfäffikon-Ziegelbrücke (S2, Verlängerung)	SBB	36	36	36	3	1'538'473	6.6%	514'461	557'332	60%					80						
720	Siebten Wangen-Ziegelbrücke (S27)	SOB	10	0	0	1	71'042	7.9%	49'941	54'102	9%					8						1)
720	Zürich-Pfäffikon SZ-Linthal (S25)	SBB	17	17	17	2	937'613	2.1%	70'797	76'696	69%					85						
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S16)	SBB	39	39	39	3	396'930	6.1%	171'087	185'345	57%					68						
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S7)	SBB	38	38	38	3	873'813	13.9%	259'412	281'030	85%					132						
735	Rapperswil-Ziegelbrücke-Schwanden/Linthal (S6)	SOB	21	19.5	19.5	2	628'304	44.2%	1'057'618	1'145'752	54%					45						
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S5)	SBB	38.5	38.5	38	3	1'235'383	17.9%	90'561	98'107	97%					157						
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S15)	SBB	36	36	36	3	1'069'438	16.0%	367'479	398'102	84%					137						
740	SN5 Zürich Oerlikon-Zürich-Uster-Rapperswil	SBB	0	4	4	1	39'376	8.7%	18'841	20'412	57%					78						
820	St.Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (S1 ex S8)	Thurbo	40	40	40	3	1'170'195	24.8%	883'068	956'656	50%					34						
820	Konstanz-Romanshorn-St.Gallen(-Herisau) (RE)	Thurbo	19	19	19	2	589'490	35.8%	370'726	401'620	66%					38						
835	Wil-Weinfelden-Romanshorn (S10)	Thurbo	35	20.5	20.5	3	928'725	12.1%	364'703	395'095	36%					18						
840	Weinfelden-Romanshorn-Rorschach (S7)	Thurbo	39	39	39	3	743'635	21.4%	669'277	725'051	39%					30						
841	Frauenfeld-Wil	AB	48	38	37	3	527'742	4.7%	85'206	92'306	41%					21						
841	Frauenfeld-Wil (Nachtangebot)	AB	0.6	3	0	1	11'929	4.6%	3'260	3'531	18%					12						1)
850	Winterthur-Wil (S35)	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	552'045	4.4%	102'020	110'521	44%					35						
850	Wil-St.Gallen (S1)	Thurbo	38	36	36	3	817'210	100.0%	1'813'229	1'964'332	61%					45						
850	SN Winterthur-Wil-St.Gallen	Thurbo	0	3	3	1	39'087	49.5%	59'436	64'388	59%					57						
850	S St.Gallen-Winterthur-Zürich	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	26'576	100.0%	0	-27'519	110%					60						
850	Winterthur-Wil (S12)	SBB	17	0	0	2	233'863	4.4%	53'009	57'427	58%					68						
852	Weinfelden-St.Gallen (S5)	Thurbo	39	39	39	3	917'011	36.0%	1'194'147	1'293'660	34%					22						1)
853	Wil-Wattwil (S9)	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	577'075	100.0%	1'569'683	1'700'489	54%					34						
854	Gossau-Wasserauen (S23)	AB	34	33	33	3	720'633	7.8%	230'722	249'949	40%					22						

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV
 2) Mindestvorgabe aufgrund Nachfrageeinbruch während der Pandemie vorübergehend unterschritten

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%						
			5	15	25				35												
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (S22)	AB	53	37	35	3	605'082	15.7%	413'246	447'684	43%					24					
856	Gais-Altstätten Stadt (S24)	AB	13	12	12	1	70'947	50.0%	260'562	282'276	22%					12					1)
857	Rorschach-Heiden (S25)	AB	16	15	15	2	80'737	50.0%	340'886	369'294	26%					14					1)
858	Rheineck-Walzenhausen (S26)	AB	25	23	21	2	34'215	50.0%	123'994	134'327	24%					5					1)
859	St.Gallen-Trogen (S21)	AB	57	40.5	37.5	3	354'399	57.0%	1'033'829	1'119'982	39%					21					
870	St.Gallen-Wattwil-Nesslau Neu St.Johann (S2 ex S8)	Thurbo	17	17	17	2	539'843	81.7%	1'540'243	1'668'596	44%					28					
870	St.Gallen-Rapperswil-Arth Goldau-Luzern (VAE)	SOB	19.5	20	20	2	1'580'864	39.2%	1'861'692	2'016'834	71%					70					
870	(Wittenbach-)St.Gallen-Herisau (S81)	Thurbo	15	0	0	2	62'409	73.2%	308'856	334'593	29%					23					2)
870	St.Gallen-Wittenbach (S82)	Thurbo	11	0	0	1	40'443	100.0%	365'657	396'128	26%					18					
870	SN Romanshorn-St.Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	1.5	1.5	1	7'344	54.2%	16'119	17'462	44%					36					
880	(Wil-)St.Gallen-Sargans (REX Abendangebot)	Thurbo	2.5	2.5	2	1	133'758	100.0%	0	726'408	31%					16					
880	St.Gallen-Altstätten (S2)	Thurbo	20	20	20	2	571'499	100.0%	2'030'113	2'199'289	46%					39					
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	22	22	22	2	2'479'121	91.6%	7'687'409	8'328'027	49%					33					
880	St.Gallen-St.Margrethen (S5 ex S3)	Thurbo	18	18	18	2	345'717	100.0%	1'133'368	1'227'815	42%					28					
880	S7 Rorschach-Bregenz-Lindau	Thurbo	0	8	8	1	20'467	100.0%	123'332	133'609	40%					30					
881	St.Gallen-St.Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'140	100.0%	61'066	66'155	34%					34					
900	Ziegelbrücke-Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'112	100.0%	53'390	57'839	32%					33					
905	Sargans-Chur (S12)	Thurbo	38	38	36	3	702'008	30.9%	565'272	612'377	47%					27					

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

Berechnungsart

Kostendeckungsgrad:

Linienbelastung:

$\frac{\text{Erträge} + \text{Abgeltungen Dritter}}{\text{Kosten}}$

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

A3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus (Offerten 2022)

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

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

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

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	iKV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
80.001	1 St.Gallen Winkeln-Bahnhof-Stephanshorn	VBSG	93	81	59	5	707'151	100.0%	0	2'390'132	66%						16					
80.002	2 St.Gallen Wolfganghof-Bahnhof-Neudorf-Guggeien	VBSG	93	80	59	5	614'437	100.0%	0	2'414'747	62%						14					
80.003 O	3 St.Gallen Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	70	58	39	4	155'394	100.0%	0	678'588	52%						12					
80.003 W	3 Abtwil St.Josefen-Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	59	40	4	396'235	100.0%	361'049	910'502	59%						12					
80.004 O	4 St.Gallen Bahnhof-Heiligkreuzstrasse-Wittenbach	VBSG	70	57	38	4	390'150	100.0%	0	1'407'478	58%						14					
80.004 W	4 Abtwil Säntispark-St.Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	40	4	301'482	100.0%	0	1'087'120	58%						14					
80.005	5 St.Gallen Riethüsli-Bahnhof-Universität-Rotmonten	VBSG	106	88	58	5	324'635	100.0%	0	2'273'598	41%						9					
80.006	6 St.Gallen Bach St.Georgen-Bahnhof-Olma Messen-Heiligkreuz	VBSG	107	70	59	5	463'682	100.0%	0	2'689'598	44%						10					
80.007	7 St.Gallen Hinterberg-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	60	51	40	4	437'863	100.0%	0	2'026'137	50%						11					
80.008	8 St.Gallen Stocken-Bahnhof-Achslen-Neudorf	VBSG	59	50	39	3	462'417	100.0%	0	2'051'095	50%						11					
80.009	9 St.Gallen Hölzli-Bahnhof-Schuppis Nord	VBSG	83	57	55	4	440'769	100.0%	0	3'167'708	25%						5					2)
80.010	10 St.Gallen Oberhofstetten-Bahnhof-Rosenberg-Bahnhof	VBSG	44	22	0	3	119'109	100.0%	0	776'061	23%						4					2)
80.011	11 St.Gallen Bahnhof-Abacus-Platz	VBSG	46	27	0	3	143'123	100.0%	0	1'106'751	21%						5					2)
80.012	12 Abtwil Sonnenberg-St.Gallen Spisegg-Bahnhof	VBSG	20	0	0	2	58'646	100.0%	0	284'540	36%						8					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen						5	5'015'093		361'049	23'264'055	50%						12					

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:

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

1) kantonale Mindestvorgabe
2) kantonale Zielvorgabe

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

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

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
80.251	251 Goldach Post-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg Wilen	VBSG	29	21	0	2	119'979	100.0%	0	753'102	17%							3					5)
80.252	252 Goldach Post-Rorschacherberg Sonnenhof MZH-Rorschach Signalstrasse	VBSG	29	21	11	2	96'509	100.0%	0	492'322	17%							2					5)
80.253	253 Goldach Post-Sonnenhalde-Rorschach Signalstrasse-Rorschacherberg	VBSG	33	27	17	3	184'350	100.0%	0	929'254	24%							3					5)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg						3	400'838		0	2'174'678	20%							3					5)

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
70.991	991 Rapperswil Bahnhof Süd-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	40	37	37	3	95'118	100.0%	0	425'508	41%							6					
70.992	992 Rapperswil Cityplatz-Sonnenhof-Südquartier-Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	80'598	100.0%	0	348'201	36%							5					
70.993	993 Rapperswil Bahnhof-Hanfländer-Vogelau-Tägernau Rank	VZO	40	34	30	3	96'895	100.0%	0	573'578	23%							3					2)
70.994	994 Rapperswil Bahnhof-Kempraten-Jona Wohnheim Balm-Bahnhof	VZO	44	34.5	31.5	3	249'523	100.0%	0	1'121'246	31%							5					
70.995	995 Rapperswil Bahnhof-Jona Kreuz-Hummelberg	VZO	30	24	0	3	60'896	100.0%	0	347'879	23%							3					2)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona						3	583'031		0	2'816'412	31%							5					

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
80.701	701 Wil Bahnhof-Neulanden	BOS	58	23	12	3	83'084	100.0%	0	684'878	15%							3					5)
80.702	702 Wilen bei Wil-Wil Bahnhof-Rosstrüti	BOS	59	25	12	3	180'265	75.2%	0	670'909	32%							5					
80.703	703 Wil Reuttistrasse-Bahnhof-Neugruben	BOS	57	23.5	12	3	153'536	100.0%	0	1'007'406	23%							3					5)
80.704	704 Wil Bahnhof-Wilerwald	BOS	57	23.5	0	3	67'976	100.0%	0	340'934	27%							3					5)
80.705	705 Wil Bahnhof-Bildfeld-Bronschofen Himmelrich	BOS	29	23	12	2	65'768	100.0%	0	325'284	34%							6					
80.706 (m.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen-Braunau	BOS	25.5	19	17	2	111'466	70.6%	92'520	158'053	34%							5					
80.706 (o.Bund)	706 Wil Bahnhof-Bronschhofen	BOS	7	12	0	1	7'803	100.0%	0	108'215	13%							3					5)
80.731	731 Wil Bahnhof-Rickenbach-Kirchberg Fetzhof	REGO	29	21	0	2	55'332	64.8%	0	175'658	37%							4					
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil						3	725'230		92'520	3'471'337	27%							4					5)

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

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

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

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%						
80.091	N1 St.Gallen- Obersteinach [Nachtangebot]	VBSG	2	2	0	1	7'364	100.0%	39'360	42'639	24%					13					5)
80.092	N2 St.Gallen-Abtwil St.Josefen [Nachtangebot]	VBSG	2	2	0	1	5'304	100.0%	37'447	40'567	17%					11					5)
80.120 O	120 Heiden-Eggersriet-St.Gallen (- Engelburg)	PAG OS	45	32	18	3	492'113	72.2%	388'324	706'216	50%					14					
80.120 W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden)	PAG OS	39	38.5	36.5	3	179'423	100.0%	308'052	585'849	39%					10					
80.120N O	120 Heiden-Eggersriet-St.Gallen (- Engelburg) [Nachtangebot]	PAG OS	3.5	3.5	0	1	7'303	72.7%	21'662	23'467	26%					13					
80.120N W	120 Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden) [Nachtangebot]	PAG OS	2.5	2.5	0	1	4'280	100.0%	14'112	15'289	20%					5					
80.121 O	121 Heiden-Rehetobel-St.Gallen (- Engelburg)	PAG OS	34.5	20	18	3	402'436	32.1%	138'567	150'115	63%					14					
80.121 W	121 Engelburg-St.Gallen (-Rehetobel-Heiden)	PAG OS	31	18	0	3	111'373	100.0%	224'679	243'403	48%					9					
80.132	132 Engelburg - Hohfirst - Waldkirch	PAG OS	10	0	0	1	41'589	100.0%	74'378	80'577	33%					3					
80.151	151 Gossau-St.Gallen Arena-Bahnhof-Spisertor	REGO	100	81.5	29	5	777'734	100.0%	284'344	906'466	76%					16					
80.152	152 Gossau-(Herisau)	REGO	35.5	34.5	18	3	59'178	100.0%	0	179'914	55%					9					
80.154	154 Arnegg-Waldkirch-Bernhardzell-Wittenbach	PAG OS	24	19	17	2	225'834	100.0%	169'486	482'384	31%					4					3)
80.155	155 Gossau Bahnhof-Walter Zoo	REGO	12	12.5	22.5	2	34'117	100.0%	0	135'006	53%					7					
80.158	158 Herisau-St.Gallen Arena-Abtwil-Engelburg	REGO	34.5	29.5	14	3	289'397	80.7%	204'924	399'885	55%					6					
80.159	159 Gossau-Arnegg-Andwil-Mettendorf	REGO	34.5	32.5	17	3	239'780	100.0%	388'860	421'266	39%					5					
80.180	180 Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	PAG OS	18.5	19	17	2	239'762	14.1%	50'756	54'986	42%					8					
80.200	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon	PAG OS	38	39	36	3	460'376	51.0%	297'301	322'077	60%					15					
80.200N	200 St.Gallen-Wittenbach-Arbon [Nachtangebot]	PAG OS	2	2	0	1	7'678	56.1%	11'971	12'969	42%					19					
80.201	201 St.Gallen-Arbon [Schnellbus]	PAG OS	29	0	0	2	227'415	65.3%	122'700	132'924	64%					15					
80.205	205 Haggenschwil-Winden-Lömmenschwil-Wittenbach	PAG OS	11	0	0	1	48'529	97.4%	112'199	121'549	22%					4					3)
80.210	210 St.Gallen-Tübach-Steinach (-Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	372'737	100.0%	577'957	626'121	48%					8					
80.211	211 St.Gallen-Tübach-Horn-Steinach (-Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	383'018	85.3%	404'268	437'957	57%					11					
80.222	222 Heiden-Rheineck	PAG OS	15	14	9	2	82'998	16.0%	19'749	36'356	31%					5					
80.223	223 Heiden-Walzenhausen-Rheineck [Abendangebot]	PAG OS	4	5	1	1	38'761	8.6%	4'318	4'677	23%					3					

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

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

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

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25	35	
80.240	240 Rorschach-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	15	0	0	2	100'257	100.0%	248'749	269'478	48%					18					
80.241	241 Rorschacherberg-Goldach-St.Gallen [Direktkurse]	PAG OS	3.5	0	0	1	32'737	100.0%	126'626	137'178	33%					17					
80.242	242 Rheineck-Rorschach-Goldach-Unterggen-St.Gallen	PAG OS	33	33	17	3	551'189	100.0%	1'072'377	1'161'742	41%					10					
80.942	942 Amriswil-Muolen	AOT	14	14	14	1	95'306	28.1%	31'642	80'202	32%					5					
852	Weinfelden-Gossau (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	11'968	40.5%	14'493	15'700	20%					9					
854	Gossau-Appenzell-Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	13'234	7.8%	2'283	2'474	24%					2					
855	St.Gallen-Gais-Appenzell (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	12'653	15.7%	5'229	5'664	43%					17					
856	Gais-Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	15'235	50.0%	18'277	19'801	19%					3					5)
859	St.Gallen-Trogen (Nachtangebot)	AB	0	3	3	1	6'518	57.0%	15'973	17'304	27%					10					

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

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

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

Region Rheintal

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		
80.224	224 Heiden-Zelg-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	76'515	21.1%	30'033	32'536	26%	4	5	15	25	35	
80.225	225 Heiden-Lachen-Walzenhausen-St.Margrethen	PAG OS	8	6.5	6	1	80'135	20.8%	29'343	31'789	28%	4	5	15	25	35	
80.226	226 Heiden-Heerbrugg	PAG OS	15	11	11	2	139'379	30.6%	74'742	80'970	36%	6	5	15	25	35	
80.227	227 Heiden-Altstätten	PAG OS	6	4	4	1	41'131	20.1%	14'311	15'504	29%	3	5	15	25	35	
80.300	300 Altstätten-Buchs	BOS	35	33.5	28	3	792'057	100.0%	738'998	1'416'414	40%	6	5	15	25	35	
80.301	301 Heerbrugg-Marbach-Altstätten	BOS	68.5	53	35	4	435'696	100.0%	358'776	1'073'838	46%	8	5	15	25	35	
80.302	302 Heerbrugg-Berneck	BOS	35	32.5	30	3	66'942	100.0%	119'905	340'259	27%	5	5	15	25	35	5)
80.303 (m.Bund)	303 Heerbrugg-Diepoldsau (-A-Hohenems)	BOS	60.5	52	42	4	224'098	100.0%	216'233	723'572	36%	6	5	15	25	35	
80.303 (o.Bund)	303 (Heerbrugg-) Diepoldsau-A-Hohenems Emspark	BOS	32	6	0	3	37'092	100.0%	0	324'879	10%	1	5	15	25	35	1)
80.304	304 Heerbrugg-St.Margrethen-Rheineck	BOS	35	34	12	3	237'157	100.0%	257'118	595'073	37%	5	5	15	25	35	
80.305	305 Rheineck-Altenrhein-Rorschach	BOS	24	18	10	2	160'081	100.0%	252'540	448'962	30%	6	5	15	25	35	
80.331	331 Altstätten-Eichberg	BOS	19	18	16	2	122'828	100.0%	234'116	253'625	29%	4	5	15	25	35	
80.332	332 Altstätten-Kriessern-Oberriet-Kobelwald	BOS	18	18	16	2	170'415	100.0%	259'851	281'505	27%	4	5	15	25	35	
80.333	333 Altstätten-Landmark-St.Anton	BOS	3	0	3	1	13'149	100.0%	0	41'238	60%	4	5	15	25	35	
80.351 CH	351 Heerbrugg-Widnau (-A-Lustenau-A-Dombirn)	BOS	46	17	16	3	103'164	100.0%	92'040	459'244	19%	3	5	15	25	35	1)

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

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

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

Region Sarganserland-Werdenberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
80.400	400 Buchs-Sevelen-Sargans	BOS	36	32.5	31	3	480'169	100.0%	526'800	570'700	57%						12						
80.401	401 Grabs-Buchs-Räfis	BOS	27	24	0	2	144'123	100.0%	195'206	414'814	31%						4						
80.410	410 Buchs-Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	54'858	100.0%	91'345	217'896	19%						3						4)
80.411 CH	411 Sennwald-Gams-Haag (-FL-Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	191'946	100.0%	197'196	453'278	18%						2						1)
80.411 FL	411 (Sennwald-Gams-) Haag-FL-Bendern	BOS	16	14	14	2	7'857	100.0%	0	32'161	28%						1						1)
80.412	412 Grabs-Grabserberg-Voralp	BOS	7	3	3	1	36'392	100.0%	111'460	120'748	18%						4						5)
80.420	420 Trübbach-Oberschan-Weite	BOS	13.5	6	6	1	60'706	100.0%	134'289	243'399	20%						3						
80.429/430	429/430 Sargans-Wangs-Vilters-Sargans	BOS	33	28.5	16.5	3	189'937	100.0%	212'636	518'298	40%						7						
80.431	431 Sargans-Oberheiligkreuz-Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'495	100.0%	0	113'234	42%						4						
80.432	432 [Sargans-] Mels-Weisstannen	BOS	14.5	14	7	1	135'988	100.0%	154'493	364'061	20%						3						
80.433	433 Sargans-Mels-Plons-Ragnatsch	BOS	32	30	15.5	3	161'381	100.0%	0	673'782	33%						5						
80.440	440 Flums-Flumserberg Portels-Flums	PAG OS	6	0	0	1	18'047	100.0%	0	95'536	45%						2						
80.441	441 Sargans-Flums-Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	259'058	100.0%	432'317	468'343	42%						10						
80.442	442 Walenstadt-Flums	BOS	14.5	6	6	1	83'927	100.0%	190'334	206'195	23%						4						
80.443	443 Walenstadt-Walenstadtberg	BOS	11	8	8	1	44'417	100.0%	119'505	129'463	32%						6						
80.444	444 Walenstadt-Unterterzen-Murg	BOS	40	40	40	3	172'685	100.0%	85'637	287'405	55%						3						
80.445	445 Unterterzen-Quarten-Oberterzen	BOS	19.5	15	15	2	40'122	100.0%	155'575	168'539	35%						2						
80.451	451 Bad Ragaz-Vättis-Gigerwald	PAG OS	17	16	14	2	233'606	100.0%	521'154	564'584	26%						6						
80.452	452 Bad Ragaz-Valens [Schnellbus]	PAG OS	6.5	0	0	1	24'739	100.0%	61'971	67'136	37%						11						
80.453	453 Bad Ragaz-Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	19'749	100.0%	0	110'514	57%						9						
80.454	454 Pfäfers-St.Margrethenberg	PAG OS	8.5	6	6	1	52'287	100.0%	92'689	100'413	32%						2						
80.456	456 Bad Ragaz Bidems-Bahnhof-Pizolbahn	PAG OS	14	12	12	1	65'390	100.0%	0	244'676	51%						4						
90.022	22 Bad Ragaz-Fläsch-Maienfeld-Jenins-Landquart	PAG OS	22	19	16	2	224'542	12.6%	46'186	50'035	45%						6						
90.030	N33 Chur-Bad Ragaz-Sargans-Buchs-Gams [Nachtangebot]	BuS	0	1	1	1	5'315	63.8%	0	23'429	24%						7						

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

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

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

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

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25	35	
70.885	885 Rapperswil-Rüti ZH-Wald ZH-Goldingen-Atzmännig	ZVV	58	35	35	3	478'943	38.3%	132'768	143'832	81%					13					
72.521	521 Uznach-Siebnen-Wangen-Reichenburg	PAG OS	32.5	30.5	29	3	388'323	5.1%	19'671	35'826	48%					8					
72.524	524 Ziegelbrücke-Buttikon-Galgenen-Pfäffikon SZ	PAG OS	35	32	18	3	620'926	0.7%	6'455	6'993	49%					9					
80.621	621 Rapperswil-Buech Industrie	BRER	10.5	0	0	1	25'864	100.0%	0	44'338	78%					13					
80.622	622 Rapperswil-Eschenbach-Wattwil	BRER	46	35	31	3	532'358	100.0%	500'766	572'496	62%					10					
80.623	623 Rapperswil-Uznach-Ricken-Rapperswil [Nachtangebot]	BRER	0	3	3	1	14'721	100.0%	37'529	40'657	30%					8					
80.628	628 Gommiswald-Gebertingen-Ricken	PAG OS	6	0	0	1	25'544	100.0%	0	61'867	59%					4					
80.630	630 Benken-Uznach-Eschenbach-Goldingen-Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	293'810	100.0%	359'841	793'496	29%					5					
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	PAG OS	14	25	25	2	110'182	100.0%	0	324'940	52%					8					
80.631 O	631 (Rüti-) Eschenbach-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn	BRER	22	7	6	2	138'995	100.0%	0	242'539	66%					11					
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	PAG OS	10	14	12	1	55'950	67.2%	23'918	25'911	70%					10					
80.631 W	631 Rüti-Eschenbach (-Neuhaus-Uznach-Kaltbrunn)	BRER	35	21	19	3	164'642	67.2%	98'756	106'985	59%					6					
80.632	632 Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	23	18.5	17	2	171'363	100.0%	309'339	335'118	34%					6					3)
80.633	633 Uznach-Ernetschwil-Gommiswald-Rieden	PAG OS	18	17.5	17	2	96'383	100.0%	263'666	285'638	30%					7					3)
80.635	635 Benken-Kaltbrunn-Schänis-Ziegelbrücke	PAG OS	17	17	16	2	180'164	100.0%	272'209	294'893	33%					4					
80.650	650 Ziegelbrücke-Weesen-Amden	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	409'664	443'802	53%					11					

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

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

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

Region Toggenburg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25	35
80.182	182 Herisau-Waldstatt-Schönengrund-Brunnadern	PAG OS	15	13.5	12.5	2	228'076	55.0%	212'729	230'456	32%					6				
80.183	183 Herisau-Schwellbrunn-Schönengrund [Abendangebot]	PAG OS	4	4.5	3.5	1	30'343	7.1%	4'501	4'876	20%					3				
80.184	184 Degersheim-Dicken-St.Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	51'758	100.0%	99'738	108'049	29%					3				
80.185	185 St.Peterzell-Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'756	100.0%	73'218	79'320	21%					3				
80.186	186 Brunnadern-Hemberg-Wattwil [Abendangebot]	PAG OS	1	1	1	1	17'328	100.0%	0	87'493	20%					2				
80.765	765 Bütschwil-Mosnang-Libingen	PAG OS	14	8	8	1	83'234	100.0%	162'000	175'501	26%					4				
80.766	766 Bütschwil-Mosnang-Mühlrüti (-Hulftegg)	PAG OS	17	11	11	2	89'031	100.0%	122'299	271'468	23%					3				5)
80.767	767 Ganterschwil-Lütisburg-Rindal-Flawil	PAG OS	6	0	0	1	41'024	100.0%	62'760	67'991	36%					6				
80.768	768 Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	114'384	100.0%	106'738	338'004	34%					4				
80.770	770 Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel	BLWE	44	33	19	3	283'077	100.0%	202'342	437'243	59%					8				
80.770B	770 Wattwil-Nesslau [Bahnersatz]	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'393	100.0%	37'896	41'055	31%					6				
80.770N	770 Wil-Wattwil-Ebnat-Kappel-Nesslau [Nachtangebot]	BLWE	0	2.5	2.5	1	13'533	100.0%	43'527	47'154	17%					10				5)
80.771	771 Dietfurt-Oberhelfenschwil-Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	67'294	100.0%	135'691	288'342	19%					4				5)
80.772	772 Krinau-Lichtensteig-Dietfurt	PAG OS	12	8	8	1	67'755	100.0%	87'246	276'278	18%					3				5)
80.780	780 Wattwil-Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	87'869	100.0%	181'084	196'175	24%					4				
80.790	790 Wattwil-Nesslau-Alt St.Johann-Wildhaus-Buchs	PAG OS	33	32	31	3	889'050	100.0%	1'213'357	1'314'470	49%					13				
80.792 (m.Bund)	792 Nesslau-Ennetbühl (-Schwägälp)	PAG OS	11.5	11	9	1	19'800	100.0%	39'062	42'318	37%					7				
80.792 (o.Bund)	792 (Nesslau-) Ennetbühl-Schwägälp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'954	89.8%	0	186'212	23%					5				

 kantonale Mindestvorgabe
 kantonale Zielvorgabe

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

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

Region Wil (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung (PKM/km)					Verweis									
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35						
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	PAG OS	8.5	8	8	1	125'047	19.9%	40'296	43'654	29%							3								
80.722	722 Wil-Hosenruck-Weinfeld	BOS	11.5	18	13	2	155'100	24.3%	67'635	73'272	19%								3							1)
80.724	724 Wil-Zuckenriet-Niederbüren	PAG OS	18.5	15	0	2	153'913	100.0%	237'200	256'966	31%								5							
80.725	725 Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	PAG OS	19	19	18	2	249'446	100.0%	383'802	415'786	32%								5							
80.726	726 Wil-Henau-Uzwil Bahnhof-Waldhof	PAG OS	35.5	34.5	34.5	3	360'149	100.0%	288'798	903'154	41%								7							
80.727	727 Zuzwil-Oberbüren-Gossau	PAG OS	34	19.5	19	3	289'142	100.0%	560'072	606'745	28%								5							5)
80.728	728 Uzwil-Oberbüren-Zuckenriet	PAG OS	19.5	19	18.5	2	126'838	100.0%	195'744	212'057	42%								5							
80.729	729 Wil-Schwarzenbach-Henau-Uzwil	REGO	19	19	17	2	155'282	100.0%	246'084	266'590	37%								5							
80.730	730 Wil-Jonschwil-Uzwil	PAG OS	34.5	19.5	19	3	253'588	100.0%	243'996	553'150	45%								8							
80.732	732 Wil-Kirchberg-Gähwil	BOS	49.5	37.5	30	3	328'349	80.5%	292'922	622'460	40%								7							
80.733	733 Wil-Littenheid	BOS	30	30	15	3	102'774	39.9%	58'362	63'225	48%								7							
80.734	734 Wil-Sirnach-Dussnang-Fischingen	BOS	22	15	14	2	158'106	15.5%	36'532	39'577	42%								8							
80.733/734	733/734 Wil-Littenheid-Dussnang-Fischingen [Abendangebot]	BOS	4	5	4	1	44'790	13.7%	10'295	11'152	18%								3							1)
80.735	735 Wil-Sirnach-Eschlikon-Balterswil-Bichelsee	BOS	26	20	18	2	206'341	17.1%	57'958	62'787	33%								6							
80.737	737 Wil-Oberbüren-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	12'311	100.0%	22'857	24'762	27%								6							
80.738	738 Wil-Jonschwil-Uzwil [Nachtangebot]	BOS	2	2	0	1	8'800	100.0%	20'062	21'733	25%								6							
80.740	740 Uzwil-Oberbüren-Niederbüren-Bischofszell	PAG OS	19	18.5	17.5	2	168'492	88.4%	174'900	189'474	47%								6							
80.741	741 Niederuzwil-Uzwil-Flawil	PAG OS	33.5	33	18	3	255'494	100.0%	188'816	764'195	36%								5							3)
80.750	750 Flawil, Bahnhof-Flawil, Isnyplatz	PAG OS	29	29	0	2	56'533	100.0%	0	214'585	39%								4							
80.751	751 Degersheim-Flawil Bahnhof-Burgau	PAG OS	23.5	19	18	2	155'899	100.0%	300'424	387'073	28%								6							
80.761	761 Bazenheid-Kirchberg-Dietschwil	BOS	16	0	0	2	32'948	100.0%	0	129'897	23%								3							5)

Abgeltungen

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

Erlöse

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

Erschliessungsgüte

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

Gemeindepool

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

Interkantonaler Verteilschlüssel

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

Kostendeckungsgrad

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

Kurskilometer

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

Kurspaar

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

Modalsplit

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

NRP-Regionen

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

Personenkilometer

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

Vollkosten

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



