

Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
Kanton Schwyz, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
Kanton Glarus, Fachstelle öffentlicher Verkehr

Busplanung Gaster/March/Glarus Nord

Schlussbericht





Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona
Tel. 055 220 10 60
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Urs Heuberger
Jonas Schaufelberger
Laura Baruffol

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Auftrag	5
1.3 Ziele	5
1.4 Grundlagen	5
1.5 Bearbeitungs-/Betrachtungssperimeter	6
1.6 Projektbegleitung	6
2. Analyse	7
2.1 Aktuelles Busangebot 2022	7
2.2 Abdeckung des Siedlungsgebietes	9
2.3 Wirtschaftlichkeit	10
2.4 Potentiale	10
2.5 Pendlerströme	12
2.6 Schülerverkehr	13
2.7 Angebotsnutzung/Fahrgastzahlen	14
2.8 Fahrplanstabilität	14
2.9 Fazit	15
3. Bahnangebot aktuell und in Zukunft	16
4. Angebotsentwicklung	19
4.1 Ziele/Handlungsansätze aus Analyse	19
4.2 Grundbedingungen aus kantonalen Planungen	19
4.3 Knotenfahrlagen	22
4.4 Verworfenene Handlungsansätze	26
5. Konzept	28
5.1 Grundsätzliches	28
5.2 Variante A	28
5.3 Variante B	31
5.4 Fahrzeugbedarf	33
5.5 Betriebskosten	34
5.6 Finanzierung	35
5.7 Infrastrukturbedarf	36
6. Gegenüberstellung aus Sicht der Gemeinden	38
6.1 Grundsätzliches	38
6.2 Benken	39
6.3 Kaltbrunn	42
6.4 Schänis	45
6.5 Uznach	47

6.6	Bilten	49
6.7	Reichenburg	49
7.	Empfehlung für Etappierung	50
7.1	Erste Etappe Dezember 2023 bis Dezember 2027 (Übergangsphase)	50
7.2	Zweite Etappe ab Dezember 2027	53
8.	Vernehmlassung	54
8.1	Stellungnahmen zur ersten Etappe Dez. 2023 bis Dez. 2027	54
8.2	Ausblick auf zweite Etappe ab Dezember 2027	55
9.	Entscheid und weiteres Vorgehen	56
9.1	Erste Etappe Dezember 2023 bis Dezember 2027 (Übergangsphase)	56
9.2	Zweite Etappe ab Dezember 2027	56

Anhang

1. Auftrag

1.1 Ausgangslage

Mit Inbetriebnahme der Doppelspur Uznach–Schmerikon wird im Dezember 2023 die erste Etappe der Stadtbahn Obersee umgesetzt. Das Bahnangebot auf der Strecke Rapperswil–Uznach–Wattwil / Ziegelbrücke wird angepasst und Benken erhält den Halbstundentakt mit der S-Bahn. Voraussichtlich im Dezember 2027 folgt die Umsetzung eines neuen Bahnkonzeptes in der March mit der Wiedereinführung der S2-Halte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg.

Sowohl der Kanton St. Gallen als auch der Kanton Schwyz hatten auf die jeweiligen Umsetzungszeitpunkte Angebotskonzepte für die anschliessenden Buslinien erarbeitet, wobei sich zeigte, dass eine rein kantonale Busplanung nicht zielführend ist und Synergien über die Kantongrenzen hinaus zu prüfen sind.

1.2 Auftrag

Die asa AG wurde beauftragt, ein Buskonzept im Dreieck Uznach–Reichenburg–Ziegelbrücke zu erarbeiten, welches die durch die Bahnkonzeption gegebenen Parameter sowie die Grundstruktur der angrenzenden Buskonzepte aufnimmt und fortführt. Das Zielkonzept basiert auf dem Angebot 2027 der SBB; die Angebotsmassnahmen im Gasterland werden nach Möglichkeit bereits Ende 2023 umgesetzt.

1.3 Ziele

Das Buskonzept soll insbesondere folgende Ziele erfüllen:

- Gute Anschlussbeziehungen in Uznach, Ziegelbrücke, Reichenburg und Siebnen-Wangen.
- Nachfragegerechte Angebotsausbauten.
- Sicherstellen der aufgrund der Pendler- und Schülerströme relevanten Fahrbeziehungen innerhalb des Perimeters und über die Perimetergrenzen hinaus.
- Stabile Fahrpläne mit ausreichenden Reserven (auch im Hinblick auf mögliche Minutenänderungen in den SBB-Fahrplänen).
- Effizienter Betrieb (Vermeidung von Doppelschliessungen, überlangen Stand-Wendezeiten).

1.4 Grundlagen

Folgende Grundlagen werden für diesen Auftrag verwendet:

- Angebotskonzept AS2025 mit Zwischenständen 2024 (Anpassung Bahnfahrpläne Rapperswil–Uznach–Ziegelbrücke) und 2027 (S2-Halte in der Obermarch)

- Soll-Fahrzeiten PostAuto Gebiet Ost für den Bereich March/Gaster (zur Verfügung gestellt durch PostAuto)
- Frequenzen der Buslinien im Planungsperimeter
- Pendlermatrix 2014
- Einwohner (STATPOP, 2019) und Arbeitsplätze (STATENT, 2018) im Hektarraster
- AöV SG, Bericht „Buskonzept ZürichseeLinth 2024, Modul A Regionalbuskonzept Region Nord“, Schlussbericht 08. Oktober 2021, asa AG
- AöV SZ, Fachbericht „Buskonzept March 2027“, Zwischenstand 25. März 2021, asa AG

1.5 Bearbeitungs-/Betrachtungssperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die folgenden Gemeinden:

- Kanton Glarus: Glarus Nord (hauptsächlich Bilten)
- Kanton Schwyz: Reichenburg
- Kanton St. Gallen: Benken, Kaltbrunn, Schänis, Uznach

Zusätzlich sind die Gemeinden Schübelbach, Wangen SZ und Buttikon im Kanton Schwyz und die Dörfer Niederurnen, Oberurnen und Näfels der Gemeinde Glarus Nord als Betrachtungsperimeter zu verstehen.

1.6 Projektbegleitung

Die Zwischenergebnisse werden durch eine Begleitgruppe reflektiert, welche aus Vertretern der Kantone, Region und Betreiber besteht:

- Michael Lutz, Kanton St. Gallen, AöV (Vorsitz)
- Sandro Sattler, Kanton Schwyz, AöV
- Markus Josi, Kanton Glarus, Fachstelle öV
- Peter Göldi, Regionalmanagement Zürichsee-Linth
- Sigi Lechner, PostAuto Ostschweiz
- Christian Sturm, PostAuto Ostschweiz

Diese Begleitgruppe hat das Projekt in der Projektentwicklungsphase bis zum Vernehmlassungsbericht vom 22. Dezember 2022 unterstützt.

Der Einbezug der Gemeinden erfolgt im Kanton Glarus und Schwyz im Rahmen der kantoneigenen Verfahren; im Kanton St. Gallen werden die Gemeinden im Verlaufe des Planungsprozesses zur Stellungnahme eingeladen.

2. Analyse

2.1 Aktuelles Busangebot 2022

Linienübersicht im Perimetergebiet:

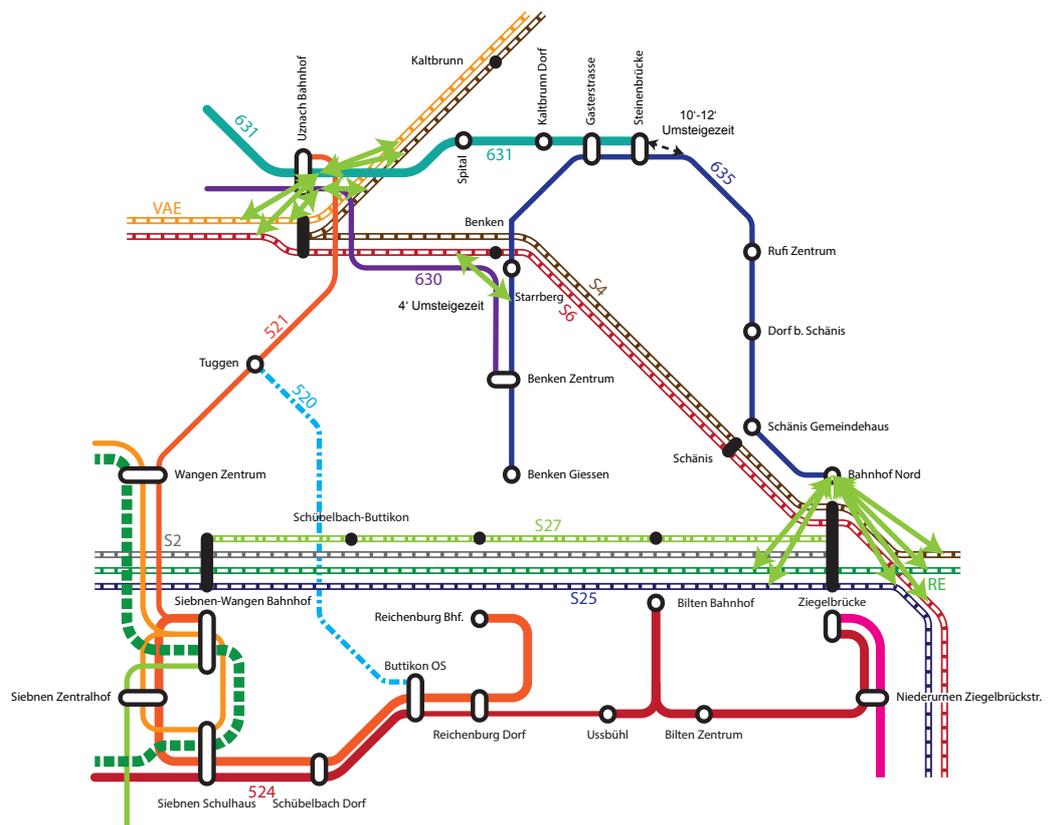


Abbildung 1: Buslinienetz March/Gaster 2022. Liniennetzplan und Netzgrafik vgl. Beilagen 1 und 2.

Der Fokus wird auf die Buslinien im Dreieck Uznach–Reichenburg–Ziegelbrücke gelegt. Die folgende Tabelle fasst Linienführung, Takte und Gefässgrösse der zu betrachtenden Linien zusammen:

Nr.	Linienführung	Takt	Hauptanschlüsse	Fahrzeuge
72.520	Buttikon–Tuggen	2 Kurspaare (Schultage)	Keine (Ausrichtung auf Schulzeiten Buttikon)	1 Kleinbus
72.521	Reichenburg–Siebnen-Wangen	Alle 30' Randstunden alle 60'	Siebnen-Wangen von/nach Zürich (S2)	2x 12m HVZ 3x 12m Einzelne Fahrten mit Gelenkbus 18m
	Siebnen-Wangen–Uznach	Alle 60' HVZ alle 30'	Siebnen-Wangen von/nach Zürich (RE/S25) Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45)	

Nr.	Linienführung	Takt	Hauptanschlüsse	Fahrzeuge
72.524	(Pfäffikon–)Sieb- nen Schulhaus– Buttikon OS	Alle 30' Randstunden und Sonntag alle 60'	Pfäffikon von/nach Zürich (RE/S25) und Rapperswil (S5) Lachen von/nach Zürich (S2)	4x Gelenkbus 1x Standardbus In Randstunden reduzierter Fahrzeugbedarf und vermehrt Standardbusse
	Buttikon OS–Bilten Ussbühl	Alle 60' (Kein Betrieb in Randstun- den)	–	
	Bilten Ussbühl–Zie- gelbrücke	Alle 30'	Ziegelbrücke in alle Richtun- gen (Knoten 00/30)	
80.630	(Atzmännig–) Uznach–Benken	Alle 60'	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45)	0.5x Standardbus Einzelne Fahrten mit Maxibus 13.75m (Durchlauf v/n Eschenbach–Atzmännig)
80.631	(Rüti–Eschenb.–) Uznach–Kaltbrunn	Alle 30'	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45)	1x Standardbus (Durchlauf von/nach Rüti ZH), zusätzlich Beiwagen.
80.635	Benken–Kalt- brunn–Schänis– Ziegelbrücke	Alle 60'	Benken Bahnhof von/nach Uznach (S6) Ziegelbrücke in alle Richtun- gen (Knoten 00/30)	1x Standardbus Einzelne Fahrten mit Maxibus 13.75 Meter Zusätzlich 1 Fahrzeug für Schülerkurse

Bereits beschlossene oder festgelegte Massnahmen:

- Die Verlängerung der Linie 630 von Uznach bis Benken wurde im Dezember 2013 eingeführt, da der in der Abstimmungsvorlage zur S-Bahn St. Gallen als Zielkonzept angekündigte 30-Minuten-Takt für alle Bahnstationen unter anderem auch in Benken noch nicht umgesetzt werden konnte. Mit der Einführung der halbstündlichen S-Bahn-Halte in Benken ab Dezember 2023 wird die Busverbindung Uznach–Benken via Benknerstrasse aufgehoben.
- Gemäss „Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024-2027“ des Kantons Schwyz ist bei der Linie 521 Uznach–Siebnen-Wangen der Angebotsausbau von Montag bis Samstag auf den ganztägigen Halbstundentakt (bisher Montag-Freitag: Halbstundentakt zur HVZ) geplant. Die Linie wird zur Hauptsache vom Kanton Schwyz bestellt (Anteil SZ 95%, Anteil SG 5%) und im vorliegenden Konzept wie im Grundangebot Kanton Schwyz festgehalten übernommen.
- Im ÖV-Korridor Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke hängt das Busangebot unmittelbar auch vom Bahnangebot ab. Gemäss „Grundangebot des öffentlichen regionalen Verkehrs 2024-2027“ des Kantons Schwyz ist im Entwicklungsfeld für die Obere March festgehalten, dass das Bahnangebot Siebnen-Wangen–Ziegelbrücke (S27) weiter betrieben werden soll, bis die Erschliessung mit der S2 Zürich–Ziegelbrücke wieder möglich ist (voraussichtlich ab 2027). Das Busangebot im Gasterland ist bereits auf den Dezember 2023 anzupassen.

2.2 Abdeckung des Siedlungsgebietes

Die nachfolgende Grafik zeigt die örtliche und zeitliche Erschliessung im St. Galler Teil des Perimeters auf (die übrigen Teile des Perimeters sind transparent abgebildet). Basis sind die Fusswege zu den Haltestellen (Bus = max. 400 m, Bahn = max. 750 m). Farblich dargestellt sind die Einzugsgebiete der Bushaltestellen, abgestuft auf die entsprechenden Taktangebote.

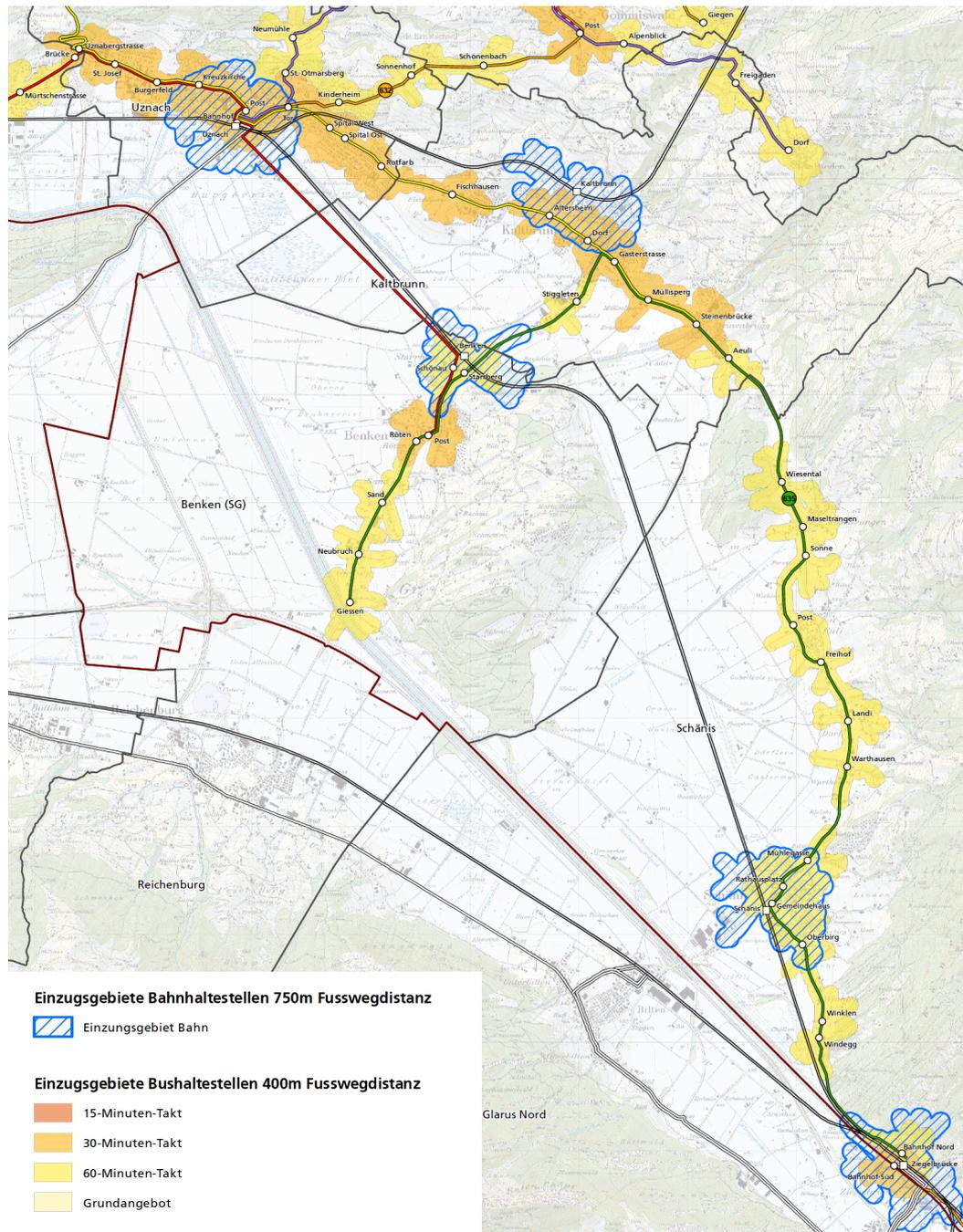


Abbildung 2: Örtliche und zeitliche Erschliessung Region Gasterland.

Wie im vorhergehenden Kapitel aufgezeigt, sind zahlreiche Gebiete ohne ÖV-Erschliessung, insbesondere zu nennen sind die Gebiete Büchel (Benken) sowie Solenberg und Chastli (Schänis); hier wurde bereits im Rahmen des Buskonzeptes ZürichseeLinth aufgezeigt, dass eine Erschliessung durch eine kantonale Buslinie nicht verhältnismässig möglich ist. Dasselbe gilt auch für die zahlreichen Streusiedlungsgebiete insbesondere in Benken und Schänis.

2.3 Wirtschaftlichkeit

Der Kanton St.Gallen analysiert seine ÖV-Linien jährlich im Bericht öffentlicher Verkehr. Die folgende Tabelle fasst die Daten aus dem Bericht 2022 zusammen:

Feld	Ang. Stufe	Kostendeckungsgrad		Linienbelastung		Bemerkungen
		Min./Zielvorgabe	Ist	Min./Zielvorgabe	Ist	
631	2	25%/35%	52%	2/4	8	Esch.–Kaltbrunn, Teil PostAuto
631	2	25%/35%	66%	2/4	11	Esch.–Kaltbrunn, Teil Schneider
635	2	25%/35%	33%	2/4	4	

Fazit:

- Bei der Linie 631 ist der Teilabschnitt Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn ausgewiesen, weshalb für den für diese Planung relevante Teilabschnitt Uznach–Kaltbrunn keine Zahlen zur Verfügung stehen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Teilabschnitt Uznach–Kaltbrunn noch besser abschneidet als der Abschnitt Eschenbach–Uznach, womit die Zielvorgabe von 35% weit übertroffen sein dürfte.
- Die Linie 635 erreicht die Zielvorgabe von 35% knapp nicht, weshalb ein Angebotsausbau auf dieser Linie nur mit zusätzlicher Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden möglich sein dürfte.

2.4 Potentiale

Der Perimeter umfasst sechs Gemeinden:

- **Uznach**, 6'500 Einwohner, davon rund 1'150 relevant für vorliegende Planung
- **Kaltbrunn**, 4'900 Einwohner, grossmehrheitlich relevant für vorliegende Planung, davon:
 - ca. 2'500 Einwohner im eigentlichen Dorf Kaltbrunn
 - ca. 1'400 Einwohner im Ortsteil Mülisperg/Steinenbrücke
 - ca. 750 Einwohner zwischen den eigentlichen Dörfern Uznach und Kaltbrunn
- **Benken SG**, 3'000 Einwohner, davon:
 - ca. 1'200 Einwohner im Einzugsgebiet des Bahnhofs (zukünftig alle 30' bedient)
 - ca. 900 Einwohner im Bereich Dorf
 - ca. 250 Einwohner entlang der Achse Benken–Reichenburg

- ca. 700 Einwohner am Benkner Büchel und im weiteren Streusiedlungsgebiet (ohne ÖV-Erschliessung)
- **Schänis**, ca. 3'900 Einwohner, davon:
 - ca. 2'200 Einwohner im Dorf (Grunderschliessung durch Bahn)
 - ca. 150 Einwohner in Dorf bei Schänis
 - ca. 250 Einwohner in Rufi
 - ca. 200 Einwohner in Maseltrangen
 - ca. 150 Einwohner im Gebiet Solenberg (ÖV-Erschliessung kaum möglich)
 - ca. 250 Einwohner im Gebiet Chastli (ÖV-Erschliessung kaum möglich)
 - Rest (ca. 700 Einwohner) in Weilern und im Streusiedlungsgebiet
- **Glarus Nord**, wobei nur die frühere Gemeinde Bilten relevant ist mit ca. 2'300 Einwohner (davon ca. 50 Einwohner im Gebiet Ussbühl)
- **Reichenburg**, 3'800 Einwohner, davon:
 - ca. 3'000 Einwohner im Einzugsgebiet der Bahn
 - weitere ca. 350 Einwohner im Dorf ausserhalb des Einzugsgebiets Bahn
- Rest im Streusiedlungsgebiet

Gebündelt in Korridore sind somit in etwa folgende Potentiale zu erwarten:

- Uznach–Kaltbrunn ca. 3'250 Einwohner zzgl. ca. 1'000 Beschäftigte
→ Weitere 1'400 im Abschnitt Kaltbrunn–Steinenbrücke.
- Ziegelbrücke–Bilten ca. 2'300 Einwohner (Niederurnen nicht mitgezählt) sowie ca. 1'200 Beschäftigte.
- Reichenburg–Kaltbrunn ca. 1'700 Einwohner (Einzugsgebiet Bahn 50% gezählt) zzgl. ca. 500 Beschäftigte.
- Ziegelbrücke–Kaltbrunn ca. 1'100 Einwohner (Einzugsgebiet Bahn 50% gezählt) zzgl. ca. 200 Beschäftigte (weitere ca. 400 Einwohner im Gebiet Feld, falls bedient).
- Der Korridor Bilten–Reichenburg ist in erster Linie für den Pendlerverkehr relevant (Direktanbindung March und linkes Zürichseeufer via S2), die Hauptanbindung von Bilten erfolgt eindeutig über Ziegelbrücke.
- Der Korridor Kaltbrunn–Uznach erhält zusätzliche Potentiale aufgrund der Pendlerströme ab Dorf/Rufi/Maseltrangen/Benken Richtung Uznach.
- Der Korridor Kaltbrunn–Reichenburg erhält ein gewisses Mehrpotential durch die Pendlerströme ab Kaltbrunn Richtung March bzw. linkes Zürichseeufer.
- Der Korridor Kaltbrunn–Ziegelbrücke kann von Pendlerströmen nur beschränkt profitieren, da die Gemeinden Kaltbrunn und Benken stark nach Uznach ausgerichtet sind.

Somit besteht in erster Linie eine Unterscheidung aufgrund des Potentials in:

- Hauptkorridore Uznach–Kaltbrunn und Ziegelbrücke–Bilten mit hohem Potential
→ durchgehender 30'-Takt mit ggf. Verdichtungen anzustreben
- untergeordnete Korridore Reichenburg–Kaltbrunn und Kaltbrunn–Ziegelbrücke
→ 60'-Takt mit Verdichtungen (in HVZ oder allenfalls an Werktagen ganztags)
anzustreben

2.5 Pendlerströme

Die Pendlerströme werden in Beilage 3 dargestellt. Die durchgeführte Analyse führt zu folgenden wesentlichen Schlüssen:

- Die Pendlerströme der St. Galler Gemeinden Benken und Kaltbrunn sind klar in Richtung Uznach und weiter ausgerichtet. In Schänis kommt zusätzlich eine starke Verknüpfung mit Glarus Nord dazu.
- Die Pendlerströme der March-Gemeinden zielen stark nach Altendorf, Lachen, weiter in die Höfe und ans linke Zürichsee-Ufer.
- Glarus Nord ist stark nach Glarus ausgerichtet.
- Der ganze Perimeter weist einen deutlich negativen Pendlersaldo auf, mit Ausnahme von Uznach. Es sind keine nennenswerten Zupendlerströme zu beachten.

Die Pendlerströme über die Kantonsgrenzen hinaus sind somit pro Gemeinde gering. Allerdings gibt es in der Summe nennenswerte Ströme aus dem Gasterland in Richtung March, Höfe und dem linken Seeufer, welche durchaus ein gewisses Potential für eine ÖV-Anbindung an die S2 generieren könnten.

2.6 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr bedingt in allen drei Kantonen Anpassungen bzw. Ergänzungen des Liniennetzes.

2.6.1 Gasterland

Die folgende Grafik zeigt die ÖV-relevanten Schülerströme im Gebiet auf:

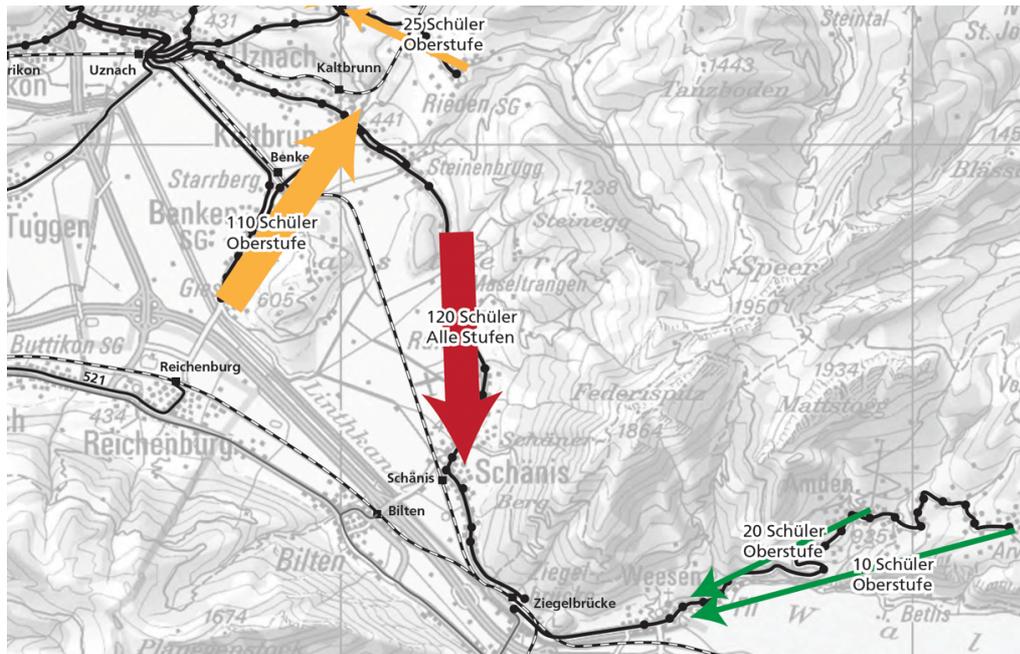


Abbildung 3: Schülerströme im Gasterland mit ÖV-Relevanz.

Die Verbindung Benke–Kaltbrunn kann aktuell nur vormittags mit dem ÖV abgedeckt werden. Nachmittags wird eine Extraverbindung bei PostAuto bestellt.

Die Verbindung Maseltrangen–Rufi–Dorf–Schänis und zurück wird heute mit dem Schulbus bedient, da der stündliche ÖV mit den Schulzeiten nicht abgestimmt werden kann.

2.6.2 March

Der Schülerverkehr im Perimeter betrifft hauptsächlich das Oberstufenzentrum Buttikon. Schüler aus Schübelbach und Reichenburg erreichen dieses planmässig mit den Buslinien 521 und 524; für die Schüler aus Tuggen besteht die Buslinie 520, welche ausschliesslich dem Schülerverkehr dient (die Umwegfahrt über Siebnen mit der Linie 521 wäre zu lang).

2.6.3 Bilten

Der Schülerverkehr wird mehrheitlich mit dem ÖV abgewickelt. Dies ist der Hauptgrund für die aus Potentialsicht ansonsten nicht gerechtfertigte halbstündliche Bedienung von Ussbühl.

2.7 Angebotsnutzung/Fahrgastzahlen

Beilage 4 zeigt die Frequenzen des aktuellen Bus-Angebotes auf. Folgende Schlüsse sind festzuhalten:

- Generell zeigt sich das typische Muster mit abnehmenden Fahrgastzahlen bei zunehmender Distanz zum Anschlussknoten.
- Die Linie 524 (Marchbus) weist eine tiefe Nachfrage zwischen Bilten und Reichenburg auf; der Durchgangsverkehr bis zu den Bahnanschlüssen in Lachen oder Pfäffikon dürfte sehr gering sein.
- Die Linie 635 weicht vom allgemeinen Muster ab, bedingt einerseits durch den starken Schülerverkehr Kaltbrunn–Benken und andererseits durch die Nutzung als Zubringer zum Bahnhof Benken.
- Generell ist die Nutzung der Linie 635 zwischen Benken Post und Benken Giessen sehr gering, was hauptsächlich auf das tiefe Potential und die fehlende Weiterführung über die Kantonsgrenze in den nahen Bahnhof Reichenburg zurückzuführen ist.

2.8 Fahrplanstabilität

Die Fahrplanstabilität ist vor allem im St. Galler Gebiet kritisch:

- Stark verspätet ist die Linie 631, vor allem in Hauptverkehrszeiten. Dafür gibt es mehrere Gründe:
- Ungenügende Fahrzeit von 10 Minuten (Richtung Kaltbrunn) bzw. 11 Minuten (Richtung Uznach). Von PostAuto wurden 12 Minuten pro Richtung als stabile Mindestzeit definiert.
- Ungenügende Reservezeit; Wendezeit in Steinenbrücke nur 1 Minute (und somit regelmässige Übertragung von Verspätungen auf die Gegenrichtung).
- Starkes Fahrgastaufkommen mit entsprechend langen Fahrgastwechselzeiten.
- Fazit: Für eine stabile Fahrt mit Gewährleistung aller Anschlüsse in Uznach wäre ein zweites Fahrzeug notwendig.
- Ebenfalls regelmässig verspätet ist die Buslinie 635. Hier liegt der Grund einerseits in der knappen Wendezeit (3 Minuten in Benken Giessen) und andererseits in der Abhängigkeit von Bahnübergängen, welche insbesondere dann auftritt, wenn die Busse bereits leicht verspätet sind.
- Die Pünktlichkeit der Linie 521 Uznach–Siebnen konnte mit kleinen Anpassungen verbessert werden. Aufgrund der vorgegebenen Anschlussprioritäten wird die Linie jedoch immer ein gewisses Verspätungsrisiko aufweisen.
- Die Stabilität der langen Linie 524 ist im Allgemeinen gut; allerdings sind dafür relativ grosse Reservezeiten erforderlich, was zur Folge hat, dass der Fahrplan bei

geringem Verkehrsaufkommen zu grosszügig bemessen ist und der Bus unterwegs die Fahrzeit „abwarten“ muss.

2.9 Fazit

Es kann folgendes Fazit gezogen werden:

- Die Region ist durch den öffentlichen Verkehr grundsätzlich gut und sehr effizient erschlossen. Die sehr gute Effizienz hat als Schattenseite aber knappe Umläufe und eine teilweise schlechte Fahrplanstabilität zur Folge.
- Die Problematik der Fahrplanstabilität wird sich durch die Anpassung der Bahnangebote vor allem um den Knoten Uznach weiter verschärfen (Barriere ist länger geschlossen).
- Die ÖV-Nutzung ist für den ländlichen Raum zufriedenstellend bis gut.
- Der Schülerverkehr wird teilweise mit nicht-öffentlichen Schülerkursen abgewickelt, da der Einbezug in den Taktfahrplan im Stundentakt nicht möglich ist.
- Es bestehen grundsätzlich auch Verkehrsbedürfnisse über die Kantonsgrenzen hinaus (insbesondere Benken–Reichenburg). Insgesamt sind die Verkehrsbedürfnisse über die Kantonsgrenzen hinaus aber gering, ausser es ergeben sich Vorteile für die weiter entfernten Ziele wie die Höfe, das linke Zürichseeufer oder die Stadt Zürich.
- Ein besonderes Augenmerk muss auf der Anbindung von Benken liegen, da der Wegfall der Buslinie 630 bei gleichzeitigem halbstündlichen S-Bahn Halt die örtliche Erschliessung nicht verbessert (der wegfallende Bus 630 erschliesst heute stündlich das Zentrum von Benken; der Bahnhof liegt am Dorfrand).

3. Bahnangebot aktuell und in Zukunft

Die folgenden Grafiken zeigen das aktuelle und zukünftige Bahnangebot im Perimeter auf. Basis bilden die folgenden Quellen:

- Angebot Ist: Kursbuch 2022 (Kommerzielle Fahrzeiten)
- Angebot 2024: BAV Netznutzungsplan 2024 (Technische Fahrzeiten)
- Angebot 2027: Angebotskonzept 2025, Stand Dez. 2019 (weicht vom publizierten Netznutzungsplan 2027 ab; Technische Fahrzeiten)
- Angebot 2035: Angebotskonzept zum Ausbauschnitt 2035, Stand März 2020

Die Fahrzeiten können im Minutenbereich ändern und insbesondere kommerziell abweichend publiziert werden. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden trotzdem sämtliche Abweichungen zum jeweiligen „Vorkonzept“, auch im Minutenbereich, dargestellt.

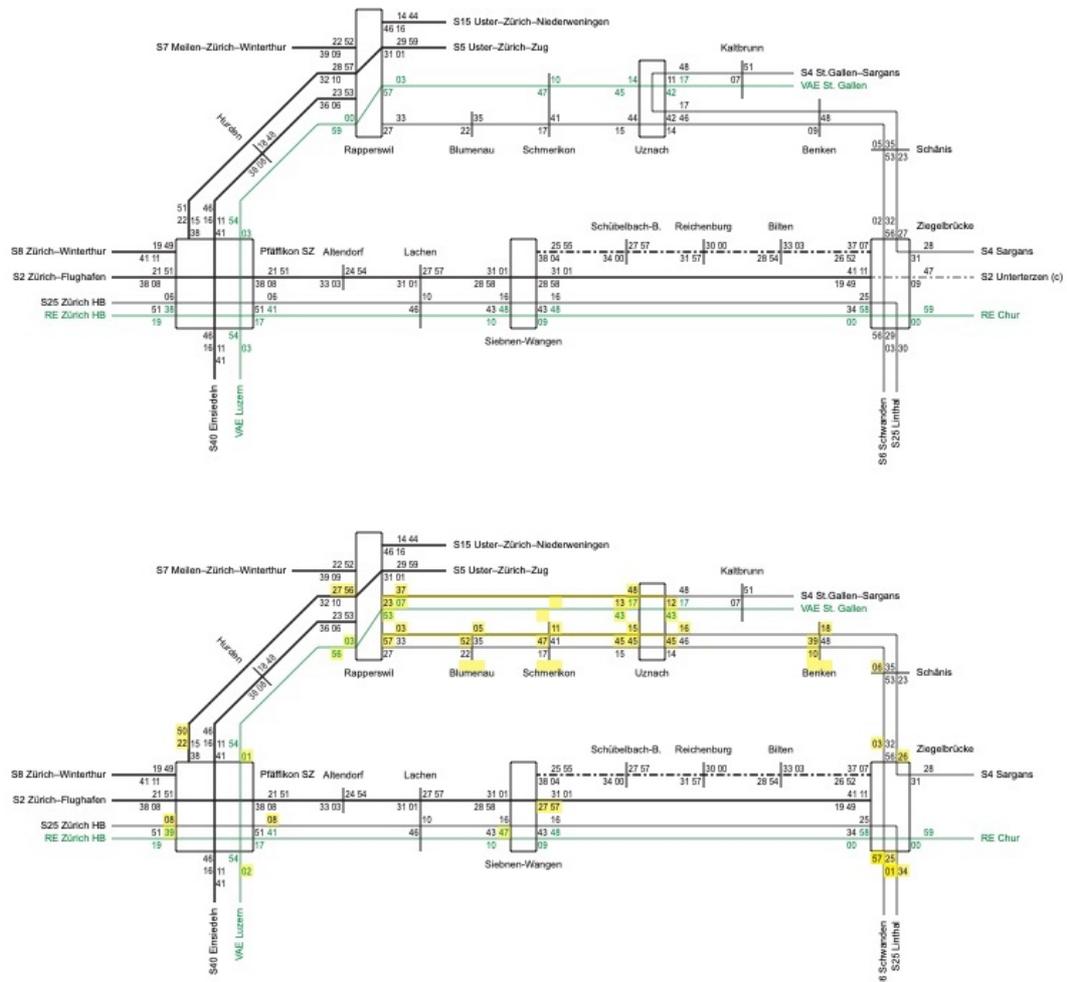


Abbildung 4: Angebote Bahn Ist-Zustand und Fahrplan 2024 (mit Doppelspur Uznach–Schmerikon). Änderungen 2024 gegenüber heute gelb markiert.

Im Dezember 2023 wird die Doppelspur Uznach–Schmerikon in Betrieb genommen. Diese ermöglicht die Verlängerung der S4 von St. Gallen nach Rapperswil und der neuen S17 von Sargans nach Rapperswil, womit auf dem Abschnitt Uznach–Rapperswil ein schneller und ein langsamer Halbstundentakt angeboten wird. Die Anpassungen ermöglichen auch halbstündliche Halte in Blumenau und Benken.

Auf dem Korridor Zürich–Ziegelbrücke sind nur Änderungen im Minutenbereich vorgesehen.

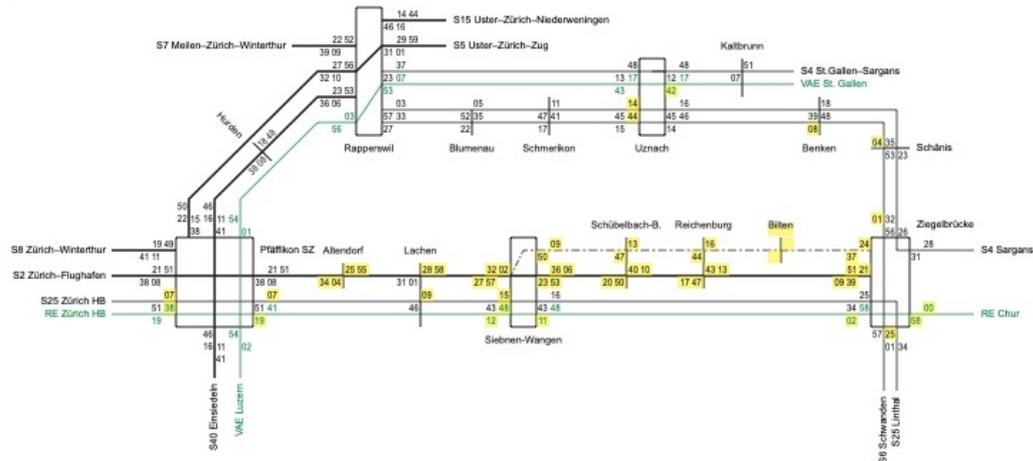


Abbildung 5: Voraussichtliches Bahnangebot 2028. Änderungen gegenüber dem Stand 2024 gelb hervorgehoben.

Per Ende 2027 soll in Siebnen-Wangen ein Überholgleis eingeführt werden. Dies ermöglicht die Überholung der S2 durch die IC- und RJ-Züge Zürich–Sargans und somit die Wiedereinführung der S2-Halte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg. Ein Halt in Bilten ist mangels Fahrzeitreserven definitiv nicht möglich. Die S27 wird auf diesen Zeitpunkt eingestellt.

Die S2 erhält zweistündlich eine angepasste Fahrlage, da zusätzlich zum IC auch der RJ überholen muss und dadurch weitere drei Minuten verloren gehen.

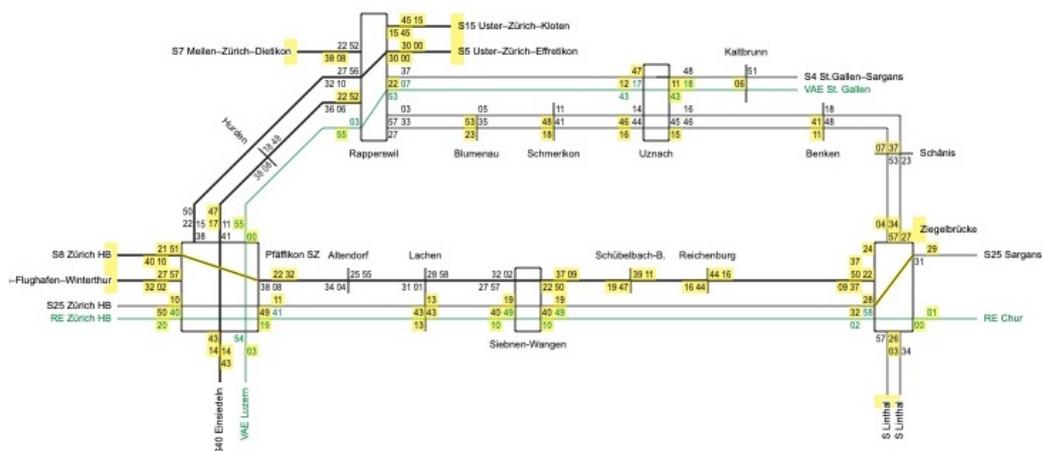


Abbildung 6: Voraussichtliches Bahnangebot im Ausbauschnitt 2035.

Der Ausbauschnitt 2035 wurde 2020 im Parlament beschlossen. Das Angebot umfasst voraussichtlich folgende Änderungen in der Region (nebst zahlreichen Änderungen im Minutenbereich):

- Halbstündlich systematische Führung von RE/S25 zwischen Zürich und Ziegelbrücke mit Halten in Zürich Enge, Thalwil, Horgen, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen, Siebnen-Wangen.
- Stabilisierung der Fahrlagen von S2 und S8 zwischen Zürich und Pfäffikon SZ; neu fährt die S8 anstatt der S2 weiter nach Ziegelbrücke (mit unverändertem Fahrplankonzept, aber leicht geänderten Fahrzeiten zwischen Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke).
- Neue Durchbindungen in Ziegelbrücke: Der RE (aktuell S25) fährt weiter nach Sargans; die Züge aus dem Glarnerland und aus Rapperswil wenden immer in Ziegelbrücke, der entsprechende Wegfall von Querfahrten erhöht die Gesamtkapazität.

Aus Angebotssicht sind für das Planungsgebiet folgende Schritte von Bedeutung:

- Dez. 2023: Einführung halbstündlicher Halt in Benken → Wegfall Buslinie 630, Neuprüfung der Verbindung Uznach–Benken–Giessen erforderlich.
- Dez. 2023: Einführung 4-Zug-Konzept Uznach–Rapperswil: Die Fahrzeiten im Knoten Uznach müssen angepasst werden, um auch die neuen schnellen Züge aus Rapperswil anzubinden.
- Voraussichtlich Dez. 2027: Wiedereinführung S2-Halte in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg → Neuer Anschlussknoten in Reichenburg zur Minute xx.15/xx.45 (ungefähr) sowie neuer Busknoten zur vollen und halben Stunde (Buslinie 524).

4. Angebotsentwicklung

4.1 Ziele/Handlungsansätze aus Analyse

Aufgrund der Analyse wurden in Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe folgende Ziele definiert:

- Effizientes Angebot in Abhängigkeit der Nachfrage
- Systematische und stabile Anschlüsse in den Knoten Ziegelbrücke, Reichenburg und Uznach
- Folgende Anbindungen sollten möglich sein:
 - Uznach–Benken Dorf direkt oder mit attraktiver Umsteigeverbindung
 - Uznach–Steinenbrücke nach Möglichkeit direkt, alternativ mit attraktiver Umsteigeverbindung
 - Anbindung der Gewerbegebiete Feld (Schänis), Vogtswis (Reichenburg) und Fänen (Glarus Nord)
 - Direktverbindung Benken–Reichenburg
- Einbezug der heutigen Schülerfahrten und Beiwagen bei Beurteilung der Wirtschaftlichkeit.

4.2 Grundbedingungen aus kantonalen Planungen

Im Rahmen der Erarbeitung der Busplanungen March, ZürichseeLinth sowie der Planung für den S25-Ersatzbetrieb in Nieder- und Oberurnen wurden verschiedene Punkte fixiert, welche als Rahmenbedingung für die Entwicklung der Angebote im Perimeter dienen:

Linie 521 neu nach Pfäffikon

Die Buslinie 521 Uznach–Siebnen-Wangen–Reichenburg fährt neu ab Siebnen-Wangen nach Pfäffikon SZ anstatt Reichenburg. Der Anschluss nach Reichenburg wird durch die Linie 524 angeboten. Die heutige Fahrlage Uznach–Siebnen–Uznach bleibt dabei bestehen; die weitere Fahrbarkeit auch unter den neuen SBB-Anschlusszeiten wurde durch PostAuto bestätigt (Grafik siehe folgende Seite).

Es wird ein Ausbau des 30-Minuten-Taktes angestrebt.

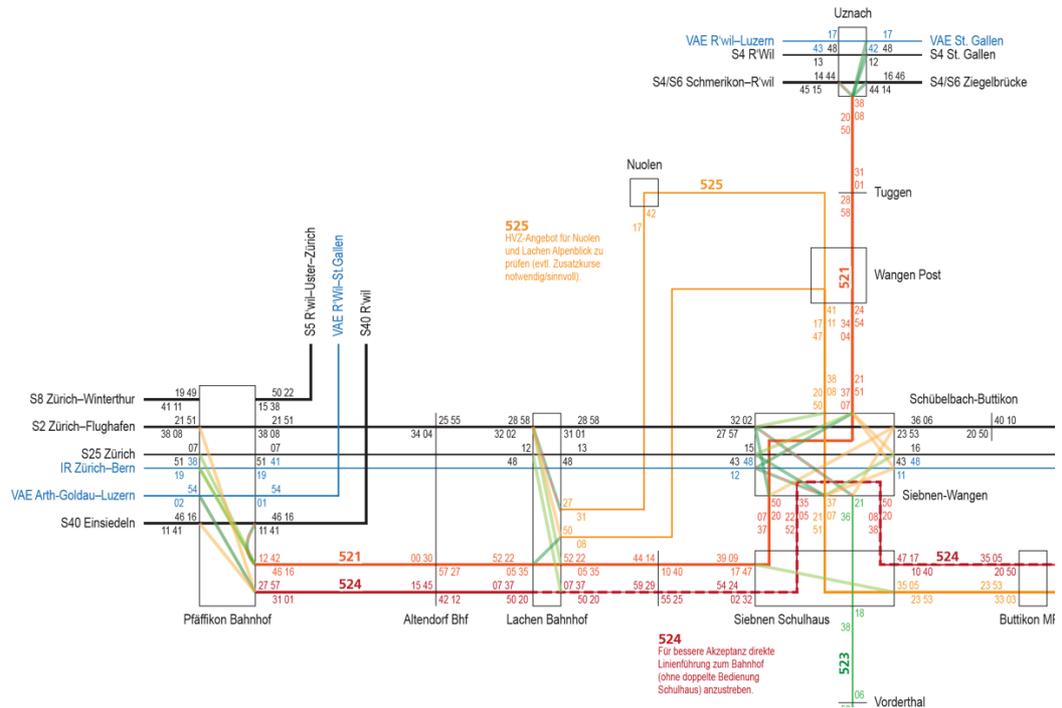


Abbildung 7: Neue Fahrpläne der Linie 521 (Auszug Buskonzept March, Bestvariante).

Neukonzeption Siebnen–Reichenburg

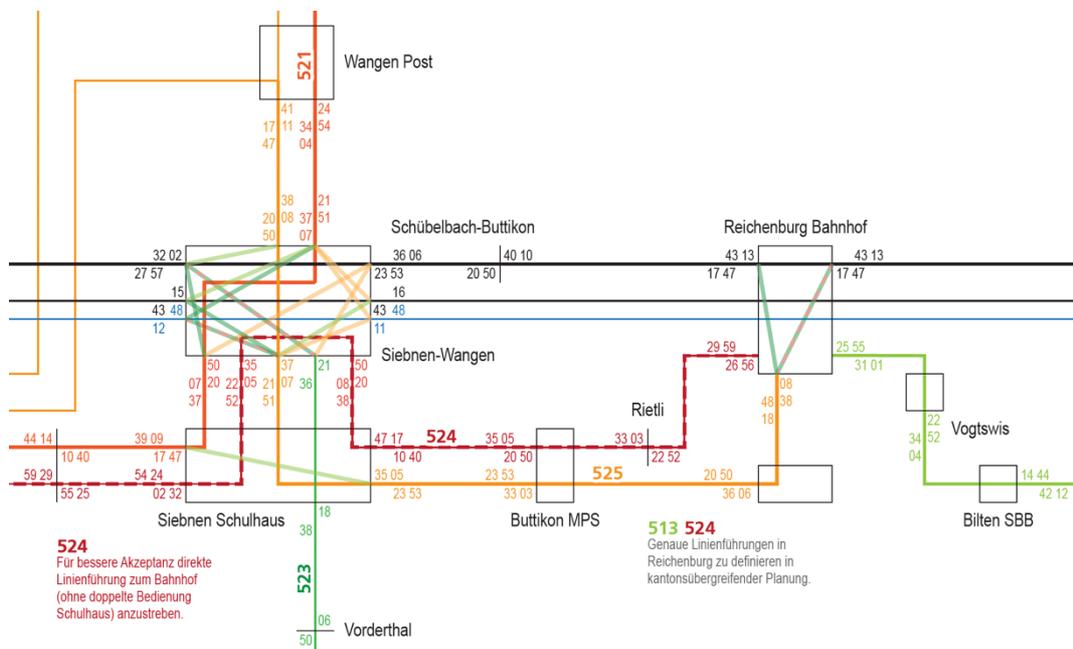


Abbildung 8: Neues Konzept auf der Achse Siebnen–Reichenburg gemäss Bestvariante Buskonzept March. Die genaue Linienführung der Linie 524 in Siebnen ist noch nicht definiert.

Die Linie 524 fährt um 15 Minuten verschoben und neu via Bahnhof Siebten-Wangen (Anschluss Galgenen–RE/S25–Ziegelbrücke bzw. Zürich–S2–Schübelbach). Die Linie endet fix am Bahnhof Reichenburg. In Neben- und Randverkehrszeiten wird zwischen Lachen und Reichenburg nur stündlich gefahren.

Um 15 Minuten versetzt wird die Linie 525 nach Reichenburg verlängert. Die Linie nimmt in Siebten-Wangen den Anschluss vom RE/S25 aus beiden Richtungen ab und bindet in Reichenburg die S2 an.

Falls die Bedienung des Bahnhofs Siebten mit der Linie 524 nicht möglich ist, wird die Linie weiterhin direkt bis Reichenburg geführt, womit weiterhin ein stark hinkender Takt in diesem Abschnitt bestehen würde.

Angebot Glarus Nord

Die halbstündliche Anbindung Ziegelbrücke–Bilten mit Knotenanschluss in Ziegelbrücke ist gesetzt.

Im Rahmen der Planung eines Ersatzangebotes für den S25-Halt in Nieder- und Oberurnen (Wegfall Dez. 2022) wurde eine Variante diskutiert, die einen dritten stündlichen Kurs Ziegelbrücke–Bilten um 15 Minuten versetzt umfasst. Dieser würde in Bilten eine Kurzwende machen und somit für weitere Durchbindungen nicht zur Verfügung stehen. Auf die Umsetzung der dritten Verbindung wurde verzichtet.

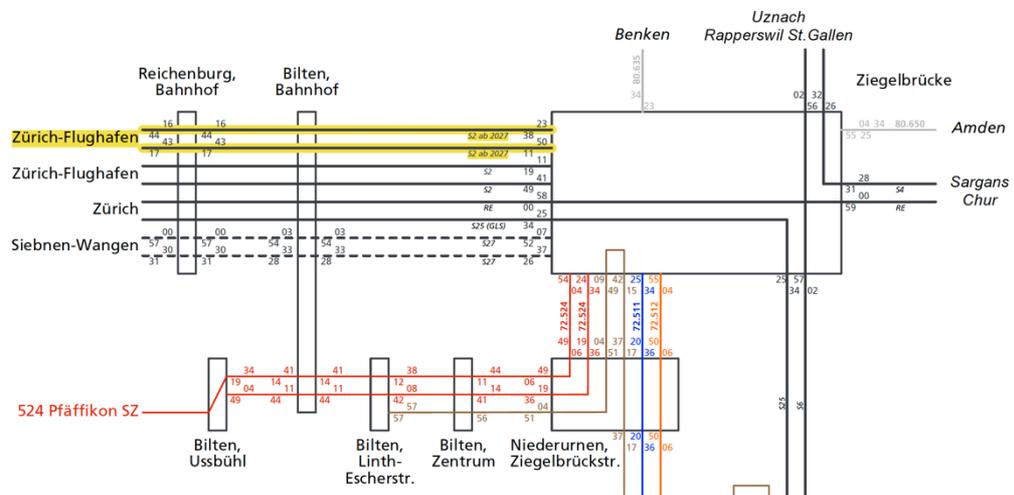


Abbildung 9: Geprüftes Neuangebot Näfels–Ziegelbrücke–Bilten im Rahmen des Ersatzangebotes S25-Halt Nieder-/Oberurnen.

Linien 630 und 631

Durch die Einführung des halbstündlichen Bahnhaltes in Benken wird die Verbindung Uznach–Benken zukünftig hauptsächlich durch die Bahn sichergestellt. Die Verlängerung der Buslinie 630 Atzmännig–Uznach bis Benken wird deshalb

eingestellt und das entsprechende Fahrzeug für eine Verdichtung zwischen Uznach und Schmerikon eingesetzt.

Die Linie 631 wird zukünftig in Uznach gebrochen, um einen Verspätungsübertrag zwischen den beiden Ästen Rüti–Uznach und Uznach–Kaltbrunn zu vermeiden. Die Linie Rüti–Uznach wird zukünftig durch Schneider Linienbus bedient, welche im Gegezug keine Leistungen zwischen Uznach und Kaltbrunn mehr fährt. Damit ist PostAuto alleiniger Betreiber im ganzen Perimetergebiet.

4.3 Knotenfahrlagen

In Abhängigkeit der neuen Bahnfahrzeiten wurden mögliche Fahrlagen zwischen den Knoten evaluiert und bewertet.

4.3.1 Ab Uznach

Eine vollständige Abdeckung des Knotens Uznach (inkl. VAE von/nach Luzern) bedingt neu eine Abfahrt um frühestens xx.21/xx.51 und eine Ankunft spätestens xx.08/xx.38. Dadurch ist die Fahrt von/nach Kaltbrunn oder Benken Dorf im 30-Minuten-Takt mit einem Fahrzeug nicht mehr möglich. Für die Weiterführung der bisherigen Linie 631 ist ein zweites Fahrzeug notwendig mit einer Standzeit von je 23 Minuten in Kaltbrunn, Steinenbrücke.

Alternativ bieten sich folgende Möglichkeiten:

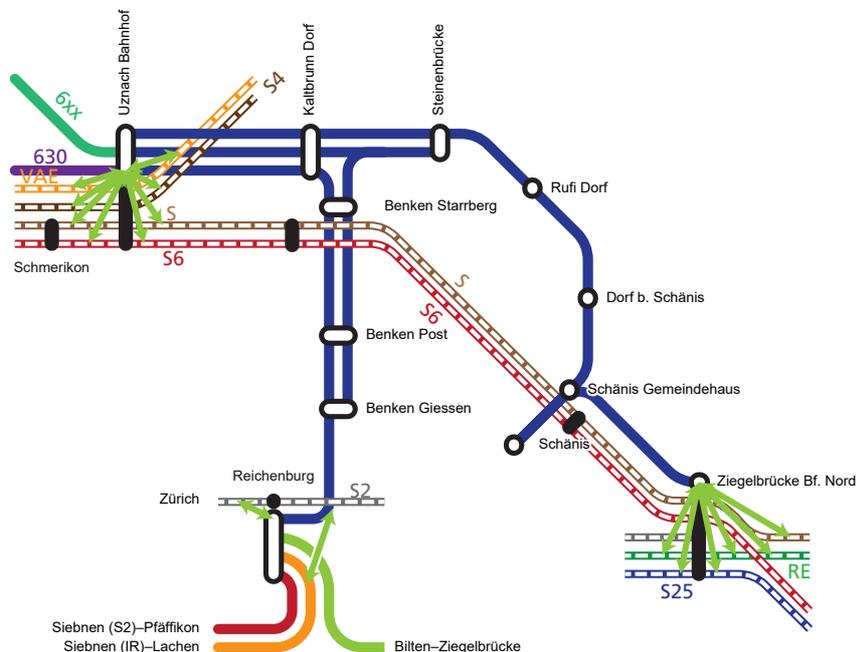


Abbildung 10: Mögliche Linienvarianten ab Knoten Uznach 15/45 inkl. Anbindung an VAE.

Linie Uznach–Ziegelbrücke: Die stabile Fahrzeit von Uznach nach Ziegelbrücke beträgt 26 Minuten in beide Richtungen; verfügbar sind max. 34 Minuten. Im Falle einer Weiterführung von Uznach durchgehend bis Ziegelbrücke wären somit eine

Bedienung des Gewerbegebiets Feld in Schänis (ca. +4 Minuten) und ein längerer Halt in Kaltbrunn Steinenbrücke zweckmässige Massnahmen, um an beiden Linienenden gute Anschlüsse zu sichern.

Linie Uznach–Reichenburg: Die stabile Fahrzeit von/nach Reichenburg beträgt ca. 22 Minuten (Richtung Reichenburg) bzw. 24 Minuten (Richtung Uznach). Dadurch resultiert eine Ankunft in Reichenburg von xx. 43/13 bzw. eine Abfahrt von xx.44/14. Eine solche Linie würde die Haltestelle Steinenbrücke in Kaltbrunn nicht bedienen. Mit Bedienung der Haltestelle Steinenbrücke können keine Anschlüsse in Reichenburg hergestellt werden.

Linie Uznach–Benken: Eine Linie Uznach–Benken Giessen könnte zusätzlich die Haltestelle Steinenbrücke bedienen und würde eine Fahrzeit von 21 Minuten (Richtung Giessen) bzw. 23 Minuten (Richtung Uznach) benötigen. Damit ist ein Stundentakt mit einem Fahrzeug und Kurzwende möglich (Ankunft Benken xx.12/42, Abfahrt Benken xx.15/45).

4.3.2 Ab Reichenburg

Die optimale Ankunfts-/Abfahrtszeit ist xx.14/44 bzw. xx.16/46 (wobei zweistündlich erst xx.19 abgefahren und bereits xx.41 angekommen werden muss aufgrund der abweichenden Fahrlage der S2).

Damit werden nebst der bereits erwähnten Fahrt von/nach Uznach auch zwei weitere Varianten möglich:

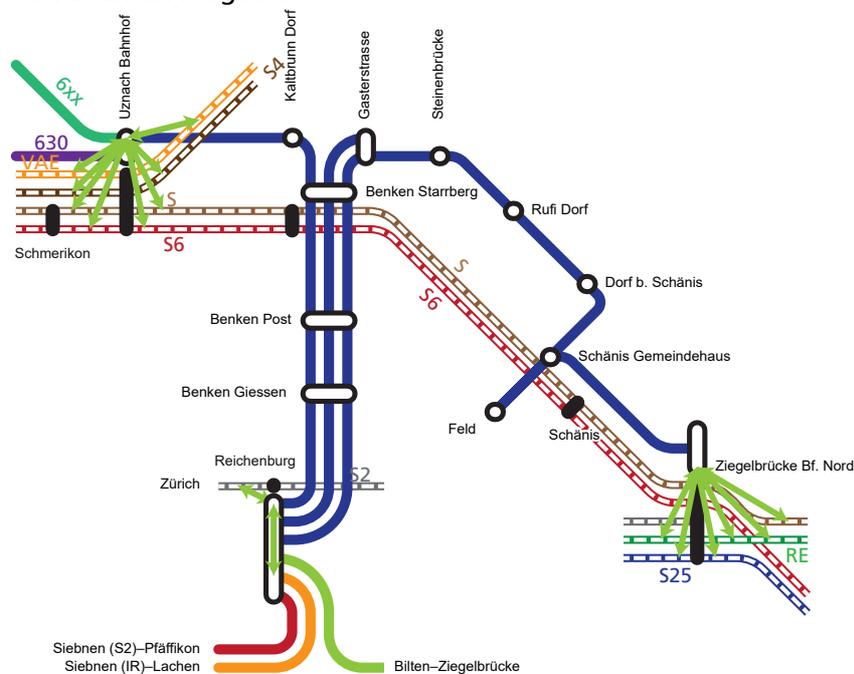


Abbildung 11: Mögliche Bus-Fahrlagen ab Knoten Reichenburg mit S2-Anschluss.

Linie Reichenburg–Benken–Steinenbrücke Schänis–Ziegelbrücke: Die stabile Fahrzeit beträgt 30 Minuten (Richtung Ziegelbrücke) bzw. 28 Minuten (Gegenrichtung). Zur Verfügung stehen theoretisch 38 bzw. 39 Minuten. Eine solche Linie ist also grundsätzlich möglich, bedingt aber ein Abwarten der „überschüssigen“ Zeit unterwegs (optimal in Kaltbrunn Steinenbrücke) und ermöglicht die Bedienung des Gebietes Feld (Schänis).

Linie Reichenburg–Kaltbrunn: Die stabile Fahrzeit bis Steinenbrücke beträgt hin 16 und zurück 14 Minuten. Somit ist eine schlanke Fahrt mit einem Fahrzeug im Halbstundentakt mit beidseitigen S2-Anschlüssen nicht möglich. Die Variante wird deshalb nur in der Hauptverkehrszeit vorgeschlagen: Morgens mit Anschluss an die S2 in Reichenburg und an die Buslinie Richtung Uznach in Kaltbrunn Gasterstrasse, abends in Gegenrichtung. Für eine stabile Fahrzeit wird eine Wende um das Schulhaus Kaltbrunn sowie die umlaufmässige Verknüpfung mit der Linie 525 in Reichenburg vorgeschlagen.

4.3.3 Ab Ziegelbrücke

Die optimale Abfahrtszeit ist xx.04/34, die optimale Ankunftszeit xx.25/55. Wie in den vorhergehenden Unterkapiteln erwähnt, ist eine Fahrt sowohl nach Uznach als auch Reichenburg möglich, sofern unterwegs die „überschüssige“ Fahrzeit abgewartet werden kann.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, eine Linie bis/ab Kaltbrunn Dorf anzubieten (Fahrzeit hin und zurück je 17 Minuten, bei Bedienung Schänis Feld 21 Minuten). Allerdings ist dafür eine Wendemöglichkeit im Dorfbereich notwendig, welche aktuell nicht besteht.

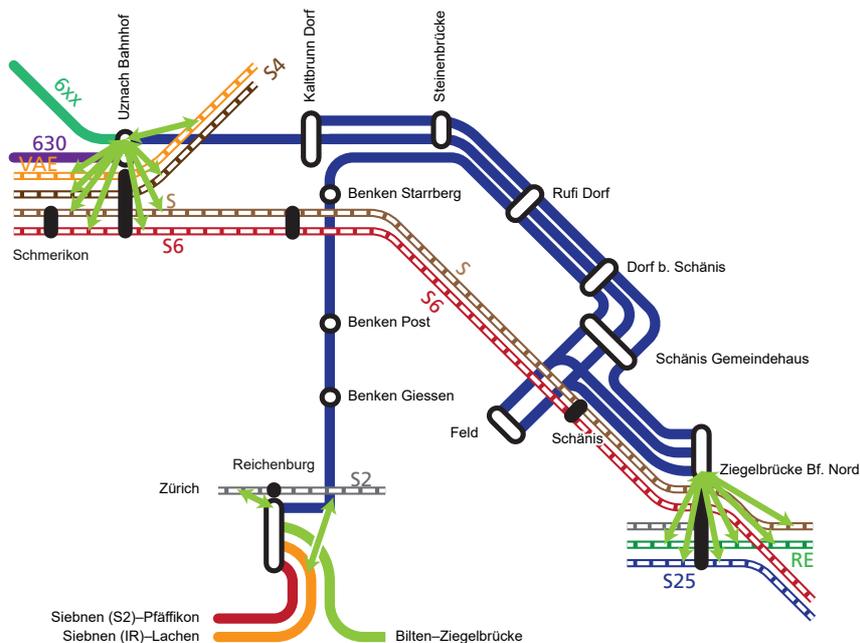


Abbildung 12: Mögliche Bus-Fahrlagen ab Knoten Ziegelbrücke 00/30.

4.3.4 Zwischen Ziegelbrücke, Bilten und Reichenburg

Die aktuelle Fahrlage ab Ziegelbrücke kann weitgehend beibehalten werden. Es resultiert eine Ankunft ungefähr zur vollen bzw. halben Stunde in Reichenburg, womit Anschluss an die „neue“ Linie 524 (mit S2-Anschluss in Siebnen-Wangen) besteht.

Diese Fahrlage wird als Grundvariante bezeichnet, da die Einbindung in den Knoten 00/30 in Ziegelbrücke zwingende Voraussetzung der Angebotskonzeption im Kanton Glarus ist.

Zusätzlich besteht folgende Option:

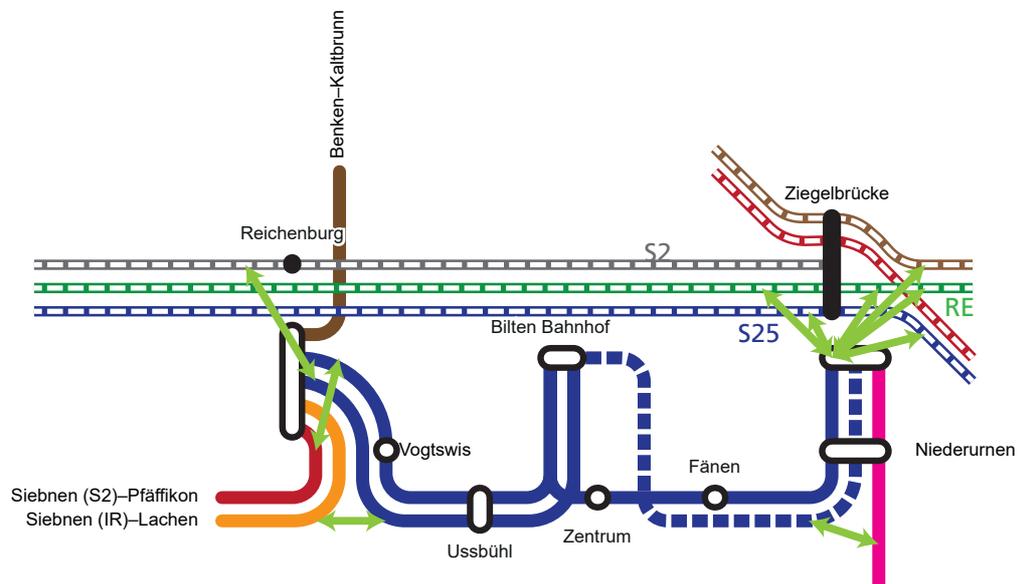


Abbildung 13: Mögliche Bus-Fahrlagen zwischen Reichenburg und Bilten/Ziegelbrücke.

S2-Anschluss Reichenburg: Zusätzliche Linie Reichenburg–Bilten (30'-Takt mit 1 Fahrzeug) oder Reichenburg–Ziegelbrücke (60'-Takt mit 1 Fahrzeug) mit Bedienung des Knotens 15/45 in Reichenburg mit S2-Anschluss (und Weiterführung von/nach Benken–Kaltbrunn zur Sicherstellung der Mindestwirtschaftlichkeit). Die Linie würde zudem bei Verlängerung bis/ab Ziegelbrücke in Niederurnen einen schlanken Anschluss von/nach Oberurnen–Näfels ermöglichen. Allerdings wird mit dieser Linie ein Überangebot produziert, da eine Verkürzung der bestehenden Linie auf Ziegelbrücke–Bilten nicht sinnvoll umsetzbar ist.

4.3.5 Fazit

Aus den genannten Handlungsansätzen wurden verschiedene Kombinationen entwickelt und geprüft:

- Linie Uznach–Kaltbrunn, kombiniert mit Linie Reichenburg–Kaltbrunn–Schänis–Ziegelbrücke
- Linie Uznach–Ziegelbrücke, kombiniert mit Linie Reichenburg–Kaltbrunn
- Linie Uznach–Reichenburg, kombiniert mit Linie Ziegelbrücke–Kaltbrunn
- Dreiecksvariante (je 1mal stündlich Uznach–Reichenburg, Uznach–Ziegelbrücke und Reichenburg–Ziegelbrücke)
- Flügelvariante (1mal stündlich Uznach–Reichenburg und Uznach–Ziegelbrücke, Verdichtung auf 30-Minuten-Takt zwischen Kaltbrunn–Reichenburg und Kaltbrunn–Ziegelbrücke in Hauptverkehrszeiten).

Die Prüfung zeigte grundsätzlich, dass die Ansätze mit Dreiecks- oder Flügelvarianten keine attraktiven Angebote ermöglichen. Auch die Variante mit einer Hauptlinie Uznach–Reichenburg und einer Linie Ziegelbrücke–Kaltbrunn ist schlussendlich unbefriedigend, da die zahlreichen Fahrgäste in den Gebieten Mülisperg und Steinenbrücke nicht direkt nach Uznach gelangen können.

Beschluss der Begleitgruppe:

- Die ersten beiden Handlungsansätze sind weiter zu vertiefen und den Gemeinden zur Stellungnahme zu unterbreiten (vgl. Kap. 5).
- Im Korridor Ziegelbrücke–Reichenburg wird ausschliesslich die Basisvariante weiterbearbeitet. Die Bestellerkantone Glarus und Schwyz sehen keine realistische Möglichkeit, zusätzliche Angebote mit S2-Anschluss zu finanzieren.

4.4 Verworfenne Handlungsansätze

Folgende Ansätze wurden im Rahmen einer ersten groben Variantenbewertung verworfen:

Split der Linie Ziegelbrücke–Reichenburg in Bilten

Ein stabiler Betrieb Ziegelbrücke–Bilten–Ziegelbrücke mit einem Fahrzeug ist nur möglich, wenn auf die Bedienung der Haltestelle Ziegelbrückstrasse und des Industriegebietes Fänen verzichtet wird. Ausserdem ist der Verzicht auf die Weiterführung bis Sägestrasse, Gerbe und Ussbühl für die Schülertransporte nachteilig und entsprechend politisch schwierig umsetzbar.

Als Option bleibt aber eine Linie Reichenburg–Bilten mit S2-Anschluss möglich, insbesondere, da eine solche in Nebenverkehrszeiten je nach Variante ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf möglich ist.

Umleitung der Linie Ziegelbrücke–Kaltbrunn via Bilten

Die Fahrzeit würde eine solche Variante grundsätzlich zulassen; ebenso würde die Anbindung Bilten/Feld möglich. Allerdings ist eine Durchbindung von/nach Uznach zwingend und in Uznach könnten nur die langsamen Züge erreicht werden (VAE würde verpasst). Für die bedienten Schänner Dörfer (Dorf, Rufi, Maseltrangen) würde sich die Fahrzeit zum Knoten Ziegelbrücke deutlich verlängern, bei gleichzeitig verschlechterter Stabilität.

Zusätzliche Buslinie Uznach–Kaltbrunn

Die zusätzliche Linie würde vor/nach dem Knoten Uznach verkehren (ab 11/41, an 17/47). Eine solche Linie könnte die Anbindung von Spital Uznach und Dorf Kaltbrunn an die übrige Region deutlich verbessern. Allerdings ist eine stabile Umsetzung dieser zeitlichen Lage nicht möglich (Schliesszeiten Bahnübergang, Gegenverkehr Postautos im Städtli Uznach).

Buslinie Kaltbrunn–Reichenburg ohne S2-Anschluss

Eine Buslinie in diesem Abschnitt ohne S2-Anschluss bringt nur sehr untergeordnete Vorteile und dürfte die notwendigen Kennzahlen nicht erreichen. Allenfalls ist eine solche Linienführung in Nebenverkehrszeiten als „Nebenprodukt“ einer ohnehin notwendigen Anbindung von Benken denkbar, sofern das entsprechende Fahrzeug nicht anderweitig einsetzbar ist. In diesem Fall sind aber mindestens gute Anschlüsse an die übrigen Buslinien in Reichenburg notwendig.

Buslinie Kaltbrunn–Gommiswald

Buslinien auf diesem Abschnitt erreichen nur ein sehr beschränktes Pendler-Potential. Im Freizeitverkehr dürfte die Auslastung ebenfalls gering sein (abgesehen von einzelnen Spitzentagen an Wochenenden, wobei dann ein Anschluss von/nach dem Ricken zwingend wäre).

Da keine der interessanten Varianten eine solche Streckenführung ohne Zusatzaufwand ermöglichen, wird der Ansatz nicht weiterverfolgt.

Anbindung Bahnhof Kaltbrunn

Eine Anbindung des Bahnhofs Kaltbrunn wurde in einigen (verworfenen) Varianten geprüft. Eine Anbindung mit Anschlüssen von/nach St. Gallen ist zeitlich nicht attraktiv (es resultiert eine Standzeit für den Bus von mindestens 20 Minuten), und eine Anbindung der S-Bahn von/nach Rapperswil bringt keine wesentlichen zeitlichen Vorteile, sofern ein symmetrischer Fahrplan zugrunde gelegt wird.

5. Konzept

5.1 Grundsätzliches

Das Konzept basiert grundsätzlich auf den Buskonzepten March und ZürichseeLinth mit den entsprechenden Grundsätzen.

Im Korridor Ziegelbrücke–Bilten–Reichenburg wird grundsätzlich von einer Fahrlage in Anlehnung an das aktuelle Angebot, jedoch mit Bedienung der Arbeitsplatzgebiete Fänen und Vogtswis, ausgegangen. Das Konzept wird erst im Dez. 2027 umgesetzt und ist auf diesen Zeitpunkt zu konkretisieren.

Weil das Konzept im Gasterland bereits im Dezember 2023 umgesetzt werden muss, wird nachfolgend der Fokus auf die Linien in der Region Gaster gelegt. In dieser Region unterscheiden sich die Varianten im Angebot rund um Kaltbrunn:

- Variante A:
Direkte Linie Uznach–Kaltbrunn–Schänis–Ziegelbrücke, Kurzlinie Kaltbrunn–Benken–Reichenburg mit unterschiedlichem Takt je nach Tageszeit.
- Variante B:
Kurzlinie Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke, überlagert mit Linie Reichenburg–Kaltbrunn–Schänis–Ziegelbrücke.

5.2 Variante A

Liniennetzplan Montag-Freitag in Hauptverkehrszeiten (HVZ):

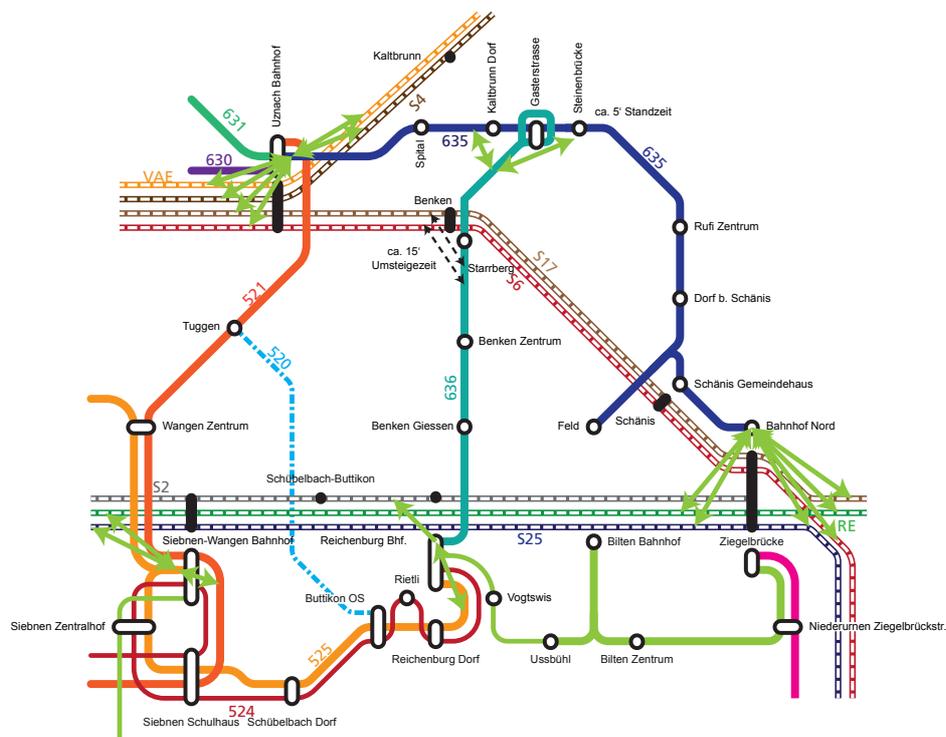


Abbildung 14: Liniennetzplan Variante A Mo-Fr HVZ; Netzgrafik vgl. Beilage 5a.

Liniennetzplan Montag-Freitag in Nebenverkehrszeiten (NVZ):

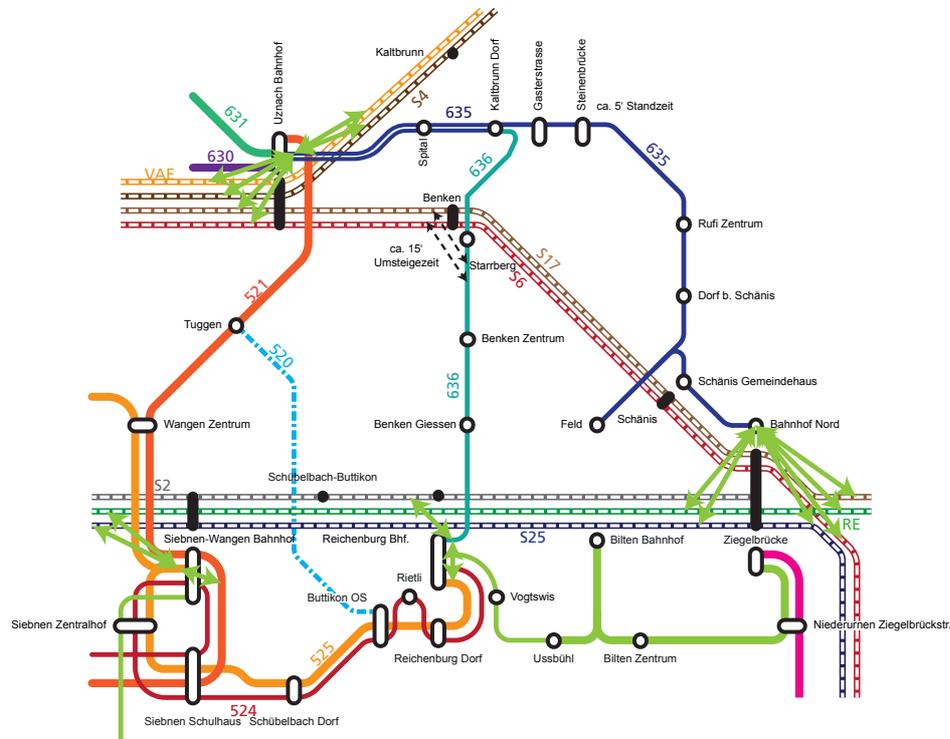


Abbildung 15: Liniennetzplan Variante A Mo-Fr NVZ; Netzgrafik vgl. Beilage 5b.

In HVZ verkehren die Busse auf den Linien 635 und 636 im Halbstundentakt. In NVZ führt die Linie 635 ab Kaltbrunn nur stündlich weiter nach Ziegelbrücke; der zweite Kurs wechselt auf die Linie 636 und fährt bis Reichenburg Bhf mit Anschluss auf die S2. Es bestehen zwei Optionen für die Nebenverkehrszeit:

- Verlängerung ab Reichenburg nach Bilten (Anschluss von/auf S2)
- Bedienung von Steinenbrücke mit dem Kurs Uznach–Reichenburg → in diesem Fall entfallen in Reichenburg die S2-Anschlüsse und die optionale Verlängerung von/nach Bilten ist ebenfalls nicht möglich

Konzeptmerkmale:

- Direkte Buslinie 635 Uznach–Kaltbrunn–Schänis–Ziegelbrücke mit Erschliessung Gebiet Feld in Schänis
- Anstelle Umsteigen in Steinenbrücke (Umsteigezeit heute 10/12 Min.) fährt der Bus neu ohne Umsteigen von Uznach nach z.B. Maseltrangen (in Steinenbrücke Standzeit ca. 5 Min.)
- Uznach–Kaltbrunn ganztags 30-Min.-Takt; Kaltbrunn–Ziegelbrücke 60-Min.-Takt mit Verdichtung in HVZ auf 30-Min.-Takt
- Neue Linie Kaltbrunn–Benken–Reichenburg; 60-Min.-Takt mit Verdichtung in HVZ auf 30-Min.-Takt (in HVZ mit Lastrichtungsfahrplan)

Nr.	Linienführung	Takt	Hauptanschlüsse	Fahrzeuge
72.51x	Ziegelbrücke–Reichenburg	30'-Takt	Ziegelbrücke in alle Richtungen (Knoten 00/30) Reichenburg auf Bus 524 von/nach Siebnen-Wangen(–Pfäffikon)	2x Standardbus
72.521	Uznach–Siebnen-Wangen(–Pfäffikon)	30'-Takt Sa/So/RVZ 60'-Takt	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45) Wangen v/n Nuolen/Lachen (Bus 525) Siebnen-Wangen v/n Zürich (S2) Siebnen-Wangen v/n Reichenburg (Bus 524)	3x Gelenkbus
72.524	(Pfäffikon–)Siebnen-Wangen–Reichenburg via Rietli	60'-Takt HVZ 30'-Takt	Siebnen-Wangen v/n Ziegelbrücke und Zürich (RE/525) Reichenburg v/n Bilten–Ziegelbrücke (Bus 51x)	4x Gelenkbus
80.635	Uznach–Kaltbrunn	30'-Takt	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45) Kaltbrunn v/n Reichenburg (Bus 636, in HVZ direkt)	3x Standardbus/3-Achser
	Kaltbrunn–Ziegelbrücke	60'-Takt, HVZ 30'-Takt	Ziegelbrücke in alle Richtungen (Knoten 00/30)	
80.636	Kaltbrunn–Reichenburg	60'-Takt HVZ 30'-Takt	HVZ 1: Reichenburg auf S2 Zürich, Bus 525 von/nach Siebnen; Kaltbrunn auf 635 Uznach; Benken von S4/6 Uznach HVZ 2: Reichenburg von S2 Zürich, Bus 525 von/nach Siebnen; Kaltbrunn von 635 Uznach; Benken auf S4/6 Uznach Tagsüber: Reichenburg v/n S2 Zürich, Bus 525 von/nach Siebnen. Kaltbrunn v/n Uznach (direkt Bus 635) Benken v/n Uznach (S-Bahn) mit ca. 15' Umsteigezeit	1x Standardbus (NVZ/RVZ mit Fahrzeug der Linie 635 bedient)

Der Bus der Linie 63x (die Linie erhält eine neue Nummer) verkehrt ganztags im Halbstundentakt. Bei der Linie 635 entsteht nur in HVZ ein Halbstundentakt, in NVZ verkehrt der Bus im Stundentakt. Optional besteht auch hier die Möglichkeit einer Verlängerung ab Reichenburg bis Bilten (Ausnützung von Standzeit in Reichenburg).

Konzeptmerkmale:

- Linie Uznach–Kaltbrunn–Steinenbrücke (neue Bezeichnung 63x) bleibt unverändert ganztags im 30-Min.-Takt, aber zusätzliches Fahrzeug zur Stabilisierung der Fahrpläne (Standzeit in Steinenbrücke ca. 20 Min.).
- Linie 635 Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken erschliesst in Schänis auch das Gebiet Feld und wird von Giessen bis Reichenburg verlängert; 60-Min.-Takt mit Verdichtung in HVZ auf 30-Min.-Takt.
- Im Vergleich zu Variante A kann zwischen Benken und Reichenburg auch das Arbeitsplatzgebiet Vogtswis angebunden werden; dadurch verkürzen sich die Anschlüsse in Benken von/nach der S-Bahn Richtung Uznach.

Nr.	Linienführung	Takt	Hauptanschlüsse	Fahrzeuge
72.51x	Ziegelbrücke–Reichenburg	30'-Takt	Ziegelbrücke in alle Richtungen (Knoten 00/30) Reichenburg auf Bus 524 von/nach Siebnen-Wangen(–Pfäffikon)	2x Standardbus
72.521	Uznach–Siebnen-Wangen(–Pfäffikon)	30'-Takt Sa/So/RVZ 60'-Takt	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45) Wangen v/n Nuolen/Lachen (Bus 525) Siebnen-Wangen v/n Zürich (S2) Siebnen-Wangen v/n Reichenburg (Bus 524)	3x Gelenkbus
72.524	(Pfäffikon–)Siebnen-Wangen–Reichenburg via Rietli	60'-Takt HVZ 30'-Takt	Siebnen-Wangen v/n Ziegelbrücke und Zürich (RE/S25) Reichenburg v/n Bilten–Ziegelbrücke (Bus 51x)	4x Gelenkbus
80.63x	Uznach–Kaltbrunn–Steinenbrücke	30'-Takt	Uznach in alle Richtungen (Knoten 15/45) Kaltbrunn v/n Ziegelbrücke (Linie 635)	2x Gelenkbus
80.635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Reichenburg	60'-Takt HVZ 30'-Takt	Ziegelbrücke in alle Richtungen (Knoten 00/30) Kaltbrunn–Steinenbrücke aus Richtung Schänis v/n Uznach (63x) Reichenburg von/nach Zürich (S2) und Siebnen (Bus 525) Benken v/n Uznach (S-Bahn) mit ca. 10' Umsteigezeit	2x Standardbus (HVZ 3x)

5.4 Fahrzeugbedarf

Aktuell werden im Gasterland 2.5 Fahrzeuge ganztägig eingesetzt (1 Fz Linie 631 Uznach–Kaltbrunn, 1 Fz Linie 635 Ziegelbrücke–Benken, 0.5 Fz Linie 630 Uznach–Benken). Dazu kommen Einsätze von Bussen in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 631 (Beiwagen Uznach–Kaltbrunn–Uznach) und am Mittag/Nachmittag im Schülerverkehr zwischen Kaltbrunn und Benken.

Mit dem neuen Konzept werden für den Grundtakt folgende Anzahl Fahrzeuge benötigt:

- Variante A: 4 Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit, 3 Fahrzeuge tagsüber
- Variante B: 5 Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit, 4 Fahrzeuge tagsüber.

Der Mehrbedarf von Fahrzeugen für den Grundtakt im Vergleich zu den heutigen 2.5 Fahrzeugen ist wie folgt zu begründen:

- Stabilisierung der Umläufe (heutiger Umlauf mit 2.5 Fahrzeugen ist instabil).
- Zusätzliche Anbindung Benken–Reichenburg (zur Ausnützung des 3. Fahrzeugs).
- HVZ-Halbstundentakt Benken–Kaltbrunn und Kaltbrunn–Ziegelbrücke dient auch als Ersatz für Schülerfahrten.

Der Vorteil der Variante B ist, dass der Umlauf Uznach–Kaltbrunn in der Hauptverkehrszeit eigenständig ist und somit grössere Fahrzeuge (Gelenkbusse) eingesetzt werden könnten. In Variante A ist auf diesem Abschnitt zu gewissen Zeiten der Einsatz von Beiwagen notwendig, womit zeitweise auch ein 5. Fahrzeug zum Einsatz kommen könnte (müsste genauer geprüft werden).

Aufgrund der HVZ-Verdichtungen auf den Halbstundentakt wird davon ausgegangen, dass zukünftig keine Schülerfahrten mehr zwischen Benken und Kaltbrunn und zwischen Schänis und Maseltrangen notwendig sind. Bedingung ist allerdings, dass die HVZ-Verdichtungen auf den Halbstundentakt finanzierbar sind. Weil die heutige Linie 635 den Ziel-Kostendeckungsgrad nicht ganz erreicht (vgl. Kap. 2.3), ist der Angebotsausbau nur mit zusätzlichen Gemeindebeiträgen realisierbar (vgl. Kap. 5.6).

5.5 Betriebskosten

Die Entwürfe der Tabellenfahrpläne für Montag-Freitag sind in Anhang 7 zu finden.

PostAuto hat die Kosten für folgende Varianten gerechnet:

	Massnahme	Angebot
Variante A siehe Fahrplanentwurf Beilage 7a	631 Uznach–Steinenbrücke wird aufgehoben	
	635 Uznach–Ziegelbrücke durchgehend a)	Abschnitt Uznach–Kaltbrunn: Mo-So: ganztags 30'-Takt Abschnitt Kaltbrunn–Ziegelbrücke: Mo-Fr: NVZ 60'-Takt, HVZ 30'-Takt Sa/So: ganztags 60'-Takt
	636 Kaltbrunn–Reichenburg	Mo-Fr: NVZ 60'-Takt, HVZ 30'-Takt Sa/So: ganztags 60'-Takt
Variante B siehe Fahrplanentwurf Beilage 7b	631 Uznach–Steinenbrücke	Mo-So: ganztags 30'-Takt
	635 Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken– Reichenburg b)	Mo-Fr: NVZ 60'-Takt, HVZ 30'-Takt Sa: ganztags 60'-Takt mit Feld So: ganztags 60'-Takt ohne Feld und ohne Verlängerung bis Reichenburg

a) Mo-Sa: Erschliessung Feld bis 20.00 Uhr, So ohne Erschliessung Feld

b) Mo-Sa: Erschliessung Feld bis 20.00 Uhr, So ohne Erschliessung Feld und ohne Verlängerung bis Reichenburg

Gegenüberstellung der Kosten (Abgeltung *):

	Massnahme	Var. A	Var. B
		CHF	CHF
635	Uznach–Ziegelbrücke durchgehend	a) 658'000	
636	Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	a) 280'000	
63x	Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke		b) 623'000
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken–Reichenburg		b) 657'000
	Total	a) 938'000	1'280'000

a) Richtofferte PostAuto, 04.11.2022

b) Richtofferte PostAuto, 20.12.2022

*) Die Richtofferte beinhaltet auf dem Abschnitt Uznach–Kaltbrunn eine grössere Anzahl Kurse als heute. Bei der Umsetzung ist auf einen Angebotsausbau auf diesem Abschnitt abzusehen. Die Kostenberechnungen basieren auf der Basis von Grobkonzepten mit Horizont 2028. Auf der Grundlage von bereinigten Tabellenfahrplänen (Stufe Detailkonzept) werden die Kosten verifiziert und angepasst, weshalb die Beträge noch ändern können.

5.6 Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton St. Gallen wird anteilmässig durch Bund (auf Linien mit Erschliessungsfunktion gemäss BAV), Kanton und Gemeinden sichergestellt. Der Anteil der Gemeinden errechnet sich bei ordentlicher Finanzierung über die Anzahl der Haltestellenabfahrten.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der St. Galler Buslinien erfolgt gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr (VöV) auf Basis des Kostendeckungsgrades. Ausbauten können nur ordentlich über den Pool finanziert werden, wenn gemäss Offerte die Zielvorgabe der entsprechenden Angebotsstufe erreicht wird. Wird eine Linie nicht ausgebaut, reicht die Erfüllung der Mindestvorgabe. Es besteht die Möglichkeit, die Zielvorgabe durch Beiträge Dritter zu erreichen, im konkreten Fall hauptsächlich durch Beiträge der Gemeinden Benken, Kaltbrunn und Schänis.

Das AöV hat die Finanzierung geprüft.

Variante A:

- Bei der Neukonzeption der Linie 635 handelt es sich um einen Angebotsausbau im Abschnitt Kaltbrunn–Ziegelbrücke, weshalb der Zielkostendeckungsgrad erreicht werden muss. In der Annahme, dass der Abschnitt Uznach–Kaltbrunn nicht ausgebaut wird, geht das AöV davon aus, dass die Zielvorgabe erreicht werden kann und somit für die Linie 635 kein zusätzlicher Gemeindebeitrag notwendig ist.
- Auch bei der neuen Linie 636 Kaltbrunn–Benken–Reichenburg muss der Zielkostendeckungsgrad erreicht werden. Um dies erreichen zu können, ist ein Beitrag Dritter von CHF 120'000.- zu leisten. Dieser ist von den Gemeinden Benken und Kaltbrunn zu tragen.

Variante A, Aufteilung der Beiträge Dritter auf die Gemeinden:

	Massnahme	Beitrag Dritter a)	Benken b)	Kaltbrunn b)	Schänis b)	Uznach b)
Nr.		CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
635	Uznach–Ziegelbrücke durchgehend	0	–	–	–	–
636	Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	120'000	96'000	24'000	–	–
	Total Beitrag Dritter	120'000	96'000	24'000	–	–

a) Beitrag Dritter, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Aufteilung im Verhältnis der Abfahrten auf Gemeindegebiet; Berechnung AöV 21.12.2022.

Variante B:

- In der Annahme, dass das Angebot auf der Linie 63x nicht ausgebaut wird, muss der Zielkostendeckungsgrad – trotz wesentlich höheren Kosten für den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs – nicht erreicht werden, weshalb auch kein zusätzlicher Gemeindebeitrag notwendig ist.
- Analog zur Variante A ist für den Angebotsausbau der Linie 635 ein Beitrag Dritter von CHF 187'000 zu leisten, um den Zielkostendeckungsgrad zu erreichen. Dieser ist von den Gemeinden Benken, Kaltbrunn und Schänis zu tragen.

Variante B, Aufteilung der Beiträge Dritter auf die Gemeinden:

	Massnahme	Beitrag Dritter a)	Benken b)	Kaltbrunn b)	Schänis b)	Uznach b)
Nr.		CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
63x	Uznach–Kaltbrunn Stein.	0	–	–	–	–
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn– Benken–Reichenburg	187'000	49'000	42'000	96'000	–
	Total Beitrag Dritter	187'000	49'000	42'000	96'000	–

a) Beitrag Dritter, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Aufteilung im Verhältnis der Abfahrten auf Gemeindegebiet; Berechnung AöV 21.12.2022.

Der Kostenanteil der Gemeinden errechnet sich bei ordentlicher Finanzierung über die Anzahl der Haltestellenabfahrten.

Die Berechnung der Kostenanteile für die Gemeinden sind in Kapitel 6 zu finden.

5.7 Infrastrukturbedarf

In beiden Varianten bleibt der Kantenbedarf in **Uznach, Bahnhof und Ziegelbrücke, Bahnhof Nord unverändert** bei einer Kante für die Linien in Richtung Kaltbrunn. Die heute in Uznach für die Linie 630 benötigte Kante fällt weg. In Benken Zentrum bestehen zukünftig keine Wendemanöver mehr.

In **Kaltbrunn** müssen bei beiden Varianten Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden.

Variante A:

- In beiden Fahrtrichtungen muss der Bus ca. 3-5 Minuten an der Haltestelle Steinenbrücke stehen können (Abwarten von Standzeiten), ohne dass der übrige Verkehr behindert wird.
- Es ist sicherzustellen, dass die Busse der Linie 636 in Hauptverkehrszeiten ohne Zeitverlust über die Schulhausstrasse wenden können (Bedienung Haltestelle Gasterstrasse erfolgt vor oder nach Wendemanöver; in Umsetzungsplanung mit Gemeinde und PostAuto zu klären).

- In HVZ kann bei der Haltestelle Kaltbrunn Gasterstrasse von der Linie 635 auf die Linie 636 umgestiegen werden. Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, ob das Umsteigen mit der bestehenden Infrastruktur möglich ist.

Variante B:

- Bei der Haltestelle Steinenbrücke ist eine Ausstiegshaltestelle und ein Warteplatz für wendende Fahrzeuge einzurichten (Busse der Linie 631 bleiben in HVZ ca. 20 Minuten an der Haltestelle Steinenbrücke stehen).

In **Benken** ist die Haltestelle Schönau aufzuheben (Aufhebung Linie 630)

In **Schänis** baut der Kanton im Gebiet Feld einen Kreisel und eine Bushaltestelle (Vorprojekt liegt vor). Eine Erschliessung des Gebiets Feld kann erst erfolgen, wenn das Projekt realisiert ist.

In **Reichenburg** wird eine zusätzliche Haltekante benötigt; neu stehen zwei Buslinien gleichzeitig am Bahnhof:

- Zur vollen und halben Stunde die Buslinie 524 von/nach Pfäffikon und die Buslinie 51x von/nach Ziegelbrücke
- Zum Viertelstundenknoten die Buslinie 525 von/nach Siebnen–Lachen und die Buslinie von/nach Kaltbrunn

Die beiden Kanten sollten unabhängig voneinander befahrbar sein, um zwingende betriebliche Abhängigkeiten zu vermeiden (auch wenn eine Durchbindung insbesondere zwischen der Linie 525 und der Linie von/nach Kaltbrunn zu gewissen Tageszeiten anzustreben ist).

6. Gegenüberstellung aus Sicht der Gemeinden

Dieses Kapitel zeigt die Vor- und Nachteile der Neukonzeption für die hauptsächlich betroffenen Gemeinden auf. Für die Gemeinden im Kanton St. Gallen werden die Mehrkosten aufgrund der Veränderungen der Haltestellenabfahrten (Mehrabfahrten) ermittelt. In den Kantonen Schwyz und Glarus werden die Beiträge der Gemeinden anderweitig berechnet.

6.1 Grundsätzliches

In beiden Varianten resultieren folgende Vorteile:

- + Stabilere Fahr- und Umsteigezeiten dank Anpassung an den tatsächlichen Zeitbedarf, insbesondere im Abschnitt Uznach–Kaltbrunn, aber auch im Abschnitt Benken–Kaltbrunn–Schänis–Ziegelbrücke.
- + Im Gaster Angebotsausbau in Hauptverkehrszeiten auf den Halbstundentakt und damit Miteinbezug der Schulbusse Benken und Schänis in den öffentlichen Verkehr (die separat finanzierten Schulbusse können in den ÖV integriert werden).
- + Bessere Verbindungen über die Kantonsgrenze (Benken–Reichenburg).
- + Erschliessung des Entwicklungsgebiets Feld/Schänis mit dem ÖV.

Hingegen sind in beiden Varianten die folgenden Nachteile zu erwähnen:

- Leicht längere Reisezeiten aufgrund Anpassung der Fahr- und Umsteigezeiten (siehe Vorteile).
- Teilweise unwirtschaftliche Wagenumläufe (längere Standzeiten), weil zusätzliche Fahrzeuge notwendig sind.
- Deutlich höherer Betriebsaufwand und damit Mehrkosten auch für die Gemeinden im Gaster, weil zur Erreichung des Zielkostendeckungsgrads zusätzliche Gemeindebeiträge notwendig sind für die vollständige Umsetzung.

Nachfolgend sind die Varianten und Kosten gemeindeweise gegenübergestellt.

6.2 Benken

Gegenüberstellung der Massnahmen und Infrastrukturbedarf:

Kriterium	Ist-Zustand	Variante A	Variante B
Fahrplanangebot (ab Benken)	<ul style="list-style-type: none"> - Stundentakt Benken–Kaltbrunn–Ziegelbrücke (635) - Stundentakt Benken–Uznach (630) 	<ul style="list-style-type: none"> - Stundentakt Benken–Kaltbrunn, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt bis Gasterstrasse, in NVZ umsteigefrei via Kaltbrunn Dorf bis Uznach Bhf - Stundentakt Benken–Reichenburg, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Benken–Uznach (630) wird aufgehoben 	<ul style="list-style-type: none"> - Stundentakt Benken–Kaltbrunn–Ziegelbrücke, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Benken–Reichenburg, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Benken–Uznach (630) wird aufgehoben
Infrastrukturbedarf		- Aufhebung Bushaltestelle Schönau	- Aufhebung Bushaltestelle Schönau

Variante A: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Benken im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Benken
			Abf.	CHF	
		CHF	Abf.	CHF	CHF
636	Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	96'000	101'508	86'000	182'000
630	abzgl. Uznach–Benken bisher c)		-16'604	-14'000	-14'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		-68'068	-58'000	-58'000
	Total Kosten	96'000		14'000	110'000

a) Beitrag Gemeinde Benken, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung AöV 21.12.2022.

c) Linie 630 nach Benken wird aufgehoben.

Variante B: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Benken im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Benken
			Abf.	CHF	
		CHF	Abf.	CHF	CHF
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	49'000	117'634	100'000	149'000
630	abzgl. Uznach–Benken bisher c)		-16'604	-14'000	-14'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		-68'068	-58'000	-58'000
	Total Kosten	49'000		28'000	77'000

a) Beitrag Gemeinde Benken, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

c) Linie 630 nach Benken wird aufgehoben.

Kosten für S-Bahn Halbstundentakt:

Es ist zu berücksichtigen, dass der zusätzliche S17-Halt Kosten von rund CHF 36'000.- pro Jahr verursacht. Demgegenüber sollten die Kosten für den Schulbus eingespart werden können.

Vor- und Nachteile der Varianten im Vergleich zum aktuellen Fahrplan:

Kriterium	Variante A	Variante B
Angebot	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Kaltbrunn–Ziegelbrücke und Reichenburg	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Kaltbrunn–Ziegelbrücke und Reichenburg
Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Ziegelbrücke – in Starrberg Umsteigezeiten auf die S-Bahn von/nach Uznach mit ca. 15 Minuten Umsteigezeit (heute 4 Min.)	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Ziegelbrücke – in Starrberg Umsteigezeiten auf die S-Bahn von/nach Uznach mit ca. 10 Minuten Umsteigezeit (heute 4 Min.)
Reisezeiten	+ Deutlich raschere Reisezeiten Richtung March in Lastrichtung (bis 20 Minuten ggü. Fahrt via Uznach) + Leicht raschere Reisezeiten Richtung linkes Seeufer (Orte ohne RE-Halt) in Lastrichtung (bis 10-15 Minuten ggü. Fahrt via Uznach–Rapperswil) – Längere Reisezeiten nach Ziegelbrücke wegen Erschliessung Feld/Schänis	+ Deutlich raschere Reisezeiten Richtung March (bis 20 Minuten ggü. Fahrt via Uznach) + Leicht raschere Reisezeiten Richtung linkes Seeufer (Orte ohne RE-Halt) (bis 10-15 Minuten ggü. Fahrt via Uznach–Rapperswil) – Längere Reisezeiten nach Ziegelbrücke wegen Erschliessung Feld/Schänis
Erschliessung	+ die Gebiete entlang der Dorfstrasse erhalten Halbstundentakt in HVZ + stündliche Direktverbindung nach Uznach Spital in NVZ (in HVZ Umsteige- verbindung in Lastrichtung) + Anschluss an die S2 und an den Marchbus in Reichenburg – keine schlanken Anschlüsse in Benken Bhf an die S-Bahn von/nach Uznach (ca. 15 Min. Umsteigezeit) – keine guten Busverbindungen von/nach Uznach in Gegenlastrichtung (HVZ)	+ die Gebiete entlang der Dorfstrasse erhalten Halbstundentakt in HVZ + Anschluss an die S2 und an den Marchbus in Reichenburg – bessere Anschlüsse in Benken Bhf an die S-Bahn von/nach Uznach als Var. A (mit 10 Min. Umsteigezeit auch nicht sehr attraktiv) – keine Busanschlüsse in Kaltbrunn
Schülerverkehr	+ in HVZ halbstündliche Fahrten von/nach Kaltbrunn + die Schulbusse können in den ÖV integriert werden	+ in HVZ halbstündliche Fahrten von/nach Kaltbrunn + die Schulbusse können in den ÖV integriert werden

Fazit:

Der Hauptunterschied zwischen den Varianten ist somit die Verbindung von/nach Uznach. Diese erfolgt optimal halbstündlich mit der Bahn ab Bahnhof Benken. Der Bus ermöglicht zusätzliche Verbindungen von/nach Uznach:

- In Variante A in HVZ in Lastrichtung via Kaltbrunn (schlanke Umsteige Verbindung, auch Spital Uznach angebunden).
- In Variante B Bus als Zubringer zum Bahnhof, mit 8-10' Wartezeit (Ersatzverbindung zu Kombination Fuss/Bahn für Reisende mit reduzierter Mobilität).
- In Variante A in NVZ stündliche Bus-Direktverbindung über Kaltbrunn zum Spital.

Ein schlanker Reiseweg Uznach–Benken mit der S-Bahn auf den Bus ab Benken Starrberg von/nach Giessen/Reichenburg ist nicht mit vertretbarem Aufwand möglich. Eine schlanke Anschlussverbindung würde den Verzicht auf attraktive Anschlüsse in Reichenburg und auf die von Schänis gewünschte Bedienung des Gewerbegebietes Feld bedeuten. Entweder schlanke Anschlüsse in Starrberg/Bahnhof an die S-Bahn von/nach Uznach oder in Reichenburg an die S-Bahn von/nach Zürich. Beides geht nicht.

6.3 Kaltbrunn

Gegenüberstellung der Massnahmen und Infrastrukturbedarf:

Kriterium	Ist-Zustand	Variante A	Variante B
Fahrplanangebot (ab Kaltbrunn)	<ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt Kaltbrunn Steinenbrücke–Uznach Bhf (631) - Stundentakt Kaltbrunn Gasterstrasse–Ziegelbrücke (635) - Stundentakt Kaltbrunn Gasterstrasse–Benken Giessen (635) 	<ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt Kaltbrunn–Uznach (ab Steinenbrücke nur in HVZ) - Stundentakt Kaltbrunn–Ziegelbrücke, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Kaltbrunn–Reichenburg, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt 	<ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt Kaltbrunn–Uznach (wie bisher) - Stundentakt Kaltbrunn–Ziegelbrücke, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Kaltbrunn–Reichenburg, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt
Infrastrukturbedarf		<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Steinenbrücke: Haltestellen beidseitig abseits der Strasse, damit der übrige Verkehr überholen kann - Wendemöglichkeit in HVZ über die Gasterstrasse (Linie 636 von/nach Benken) 	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Steinenbrücke: Einrichten einer Ausstiegshaltestelle und Warteplatz für wendende Fahrzeuge von/nach Uznach (Standzeit in HVZ 20 Minuten)

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit

Variante A: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Kaltbrunn im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Kaltbrunn
			Abf.	CHF	
		CHF		CHF	CHF
635	Uznach–Ziegelbrücke durchgehend	–	144'595	123'000	123'000
636	Kaltbrunn–Benken–Reichenburg. c)	24'000	25'436	22000	46'000
631	abzgl. Uznach–Steinenbrücke bisher		–133'089	–113'000	–113'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		–61'880	–53'000	–53'000
	Total Kosten	24'000		–21'000	3'000

a) Beitrag Gemeinde Kaltbrunn, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

c) die Abfahrten der geplanten neuen Bushaltestelle „Neufeld“ sind in den Berechnungen noch nicht berücksichtigt.

Weil in Nebenverkehrszeiten die Haltestellen Gasterstrasse, Müllisperg und Steinenbrücke nur noch stündlich bedient werden, reduziert sich die Zahl der Abfahrten für Kaltbrunn. Demgegenüber wird das Gebiet Stiggleten (und später Neufeld) in HVZ einen Halbstundentakt erhalten, was wiederum Mehrabfahrten generiert. In der Summe heben sich die Mehr- und Minderkosten nahezu auf.

Variante B: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Kaltbrunn im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Kaltbrunn
			Abf.	CHF	
		CHF		CHF	CHF
63x	Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke	–	133'089	113'000	113'000
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	42'000	99'935	85'000	127'000
631	abzgl. Uznach–Steinenbrücke bisher		–133'089	–113'000	–113'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		–61'880	–53'000	–53'000
	Total Kosten	42'000		32'000	74'000

a) Beitrag Gemeinde Kaltbrunn, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

Vor- und Nachteile der Varianten im Vergleich zum aktuellen Fahrplan:

Kriterium	Variante A	Variante B
Angebot	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Ziegelbrücke und Reichenburg	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Ziegelbrücke und Reichenburg
Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Uznach und Ziegelbrücke	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Uznach und Ziegelbrücke
Reisezeiten	+ Deutlich raschere Reisezeiten Richtung March in Lastrichtung (bis 15 Minuten ggü. Fahrt via Uznach) + Leicht raschere Reisezeiten Richtung linkes Seeufer (Orte ohne RE-Halt) in Lastrichtung (bis 5-10 Minuten ggü. Fahrt via Uznach–Rapperswil) – Leicht längere Reisezeiten nach Uznach zur Fahrplanstabilisierung – Längere Reisezeiten nach Ziegelbrücke wegen Erschliessung Feld/Schänis	+ Deutlich raschere Reisezeiten Richtung March (bis 15 Minuten ggü. Fahrt via Uznach) + Leicht raschere Reisezeiten Richtung linkes Seeufer (Orte ohne RE-Halt) (bis 5-10 Minuten ggü. Fahrt via Uznach–Rapperswil) – Leicht längere Reisezeiten nach Uznach zur Fahrplanstabilisierung – Längere Reisezeiten nach Ziegelbrücke wegen Erschliessung Feld/Schänis
Erschliessung	+ einen Halbstundentakt nach Ziegelbrücke + das Gebiet Stiggleten (und später Neufeld) erhält in NVZ stündliche Direktverbindung nach Uznach + Neue Direktverbindung Feld Schänis (Einkaufsmöglichkeiten) + Anschluss an die S2 und an den Marchbus in Reichenburg (in HVZ ab Haltestelle Gasterstrasse) – Anbindung Steinenbrücke in NVZ Richtung Uznach nur noch stündlich	+ das Gebiet Stiggleten (und später Neufeld) erhält in HVZ einen Halbstundentakt nach Ziegelbrücke + Anschluss an die S2 und an den Marchbus in Reichenburg (ab Haltestelle Gasterstrasse) – Überangebot auf dem Abschnitt Haltestelle Gasterstrasse–Steinenbrücke (in HVZ 4 Kurse pro Stunde und Richtung)

Kriterium	Variante A	Variante B
Schülerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> + in HVZ halbstündliche Fahrten von/nach Benken + der Bus von Benken kann zum Schulhaus geführt werden (kritisches Ein-/Aussteigen bei Haltestelle Gasterstrasse entfällt) + die Schulbusse können in den ÖV integriert werden 	<ul style="list-style-type: none"> + in HVZ halbstündliche Fahrten von/nach Benken + die Schulbusse können in den ÖV integriert werden – die unbefriedigende Situation für Schüler:innen mit Ein-/Ausstieg bei der Haltestelle Gasterstrasse bleibt bestehen

Fazit:

Die Kosten für die Variante B sind im Vergleich zur Variante A wesentlich höher für Kaltbrunn. Die grosse Differenz ist damit zu begründen, dass bei der Variante A das Angebot in Nebenverkehrszeiten im Abschnitt Haltestelle Gasterstrasse bis Steinenbrücke von heute 3 auf 2 Kurse pro Stunde reduziert wird, während bei Variante B in Hauptverkehrszeiten im gleichen Abschnitt 4 Kurse pro Stunde verkehren. Zudem ist bei Variante B der zusätzliche Beitrag der Gemeinde zur Erreichung des Zielkostendeckungsgrads wesentlich höher als bei Variante A.

Beide Varianten setzen Infrastrukturanpassungen voraus.

6.4 Schänis

Gegenüberstellung der Massnahmen und Infrastrukturbedarf:

Kriterium	Ist-Zustand	Variante A	Variante B
Fahrplanangebot (ab Schänis)	- Stundentakt Ziegelbrücke–Schänis–Kaltbrunn–Benken (635)	- Stundentakt Schänis–Kaltbrunn–Uznach inkl. Erschliessung Feld, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Schänis–Ziegelbrücke, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt	- Stundentakt Schänis–Kaltbrunn–Reichenburg inkl. Erschliessung Feld, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt - Stundentakt Schänis–Ziegelbrücke, in HVZ Verdichtung auf Halbstundentakt
Infrastrukturbedarf		- Kreisel und Bushaltestelle im Gebiet Feld (Projekt in Planung)	- Kreisel und Bushaltestelle im Gebiet Feld (Projekt in Planung)

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit

Variante A: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Schänis im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Schänis
			Abf.	CHF	
		CHF	Abf.	CHF	CHF
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken–Uznach	0	223'900	190'000	190'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		-154'700	-132'000	-132'000
	Total Kosten	0		58'000	58'000

a) Beitrag Gemeinde Schänis, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

Variante B: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Schänis im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a) (Kap. 5.6)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Schänis
			Abf.	CHF	
		CHF	Abf.	CHF	CHF
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken–Reichenburg	96'000	228'887	195'000	291'000
635	abzgl. Ziegelbrücke–Benken bisher		-154'700	-132'000	-132'000
	Total Kosten	96'000		63'000	159'000

a) Beitrag Gemeinde Schänis, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

Vor- und Nachteile der Varianten im Vergleich zum aktuellen Fahrplan:

Kriterium	Variante A	Variante B
Angebot	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Ziegelbrücke und Kaltbrunn-Uznach + Erschliessung Feld	+ in HVZ neu Halbstundentakt Richtung Ziegelbrücke und Kaltbrunn-Reichenburg + Erschliessung Feld
Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Ziegelbrücke und Uznach	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Ziegelbrücke
Reisezeiten	+ Leichte Verkürzung der Reisezeiten von/nach Uznach und weiter (3-5 Minuten) – Leichte Verlängerung der Reisezeiten zwischen Maseltrangen/Rufi und Ziegelbrücke wegen Bedienung Feld	+ Leichte Verkürzung der Reisezeiten von/nach Uznach und weiter (3-5 Minuten) – Leichte Verlängerung der Reisezeiten zwischen Maseltrangen/Rufi und Ziegelbrücke wegen Bedienung Feld
Erschliessung	+ stündliche (HVZ halbstündliche) Direktverbindung von/nach Uznach + Halbstundentakt in HVZ + Erschliessung Gewerbegebiet Feld	+ stündlich (HVZ halbstündlich) schlanke Umsteigeverbindung in Kaltbrunn von/nach Uznach + Halbstundentakt in HVZ + Erschliessung Gewerbegebiet Feld
Schülerverkehr	+ die Schulbusse können in den ÖV integriert werden	+ die Schulbusse können in den ÖV integriert werden

Fazit:

Der Hauptunterschied zwischen den Varianten ist die Verbindung von/nach Uznach, welche entweder direkt (Variante A) oder mit Umstieg (Variante B) erfolgt.

Die Kosten für die Variante B sind im Vergleich zur Variante A auch für Schänis markant höher, obwohl sich das Angebot (Anzahl Kurse) auf Gemeindegebiet nur unwesentlich unterscheidet. Die Differenz von rund CHF 100'000.- ist mit dem zusätzlichen Gemeindebeitrag bei Variante B für den Ausbau der Linie 635 nach Reichenburg zu begründen. Bei der Variante A profitiert Schänis vom sehr stark frequentierten Linienast Kaltbrunn–Uznach, was zu einem sehr guten Kostendeckungsgrad beiträgt. Demgegenüber ist bei Variante B für den schwächeren Linienast Kaltbrunn–Reichenburg ein namhafter zusätzlicher Gemeindebeitrag notwendig, um die Zielvorgabe erreichen zu können. Die Kosten könnten bei Variante B gesenkt werden, wenn die Standzeit beim Bahnhof Reichenburg für Leistungen in der March genutzt werden könnte.

6.5 Uznach

Gegenüberstellung der Massnahmen und Infrastrukturbedarf:

Kriterium	Ist-Zustand	Variante A	Variante B
Fahrplanangebot	- Halbstundentakt Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke (631) - Stundentakt Uznach–Benken (630)	- Halbstundentakt Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke; Weiterfahrt nach Ziegelbrücke in HVZ im Halbstundentakt, in NVZ im Stundentakt (635) - Stundentakt Uznach–Benken (630) wird aufgehoben	- Halbstundentakt Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke (631, wie bisher) - Stundentakt Uznach–Benken (630) wird aufgehoben
Infrastrukturbedarf		–	–

HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit

Variante A: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Uznach im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Uznach
		(Kap. 5.6)	Abf.	CHF	CHF
635	Uznach–Ziegelbrücke durchgehend	0	84'693	72'000	72'000
630	abzgl. Uznach–Benken bisher c)		–5'292	–5'000	–5'000
631	abzgl. Uznach–Steinenbrücke bisher		–84'693	–72'000	–72'000
	Total Kosten	0		–5'000	–5'000

a) Beitrag Gemeinde Uznach, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

c) Linie 630 nach Benken wird aufgehoben.

Variante B: Übersicht der Kosten für die Gemeinde Uznach im Vergleich zum Fahrplanjahr 2022:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter a)	Beitrag Pool. b)		Mehrkosten für Uznach
		(Kap. 5.6)	Abf.	CHF	CHF
63x	Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke		84'693	72'000	72'000
630	abzgl. Uznach–Benken bisher c)		–5'292	–5'000	–5'000
631	abzgl. Uznach–Steinenbrücke bisher		–84'693	–72'000	–72'000
	Total Kosten			–5'000	–5'000

a) Beitrag Gemeinde Uznach, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Berechnung AöV 21.12.2022.

b) Abfahrten Montag-Sonntag, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet; Berechnung AöV 21.12.2022.

c) Linie 630 nach Benken wird aufgehoben.

Vor- und Nachteile für die Gemeinde Uznach:

Kriterium	Variante A	Variante B
Angebot	unverändert gegenüber heute	unverändert gegenüber heute
Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Uznach	+ stabiler Fahrplan und sichere Anschlüsse in Uznach

Fazit:

Die beiden Varianten unterscheiden sich für Uznach minimal.

Variante A:

- in HVZ Weiterfahrt ab Kaltbrunn im Halbstundentakt bis Ziegelbrücke
- in NVZ Weiterfahrt ab Kaltbrunn im Stundentakt abwechslungsweise nach Ziegelbrücke bzw. nach Reichenburg

Variante B:

- alle Kurse wenden in Kaltbrunn Steinenbrücke wie bisher

Weil das Mengengerüst den heutigen Anzahl Kursen entspricht und sich diesbezüglich die beiden Varianten nicht unterscheiden, entstehen für Uznach keine Mehrkosten für die Varianten A oder B. Durch den Wegfall der Linie 630 nach Benken resultieren sogar Minderkosten von ca. CHF 5'000.- pro Jahr.

6.6 Bilten

Vor- und Nachteile der Varianten im Vergleich zum aktuellen Fahrplan:

Kriterium	Variante A	Variante B
Reisezeiten	+ Leichte Verkürzung der Reisezeiten zu „S2-Zielen“ vor allem ab Sägestrasse und Ussbühl (Anbindung via Reichenburg) – Verlängerung der Reisezeiten nach Schübelbach und Buttikon um ca. 10 Minuten aufgrund zusätzlicher Erschliessungen (Vogtswis, Rietli) und mehr Reservezeiten	+ Leichte Verkürzung der Reisezeiten zu „S2-Zielen“ vor allem ab Sägestrasse und Ussbühl (Anbindung via Reichenburg). – Verlängerung der Reisezeiten nach Schübelbach und Buttikon um ca. 10 Minuten aufgrund zusätzlicher Erschliessungen (Vogtswis, Rietli) und mehr Reservezeiten
Erschliessung	+ Neuerschliessung Arbeitsplatzgebiet Fänen + Direktverbindungen in die Arbeitsplatzgebiete Vogtswis und Rietli (Reichenburg)	+ Neuerschliessung Arbeitsplatzgebiet Fänen + Direktverbindungen in die Arbeitsplatzgebiete Vogtswis und Rietli (Reichenburg)
Schülerverkehr	Keine Änderungen	Keine Änderungen

Fazit:

Die beiden Varianten unterscheiden sich in Bezug auf Bilten nicht. In beiden Varianten besteht optional die Möglichkeit, zwischen Reichenburg und Bilten Kurse mit S2-Anschluss anzubieten, was die Reisezeiten ab Bilten in die March und Richtung Richterswil, Horgen und Zürich Enge deutlich verkürzen würde. Allerdings kann eine Finanzierung dieser Kurse derzeit nicht in Aussicht gestellt werden.

6.7 Reichenburg

Die Auswirkungen der Varianten für Reichenburg sind minimal.

Variante B bietet den Vorteil, dass das Entwicklungsgebiet Vogtswis schlank an die S2 angebunden werden könnte; dies ist in Variante A nicht oder nur optional möglich. Die genaue Linienführung wird im Rahmen der Umsetzung in Zusammenarbeit mit Gemeinde und Kanton Schwyz definiert.

Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2023 mit dem halbstündlichen S-Bahn-Halt in Benken werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Wegfall der Buslinie 630 zwischen Uznach und Benken (dafür Halbstundentakt Uznach–Schmerikon)
- Trennung der Linie 631 Rüti–Uznach–Kaltbrunn in Abschnitte Rüti–Uznach (Schneider Linienbus) und Abschnitte Uznach–Kaltbrunn (PostAuto)
- Buslinie 63x Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke nach neuem Konzept Variante B → Einsatz eines zweiten Fahrzeugs, aber kein Angebotsausbau
- Die Linienführung der Buslinie 635 Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken bleibt unverändert gegenüber heute. Das Angebot wird Montag-Freitag in HVZ auf den Halbstundentakt verdichtet (ohne Verlängerung bis Reichenburg und ohne Erschliessung Feld)
→ Einsatz eines zweiten Fahrzeugs Montag-Freitag in HVZ

Bemerkungen:

- Der Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auf der Linie 63x Uznach–Kaltbrunn ist erforderlich, weil mit Einführung der 1. Etappe Stadtbahn Obersee die Barriere in Uznach ab Dezember 2023 länger geschlossen bleibt und sich dadurch die Verkehrssituation verschärft und auch die Fahrplanstabilität gefährdet. Sie ermöglicht auch den Anschluss an den Voralpen Express von und nach Luzern (würde künftig mit einem Fahrzeug nicht mehr funktionieren).
- Das zusätzliche Fahrzeug für die Linie 63x Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke führt zu Mehrkosten. Aufgrund des heute sehr hohen Kostendeckungsgrads auf der Linie 631 Rüti–Uznach–Kaltbrunn dürfte der Zielkostendeckungsgrad trotz der durch das zusätzliche Fahrzeug verursachten Mehrkosten erreicht werden, womit die Zielvorgabe erreicht werden kann ohne zusätzlichen Gemeindebeitrag.
- Der Wagenlauf der heutigen Linie 635 ist knapp. Die HVZ-Verdichtung ist mit einem zusätzlichen Fahrzeug ebenfalls knapp fahrbar. Eine Entspannung ist erst möglich, wenn die Variante A oder B vollständig umgesetzt wird. Auf diesen Zeitpunkt hin ist ein weiteres Fahrzeug notwendig.
- Die Erschliessung des Gebiets Schänis Feld setzt Kreisel und Haltestelle voraus. Das Gebiet kann nur mit angepasster Linie gemäss Variante A oder B und mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erschlossen werden. Mit heutiger Linienführung kann das Feld aus zeitlichen Gründen nicht bedient werden.
- Falls Kreisel und Haltestelle vor Einführung des S2-Halts in Reichenburg betriebsbereit sein werden, müsste für die Zeit bis Dezember 2027 eine Alternative gesucht werden.
- Die Busse der Linie 63x bleiben neu ca. 20 Minuten beim Wendepunkt Steinenbrücke stehen. Deshalb muss beim Wendepunkt der Ausstieg ermöglicht werden.
- In Benken ist die Haltestelle Schönau aufzuheben (Aufhebung Linie 630).

- Der Kanton Schwyz setzt das Buskonzept March im Dezember 2023 um.

Kosten für Übergangsphase:

- Das Mengengerüst der Linie 63x Uznach– Kaltbrunn Steinenbrücke bleibt grundsätzlich unverändert, womit für die Gemeinden Uznach und Kaltbrunn keine Zusatzkosten entstehen. Vorbehalten bleiben minimale Anpassungen im Rahmen der Detailbearbeitung und des Fahrplan- und Bestellverfahrens. Durch die Aufhebung der Linie 630 Uznach–Benken reduziert sich die jährliche Abgeltung für Uznach und Benken.
- Die HVZ-Verdichtung auf der Linie 635 wird zusätzliche Kosten in der Grössenordnung von CHF 225'000.- (Abgeltung) verursachen. Nach Prüfung des AöV sind Beiträge Dritter von rund CHF 42'000.- zu leisten, damit der Zielkostendeckungsgrad von 35% erreicht werden kann. Diese Berechnungen basieren auf approximativen Berechnungen von asa und AöV. Im Rahmen des Bestellverfahrens können die Beiträge abweichen. Bei grösseren Abweichungen nimmt das AöV mit den Gemeinden Kontakt auf.

Aufteilung der Beiträge Dritter auf die Gemeinden:

	Massnahme	Beitrag Dritter a)	Benken b)	Kaltbrunn b)	Schänis b)
Nr.		CHF	CHF	CHF	CHF
63x	Uznach–Kaltbrunn Steinenbrücke	0	–	–	–
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken	42'000	11'000	10'000	21'000
	Total Beitrag Dritter	42'000	11'000	10'000	21'000

a) Beitrag Dritter, damit die Zielvorgaben erreicht werden; Quelle: Berechnung asa/Prüfung AöV 05.12.2022.

b) Aufteilung im Verhältnis der Abfahrten auf Gemeindegebiet, Benken 26%, Kaltbrunn 24%, Schänis 50%; Berechnung asa/Prüfung AöV 05.12.2022.

Übersicht der Kosten für die Gemeinde Benken:

	Massnahme	Beitrag Dritter	Beitrag Pool. a)		Mehrkosten für Benken
Nr.		CHF	Abf.	CHF	CHF
635	Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken	11'000	19'635	17'000	28'000
630	abzgl. Uznach–Benken bisher b)		–16'604	–14'000	–14'000
	Total Kosten für Benken	11'000		3'000	*) 14'000

a) Abfahrten HVZ-Verdichtung, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa/Prüfung AöV 05.12.2022.

b) Linie 630 nach Benken wird aufgehoben.

- *) Für die Gemeinde Benken entstehen für den zusätzlichen S17-Halt (plus 42'432 gewichtete Abfahrten) Kosten von rund CHF 36'000.- Demgegenüber können die Kosten für den Schulbus eingespart werden.

Übersicht der Kosten für die Gemeinde Kaltbrunn:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter	Beitrag Pool. a)		Mehrkosten für Kaltbrunn
			Abf.	CHF	
635	Ziegelbrücke-Kaltbrunn-Benken	10'000	17'850	15'000	25'000

a) Abfahrten HVZ-Verdichtung, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa/Prüfung AöV 05.12.2022.

Übersicht der Kosten für die Gemeinde Schänis:

Nr.	Massnahme	Beitrag Dritter	Beitrag Pool. a)		Mehrkosten für Schänis
			Abf.	CHF	
635	Ziegelbrücke-Kaltbrunn-Benken	21'000	37'485	32'000	53'000

a) Abfahrten HVZ-Verdichtung, Gewicht Abfahrten 1.0; Annahme Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt. Kosten gerundet, Berechnung asa/Prüfung AöV 05.12.2022.

7.2 Zweite Etappe ab Dezember 2027

- S-Bahn hält halbstündlich in Reichenburg
- Kreisel und Haltestellen im Gebiet Feld/Schänis sind gebaut
- Haltestelleninfrastruktur in Kaltbrunn ist betriebsbereit
- Vollständige Umsetzung der Buskonzepte Variante A oder B wäre realisierbar

8. Vernehmlassung

Von der Inbetriebnahme der S-Bahn Obersee 1. Etappe (Einführung Dezember 2023) sind hauptsächlich die Gemeinden im Gasterland betroffen. Deshalb mussten in einem nächsten Schritt zuerst die Massnahmen für die erste Etappe ab Dezember 2023 beschlossen werden. Dazu benötigte der Kanton St. Gallen einen Entscheid der Gemeinden.

Der definitive Variantenentscheid für das Angebot ab Dezember 2027 erfordert eine vertiefte Planung und Abstimmung mit den Kantonen Schwyz und Glarus.

Vor Beginn der Vernehmlassung haben die Projektverfasser am 19. Dezember 2022 die betroffenen Gemeinden im Kanton St. Gallen über den Zwischenstand informiert. Daraufhin wurde das Konzept nochmals angepasst und den Gemeinden Benken, Kaltbrunn, Schänis und Uznach zur Stellungnahme bis Ende Februar 2023 unterbreitet. Es wurde um folgende Rückmeldungen gebeten:

- Verbindlicher Beschluss zur ersten Etappe vom Dezember 2023 bis Dezember 2027 (Übergangsphase) und zur Kostenbeteiligung und Eingabe weiterer Wünsche und Anregungen.
- Für den Horizont nach Dezember 2027 sollen die Gemeinden ihre Präferenzen bekanntgeben, ob sie für die zweite Etappe die Variante A oder B bevorzugen.

8.1 Stellungnahmen zur ersten Etappe Dez. 2023 bis Dez. 2027

- Der Gemeinderat Benken stimmt dem Vorschlag für die Übergangsphase zu. Insbesondere ist er mit der Verdichtung zur Hauptverkehrszeit auf der Linie 635 einverstanden und bereit, die Zusatzkosten zu tragen.
- Der Gemeinderat Kaltbrunn stimmt dem Konzept für die Übergangsphase inklusive der daraus resultierenden Mehrkosten zu und begrüsst die Integration des Schulbusses in den regulären öffentlichen Betrieb.
Das AöV wird eingeladen, einen früheren Pendlerkurs morgens sowie konsequenterweise auch eine spätere Verbindung abends mit Anschluss in Ziegelbrücke zu prüfen.
Die Abteilung Liegenschaft/Tiefbau wird beauftragt, mit der PostAuto AG mögliche Varianten zu prüfen, um ein Aussteigen an der Haltestelle Steinenbrücke ohne bauliche Massnahmen zu ermöglichen.
- Der Gemeinderat Schänis ist mit der Verdichtung zur Hauptverkehrszeit auf der Linie 635 einverstanden und bereit, die Zusatzkosten zu übernehmen.
- Der Gemeinderat Uznach ist mit der Aufhebung der Buslinie 630 zwischen Uznach und Benken einverstanden und unterstützt den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs auf der Linie 63x Uznach–Kaltbrunn zur Stabilisierung des Fahrplans und Verbesserung der Anschlusssicherheit.

Fazit:

Alle betroffenen Gemeinden sind mit der Umsetzung der ersten Etappe Dezember 2023 bis Dezember 2027 einverstanden.

8.2 Ausblick auf zweite Etappe ab Dezember 2027

- Der Gemeinderat Benken priorisiert die Variante B. Davon abhängig ist jedoch, dass die Extrabusse der Schule mit der Umstellung des Busangebots wegfallen. Mit der Bereitschaft von Kaltbrunn, allenfalls die Schulzeiten anzupassen, damit der Schulbus vollumfänglich in den Linienbetrieb integriert werden kann, ist für den Gemeinderat Benken auch die Einführung der Variante A möglich. Der ÖV in Benken ist eindeutig in Lastrichtung Uznach und nicht nach Reichenburg ausgerichtet. Der Kanton St. Gallen wird aufgefordert, die Bedarfsabklärungen mit dem Kanton Schwyz und der Gemeinde Reichenburg betreffend Mitfinanzierung der Busverbindung Benken–Reichenburg vorzunehmen. Es ist ein Kostenteiler für Reichenburg zu errechnen.
- Der Gemeinderat Kaltbrunn spricht sich für die Umsetzung der Variante B aus.
- Für den Gemeinderat Schänis ist nebst der Ausrichtung der Buslinie auf die Zuganschlüsse des Bahnhofs Ziegelbrücke die direkte Buslinie nach Uznach prioritär, weshalb der Gemeinderat Schänis die Variante A favorisiert.
- Aus Sicht Uznach gibt es keine klaren Vorteile für A oder B; stark betroffen sind Benken, Kaltbrunn und Schänis. Der Gemeinderat Uznach überlässt es daher den betroffenen Nachbargemeinden, die für alle drei Gemeinden beste Lösung auszusuchen.

Fazit:

Kaltbrunn bevorzugt die Variante B, Schänis die Variante A und Benken priorisiert die Variante B, unterstützt aber unter gewissen Voraussetzungen auch die Variante A.

9. Entscheid und weiteres Vorgehen

9.1 Erste Etappe Dezember 2023 bis Dezember 2027 (Übergangsphase)

Alle betroffenen Gemeinden haben dem Konzept und den Mehrkosten zugestimmt. Das Konzept gemäss Kapitel 7.1 kann umgesetzt werden.

Für die Benkner Schülerinnen und -schüler, die in Kaltbrunn die Oberstufenschule besuchen, bestellt und finanziert die Gemeinde Benken zusätzliche Busse für den Transport der Schülerinnen und Schüler. Für die beiden politischen Gemeinden Benken und Kaltbrunn ist eine langfristige Sicherstellung und Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs wichtig. Aus diesem Grund haben Gespräche mit Vertretungen der politischen Gemeinden Benken und Kaltbrunn, der Schulgemeinde Benken und der Schule Kaltbrunn stattgefunden mit dem Ziel, die von der Gemeinde Benken bestellten Schulbusfahrten vollumfänglich in den Linienbetrieb der Linie 635 zu integrieren. Dank Optimierungen beim Verdichtungsangebot und der Kompromissbereitschaft seitens der Schule Kaltbrunn kann das Ziel erreicht werden.

Auch die Schülerinnen und Schüler von Schänis können teilweise die Verdichtungskurse der Linie 635 nutzen. Diese Kurse sind im konsolidierten Fahrplan der Linie 635 in Beilage 9 dargestellt und markiert.

Das Konzept soll am 10. Dezember 2023 (offizieller Fahrplanwechsel) eingeführt werden.

9.2 Zweite Etappe ab Dezember 2027

Das Zielkonzept berücksichtigt auch das neue Bahnkonzept in der March, wenn die S2 wieder in Reichenburg hält (ab Dezember 2027). Den betroffenen Gemeinden wurden zwei Varianten A und B zur Stellungnahme unterbreitet, die sich teilweise grundlegend unterscheiden. Wie in Kapitel 8.2 beschrieben, haben die Gemeinden teilweise unterschiedliche Präferenzen geäussert. Das definitive Angebotskonzept ab Dezember 2027 soll mit den betroffenen Gemeinden im Rahmen einer Anschlussplanung vertieft geprüft und abschliessend festgelegt werden. Dabei sind auch gezielte Pendlerbedürfnisse (Anschlusspriorität Reichenburg versus Benken) und Finanzierungsfragen kantonsübergreifend zu bearbeiten. Schlussendlich ist das konsolidierte Konzept mit den Kantonen Schwyz und Glarus abzustimmen.

Sollte die Infrastruktur in Schänis Feld betriebsbereit sein, bevor die S2 in Reichenburg hält, müsste im Sinne einer weiteren Etappierung eine vorzeitige Buserschliessung des Gebiets Schänis Feld geprüft werden.

Anhang

Liniennetz Ist-Zustand 2022	Beilage	1
Netzgrafik Ist-Zustand, Fahrplan 2022, Montag-Freitag, HVZ Abend	Beilage	2
Pendlerverkehr im Perimeter	Beilage	3a
Wegpendlerverkehr aus Perimeter	Beilage	3b
Zupendlerverkehr in Perimeter	Beilage	3c
Frequenzen 2019, Montag-Freitag	Beilage	4
Netzgrafik Variante A, Mo-Fr Hauptverkehrszeit	Beilage	5a
Netzgrafik Variante A, Mo-Fr Nebenverkehrszeit	Beilage	5b
Netzgrafik Variante B, Mo-Fr Hauptverkehrszeit	Beilage	6a
Netzgrafik Variante B, Mo-Fr Nebenverkehrszeit	Beilage	6b
Muster Tabellenfahrplan Variante A, Montag-Freitag	Beilage	7a
Muster Tabellenfahrplan Variante B, Montag-Freitag	Beilage	7b
Netzgrafik Übergangsphase Dez. 2023 – Dez. 2027, Fahrplan-Entwurf, Montag-Freitag, HVZ Abend	Beilage	8
Entwurf Tabellenfahrplan Linie 635, Montag-Freitag für Übergangsphase Dez. 2023 – Dez. 2027	Beilage	9

Beilage 1

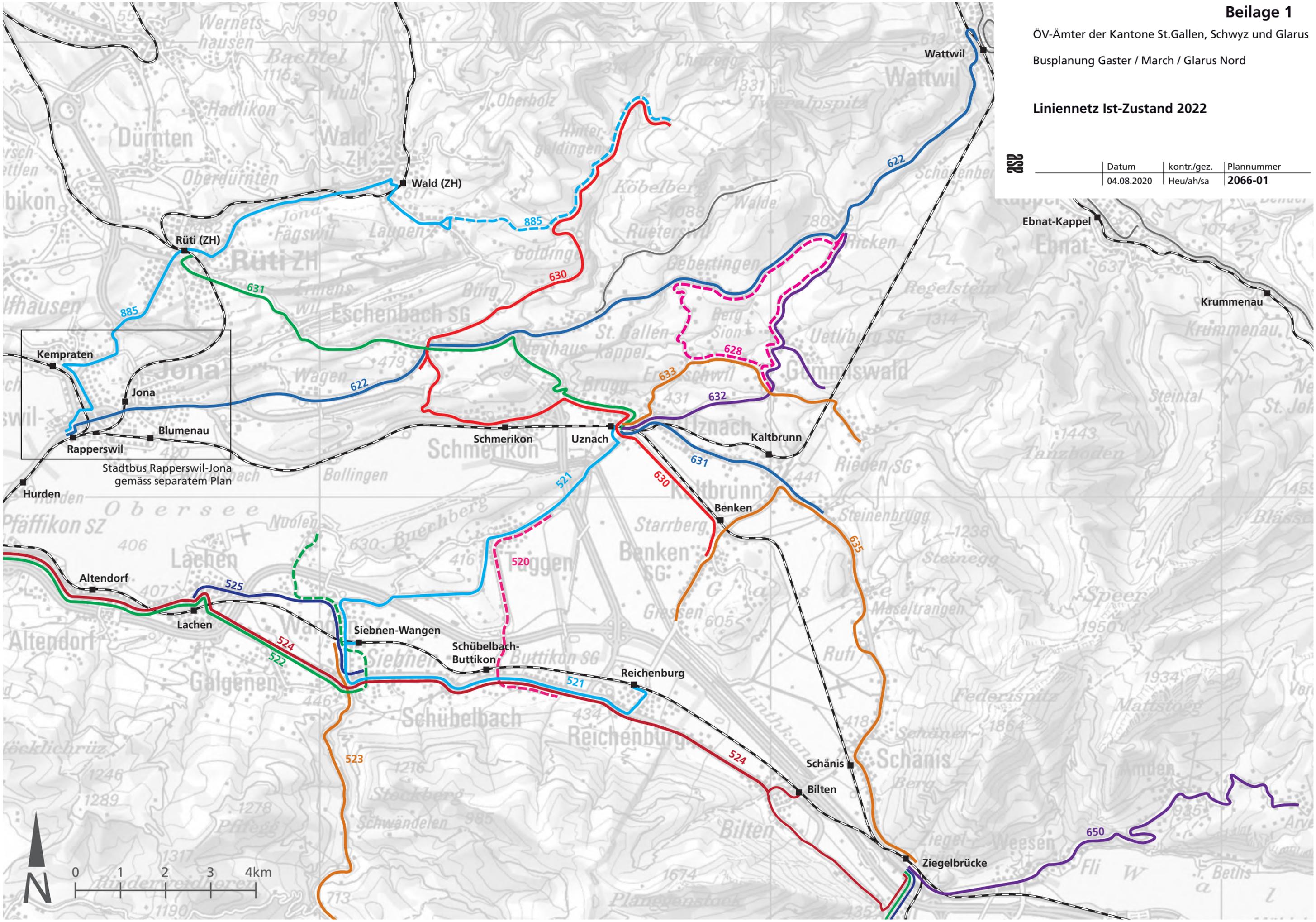
ÖV-Ämter der Kantone St.Gallen, Schwyz und Glarus

Busplanung Gaster / March / Glarus Nord

Liniennetz Ist-Zustand 2022

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
04.08.2020	Heu/ah/sa	2066-01

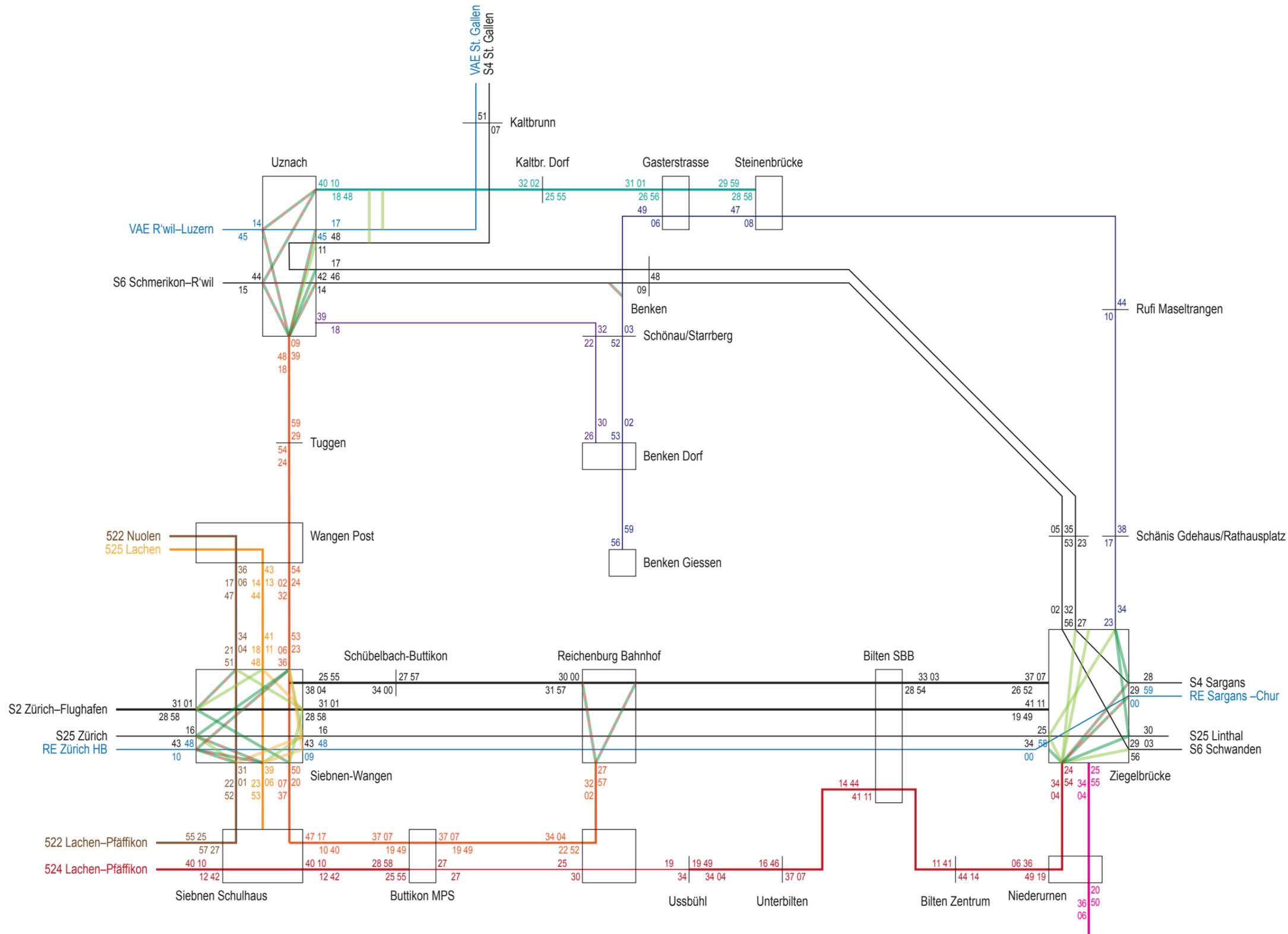


Netzgrafik Ist-Zustand

Fahrplan 2022, Montag-Freitag, HVZ Abend



Datum	kontr./gez.	Plannummer
12.04.2021	jos/sg	2066-01a

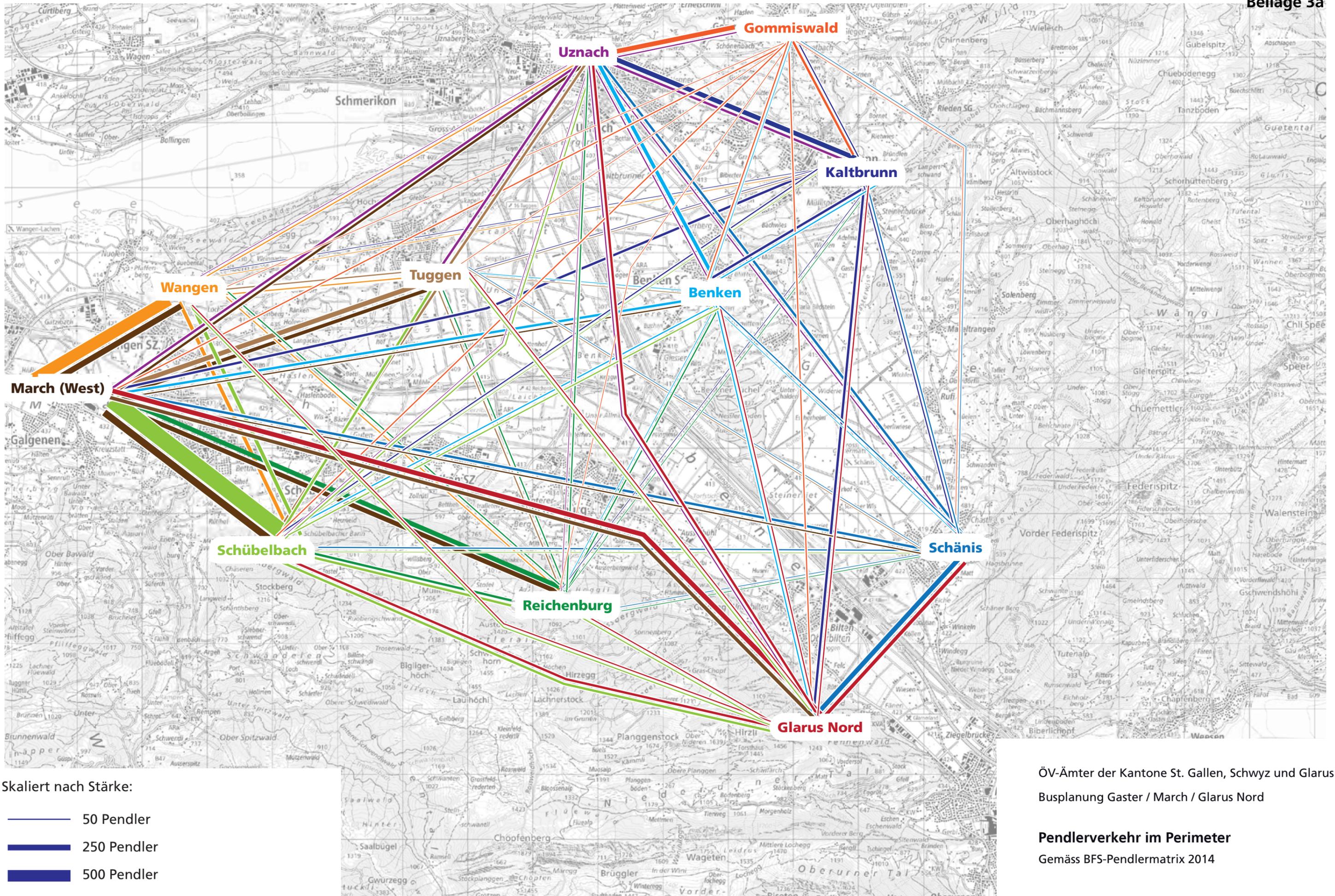


- Mindestumstieg in 1 Richtung unterschritten
- 5' Mindestumstieg + 0-2' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 3-5' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 6-10' Wartezeit

Fahrzeugbedarf

- (Pfäffikon-)–Sieben–Ziegelbrücke 3
- Uznach–Sieben–Reichenburg 3
- (Atzmännig-)Uznach–Benken 0.5
- Ziegelbrücke–Kaltbrunn–Benken 1
- Uznach–Kaltbrunn 1

Total 8.5



Skaliert nach Stärke:

- 50 Pendler
- 250 Pendler
- 500 Pendler

Farbzuordnung: Wohnort

ÖV-Ämter der Kantone St. Gallen, Schwyz und Glarus
 Busplanung Gaster / March / Glarus Nord
Pendlerverkehr im Perimeter
 Gemäss BFS-Pendlermatrix 2014

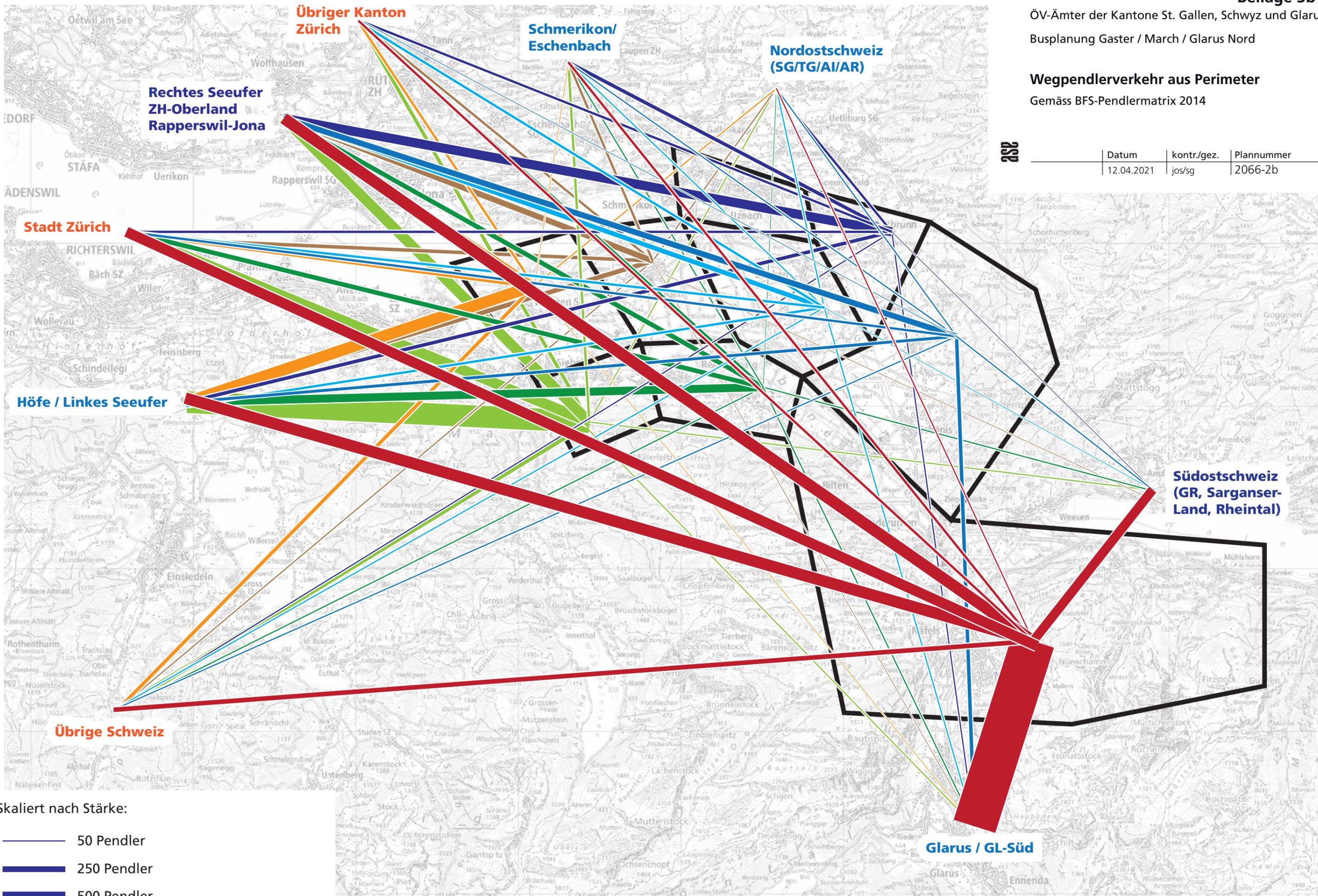
ASZ	Datum	kontr./gez.	Plannummer
	09.04.2021	jos/sg	2066-02a

Wegpendlerverkehr aus Perimeter

Gemäss BFS-Pendlermatrix 2014

RSB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
12.04.2021	jos/sg	2066-2b



Skaliert nach Stärke:

- 50 Pendler
- 250 Pendler
- 500 Pendler

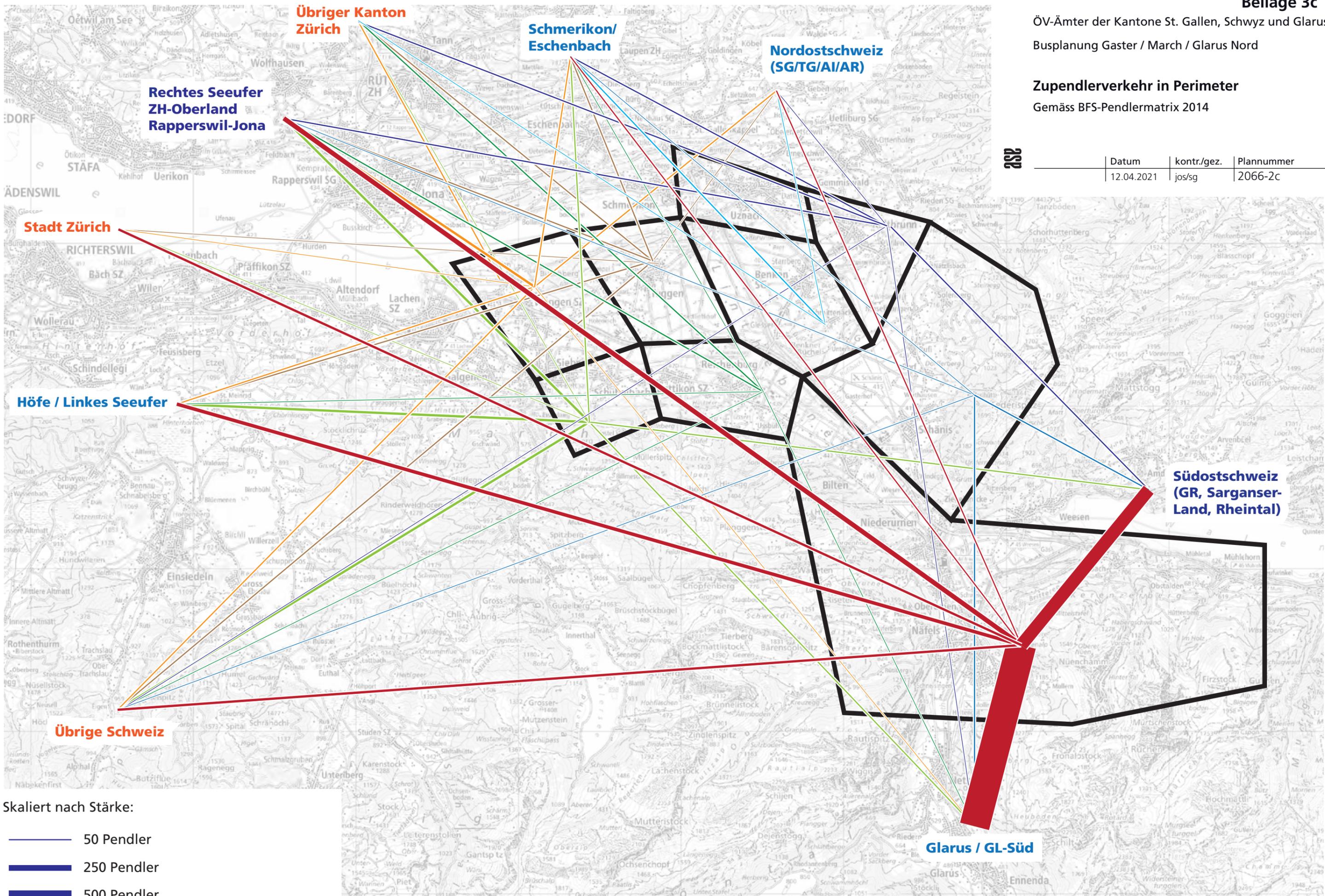
Ströme mit <10 Pendlern nicht dargestellt.

Zupendlerverkehr in Perimeter

Gemäss BFS-Pendlermatrix 2014

ASBP

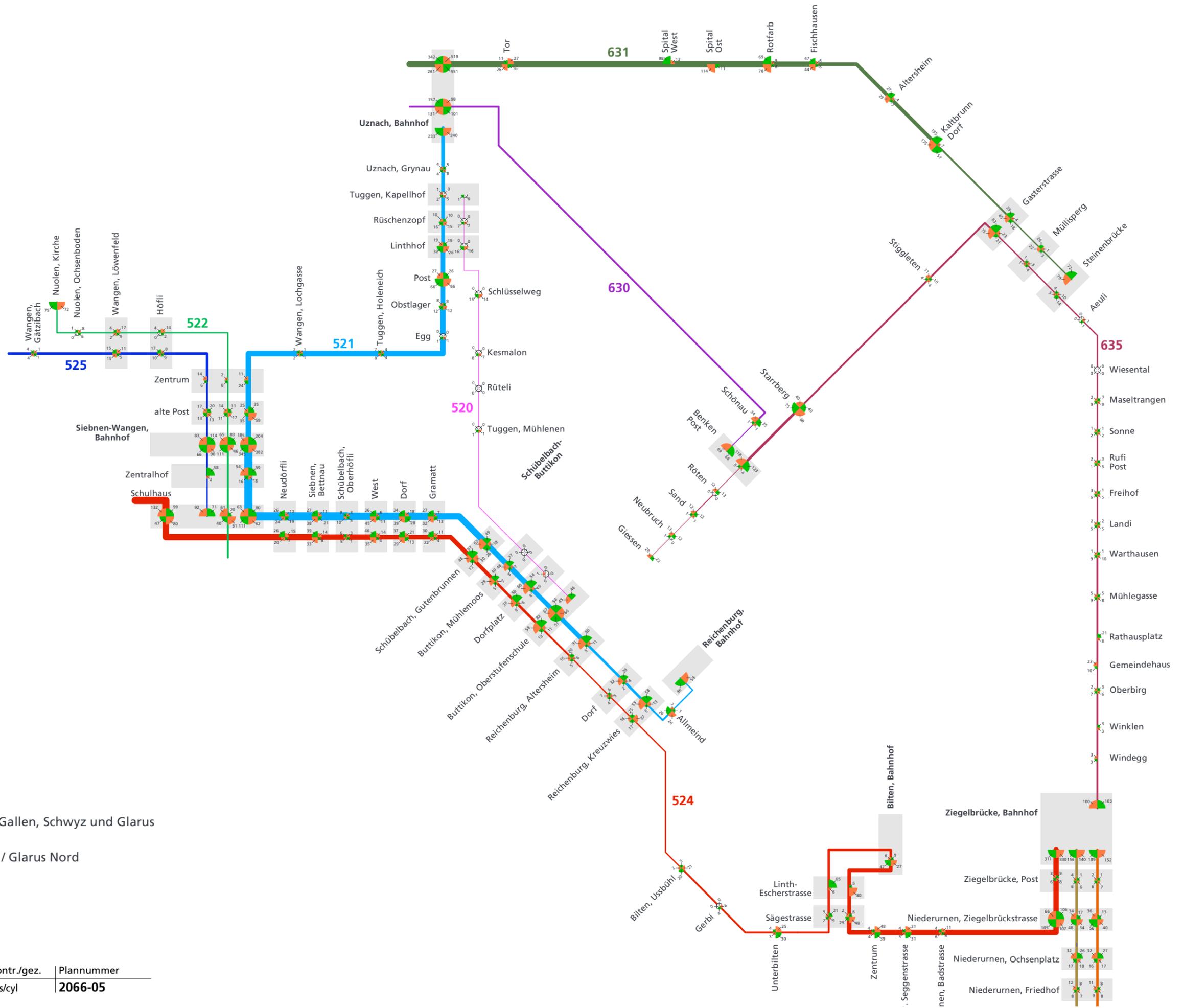
Datum	kontr./gez.	Plannummer
12.04.2021	jos/sg	2066-2c



Skaliert nach Stärke:

- 50 Pendler
- 250 Pendler
- 500 Pendler

Ströme mit <10 Pendlern nicht dargestellt.



ÖV-Ämter der Kantone St. Gallen, Schwyz und Glarus

Busplanung Gaster / March / Glarus Nord

Frequenzen 2019

Montag-Freitag



Datum	kontr./gez.	Plannummer
27.07.2021	jos/cyl	2066-05

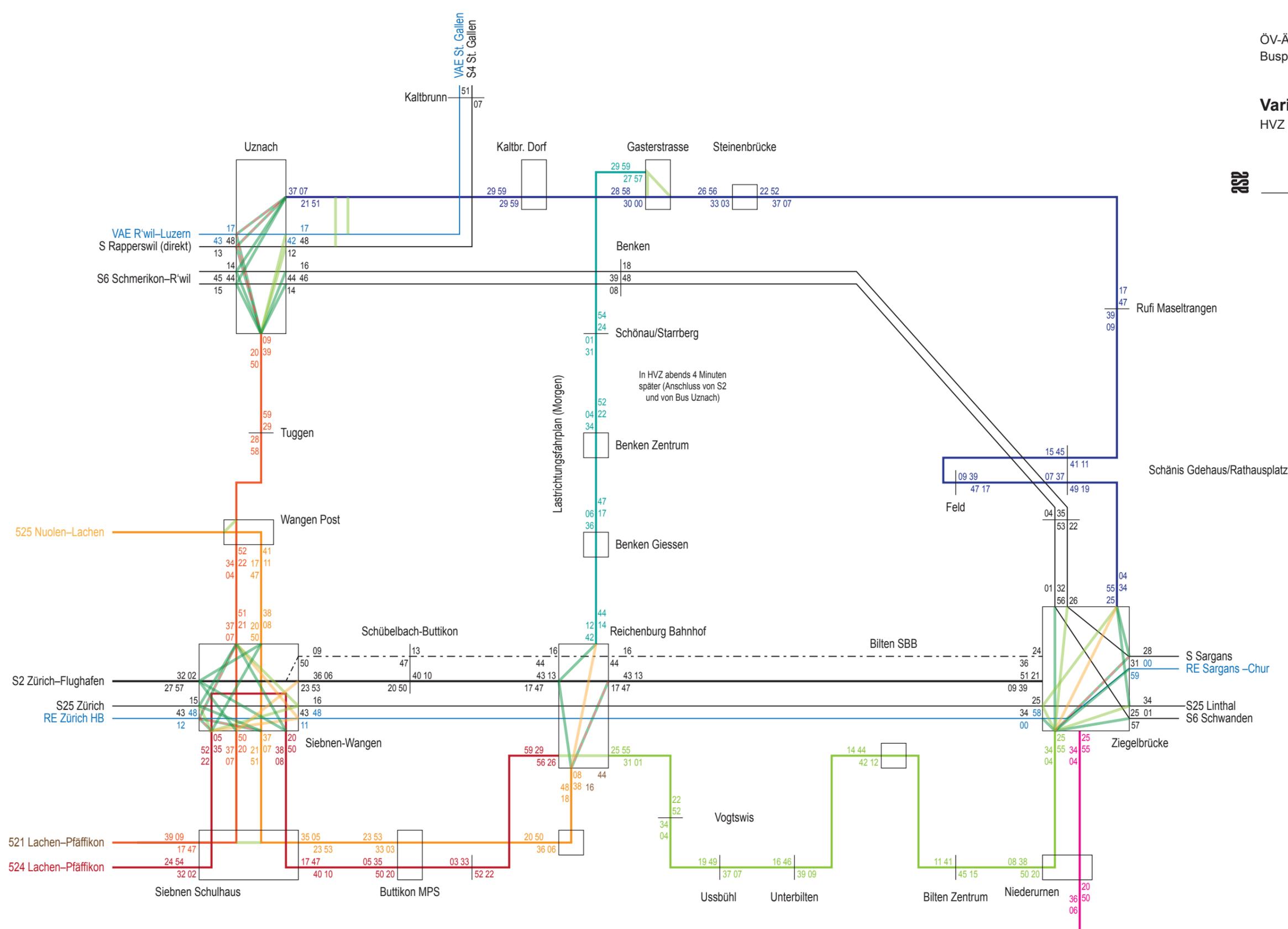
Variante A, Mo-Fr HVZ

HVZ inkl. STEP AS 2025 und Buskonzept March

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
21.12.2022	jos/lba	2066-08a1

Entwurf



- Mindestumstieg in 1 Richtung unterschritten
- 5' Mindestumstieg + 0-2' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 3-5' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 6-10' Wartezeit

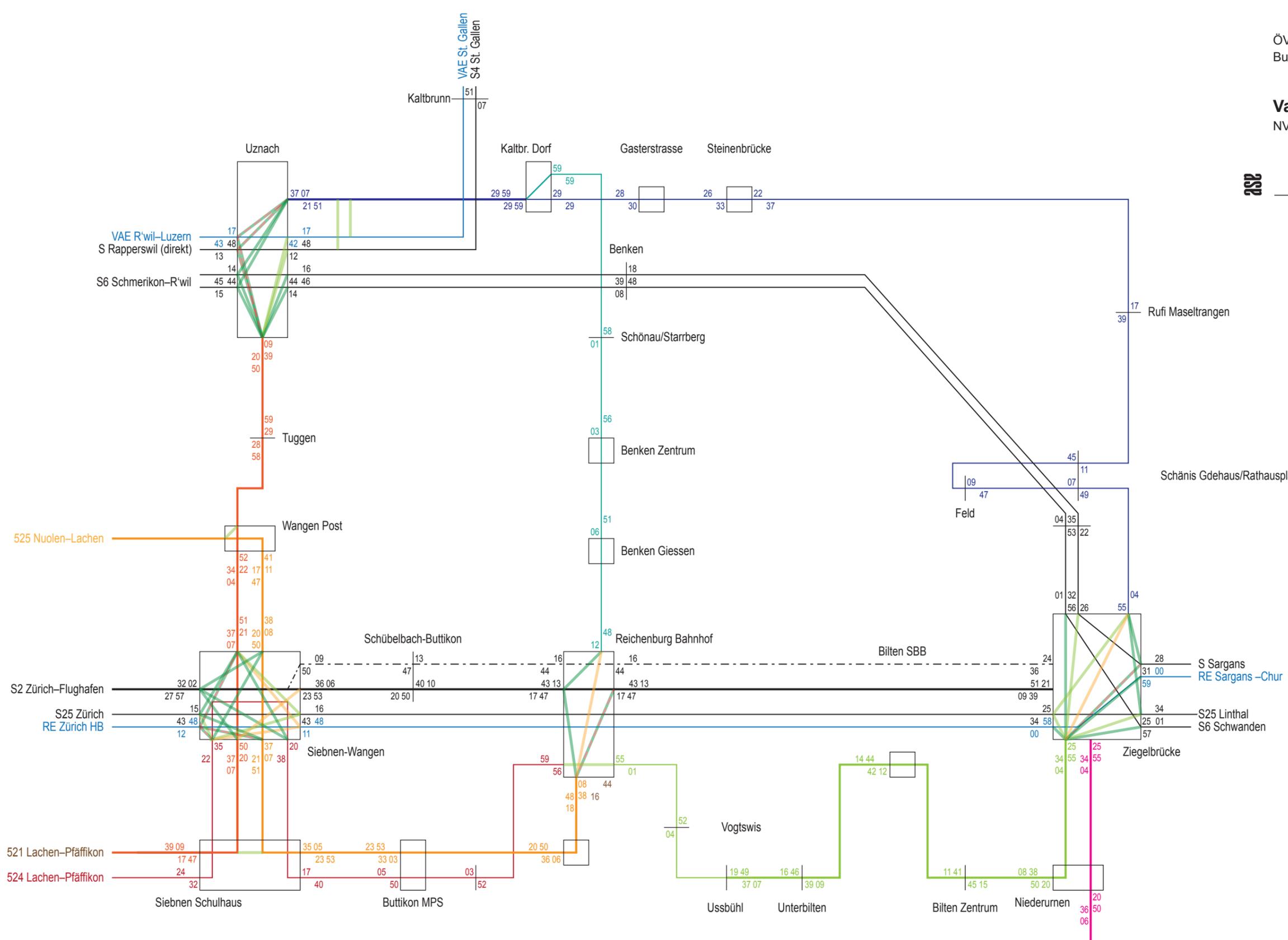
Variante A, Mo-Fr NVZ (Grundangebot)

NVZ inkl. STEP AS 2025 und Buskonzept March

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
21.12.2022	jos/lba	2066-08a2

Entwurf



- Mindestumstieg in 1 Richtung unterschritten
- 5' Mindestumstieg + 0-2' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 3-5' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 6-10' Wartezeit

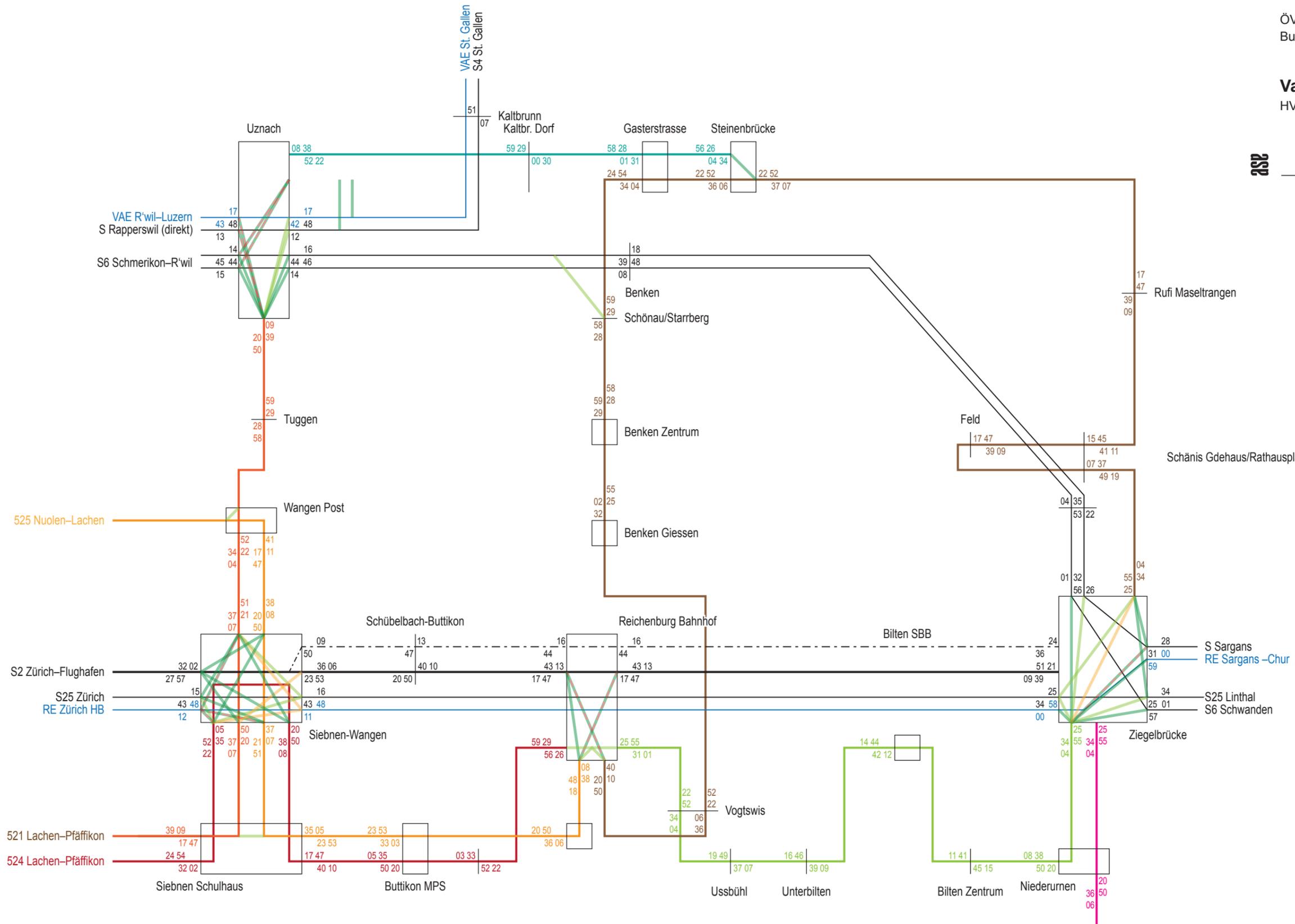
Variante B, Mo-Fr HVZ

HVZ inkl. STEP AS 2025 und Buskonzept March

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
21.12.2022	jos/lba	2066-08b1

Entwurf



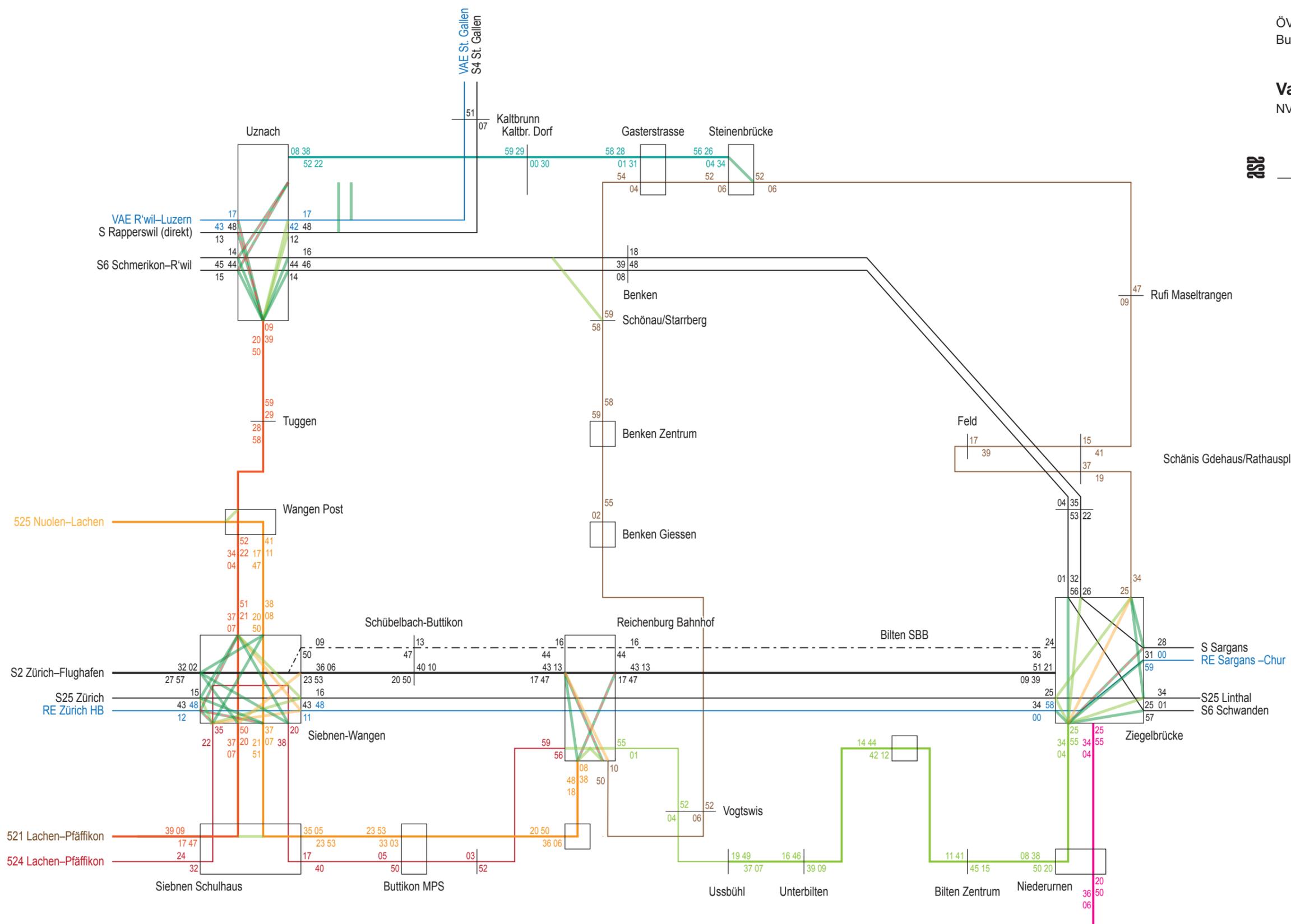
- Mindestumstieg in 1 Richtung unterschritten
- 5' Mindestumstieg + 0-2' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 3-5' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 6-10' Wartezeit

Variante B, Mo-Fr NVZ (Grundangebot)
NVZ inkl. STEP AS 2025 und Buskonzept March

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
21.12.2022	jos/lba	2066-08b2

Entwurf



- Mindestumstieg in 1 Richtung unterschritten
- 5' Mindestumstieg + 0-2' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 3-5' Wartezeit
- 5' Mindestumstieg + 6-10' Wartezeit

Busplanung Gaster/March/Glarus Nord – Fahrplan-Entwurf Variante A, Montag-Freitag

635 Uznach - Kaltbrunn - Schänis - Ziegelbrücke

... von R'wil/Luzern (VAE/S4)	--	--	06:17	06:48	07:17	07:48	08:17	08:48	09:17	09:48	10:17	10:48		11:17	11:48	12:17	12:48		13:17	13:48	14:17	14:48	15:17	15:48	16:17	16:48	17:17	17:48	18:17	18:48	19:17	19:48	20:17		21:17		22:17		23:17
... von Rapperswil (S6)	--	05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:14	10:44		11:14	11:44	12:14	12:44		13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14		21:14		22:14		23:14
... von St.Gallen (VAE/S4)	05:12	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42		11:12	11:42	12:12	12:42		13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12		21:12		22:12		23:12
Uznach, Bahnhof	05:21	05:51	06:21	06:51	07:21	07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:21	10:51		11:21	11:51	12:21	12:51		13:21	13:51	14:21	14:51	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21		21:21		22:21		23:21
Uznach, Spital Ost	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	09:54	10:24	10:54		11:24	11:54	12:24	12:54		13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24		21:24		22:24		23:24
Kaltbrunn, Dorf	05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	11:03	11:29	11:59	12:29	12:59	13:03	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29		21:29		22:29		23:29
Kaltbrunn, Gasterstrasse	05:30	06:00	06:30	07:00	07:30		08:30		09:30		10:30		11:04	11:30		12:30		13:04	13:30		14:30		15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:30		20:30		21:30		22:30		23:30	
Kaltbrunn, Steinenbrücke	05:33	06:03	06:33	07:03	07:33		08:33		09:33		10:33		11:07	11:33		12:33		13:07	13:33		14:33		15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:33		20:33		21:33		22:33		23:33	
Kaltbrunn, Steinenbrücke	05:37	06:07	06:37	07:07	07:37		08:37		09:37		10:37		11:07	11:37		12:37		13:07	13:37		14:37		15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:37		20:40		21:40		22:40		23:40	
Rufi, Maseltrangen	05:39	06:09	06:39	07:09	07:39		08:39		09:39		10:39		11:09	11:39		12:39		13:09	13:39		14:39		15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:39		20:42		21:42		22:42		23:42	
Rufi, Zentrum	05:40	06:10	06:40	07:10	07:40		08:40		09:40		10:40		11:10	11:40		12:40		13:10	13:40		14:40		15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:40		20:43		21:43		22:43		23:43	
Dorf b.S., Landi	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42		08:42		09:42		10:42		11:12	11:42		12:42		13:12	13:42		14:42		15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:42		20:45		21:45		22:45		23:45	
Schänis, Gemeindehaus	05:45	06:15	06:45	07:15	07:45		08:45		09:45		10:45		11:15	11:45		12:45		13:15	13:45		14:45		15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:45		20:48		21:48		22:48		23:48	
Schänis, Feld	05:47	06:17	06:47	07:17	07:47		08:47		09:47		10:47		11:17	11:47		12:47		13:17	13:47		14:47		15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:47									
Schänis, Bahnhof	05:49	06:19	06:49	07:19	07:49		08:49		09:49		10:49		11:19	11:49		12:49		13:19	13:49		14:49		15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:49		20:49		21:49		22:49		23:49	
Ziegelbrücke, Bahnhof Nord	05:55	06:25	06:55	07:25	07:55		08:55		09:55		10:55		11:25	11:55		12:55		13:25	13:55		14:55		15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:55		20:55		21:55		22:55		23:55	
... nach Zürich (S25/RE)	06:00	06:34	07:00	07:34	08:00	08:34	09:00	09:34	10:00	10:34	11:00	11:34	12:00	12:00	12:34	13:00		13:34	14:00		15:00		16:00	16:34	17:00	17:34	18:00	18:34	19:00		20:00		21:00		22:00		23:00		
... nach Sargans (S4/RE)	06:00	06:28	07:00	07:28	08:00	08:28	09:00	09:28	10:00	10:28	11:00	11:28	12:00	12:00	12:28	13:00		13:38	14:00		15:00		16:00	16:38	17:00	17:38	18:00	18:38	19:00		20:00		21:00		22:00		23:00		
... nach Glarus (S25/S6)	06:01	06:34	07:01	07:34	08:01	08:34	09:01	09:34	10:01	10:34	11:01	11:34	12:01	12:01	12:34	13:01		13:34	14:01		15:01		16:01	16:34	17:01	17:34	18:01	18:34	19:01		20:01		21:01		22:01		23:01		

... von Glarus (S25/S6)			05:57	06:25	06:57	07:25	07:57	08:25	08:57	09:25	09:57	10:25	10:57	11:25		11:57	12:25	12:57	13:25		13:57		14:57		15:57	16:25	16:57	17:25	17:57	18:25	18:57		19:57		20:57		21:57		22:57
... von Sargans (S4/RE)			05:59	06:31	06:59	07:31	07:59	08:31	08:59	09:31	09:59	10:31	10:59	11:31		11:59	12:31	12:59	13:31		13:59		14:59		15:59	16:31	16:59	17:31	17:59	18:31	18:59		19:59		20:59		21:59		22:59
... von Zürich (S25/RE)			--	--	06:58	07:25	07:58	08:25	08:58	09:25	09:58	10:25	10:58	11:25		11:58	12:25	12:58	13:25		13:58		14:58		15:58	16:25	16:58	17:25	17:58	18:25	18:58		19:58		20:58		21:58		22:58
Ziegelbrücke, Bahnhof Nord		05:34	06:04	06:34	07:04	07:34	08:04		09:04		10:04		11:04	11:34		12:04		13:04	13:34		14:04		15:04		16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04		20:04		21:04		22:04		23:04
Schänis, Bahnhof		05:37	06:07	06:37	07:07	07:37	08:07		09:07		10:07		11:07	11:37		12:07		13:07	13:37		14:07		15:07		16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07		20:06		21:06		22:06		23:06
Schänis, Feld		05:39	06:09	06:39	07:09	07:39	08:09		09:09		10:09		11:09	11:39		12:09		13:09	13:39		14:09		15:09		16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09								
Schänis, Rathausplatz		05:41	06:11	06:41	07:11	07:41	08:11		09:11		10:11		11:11	11:41		12:11		13:11	13:41		14:11		15:11		16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11		20:07		21:07		22:07		23:07
Dorf b.S., Landi		05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14		09:14		10:14		11:14	11:44		12:14		13:14	13:44		14:14		15:14		16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14		20:10		21:10		22:10		23:10
Rufi, Dorf		05:46	06:16	06:46	07:16	07:46	08:16		09:16		10:16		11:16	11:46		12:16		13:16	13:46		14:16		15:16		16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16		20:12		21:12		22:12		23:12
Rufi, Maseltrangen		05:47	06:17	06:47	07:17	07:47	08:17		09:17		10:17		11:17	11:47		12:17		13:17	13:47		14:17		15:17		16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17		20:13		21:13		22:13		23:13
Kaltbrunn, Steinenbrücke		05:52	06:22	06:52	07:22	07:52	08:22		09:22		10:22		11:22	11:52		12:22		13:22	13:52		14:22		15:22		16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22		20:18		21:18		22:18		23:18
Kaltbrunn, Steinenbrücke	05:26	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26		09:26		10:26		11:26	11:52		12:26		13:26	13:52		14:26		15:26		16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26		20:26		21:26		22:26		23:26
Kaltbrunn, Gasterstrasse	05:28	05:58	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28		09:28		10:28		11:28	11:54		12:28		13:28	13:54		14:28		15:28		16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28		20:28		21:28		22:28		23:28
Kaltbrunn, Dorf	05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	11:29	11:55	11:59	12:29	12:59	13:29	13:55	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29		21:29		22:29		23:29
Uznach, Spital West	05:32	06:02	06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32		12:02	12:32	13:02	13:32		14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32		21:32		22:32		23:32
Uznach, Bahnhof	05:37	06:07	06:37	07:07	07:37	08:07	08:37	09:07	09:37	10:07	10:37	11:07	11:37		12:07	12:37	13:07	13:37		14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:07	20:37		21:37		22:37		23:37
... nach St. Gallen (VAE/S4)	05:48	06:17																																					

Busplanung Gaster/March/Glarus Nord – Fahrplan-Entwurf Variante B, Montag-Freitag

631 Uznach - Kaltbrunn Steinenbrücke

... von R'wil/Luzern (VAE/S4)	–	–	06:17	06:48	07:17	07:48	08:17	08:48	09:17	09:48	10:17	10:48	11:17	11:48	12:17	12:48	13:17	13:48	14:17	14:48	15:17	15:48	16:17	16:48	17:17	17:48	18:17	18:48	19:17	19:48	20:17		21:17		22:17		23:17
... von Rapperswil (S6/S17)	–	05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14		21:14		22:14		23:14
... von St.Gallen (VAE/S4)	05:12	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	08:12	08:42	09:12	09:42	10:12	10:42	11:12	11:42	12:12	12:42	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12		21:12		22:12		23:12
Uznach, Bahnhof	05:15	05:52	06:22	06:52	07:22	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22		21:20		22:20		23:20
Uznach, Spital Ost	05:17	05:55	06:25	06:55	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	12:55	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:24		21:22		22:22		23:22
Kaltbrunn, Dorf	05:21	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:28		21:26		22:26		23:26
Kaltbrunn, Gasterstrasse	05:22	06:01	06:31	07:01	07:31	08:01	08:31	09:01	09:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:29		21:27		22:27		23:27
Kaltbrunn, Steinenbrücke	05:25	06:04	06:34	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:32		21:30		22:30		23:30

Kaltbrunn, Steinenbrücke		05:26	05:56	06:26	06:56	07:26	07:56	08:26	08:56	09:26	09:56	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26		21:30		22:30		23:30
Kaltbrunn, Gasterstrasse		05:28	05:58	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58	20:28		21:32		22:32		23:32
Kaltbrunn, Dorf		05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59	08:29	08:59	09:29	09:59	10:29	10:59	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29		21:33		22:33		23:33
Uznach, Spital West		05:32	06:02	06:32	07:02	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32		21:36		22:36		23:36
Uznach, Bahnhof		05:38	06:08	06:38	07:08	07:38	08:08	08:38	09:08	09:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38		21:42		22:42		23:42
... nach St. Gallen (VAE/S4)		05:48	06:17	06:48	07:17	07:48	08:17	08:48	09:17	09:48	10:17	10:48	11:17	11:48	12:17	12:48	13:17	13:48	14:17	14:48	15:17	15:48	16:17	16:48	17:17	17:48	18:17	18:48	19:17	19:48	20:17	20:48		21:48		22:48		23:48
... nach Rapperswil (S6/S17)		05:45	06:15	06:45	07:15	07:45	08:15	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:45		21:45		22:45		23:45
... nach R'wil/Luzern (VAE/100S4)		–	06:13	06:43	07:13	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43		21:43		22:43		23:43

635 Ziegelbrücke - Schänis - Kaltbrunn - Benken - Reichenburg

... von Glarus (S25/S6)	–	–	05:57	06:25	06:57	07:25	07:57	08:25	08:57	09:57	10:57	11:25	11:57	12:25	12:57	13:25	13:57	14:25	14:57	15:25	15:57	16:25	16:57	17:25	17:57	18:25	18:57	19:25	19:57	20:57	21:57	22:57					
... von Sargans (S4/RE)	–	–	05:59	06:31	06:59	07:31	07:59	08:31	08:59	09:59	10:59	11:31	11:59	12:31	12:59	13:31	13:59	14:31	14:59	15:31	15:59	16:31	16:59	17:31	17:59	18:31	18:59	19:31	19:59	20:59	21:59	22:59					
... von Zürich (S25/RE)	–	–	–	06:58	07:25	07:58	08:25	08:58	09:58	10:58	11:25	11:58	12:25	12:58	13:25	13:58	14:25	14:58	15:25	15:58	16:25	16:58	17:25	17:58	18:25	18:58	19:25	19:58	20:58	21:58	22:58						
Ziegelbrücke, Bahnhof Nord		05:34	06:04	06:34	07:04	07:34	08:04	08:34	09:04	10:04	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:03	21:03	22:03	23:03					
Schänis, Bahnhof		05:37	06:07	06:37	07:07	07:37	08:07	08:37	09:07	10:07	11:07	11:37	12:07	12:37	13:07	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37	20:06	21:06	22:06	23:06					
Schänis, Feld		05:39	06:09	06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	09:09	10:09	11:09	11:39	12:09	12:39	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39									
Schänis, Rathausplatz		05:41	06:11	06:41	07:11	07:41	08:11	08:41	09:11	10:11	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:07	21:07	22:07	23:07					
Dorf b.S., Landi		05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:44	09:14	10:14	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:10	21:10	22:10	23:10					
Rufi, Zentrum		05:46	06:16	06:46	07:16	07:46	08:16	08:46	09:16	10:16	11:16	11:46	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:12	21:12	22:12	23:12					
Rufi, Maseltrangen		05:47	06:17	06:47	07:17	07:47	08:17	08:47	09:17	10:17	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:13	21:13	22:13	23:13					
Kaltbrunn, Steinenbrücke		05:52	06:22	06:52	07:22	07:52	08:22	08:52	09:22	10:22	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:18	21:18	22:18	23:18					
Kaltbrunn, Steinenbrücke	05:22	05:52	06:22	06:52	07:22	07:52		08:52	09:22	10:22	11:22	11:52	12:22	12:52	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52		19:52	20:18	21:18	22:18	23:18					
Kaltbrunn, Gasterstrasse	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54		08:54	09:24	10:24	11:24	11:54	12:24	12:54	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54		19:54	20:20	21:20	22:20	23:20					
... von Uznach (S4/S6)	05:18	05:48	06:18	06:48	07:18	07:48		08:48	09:18	10:18	11:18	11:48	12:18	12:48	13:18	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:18	16:48	17:18	17:48	18:18	18:48		19:48	20:18	21:18	22:18	23:18					
Benken, Starrberg	05:28	05:58	06:28	06:58	07:28	07:58		08:58	09:28	10:28	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58		19:58	20:24	21:24	22:24	23:24					
Benken, Zentrum	05:29	05:59	06:29	06:59	07:29	07:59		08:59	09:29	10:29	11:29	11:59	12:29	12:59	13:29	13:59	14:29	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59		19:59	20:25	21:25	22:25	23:25					
Benken, Giessen	05:32	06:02	06:32	07:02	07:32	08:02		09:02	09:32	10:32	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02		20:02	20:28	21:28	22:28	23:28					
Reichenburg, Vogtswis	05:36	06:06	06:36	07:06	07:36	08:06		09:06	09:36																												

