

Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr
Region ZürichseeLinth

Buskonzept ZürichseeLinth 2024

Modul A, Regionalbuskonzept Region 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
Alice Werner

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	4
1.1 Ausgangslage und Ziele des Auftrags	4
1.2 Vorgehen und Begleitung	4
1.3 Aufgabenstellung	5
1.4 Grundlagen	6
1.5 Bearbeitungsperimeter	7
1.6 Zeithorizont	7
2. Analyse	8
2.1 Linienübersicht	8
2.2 Anschlüsse	10
2.3 Pendlerströme	12
2.4 Frequenzen	13
2.5 Wirtschaftlichkeit	14
2.6 Abdeckung des Siedlungsgebietes	15
2.7 Schülerverkehr	18
3. Handlungsfelder	19
4. Veränderungen im Bahnangebot auf 2024	20
5. Variantenentwicklung / verworfene Ansätze	23
5.1 Linie 622 Rapperswil–Wattwil und Linie 631 Rüti–Uznach	23
5.2 Linien 632/633 Korridor Uznach–Gommiswald–Ricken	32
5.3 Linie 630 Uznach–Schmerikon–Eschenbach–Atzmännig	39
5.4 Haltepolitik Linien 630/631 im Abschnitt Uznach Bahnhof–Uznaberg	41
6. Buskonzept 2024	43
6.1 Massnahmen im Überblick	43
6.2 Massnahmen / Änderungen gegenüber Ist-Zustand	43
6.3 Betriebskosten	45
6.4 Finanzierung und Beiträge der Gemeinden	45
6.5 Verbesserungen/Anpassungen gegenüber heute	47
6.6 Notwendige Infrastrukturmassnahmen	48
7. Vernehmlassung	50
7.1 Ergebnis der Vernehmlassung	50
7.2 Zusätzliche Abklärungen	51
8. Konsolidiertes Konzept – Bestvariante	52
8.1 Angebot	52
8.2 Offene Punkte	52
9. Zukünftige Weiterentwicklung	53
9.1 Rückfallebene Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach	53
9.2 Anpassungen an den Betriebszeiten	53

1. Allgemeines

1.1 Ausgangslage und Ziele des Auftrags

Im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes, Ausbauschritt 2025 (AS2025), wird die erste Etappe der Stadtbahn Obersee realisiert. Im Hinblick auf deren Einführung – nach derzeitigem Stand frühestens per Dezember 2023 – soll das Buskonzept überprüft und auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden. Es soll ein in sich konsistentes Angebotskonzept erarbeitet werden, welches auf die Veränderungen im Bahnangebot reagiert und den Betrieb stabilisiert. Dabei ist sicherzustellen, dass das innerregionale ÖV-Angebot nicht geschwächt wird.

1.2 Vorgehen und Begleitung

Die Aufgabenstellungen und Herausforderungen sind im ländlichen Raum nicht vergleichbar mit jenen im städtischen Raum. Zudem soll das Gasterland, die March und ein Teil von Glarus Nord als „eine“ Region betrachtet und punkto ÖV-Erschliessung beurteilt werden, weshalb die Planung in verschiedene Module aufgeteilt wurde:

- Modul A: Regionalbuskonzept ZürichseeLinth, Region Nord (See/Ricken)
- Modul B: Stadtbus Rapperswil-Jona
- Grenzüberschreitende Busplanung Gaster/March/Glarus Nord

Die Bearbeitung der Module A und B erfolgt parallel. Die Busplanung Gaster/March/Glarus Nord startete im Frühjahr 2021, nachdem der Kanton Schwyz seine Ziele und Anforderungen für die March definiert hat. Die gegenseitige Abstimmung an den Schnittstellen der Module wird durch die in allen Begleitkommissionen vertretenen Mitglieder sichergestellt.

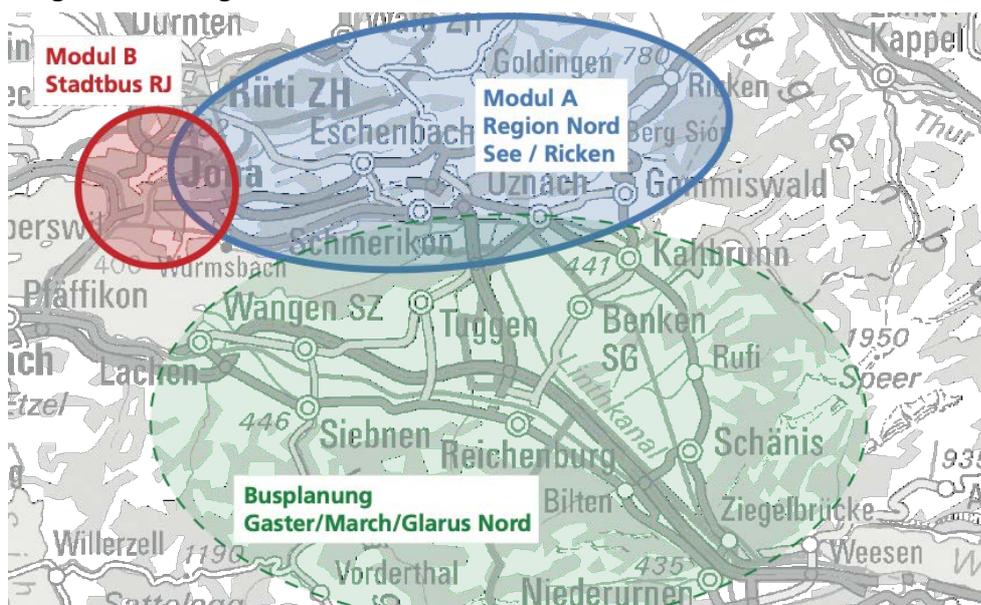


Abbildung 1: Aufteilung der Planungsgebiete.

Der vorliegende Bericht befasst sich mit dem Modul A Regionalbuskonzept Region Nord. Dieses Modul wird begleitet und unterstützt von folgenden Personen:

- Michael Lutz, Amt für öffentlichen Verkehr, St.Gallen (Vorsitz)
- Diego Forrer, Gemeinde Uznach, Gemeindepräsident
- Thomas Furrer, Stadt Rapperswil-Jona, Stadtrat und Bauvorstand (bis Dez. 2020)
- Peter Hüppi, Gemeinde Gommiswald, Gemeindepräsident
- Herbert Küng, Gemeinde Schänis, Gemeindepräsident
- Peter Göldi, Region ZürichseeLinth, Geschäftsführer
- Sigi Lechner, PostAuto AG
- Christian Sturm, PostAuto AG
- Roland Schneider, Schneider Linienbus AG
- Urs Heuberger, asa AG
- Jonas Schaufelberger, asa AG
- Alice Werner, asa AG (bis Sept. 2020)

Die Bearbeitung des Moduls A erfolgt in Teilschritten:

- Analyse des bestehenden Angebots und Aufarbeiten der Randbedingungen
- Entwicklung Angebotskonzepte und Massnahmen
- Konkretisierung der bevorzugten Varianten
- Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden und Transportunternehmen
- Konzeptüberarbeitung und Schlussbericht

1.3 Aufgabenstellung

Für das Modul A werden Antworten auf folgende Fragen und Lösungsvorschläge erwartet:

Angebotskonzept:

- Welche Anpassungen am heutigen Busangebot sind in Abstimmung mit dem neuen Bahnangebot an den Knoten Rapperswil-Jona und Uznach zwingend notwendig?
- Wie kann die Anschlusssicherheit der Linie 622 Rapperswil–Eschenbach in Rapperswil verbessert werden? Wie können die Verbindungen St. Gallenkappel–Uznach verbessert werden?
- Die Buslinie 630 Uznach–Schmerikon–Eschenbach–Atzmännig verkehrt zukünftig nicht mehr nach Benken. Dieser Linienast soll stattdessen nach Schmerikon verkehren und auf der Teilstrecke Uznach–Schmerikon den Halbstundentakt herstellen. Wie sieht der Fahrplan aus? Gibt es alternative Linienführungen, um Parallelfahrten in Uznach zu vermeiden?
- Wie kann der angespannte Fahrplan der Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach–Kaltbrunn stabilisiert und die Anschlusssicherheit in Uznach erhöht werden?

- Wie sollen die Buslinien 632 Uznach–Gommiswald–Ricken und 633 Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden dem neuen Bahnangebot im Knoten Uznach angepasst werden?
- Die Betriebszeiten der Buslinien sind im Planungsgebiet aufeinander abzustimmen. Wo besteht Handlungsbedarf?
- Welche Veränderungen des Abend- und Wochenendangebotes sind anzustreben und warum?
- Welche Gebiete sind heute und mit dem neuen Konzept an welches Bahnprodukt (S-Bahn, VAE, IC, RE, ...) angebunden und in welche Richtung?

Angebotsgestaltung

- Die Angebotsvarianten sind in Form von Netzstrukturen darzustellen.
- Die Knotenstruktur mit Anschlüssen und Umsteigevorgängen gilt es zu definieren und zu verorten.
- Für den Busbetrieb sind die Fahrzeiten – wo notwendig – mit Testfahrten zu hinterlegen.
- Der Abgeltungsbedarf für das Angebotskonzept (Basis Richtofferten) ist auszuweisen.
- Allfällige Konflikte mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Wendemöglichkeiten, Haltekanten mit mehreren Bussen oder Ausgleichszeiten) sind aufzuzeigen.
- In den Umsteigepunkten sind die bestehenden Platzverhältnisse zu berücksichtigen und gegebenenfalls der zusätzliche Raumbedarf zu bestimmen.

1.4 Grundlagen

Bei der Planung sind folgende Dokumente zu berücksichtigen:

- 6. öV-Programm Kanton St.Gallen
- Angebotsstandards öffentlicher Verkehr Kanton St.Gallen
- Bericht „Erschliessung Dorf Bollingen mit dem öffentlichen Verkehr“, asa AG, 23.04.2019
- Frequenzzahlen aller Buslinien Region ZürichseeLinth (Stadtbus Rapperswil-Jona wird im Modul B bearbeitet), Fahrplanjahr 2018
- Aktuelle Liniennetzpläne und Fahrpläne sowie Netzgrafik AS2025, Stand 10/2018

1.5 Bearbeitungsperimeter

Im Modul A Region Nord sind folgende Linien in die Untersuchung miteinzubeziehen:

622 Rapperswil–Eschenbach–Ricken–Wattwil (→Abstimmung mit Modul B)

628 Gommiswald–Gebertingen–Ricken

630 Benken–Uznach–Schmerikon–Eschenbach–Atzmännig

631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach–Kaltbrunn

632 Uznach–Gommiswald–Ricken

633 Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden

Das Gebiet südöstlich des Bahnhofs Uznach (Gasterland) mit den Linien 521 Uznach–Siebnen–Wangen–Buttikon–Reichenburg (Besteller Kanton SZ), 635 Ziegelbrücke–Schänis–Kaltbrunn–Benken und 650 Ziegelbrücke–Amden wird im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord bearbeitet.

1.6 Zeithorizont

Die Umsetzung des Buskonzepts richtet sich auf die Einführung der Stadtbahn Obersee 1. Etappe aus. Dessen Einführung hängt davon ab, zu welchem Zeitpunkt die notwendigen Infrastrukturanpassungen am Bahnhof Uznach (4. Perronkante) und zwischen Uznach und Schmerikon (Doppelspurausbau) realisiert sind. Nach dem abgewiesenen Beschwerdeentscheid des Bundesverwaltungsgerichts konnte die Realisierung nun in Angriff genommen werden. Nach derzeitigem Planungsstand rechnen Kanton und SBB mit einer Inbetriebnahme im Dezember 2023. Die Planung der Buskonzepte ist demnach auf das Fahrplanjahr 2024 zu terminieren.

2. Analyse

2.1 Linienübersicht

Wie in Kapitel 1.5 erwähnt, werden in diesem Modul hauptsächlich die Linien 622 und 630 bis 633 betrachtet. Die Buslinien 623, 624 und 628 (Nacht- und Schülerverkehr) werden nur einbezogen, wenn aufgrund der übrigen Linien relevante Auswirkungen resultieren. Der Stadtbus Rapperswil-Jona einschliesslich der Linien 622 (Abschnitt Rapperswil–Wagen) und 885 (Abschnitt Rapperswil–Rüti) wird im Modul B, die Linien ab Uznach Richtung Kaltbrunn, Benken und Siebnen im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord behandelt. Miteinbezogen in diese Busplanung ist ebenfalls der Korridor Uznach–Kaltbrunn, auch wenn dieser heute mit der Linie 631 erschlossen wird.

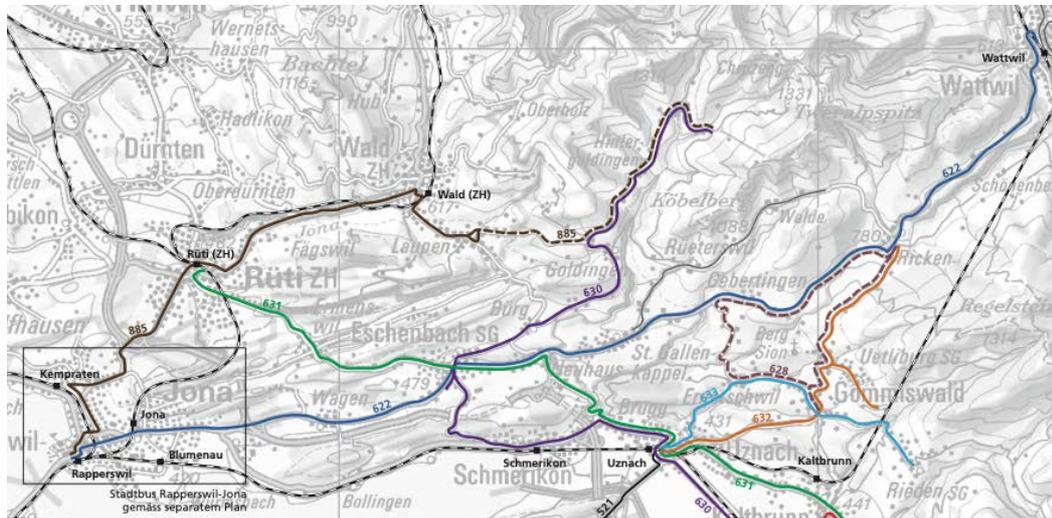


Abbildung 2: Busliniennetz im Modul A Region Nord. Vollständiger Liniennetzplan vgl. Beilage 1.

Die folgende Tabelle fasst Linienführung, Takte und Gefässgrösse der zu betrachtenden Linien zusammen:

Nr	Strecke	Betreiber	Gefässgrösse	Betriebszeit / Takt
622	Rapperswil–Jona–Eschenbach–Neuhaus–St. Gallenkappel–Wattwil; Abschnitt Rapperswil–Jona–St. Gallenkappel	Schneider	Standardbus Gelenkbus	Mo-So alle 30' Mo-Fr HVZ alle 15'
	Rapperswil–Jona–Eschenbach–Neuhaus–St. Gallenkappel–Wattwil; Abschnitt St. Gallenkappel–Ricken–Wattwil	Schneider	Standardbus Gelenkbus	Mo-So alle 60' kein Abendangebot
623	Rapperswil–Uznach–Ricken–Eschenbach–Rapperswil (Nachtbus/Rundkurs)	Schneider	Standardbus	Nacht Fr/Sa und Sa/So je 2 Kurse
624	St. Gallenkappel–Rüeterswil–Walde (Ortsbus St. Gallenkappel, Besteller Gemeinde Eschenbach)	Waespi	Midi-/Kleinbus	Mo-Fr 3 Kurspaare Zusatzangebot an Schultagen
628	Gommiswald–Ricken–Gebertingen–Ernetswil–Gommiswald	Postauto	Midi-/Kleinbus	nur an Schultagen, nicht vertaktet

Nr	Strecke	Betreiber	Gefässgrösse	Betriebszeit / Takt
630	Benken–Uznach–Schmerikon–Atzmännig; Abschnitt Benken–Uznach	PostAuto	Standardbus	Mo-So alle 60' kein Abendangebot (wird in Busplanung Gaster/March/Glarus Nord bearbeitet)
	Benken–Uznach–Schmerikon–Atzmännig; Abschnitt Uznach–Atzmännig	PostAuto	Standardbus	Mo-So alle 60' einzelne Verdichtungs- kurse für Schülerver- kehr
631	Rüti–Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn; Abschnitt Rüti–Eschenbach	Schneider PostAuto	Standardbus	Mo-So alle 30' Mo-Fr HVZ alle 15' früher Betriebsschluss insbes. am So
	Rüti–Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn; Abschnitt Eschenbach–Uznach			Mo-Fr alle 30' Sa und So alle 60' kein Abendangebot
	Rüti–Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn; Abschnitt Uznach–Kaltbrunn			Mo-So alle 30'
632	Uznach–Gommiswald–Uetliburg–Ricken; Abschnitt Uznach–Uetliburg	PostAuto	Standardbus	Mo-So alle 60' Mo-Fr HVZ alle 30' abends mit Minibus
	Uznach–Gommiswald–Uetliburg–Ricken; Abschnitt Uetliburg–Ricken	PostAuto	Standardbus	Mo-So alle 60' abends mit Minibus nur bergwärts
	(Uznach–)Ricken–Gebertingen–Ernetschwil– Gommiswald(–Uznach)	PostAuto	Kleinbus	Mo-So alle 60' abends
633	Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden	PostAuto	Midibus	Mo-So alle 60'

Die Linien 632 und 633 überlagern sich für den Abschnitt Uznach–Gommiswald zu einem Halbstundentakt; ab Bahnhof Uznach abwechslungsweise direkt mit Linie 633 oder via Ernetschwil mit Linie 633. Von Uznach nach Ernetschwil sind ebenfalls halbstündliche Verbindungen möglich; abwechslungsweise direkt mit Linie 633 oder mit Linie 632 und Umsteigen in Gommiswald auf Linie 633 nach Ernetschwil. Der Anschluss ist knapp, wird aber üblicherweise gewährleistet.

Die Busse der Linien 630 und 631 fahren in Uznach zwischen Bahnhof und Uznaberg parallel und praktisch zur selben Zeit (gleiche Bahnanschlüsse in Uznach).

Die Linie 622 wird innerhalb der Stadt Rapperswil durch die Linie 995 von Montag-Samstag zum Viertelstundentakt überlagert (vgl. dazu das Modul B Stadtbus Rapperswil-Jona).

2.2 Anschlüsse

Die Netzgrafiken 2020 sind in Beilage 2 (Mo-Fr, Sa, So) zu finden. Die Buslinien bedienen in der Regel die folgenden Bahnanschlüsse:

Linie	Ort	Was
622	Rapperswil Bahnhof	VAE von/nach St. Gallen und Luzern S5 von/nach Pfäffikon SZ S6 von/nach Schwanden S7 von/nach Meilen–Zürich–Winterthur (10' Übergangszeit) S40 von/nach Einsiedeln (10' Übergangszeit) div. Stadtbuslinien
	Jona Kreuz	S5 von/nach Wetzikon–Zürich–Zug S15 von/nach Wetzikon–Zürich–Niederweningen (nur HVZ) div. Stadtbuslinien mit 10' Übergangszeit
	Eschenbach Dorftreff	630 von/nach Uznach (Ast Rapperswil) 630 von/nach Atzmännig (Ast Rapperswil, nur HVZ) 631 von/nach Rüti (Ast St. Gallenkappel, nur HVZ)
	Neuhaus Ochsen	631 von/nach Uznach (Ast St. Gallenkappel, nur HVZ) 631 von/nach Uznach (Ast Rapperswil)
622	Ricken, Uznacherstrasse	632 von Uznach (Ast Wattwil, nur Fahrtrichtung Uznach–Wattwil)
	Wattwil, Bahnhof	VAE von/nach St.Gallen S2 von/nach St.Gallen und Nessler-Neu-St. Johann S9 von/nach Wil 770 von/nach Ebnat-Kappel und Lichtensteig Steigrüti
630	Eschenbach, Dorftreff	622 von/nach Rapperswil (Ast Uznach) 622 von/nach Rapperswil (Ast Atzmännig, nur HVZ)
	Schmerikon, Bahnhof	S6 von/nach Rapperswil → auch in Uznach möglich
	Uznach, Bahnhof	VAE von/nach St. Gallen S6 von/nach Rapperswil S4 von/nach Ziegelbrück–Sargans div. Buslinien
631	Rüti, Bahnhof	S15 von/nach Uster–Zürich–Niederweningen S5 von/nach Uster–Zürich–Zug (nur HVZ) S26 von/nach Wald–Bauma–Winterthur (nur HVZ) diverse Buslinien (teilweise nur in HVZ)
	Eschenbach, Breiten	622 von/nach Rapperswil (10' Übergang) 622 von/nach St. Gallenkappel (10' Übergang, nur HVZ)
	Neuhaus, Ochsen	622 von/nach St. Gallenkappel (Ast Uznach, nur HVZ)
	Uznach, Bahnhof	S6/VAE von/nach Rapperswil(–Luzern) S6/S4 von/nach Ziegelbrücke(–Schwanden/Sargans) S4/VAE von/nach St.Gallen diverse Buslinien
632	Uznach, Bahnhof	S6 von Rapperswil / VAE nach Rapperswil S4 von Sargans–Ziegelbrücke / S6 nach Ziegelbrücke–Schwanden VAE von St. Gallen/S4 nach St. Gallen in HVZ auch jeweilige Gegenrichtung diverse Buslinien (unterschiedlich auf Hin- und Rückfahrt)
	Gommiswald, Post	633 von/nach Ernetschwil(–Uznach) (Ast Uznach)
	Ricken, Uznacherstrasse	622 nach Wattwil (nur in Fahrtrichtung Wattwil)

Linie	Ort	Was
633	Uznach, Bahnhof	VAE von Rapperswil / S6 nach Rapperswil S6 von Schwanden–Ziegelbrücke / S4 nach Ziegelbrücke–Sargans S4 von St. Gallen / VAE nach St. Gallen diverse Buslinien (unterschiedlich auf Hin- und Rückfahrt)
	Gommiswald, Post	632 von/nach Uznach (Ast Ernetschwil)

Die Anschluss-Stabilität ist an folgenden Punkten kritisch:

- Linie 622 in Rapperswil Bahnhof: Der Übergang auf den VAE von/nach Luzern ist sehr knapp (Anschlussbrüche bereits heute regelmässig), die Züge Richtung Uznach werden zumindest bei starkem Verkehrsaufkommen ebenfalls verpasst. Um eine rechtzeitige Abfahrt der Linie 622 ab Bahnhof Rapperswil zu gewährleisten, wird in der HVZ abends „überlappend“ gewendet (d.h. Verzicht auf Kurz- wende und planmässige Standzeit von 22 Minuten in Rapperswil).
- Linie 631: Die Fahrzeit Uznach–Rüti kann in der Hauptverkehrszeit kaum eingehalten werden. Dadurch werden in Rüti die (untergeordneten) Anschlüsse an die übrigen Buslinien nicht stabil erreicht. Die Bahnanschlüsse sind dank ausreichender Umsteigezeit und perrongleichem Anschluss stabil. Aufgrund der minimalen Wendezeit werden die Verspätungen allerdings auf die Gegenrichtung übertragen und können dort nicht aufgeholt werden, weshalb die Anschlüsse in Uznach gelegentlich nicht erreicht werden. (Der Ast Uznach–Kaltbrunn ist ebenfalls verspätungsanfällig, wird aber im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord behandelt).
- Linien 632/633: Die Anschlüsse in Gommiswald Dorf sind knapp und müssen zwischen den Chauffeuren abgesprochen werden. Ankunftsverspätungen in Uznach aufgrund Rückstau Bahnübergang sind aufgrund genügender Reservezeit selten.

Die folgende Grafik zeigt die heute möglichen Anschlüsse auf:

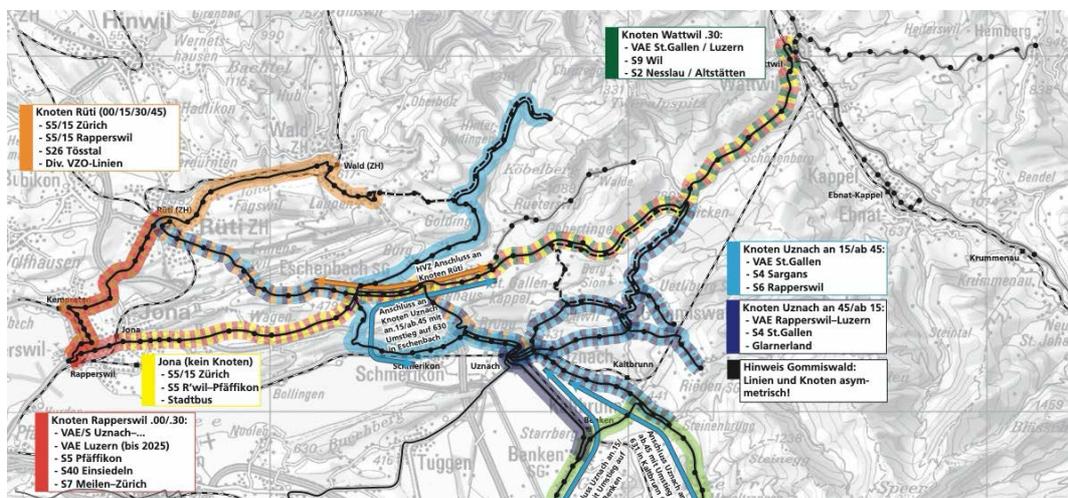


Abbildung 3: Übersicht über die möglichen Anschlüsse ab den Regionalbuskorridoren.

Im Planungsgebiet sind in Rapperswil und Uznach die Hauptknoten für das System, zusätzlich aber auch der Knoten Rüti. Die meisten Buslinien sind an mindestens einen, die Linie 631 an zwei Knoten angebunden, wobei der Knoten Uznach für die Verbindung Richtung St.Gallen, Glarnerland und St.Galler Oberland, die Knoten in Rapperswil und Rüti hingegen vor allem für die Verbindung in Richtung Kanton Zürich und Richtung Innerschweiz attraktiv sind.

Die überregionalen Verbindungsmöglichkeiten sind also vor allem von der nächsten Buslinie abhängig, so ist z.B. für St. Gallenkappel und Gebertingen die Verbindung Richtung St.Gallen nur stündlich möglich, während die Verbindung ab Gommiswald in den Kanton Zürich immer über den zusätzlichen Umstieg in Uznach und Rapperswil führt.

2.3 Pendlerströme

Auf eine detaillierte Auswertung der Pendlerströme wurde verzichtet, weil die in diesem Modul hauptsächlich betroffenen Gemeinden Eschenbach und Gommiswald aus mehreren Ortschaften bestehen, deren Ströme nicht separat erfasst wurden (Erfassung nur auf Gemeindeebene) und somit die Resultate eine geringe Aussagekraft aufweisen.

- Generell ist die Gemeinde Gommiswald gut an den Knoten Uznach angebunden und es bestehen Anschlussverbindungen in alle Richtungen. Kritisch sind allerdings Verbindungen in Richtung linkes Zürichseeufer und Innerschweiz, für welche der VAE von Relevanz ist. Die Anzahl Pendler nach diesen Zielen liegt zwischen 150 und 200 (von 2'400) und somit im Bereich zwischen 5 und 10%.
- Das Dorf Eschenbach ist über zahlreiche Buslinien an alle interessanten Anschlussverbindungen angebunden. Ausnahme wird nach der Neugestaltung des Angebotes der VAE Richtung Luzern sein, der für Anschlüsse in den inneren Schwyzer Kantonsteil und nach Luzern von Bedeutung ist. Diese Pendler machen allerdings nur einen tiefen einstelligen Prozentbereich der Gesamtwegpendler von Eschenbach aus.
- Von grösserer Bedeutung sind die Anteile in den Raum Toggenburg, Fürstenland, St.Gallen sowie in die Linthebene und weiter Richtung Glarnerland und Oberland, da diese Ziele ab St. Gallenkappel heute nur schwer mit dem ÖV erreichbar sind. Diese Ziele machen zwischen 10 und 20% der Gesamt-Wegpendler der Gemeinde Eschenbach aus. Wie gross der Anteil von St. Gallenkappel daran ist, lässt sich allerdings nicht ermitteln.

2.4 Frequenzen

Beilage 3 zeigt die Frequenzen der Buslinien und Haltestellen von Montag bis Freitag auf. Im Folgenden werden die Frequenzen pro Linie näher betrachtet:

2.4.1 Linie 621 Rapperswil–Buech

- Die Linie ist stark lastrichtungsabhängig (Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Buech Industrie).
- Obschon einige Kurse in der abendlichen HVZ am Bahnhof Jona beginnen/enden, ist die „Durchfahrerquote“ von/nach Rapperswil insgesamt betrachtet hoch (Verhältnis Aussteiger : Durchfahrer ca. 3 : 5).
- Hauptziel in Rapperswil ist klar der Bahnhof (nur sehr wenige Ein-/Aussteiger an den Zwischenhalten). Das lässt darauf schliessen, dass die Linie vor allem von Pendlern aus dem Umland und weniger von Innerorts-Pendlern genutzt wird.

2.4.2 Linie 622 Rapperswil–Eschenbach–St. Gallenkappel–Wattwil

- Die Linie ist in ihrem ganzen Verlauf (auch ausserhalb von Rapperswil-Jona) gut frequentiert.
- Die Linie ist klar nach Rapperswil-Jona ausgerichtet. Dazu kommt Schülerverkehr auf verschiedenen Abschnitten und ein geringer Strom ab St. Gallenkappel über Eschenbach–Rüti nach Zürich.
- Oberhalb von Gebertingen nehmen die Frequenzen stark ab; die Haltestellen Freudwil, Hinterer Schümberg sowie Vorderer, Mittlerer und Hinterer Hummelwald wie auch beim Spital Wattwil sind sehr schwach frequentiert. Der grösste Anteil der Reisenden in diesem Bereich sind Durchfahrende ab St. Gallenkappel oder Anschlussreisende von Gommiswald und Uetliburg mit der Linie 632 ins Toggenburg und nach St.Gallen. Nach Abschätzung der Transportunternehmen steigen an Arbeits- und Schultagen täglich rund 30-35 Personen von der Linie 632 von Gommiswald und Uetliburg auf die Linie 622 nach Wattwil um, wobei der Kurs mit Umstieg in Ricken um 7.10 Uhr mit 16 Personen im Mittel die höchste Anzahl an Umsteigenden aufweist. In der Gegenrichtung bestehen keine schlanken Anschlüsse von Wattwil via Ricken Richtung Gommiswald, entsprechend vernachlässigbar sind die Umsteigerzahlen.

2.4.3 Linie 630 Uznach–Schmerikon–Eschenbach–Atzmännig

- Die Linie stellt den Lokalverkehr zwischen Uznach und Schmerikon sicher, was sich auch an den Zahlen zeigt (relativ starker Fahrgastwechsel an den Zwischenhalten).
- In Eschenbach steigen zahlreiche Reisende in Richtung Goldingertal zu; dies sind vermutlich zu einem grossen Teil Schüler, es dürfte sich aber auch um Reisende aus dem Kanton Zürich in Richtung Atzmännig handeln (die direkte Verbindung über Wald funktioniert nur am Mittwochnachmittag, Samstag und Sonntag).

2.4.4 Linie 631 Rüti–Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn

- Analog zur Linie 630 starke Nutzung innerhalb von Uznach.
- Die Linie weist viele Durchfahrer über Eschenbach hinaus auf. Es besteht keine klare „Wasserscheide“, an welcher die Linie gebrochen werden könnte.
- Wie in Uznach besteht auch in Rüti ein starker Innerortsverkehr.
- Auf dem Linienast Uznach–Kaltbrunn stösst der Bus in HVZ regelmässig an seine Kapazitätsgrenzen (wird in Busplanung Gaster/March/Glarus Nord bearbeitet). Im Abschnitt Uznach–Rüti bestehen nur vereinzelt Engpässe zwischen Eschenbach und Neuhaus, die am Morgen mit Einsatz eines Beiwagens entschärft werden.

2.4.5 Linie 632 Uznach–Gommiswald–Ricken

- Die Linie weist eine klassische Auslastung auf. Ab Uznach stetig abnehmend bis zur Endhaltestelle. Bergwärts ist die Auslastung in Ricken etwas höher als in Gegenrichtung, was auf den in diese Richtung möglichen Anschluss in Ricken auf die Linie 622 nach Wattwil zurückzuführen ist (vgl. Kap. 2.4.2).

2.4.6 Linie 633 Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden

- Die Linie wird relativ stark für den Verkehr Uznach–Gommiswald (Halbstundentakt zu 632) genutzt; die Frequenzen in Ernetschwil sind relativ gering.
- Die Nutzer der Umsteigeverbindung Uznach–Ernetschwil über Gommiswald sind schwer abzuschätzen; aufgrund der Zahlen scheint die Verbindung vor allem für die Heimkehr nach Ernetschwil genutzt zu werden; in Gegenrichtung sind die Zahlen tendenziell tiefer.

2.5 Wirtschaftlichkeit

Der Kanton St.Gallen analysiert seine ÖV-Linien jährlich im Bericht öffentlicher Verkehr. Die folgende Tabelle fasst die Daten aus dem Bericht 2020 zusammen:

Feld	Ang. Stufe	Kostendeckungsgrad		Linienbelastung		Bemerkungen
		Min./Zielvorgabe	Ist	Min./Zielvorgabe	Ist	
621	1	20%/30%	82%	1/3	9	
622	3	30%/40%	65%	3/5	11	
623	1	20%/30%	51%	1/3	9	
628	1	20%/30%	66%	1/3	4	
630	2	25%/35%	28%	2/4	6	
631	1	20%/30%	82%	1/3	15	Rüti–Esch, Teil PostAuto
631	3	30%/40%	61%	3/5	8	Rüti–Esch, Teil Schneider
631	2	25%/35%	43%	2/4	7	Esch–Kaltbrunn, Teil PostAuto
631	2	25%/35%	71%	2/4	10	Esch–Kaltbrunn, Teil Schneider
632	2	25%/35%	36%	2/4	6	
633	2	25%/35%	38%	2/4	7	

Fazit: Die meisten Linien erreichen die Zielvorgaben komfortabel. Ausnahme ist die Linie 630 Uznach–Atzmännig, welche derzeit nur die Mindestvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad erreicht.

2.6 Abdeckung des Siedlungsgebietes

2.6.1 Örtliche Erschliessung

Die nachfolgende Grafik zeigt die räumliche Erschliessung des Siedlungsgebietes auf. Basis sind die Fusswege zu den Haltestellen (Bus = max. 400 Meter, Bahn = max. 750 Meter). Farblich dargestellt sind die Einzugsgebiete der Bushaltestellen, abgestuft auf die entsprechenden Taktangebote.

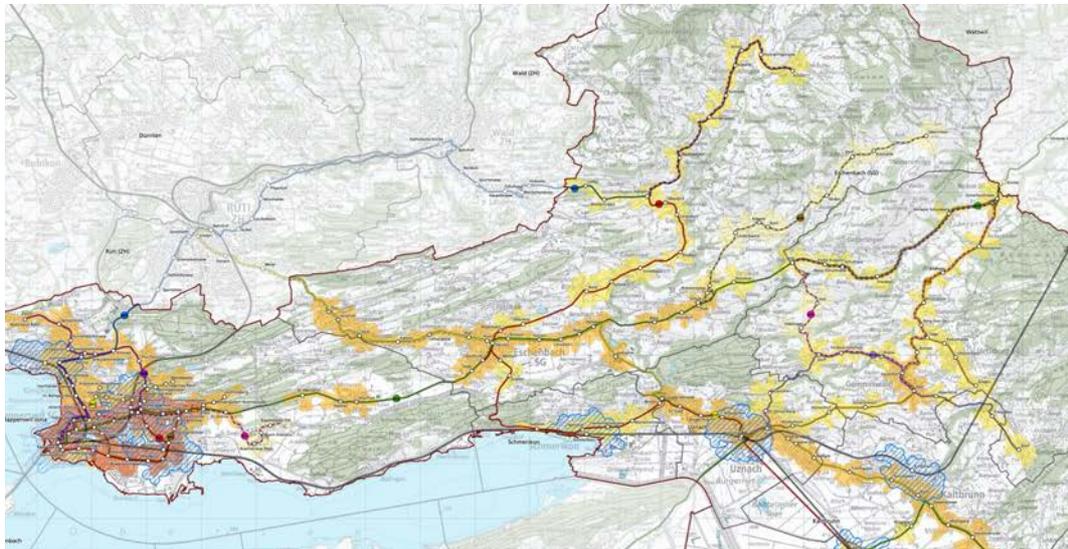


Abbildung 4: Örtliche Erschliessung im Modul A Region Nord. Vollständiger Plan mit Legende vgl. Beilage 4.

Die Region weist keine zusammenhängenden Siedlungsgebiete mit mehr als 300 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen auf, welche nicht durch den ÖV erschlossen sind. Hingegen bestehen zahlreiche Gebiete, welche diese Grenze teilweise nur knapp unterschreiten:

- Lütschbach, Diembach, Fätzikon und Gerendingen in der Gemeinde Eschenbach
- Bürgital und Allmend in Schmerikon
- Gebertingen, Linden, Frigaden und Hürdli/Mülibächli in der Gemeinde Gommiswald

Die meisten dieser Siedlungen lassen sich nicht mit einem bestehenden ÖV-Angebot anbinden, womit deren Erschliessung nicht anzustreben ist. Ausnahme ist das Gebiet Hürdli in Rieden, welches mit einer Verlängerung der Linie 633 angebunden werden könnte (vgl. Kap. 5.2.5).

Örtliche Abdeckung, Gebiet Eschenbach / Schmerikon:

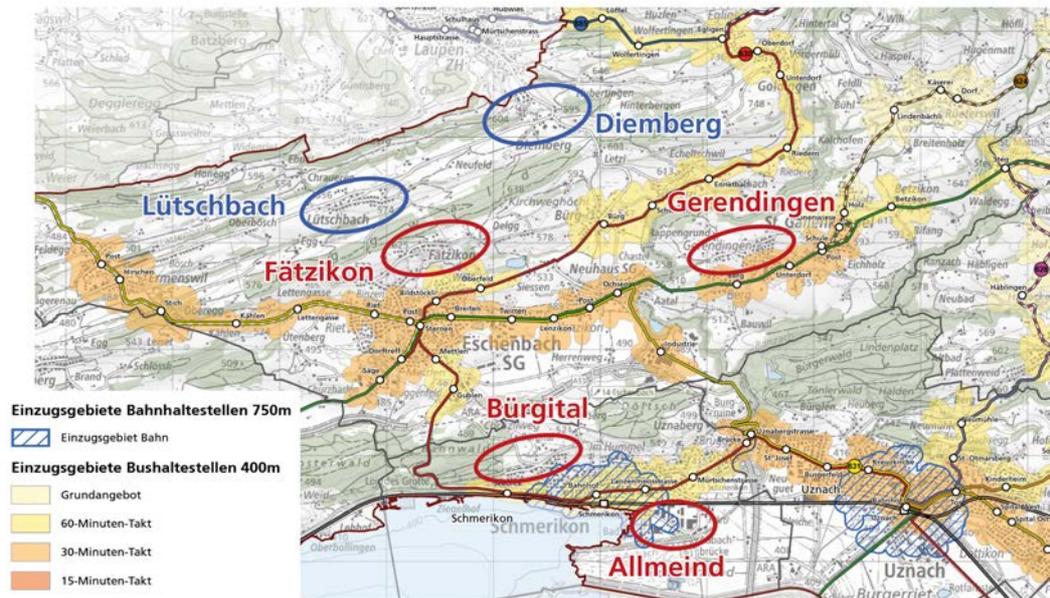


Abbildung 5: Erschliessungslücken Gebiet Eschenbach/Schmerikon (Blau = Zuständigkeit Gemeinde, Rot = mit ÖV nicht erschliessbar).

Seitens Kanton besteht für die Eschenbacher Fraktionen Diemberg und Lütschbach keine Erschliessungspflicht, weil sie zu klein sind. Die Situation ist vergleichbar mit den Dörfern Rüeterswil und Walde, die mit einem gemeindeeigenen Ortsbus erschlossen werden.

Örtliche Abdeckung, Gebiet Gommiswald:

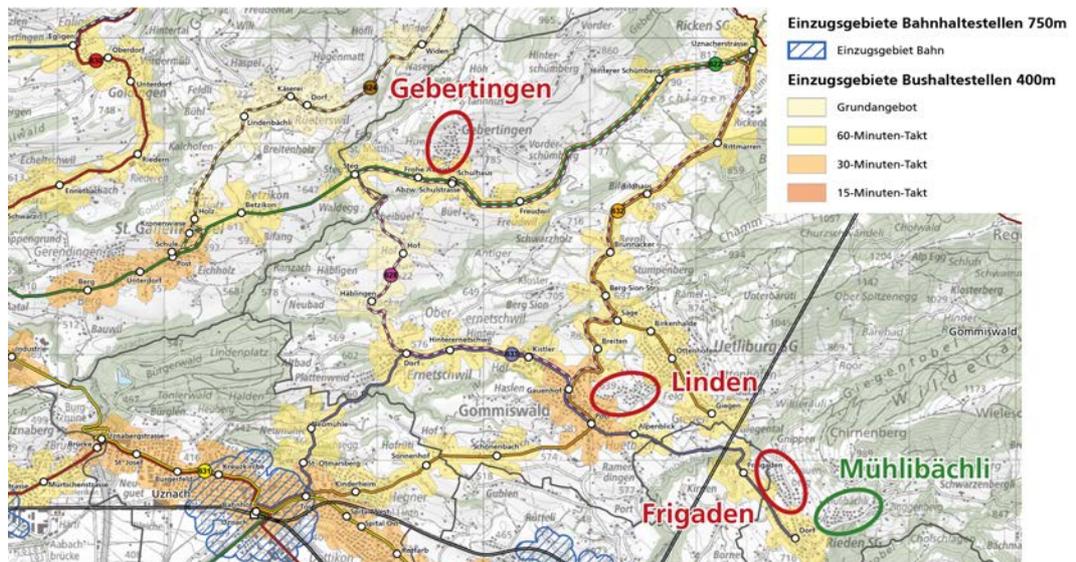


Abbildung 6: Erschliessungslücken Gebiet Gommiswald (Rot = mit ÖV nicht erschliessbar, Grün = zu prüfen).

2.6.2 Bedienzeiten

Die nachfolgende Grafik zeigt die zeitliche Erschliessung (Bedienzeit) des Siedlungsgebietes auf.

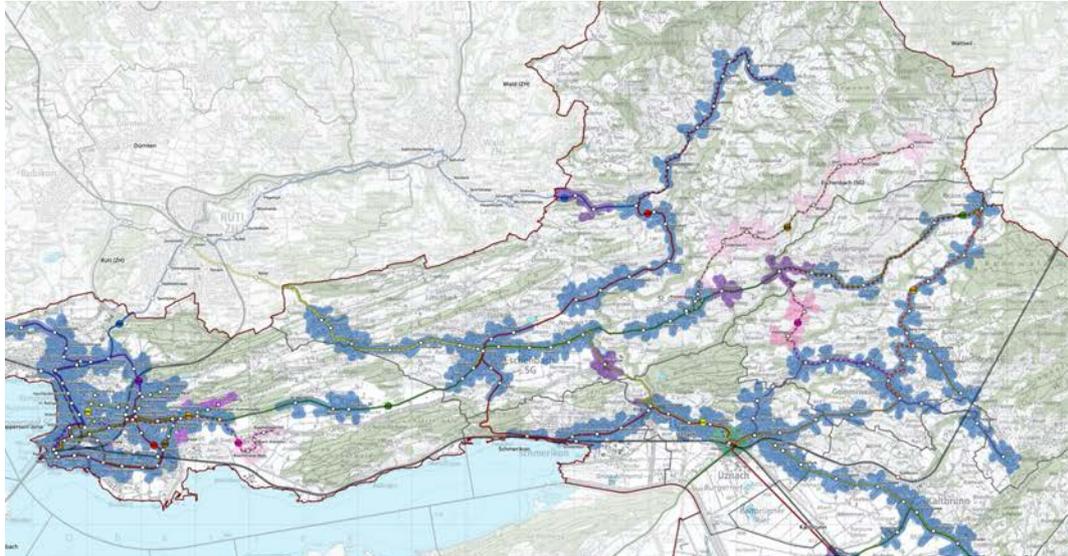


Abbildung 7: Bedienzeiten im Modul A Region Nord. Vollständiger Plan mit Legende vgl. Beilage 5.

Es fällt auf, dass praktisch im ganzen Gebiet der Busbetrieb jeweils vor Ankunft des letzten Zuges endet (Ausnahme: Linie 623 am Freitag- und Samstagabend):

- Die letzte VAE-Ankunft um 00:45 in Uznach wird nicht abgenommen. Die letzten Busse fahren um 22:48 (am Freitag und Samstag eine Stunde länger), d.h. der Besuch von kulturellen Veranstaltungen im Raum St.Gallen oder Zürich ist mit dem ÖV nicht möglich.
- Die letzte Fahrgelegenheit ab Rüti nach Ermenswil ist um 23:15 (Zürich ab 22:39), am Sonntag bereits um 22:15.

Auch am Morgen sind nicht alle Verbindungen abgedeckt:

- Die erste Verbindung ab Uznach Richtung Zürich (05:17) und St.Gallen (05:48) kann mit den ersten Busankünften (je um ca. 06:10) nicht erreicht werden. Früheste Ankunft in Zürich und St.Gallen ist jeweils um 07:00.
- Rüti wird um 05:59 erstmals mit der Linie 631 erreicht, Zürich somit um 06:38, rund eine Stunde nach der ersten S-Bahn ab Rüti.

Am Wochenende startet der Betrieb noch später, was sich aber in der Regel mit der Nachfrage begründen lässt.

2.7 Schülerverkehr

Die Bedürfnisse der Schulen wurden über das ganze Linthgebiet erhoben und sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

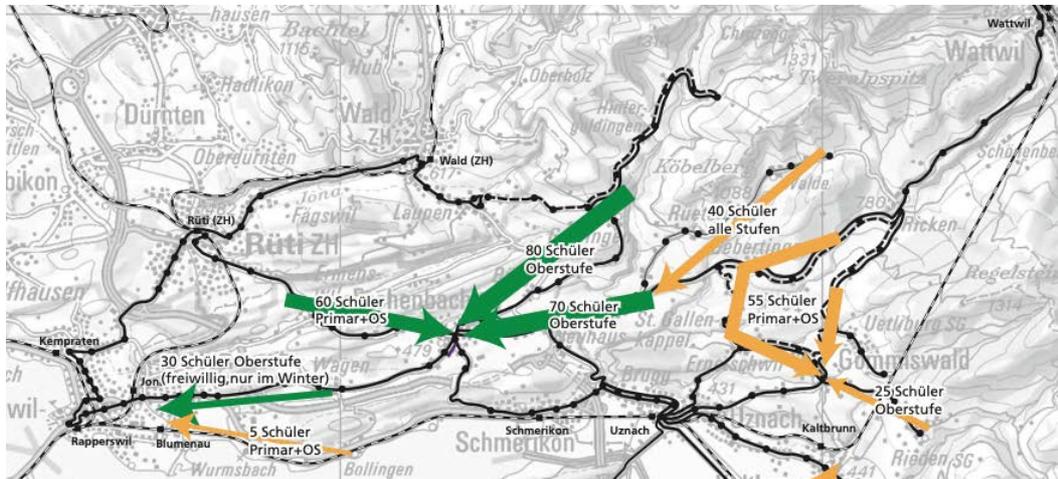


Abbildung 8: Übersicht über die wichtigsten Ströme im Schülerverkehr.

Die Schulbedürfnisse in Eschenbach sind mit dem heutigen Linienverkehr (inkl. Taktabweichungen/Zusatzkurse Linie 630) sowie mit der kommunalen Linie 624 (Ortsbus St. Gallenkappel) abgedeckt.

Die Schulbedürfnisse in Gommiswald werden im Wesentlichen mit der Schulbuslinie 628 abgedeckt; einzelne Kurse der Linien 632 und 633 werden ebenfalls im Schülerverkehr genutzt, mittags auf der Linie 633 ist einmal eine Taktabweichung dafür notwendig.

Die Oberstufenschüler von Wagen reisen mit Velo oder mit der Linie 622 nach Jona, für die wenigen Schüler von Bollingen wird ein Schulbus eingesetzt.

3. Handlungsfelder

Der Planungsperimeter ist mit einem attraktiven Busnetz erschlossen. Dieses erfüllt die Kennzahlen weitestgehend, womit auch die Möglichkeit für zumindest punktuelle Ausbauten gegeben ist. Die nachfolgende Grafik stellt die Handlungsfelder dar.

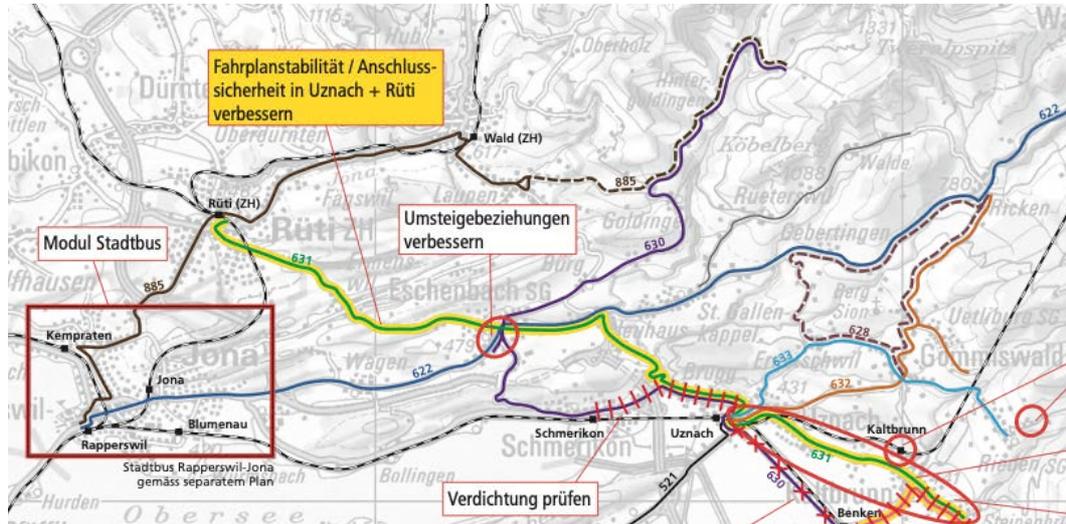


Abbildung 9: Darstellung der Handlungsfelder im Modul A Region Nord. Vollständiger Plan vgl. Beilage 6.

Verbesserungspotential bzw. Handlungsbedarf besteht beim Modul A insbesondere bei den folgenden Themen:

- Prüfung eines Viertelstundentakts auf der Linie 622 im Abschnitt Rapperswil-Jona-Eschenbach-St. Gallenkappel (genaue Fahrplage wird in Modul B behandelt).
- Verkürzung der Linie 631 in Uznach; Verzicht auf den Linienast ab Bahnhof Uznach nach Kaltbrunn Steinenbrücke (Ast Uznach-Kaltbrunn wird in Busplanung Gaster/March/Glarus Nord behandelt).
- Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Linie 631 Rüti-Eschenbach-Uznach und Erhöhung der Anschlusssicherheit in Uznach.
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen im Busknoten Eschenbach (insbesondere Umsteigeverbindungen von/nach Rapperswil und Uznach).
- Prüfung eines Halbstundentaktes für Schmerikon; Wegfall des Linienastes 630 im Abschnitt Uznach-Benken.
- Prüfung der Haltepolitik im Abschnitt Uznach Bahnhof-Uznaberg aufgrund der Parallelführungen der Linien 630 und 631.
- Prüfung der Betriebszeiten morgens und abends (erste und letzte S-Bahn werden nicht abgenommen).
- Anpassung der Busfahrpläne an das veränderte Bahnangebot 2024 im Knoten Uznach (vgl. dazu nachfolgendes Kapitel). Sollen die schnellen Verbindungen oder die S-Bahn mit Halt an allen Stationen angebunden werden?

4. Veränderungen im Bahnangebot auf 2024

Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Schmerikon–Uznach wird sich das Bahnangebot zwischen Rapperswil und Uznach ändern; der Zeitpunkt dieser Inbetriebnahme ist voraussichtlich Mitte Dezember 2023 (Fahrplanwechsel).

Geplant sind folgende Änderungen:

- Halbstündliche S-Bahn mit Halt in Blumenau und Schmerikon (Fahrlage heutige S6), Weiterfahrt nach Ziegelbrücke–Glarus–Schwanden bzw. Ziegelbrücke–Sargans.
- VAE verkehrt in neuer Fahrlage mit Kreuzung zwischen Pfäffikon und Hurden und ohne Halt in Schmerikon. Um 30 Minuten versetzt wird die S4 aus St. Gallen nach Rapperswil verlängert (analog VAE ohne Halt in Blumenau und Schmerikon). Die Anschlüsse von den „langsamen“ S-Bahnen Rapperswil–Uznach sowohl auf die S5 von/nach Zürich als auch auf die Züge von/nach St. Gallen bleiben gewährleistet.

Die übrigen Bahnfahrzeiten bleiben gleich oder ändern höchstens im Minutenbereich. Die untenstehende Grafik zeigt die Bahnfahrzeiten heute und 2025 auf (Auszug Netznutzungsplan BAV).

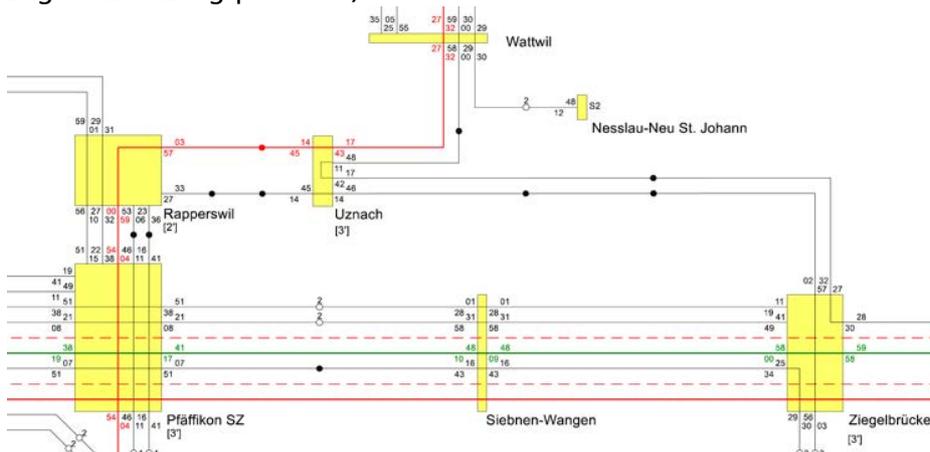


Abbildung 10: Auszug aus der aktuellen Netzgrafik (Fahrplan 2020). Quelle: BAV.

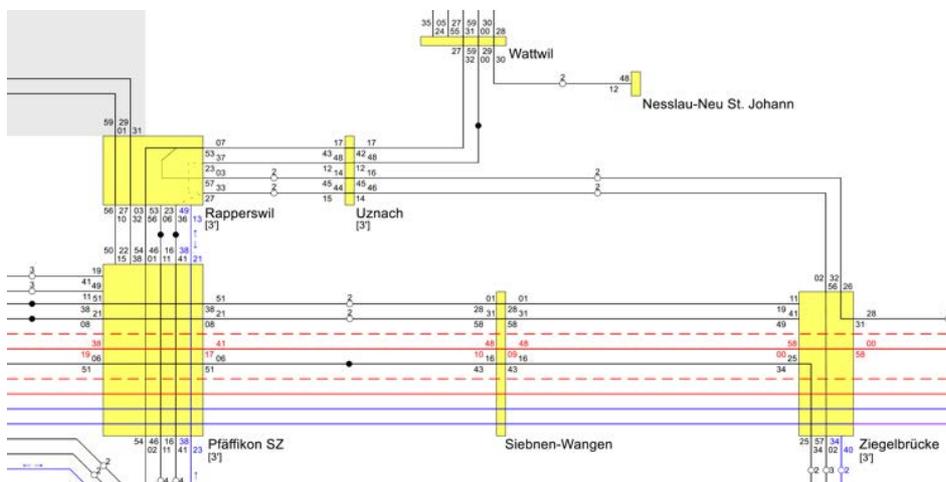


Abbildung 11: Auszug aus der Netzgrafik 2025 (Stand: Oktober 2018). Quelle: BAV.

Durch die geänderten Zeiten ändern sich auch die Anschluss-Situationen:

Knoten Rapperswil

- Die heute in den Knoten xx.00/xx.30 ausgerichtete Buslinie 622 wird zukünftig in der heutigen Fahrplage keinen Anschluss mehr auf den VAE von/nach Luzern anbieten können.
- Hingegen verlängert sich die Anschlusszeit von/nach den direkten Verbindungen Richtung St.Gallen auf etwa 10 Minuten (spätere Abfahrt bzw. frühere Ankunft VAE), was je nach Tageszeit stabilere Anschlüsse oder aber unattraktiv lange Wartezeiten bedeutet.

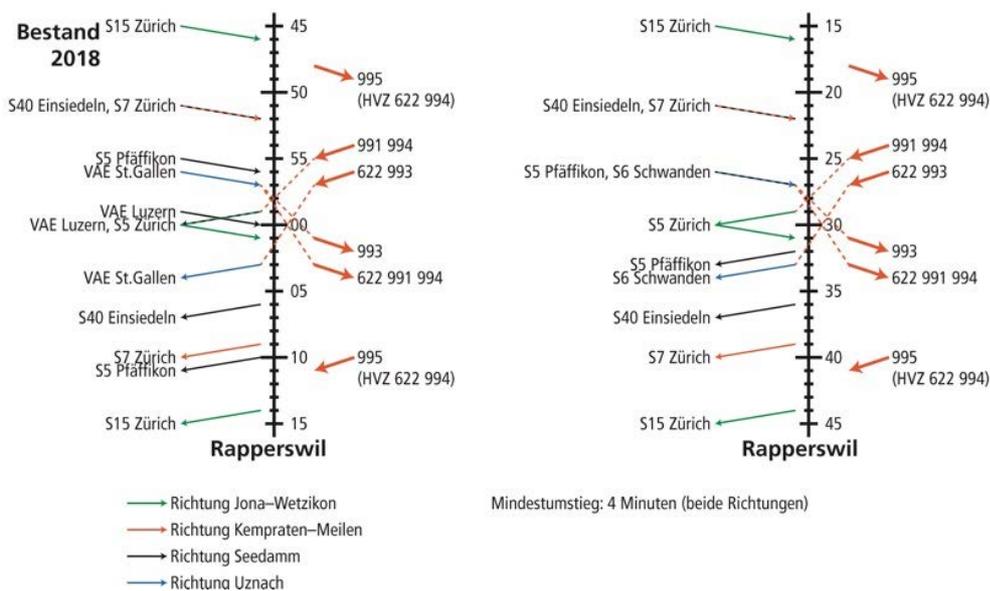


Abbildung 12: Anschlusssituation am Bahnhof Rapperswil, 2018.

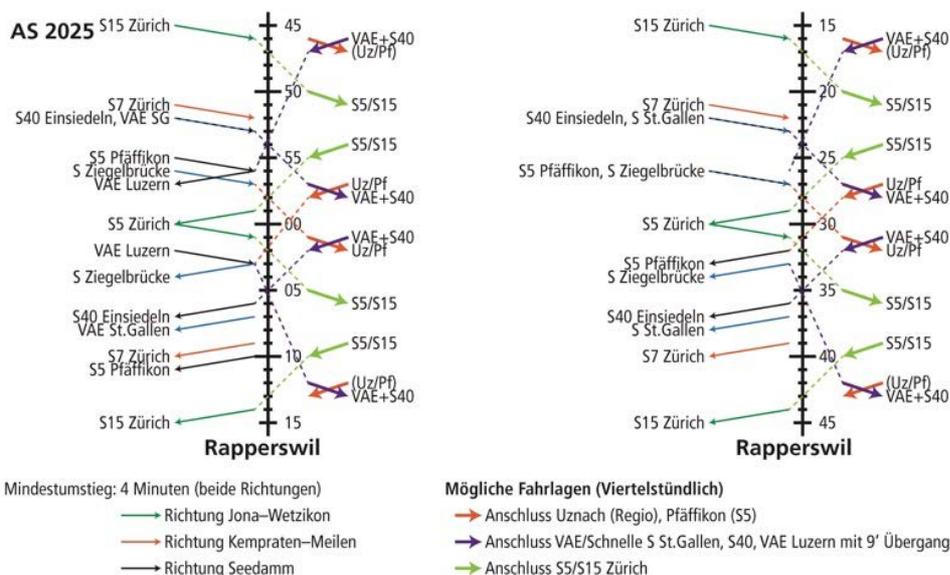


Abbildung 13: Anschlusssituation am Bahnhof Rapperswil, voraussichtliche Situation ab 2024.

Knoten Uznach

- Durch die etwas frühere Abfahrt und spätere Ankunft des VAE von/nach Rapperswil–Luzern fallen diese Anschlüsse auf den meisten Buslinien weg (bzw. sind zwar noch erreichbar, die minimale Umsteigezeit wird jedoch unterschritten).
- Die übrigen Anschlüsse sind weiterhin wie gewohnt möglich.

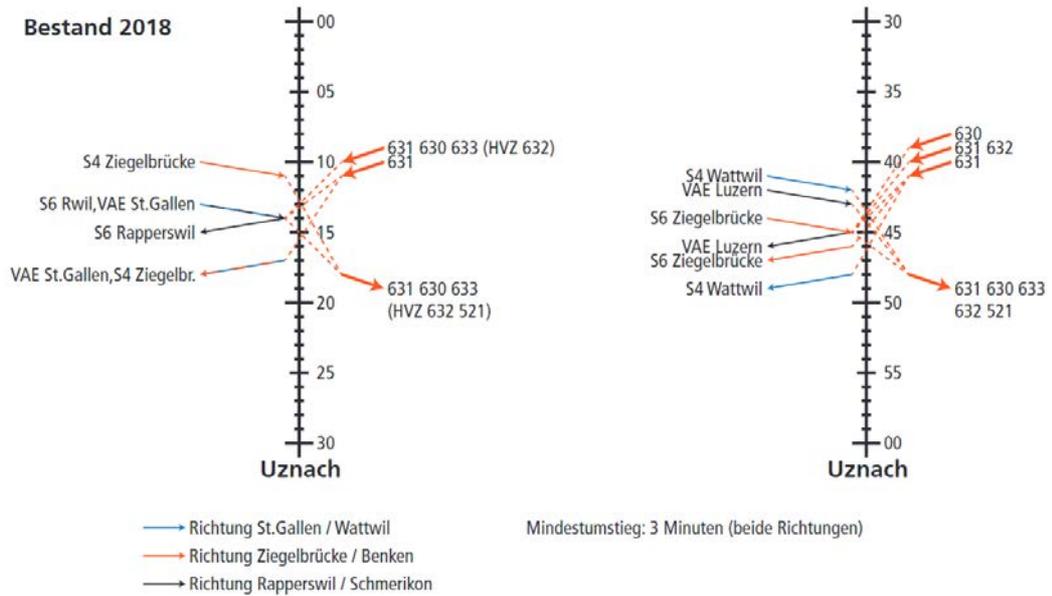


Abbildung 14: Anschlusssituation am Bahnhof Uznach, 2018.

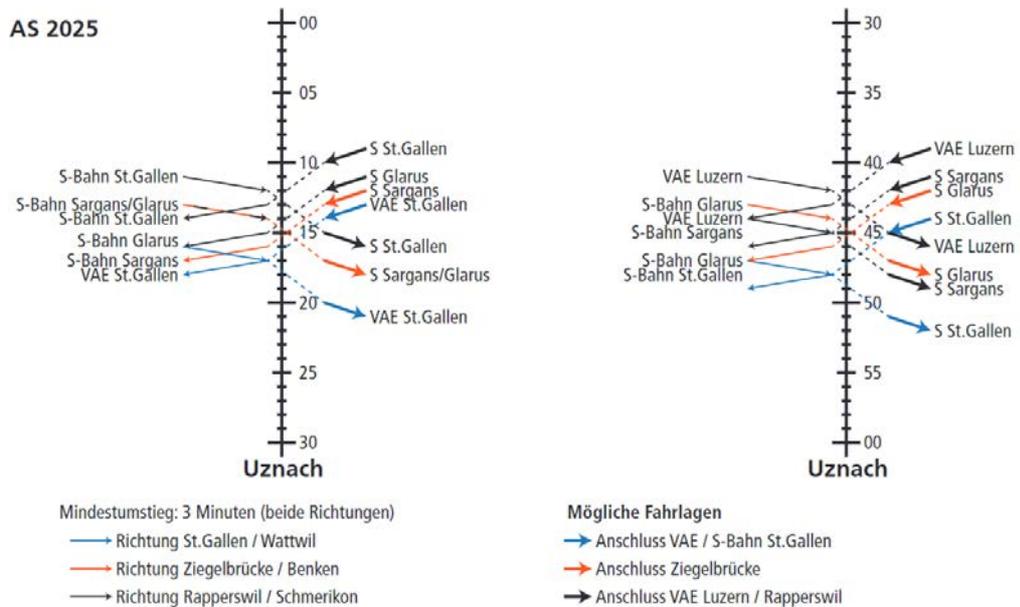


Abbildung 15: Anschlusssituation am Bahnhof Rapperswil, voraussichtliche Situation ab 2024.

5. Variantenentwicklung / verworfene Ansätze

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden in einem ersten Schritt korridorweise verschiedene Lösungsansätze erarbeitet und geprüft. Aus einer Vielzahl von geprüften Varianten und Untervarianten werden nachfolgend jene Lösungsansätze erläutert, die aufgrund der Anforderungen untersucht werden mussten oder zum Verständnis der Herleitung dienen. Diese werden in den folgenden Unterkapiteln behandelt.

5.1 Linie 622 Rapperswil–Wattwil und Linie 631 Rüti–Uznach

Die beiden Linien kreuzen sich in Eschenbach, weshalb jede Änderung unmittelbare Auswirkungen auf die Anschlusssituation in Eschenbach haben wird. Deshalb müssen sie gemeinsam betrachtet werden.

5.1.1 Linie 622 Rapperswil–Eschenbach–Wattwil

Bei der Linie 622 wurden folgende Massnahmen geprüft:

- Verdichtung auf Viertelstundentakt im Abschnitt Rapperswil–St. Gallenkappel; Auswirkungen auf die Umsteigesituation in Eschenbach, wenn die Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach unverändert bleibt oder gestreckt wird.
- Auswirkungen auf die Umsteigesituation in Eschenbach, wenn der Linienabschnitt nicht verdichtet wird und die Fahrlage der Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach gestreckt wird.

Die minutengenaue Festlegung der Fahrlage zur Erhöhung der Anschlusssicherheit am Knoten Rapperswil wurde im Modul B erarbeitet.

Die Verdichtung auf den ganztägigen Viertelstundentakt von Montag-Samstag weist folgende Vor- und Nachteile auf:

Vorteile:

- Deutliche Angebotsverbesserung auf dem stark nachgefragten Korridor Rapperswil–Jona–Eschenbach–St. Gallenkappel.
- Saubere viertelstündliche Fahrlage (wegen Wegfall/Neustrukturierung der Stadtbuslinie 995 in Rapperswil–Jona, vgl. Modul B).
- Bessere Nachfrageverteilung in HVZ.
- Bessere Vernetzung der Buslinien für die Dörfer der Gemeinde Eschenbach:
 - Montag-Samstag ganztägig Anschlussverbindungen für St. Gallenkappel von/nach Uznach mit Umsteigen in Neuhaus (heute Anschlüsse nur Montag-Freitag in HVZ).
 - Montag-Samstag ganztägig Anschlussverbindungen für Goldingen/Atzmännig

von/nach Rapperswil-Jona mit Umsteigen in Eschenbach Dorftreff (heute Anschlüsse nur Montag-Freitag in HVZ).

- Anschluss an den VAE Richtung Luzern kann über Viertelstundenkurs in Rapperswil weiterhin erreicht werden.

Nachteile:

- Stadtbus Rapperswil-Jona Linie 995 muss neu konzipiert werden (Abhängigkeit).
- Höhere Kosten für Kanton und Gemeinden Rapperswil-Jona und Eschenbach (aber bei genügendem Kostendeckungsgrad).

Ist Potential für einen durchgehenden Viertelstundentakt vorhanden?

Die Linie 622 erreicht mit 65% Kostendeckungsgrad eine vergleichsweise sehr hohe Wirtschaftlichkeit; gemäss kantonaler Vorgabe beträgt der Mindestwert 30% und der Planungswert 40%. Diese Linie gehört zu den Linien im Kanton St.Gallen mit den höchsten Frequenzen. Von Montag-Freitag fahren täglich 2'800, am Samstag 2'200 und am Sonntag über 1'400 Personen mit Bus 622, was eine Jahresfrequenz von rund 950'000 Personenfahrten ergibt (Jahr 2019). Auffallend sind die hohen Frequenzen am Samstag im Vergleich zu Montag-Freitag.

Mit dem durchgehenden Viertelstundentakt auf der Linie 622 muss auch die bestehende Stadtbuslinie 995 neu konzipiert werden. Das heisst ein Teil dieses Potenzials wird künftig auf der Linie 622 verkehren (plus ca. 400-450 Personen/Tag). Zudem ist mit einer Frequenzsteigerung von Wagen, Eschenbach, Neuhaus, St. Gallenkappel und aufgrund der besseren Anschlussverbindungen auch von Goldingen zu rechnen.

Natürlich ist ein allfälliger Corona-bedingter Frequenzrückgang noch nicht abschätzbar, gleichzeitig werden aber die Bevölkerungsentwicklung und künftige busbeschleunigende Massnahmen auf der Hauptachse auf Stadtgebiet Rapperswil-Jona für eine Frequenzsteigerung sorgen.

Erst der Betrieb wird eine zuverlässige Frequenzentwicklung ermitteln können. Die begleitende Arbeitsgruppe ist der Meinung, dass die Zeit reif ist für einen konsequenten Ausbau auf dem Hauptkorridor Rapperswil–St. Gallenkappel. Die Busse stossen am Samstag teilweise an die Kapazitätsgrenzen, weshalb auch am Samstag ein Angebotsausbau gerechtfertigt ist. Trotz Ausbau werden die Zielvorgaben des Kantons übertroffen, womit die Finanzierung über den ordentlichen Weg erfolgen kann (vgl. Kap. 5.1.7).

5.1.2 Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach

Bei der Linie 631 wurden folgende Massnahmen geprüft:

- Ganztägige Entlastung des Fahrplans, indem die Fahrzeit 15 Minuten verlängert wird und stattdessen in Rüti der Anschluss an die S5 anstelle S15 gewährleistet wird.
- Grundtakt mit Anschluss in Rüti bleibt unverändert; Entlastung des Fahrplans nur in HVZ mit Einsatz eines Beiwagens, der in HVZ den Fahrplan stabilisiert und die Anschlüsse in Uznach sicherstellt.

Die ganztägige Entlastung mit einem Zusatzfahrzeug und Anschluss in Rüti an S5 statt S15 weist gegenüber der Variante mit einem Beiwagen in HVZ folgende Vor- und Nachteile auf:

Vorteile:

- Ganztags stabile Anschlüsse an alle Züge in Uznach.
- Zusätzliche Erschliessungsmöglichkeiten in Uznach (z.B. Linthpark oder Spital).
- Alle Kurse der Linie 631 können den Bushof beim Dorftreff erschliessen (heute mit den Grundtaktkursen nicht möglich).

Nachteile:

- Deutlich längere Reisezeiten für Neuhaus und die östlichen Gebiete von Eschenbach Richtung Rüti/Zürich und für Ermenswil und die westlichen Gebiete von Eschenbach Richtung Uznach/St.Gallen aufgrund längerer Umsteige- und Standzeiten (vgl. Reisezeitenvergleiche Kap. 5.1.4 und Anhang 9).
- Für alle Dörfer der Gemeinde Eschenbach in Nebenverkehrszeiten keine Anschlussverbindungen in Zürich HB ans Fernverkehrsnetz.
- Schwierigeres Ausdünnen in Randstunden (heutiges Konzept ist extrem effizient).
- Hinkender Viertelstundentakt Rüti–Eschenbach in Hauptverkehrszeiten.
- Durchgehend ganztags zusätzliches Fahrzeug notwendig.
- Hohe Kosten, ohne das Angebot zu verdichten.

5.1.3 Geprüfte Variantenkombinationen

Es wurden folgende Kombinationsvarianten geprüft:

Variante 1.1	Linie 622 ganztags Viertelstundentakt (Mo-Sa) Linie 631 mit gestreckter Fahrzeit, Anschluss Rüti an S5 statt S15
Variante 1.2	Linie 622 ganztags Viertelstundentakt (Mo-Sa) Linie 631 mit Fahrlage wie bisher, Anschluss in Rüti an S15, mit Beiwagen
Variante 2.1	Linie 622 wie bisher ohne zusätzliche Verdichtung Linie 631 mit gestreckter Fahrzeit, Anschluss Rüti an S5 statt S15
Variante 2.2	Linie 622 wie bisher ohne zusätzliche Verdichtung Linie 631 mit Fahrlage wie bisher, Anschluss in Rüti an S15, mit Beiwagen

Variante 1.1	
	<p><u>Linie 622</u> - ganztags Viertelstundentakt Rapperswil–St. Gallenkappel</p> <p><u>Linie 631</u> (Neukonzeption) - verkürzt auf Rüti–Uznach - gestreckte Fahrzeit - Anschluss Rüti an S5 statt S15</p> <p><u>Mehrkosten</u> Kanton/Pool CHF 1'140'000.-</p>
Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung Hauptkorridor Rapperswil–St. Gallenkappel - Bessere Vernetzung der Regionalbuslinien - Stabilisierung des Fahrplans Linie 631 - hohe Anschlusssicherheit in Uznach - Erschliessung Dorftreff Eschenbach mit Linie 631 - zusätzliche Erschliessungsmöglichkeit Linthpark oder Spital 	<p>1. Alternative, wenn der Fahrplan 631 gemäss Variante 1.2 nicht eingehalten werden kann.</p>

Variante 1.2	
	<p><u>Linie 622</u> - ganztags Viertelstundentakt Rapperswil–St. Gallenkappel</p> <p><u>Linie 631</u> - verkürzt auf Rüti–Uznach - Fahrlage unverändert - Anschluss Rüti an S15 wie bisher</p> <p><u>Mehrkosten</u> Kanton/Pool CHF 625'000.-</p>
Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung Hauptkorridor Rapperswil–St. Gallenkappel - Bessere Vernetzung der Regionalbuslinien - Verbesserung Anschlusssicherheit bei Linie 631 (nur in HVZ) - weiterhin kurze Reisezeiten für Dörfer von Eschenbach - Linie 631 kostenoptimiert mit Beiwagen nur in HVZ 	<p>Bestvariante und weiterverfolgen, solange der Fahrplan 631 stabil gehalten werden kann.</p>

Variante 2.1	
	<p><u>Linie 622</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Angebotsverdichtung - Minutenanpassungen ab R'wil <p><u>Linie 631 (Neukonzeption)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - verkürzt auf Rütli–Uznach - gestreckte Fahrzeit - Anschluss Rütli an S5 statt S15 <p><u>Mehrkosten</u> Kanton/Pool CHF 650'000.-</p>
Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Linie 622 wird nicht verdichtet, kein Konflikt mit Stadtbus RJ Linie 995 - Stabilisierung des Fahrplans Linie 631 - hohe Anschlusssicherheit in Uznach - Erschliessung Dorftreff Eschenbach mit Linie 631 - zusätzliche Erschliessungsmöglichkeit Linthpark oder Spital 	<p>Nicht weiterverfolgen. Hohe Kosten für Stabilisierung Linie 631, ohne Angebotsverdichtung bzw. Zusatznutzen.</p>
Variante 2.2	
	<p><u>Linie 622</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Angebotsverdichtung - Minutenanpassungen ab R'wil <p><u>Linie 631</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - verkürzt auf Rütli–Uznach - Fahrlage unverändert - Anschluss Rütli an S15 wie bisher <p><u>Mehrkosten</u> Kanton/Pool CHF 135'000.-</p>
Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Linie 622 wird nicht verdichtet, kein Konflikt mit Stadtbus RJ Linie 995 - Verbesserung Anschlusssicherheit bei Linie 631 (nur in HVZ) - weiterhin kurze Reisezeiten für Dörfer von Eschenbach - Linie 631 kostenoptimiert mit Beiwagen nur in HVZ 	<p>Nicht weiterverfolgen. Keine Angebotsverbesserung, nur minimale Stabilisierungsmassnahmen.</p>

5.1.4 Reisezeitvergleich

Mit der Neukonzeption der Linie 631 werden die Reisezeiten für die Dörfer von Eschenbach teilweise länger. Die Unterschiede sind in der nachfolgenden Tabelle eindrücklich ersichtlich. Verbindungen St. Gallenkappel–St.Gallen und von/nach Rapperswil-Jona sind von der Neustrukturierung nicht betroffen.

Die Auswirkungen der Reisezeiten (Vergleiche Ist-Zustand mit den Varianten 1.1 und 1.2) sind im Anhang Beilage 9 aufgeführt.

Reisezeitvergleiche:

	Ist	Var. 1.1	Var. 1.2	Var. 2.1	Var. 2.2
	min	min	min	min	min
Ermenswil → Bern *)	112'	132'	112'	132'	112'
Ermenswil → Zürich HB *)	44'	49'	44'	49'	44'
Ermenswil → Uznach *)	19'	27'	19'	27'	19'
Ermenswil → St.Gallen *)	67'	77'	65'	77'	65'
Neuhaus Industrie → Zürich HB **)	54'	66'	56'	66'	56'
Neuhaus Industrie → St.Gallen **)	60'	63'	58'	63'	58'
Neuhaus Industrie → Jona Kreuz **)	26'	22'	26'	22'	26'
St. Gallenkappel → Uznach	41'	22'	25'	37'	41'

*) Ermenswil ist auch repräsentativ für die Haltestellen bis Eschenbach Riet.

**) Neuhaus Industrie auch ist auch repräsentativ für die Haltestellen ab Eschenbach Breiten.

Dunkelgrün = wesentlich schneller als heute, Hellgrün = wenig schneller als heute.

Dunkelrot = wesentlich länger als heute, Hellrot = wenig länger als heute.

Fazit:

Es ist unverkennbar, dass die Reisezeiten bei den Varianten 1.1 und 2.1 für die Dörfer von Eschenbach teilweise deutlich unattraktiver werden. Grund dafür ist die Neukonzeption der Linie 631 mit der Ausdehnung der Reisezeit um ca. 15 Minuten.

5.1.5 Option: Ausdehnung Betriebszeit am Morgen und Abend

Konzept: Anschluss auf den ersten Zug am Morgen und vom letzten Zug am Abend.

- Der erste Frühkurs startet jeweils ab Eschenbach. Die Ankunft ist auf 04:53 Uhr angesetzt, damit der Anschluss auf den Zug (S16) um 04:58 Uhr gewährleistet ist. Der zweite Frühkurs mit Ankunft Rapperswil 05:27 Uhr startet ebenfalls in Eschenbach. Die erste Frühverbindung verkehrt neu ab St. Gallenkappel ca. 05:30 Uhr nach Rapperswil.
- Der zweitletzte Spätkurs mit Abfahrt Rapperswil 00:07 Uhr fährt bis St. Gallenkappel. Der letzte Spätkurs mit Abfahrt Rapperswil 01:07 Uhr fährt jeweils nur noch bis Eschenbach, ausser an Freitagen und Samstagen bis St. Gallenkappel.

5.1.6 Betriebskosten

Gegenüberstellung der Kosten für Grundangebot:

	Ist	Var. 1.1	Var. 1.2	Var. 2.1	Var. 2.2
		CHF	CHF	CHF	CHF
Mehrkosten/Abgeltung					
Ausbau Linie 622 auf 15'-Takt *)	–	490'000	490'000		
Beiwagen Linie 631	–		135'000		135'000
Neukonzeption Linie 631	–	650'000		650'000	
Total Mehrkosten	–	1'140'000	625'000	650'000	135'000

Quelle: Grobkostenberechnungen Schneider Linienbus AG, dat. 16.11.2020.

*) Der Ausbau auf den Viertelstundentakt erfolgt von Montag-Samstag (plus 22 Kurspaare). Ohne Samstag macht keinen Sinn, weil die Stadtbuslinie 995 neu konzipiert werden muss und deshalb für Samstag beim Stadtbus ein anderes Konzept als Montag-Freitag eingerichtet werden müsste (sonst Lücken im Angebot auf Stadtgebiet Rapperswil-Jona).

Gegenüberstellung der Kosten für Ausdehnung Betriebszeit (Option):

	Option
Mehrkosten/Abgeltung *)	CHF
Frühkurse Ankunft Rapperswil 04:54 und 05:27 und Gegenkurse	
Montag-Freitag	58'000
...Samstag	11'000
Sonntag	14'000
Spätkurse Abfahrt Rapperswil 00:07 und 01:07 und Gegenkurse	
Montag-Freitag	65'000
...Samstag	16'000
Sonntag	26'000
Total Mehrkosten	190'000

Quelle: Grobkostenberechnungen Schneider Linienbus AG, dat. 16.11.2020.

*) Vollkosten, Erträge nicht berücksichtigt.

5.1.7 Finanzierung und Beiträge der Gemeinden

Das AöV hat die Finanzierung geprüft. Ergebnis:

- Linie 622: Die Kosten für den Angebotsausbau können vollumfänglich über den ÖV-Pool finanziert werden, weil die geforderten Zielvorgaben auch mit dem Angebotsausbau deutlich überschritten werden.
- Linie 631: Bei dieser Linie wird die Teilstrecke Rüti–Eschenbach (West-Ast) als RPV durch Bund und Kantone Zürich und St.Gallen finanziert. Die Teilstrecke Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn (Ost-Ast) wird durch den Bund aufgrund einer „Mehrfachbedienung“ nicht mitbestellt. Der Kanton St.Gallen finanziert diesen Ast alleine. Weil die Angebotsdichte unverändert bleibt bzw. kein Angebotsausbau stattfindet, müssen deshalb nicht die Zielvorgaben, wohl aber die Mindestvorgaben eingehalten werden. Diese dürften knapp erreicht sein. Offen ist die Mitfinanzierung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) und Kanton Zürich. Weil das Angebot nicht ausgebaut wird, entstehen für die Gemeinden auch keine zusätzlichen Abfahrten, weshalb die Finanzierung für die Stabilisierungsmassnahmen für die Gemeinden von untergeordneter Rolle ist.

Beiträge der Gemeinden für Grundangebot:

	Var. 1.1		Var. 1.2		Var. 2.1		Var. 2.2	
	Abf.	CHF	Abf.	CHF	Abf.	CHF	Abf.	CHF
Eschenbach								
Ausbau 622 Mo-Sa	141'000	120'000	141'000	120'000				
Erschl. Dorftreff 631	18'000	15'000			18'000	15'000		
Total		135'000		120'000		15'000		0
Rapperswil-Jona								
Ausbau 622 Mo-Sa *)	154'000	130'000	154'000	130'000		0		0

Annahme: Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kostenangaben gerundet, Berechnung asa.

*) Die wegfallende bzw. teilweise wegfallende Linie 995 ist noch nicht berücksichtigt (vgl. Modul B).

Beiträge der Gemeinden für Ausdehnung Betriebszeit:

	Abf.	CHF
Eschenbach		
Frühkurse Ankunft Rapperswil 04:54 und 05:27 und Gegenkurse Montag-Freitag	4'000	4'000
...Samstag	1'000	1'000
Sonntag	1'000	1'000
Spätkurse Abfahrt Rapperswil 00:07 und 01:07 und Gegenkurse Montag-Freitag	8'000	7'000
...Samstag	2'000	2'000
Sonntag	2'000	2'000
Total		17'000
Rapperswil-Jona		
Frühkurse Ankunft Rapperswil 04:54 und 05:27 und Gegenkurse Montag-Freitag	12'000	10'000
...Samstag	2'000	2'000
Sonntag	2'000	2'000
Spätkurse Abfahrt Rapperswil 00:07 und 01:07 und Gegenkurse Montag-Freitag	12'000	10'000
...Samstag	2'000	2'000
Sonntag	3'000	2'000
Total		28'000

Annahme: Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kostenangaben gerundet, Berechnung asa.

5.1.8 Grob beurteilung der Varianten

- Die Verdichtung auf den Viertelstundentakt der Linie 622 von Montag-Freitag im Abschnitt Rapperswil–St. Gallenkappel hat zahlreiche positive Auswirkungen auf das ganze Netz und stärkt den öffentlichen Verkehr in der Region deutlich (Var. 1.1 und 1.2).

- Hingegen können mit den erheblichen Mehrkosten für eine Neustrukturierung der Linie 631 (Varianten 1.1 und 2.1) nicht spürbare Verbesserungen erzielt werden. Im Gegenteil: Die höhere Anschlusssicherheit muss mit erheblichen Reisezeitverlusten für die Dörfer von Eschenbach teuer bezahlt werden.
- Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2023 soll auf der Linie 631 ein Beiwagen zur Sicherstellung der Bahnanschlüsse eingesetzt werden.
- Demnach empfiehlt die Arbeitsgruppe die Umsetzung der Variante 1.2.

5.2 Linien 632/633 Korridor Uznach–Gommiswald–Ricken

5.2.1 Fahrplan nach Inbetriebnahme Doppelspur Uznach–Schmerikon

Wie in Kapitel 4 erwähnt, wird mit Inbetriebnahme der Doppelspur Uznach–Schmerikon die 1. Etappe Stadtbahn Obersee eingeführt. Dabei verändern sich teilweise auch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge in Uznach, was für die Linien 632 und 633 besondere Auswirkungen hat.

Zum Vergleich das aktuelle Bahnangebot...

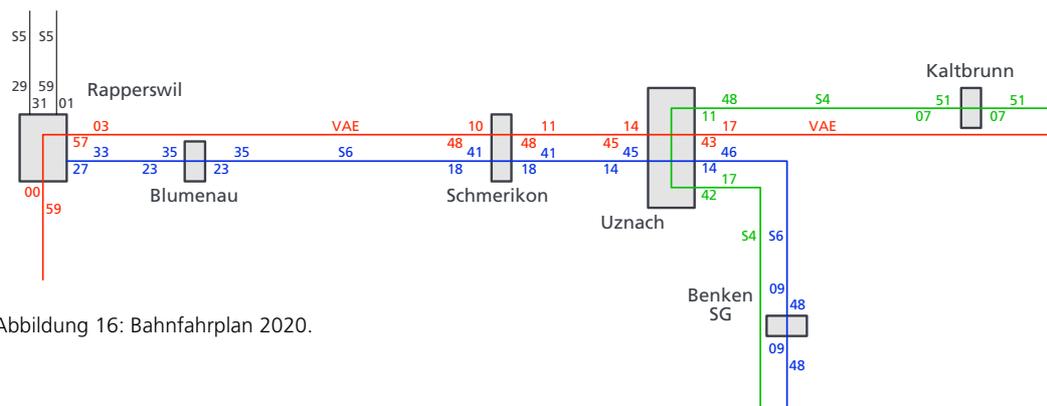


Abbildung 16: Bahnfahrplan 2020.

... mit dem künftigen Bahnangebot ab 2024.

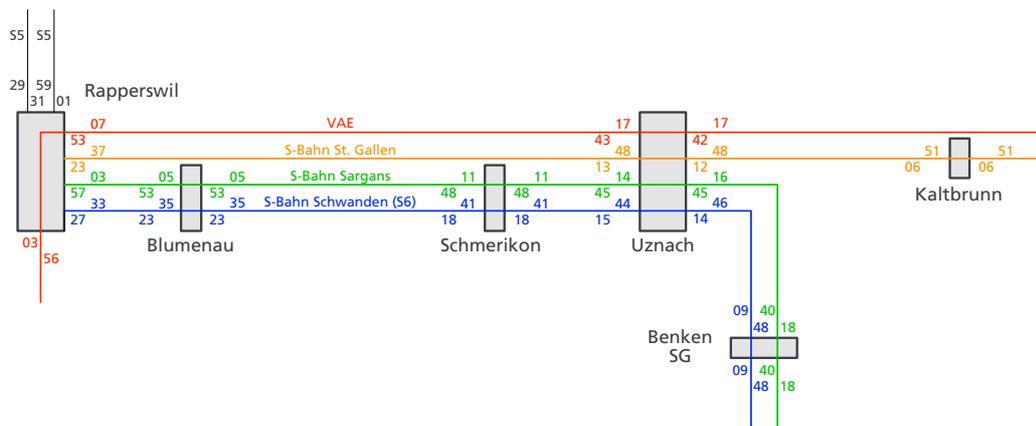


Abbildung 17: Bahnfahrplan 1. Etappe Stadtbahn Obersee; nach Inbetriebnahme Doppelspur Uznach–Schmerikon.

5.2.2 Auswirkungen auf die Linien 632 und 633

Die schnellen Züge von Rapperswil (VAE und S-Bahn) werden künftig bis drei Minuten später in Uznach eintreffen. Sollen diese Anschlüsse gewährleistet werden, müssen die Abfahrtszeiten der Linien 632 und 633 ebenfalls um drei Minuten verschoben werden mit der Konsequenz, dass die Umsteigesituation in Gommiswald zusätzlich verschärft wird. Ein Umsteigen, wie das heute in Gommiswald Dorf (vormals Post) geschieht, wird künftig nicht mehr möglich sein. Neben zwingend notwendigen Fahrplananpassungen ist auch die Haltestelleninfrastruktur in Gommiswald zu

verbessern, um auch künftig in Gommiswald ein sicheres und betrieblich funktionierendes Umsteigen ermöglichen zu können.

Das aktuelle Angebot der Linien 632/633 ist aus Effizienzgründen asymmetrisch ausgerichtet. Die Linie 632 von/nach Gommiswald, Uetliburg und Ricken bedient den Knoten xx.45, die Linie 633 von/nach Ernetschwil, Gommiswald und Rieden den Knoten xx.15. Durch die Überlagerung sowie den Umstieg in Gommiswald von Linie 632 auf 633 und umgekehrt resultieren für Gommiswald und Ernetschwil halbstündliche Verbindungen nach Uznach. Zusätzliche Kurse ermöglichen diese in der Hauptverkehrszeit auch für Uetliburg mit der Linie 632.

5.2.3 Zustand ohne Anpassung der Busfahrpläne

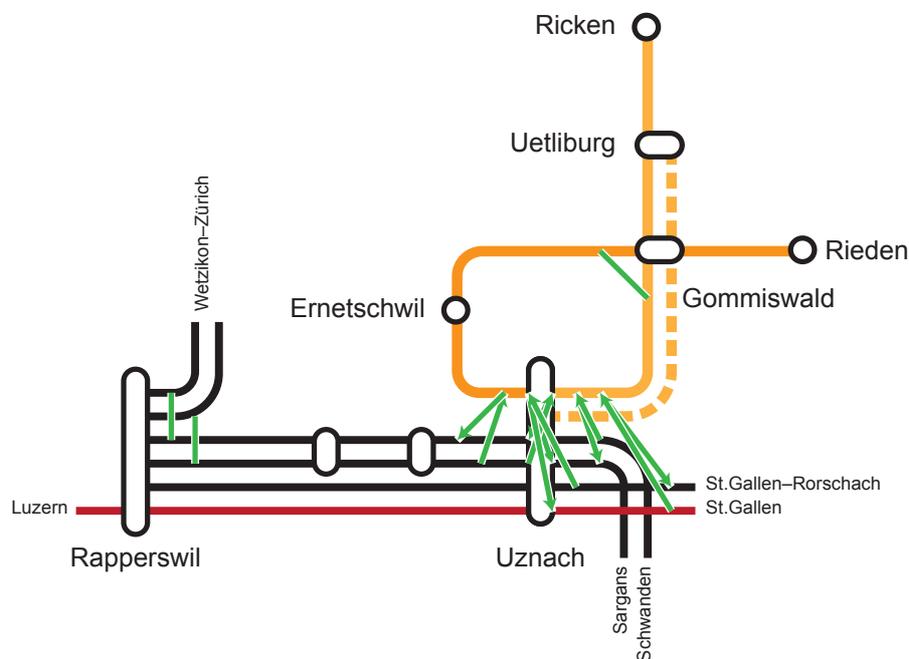


Abbildung 18: Zustand ohne Anpassung der Busfahrpläne (keine Anschlüsse an VAE von/nach Rapperswil).

5.2.4 Anpassungsbedarf Linien 632 und 633

Mit dem veränderten Bahnfahrplan und dem gleichzeitigen Festhalten an der Anschlussverbindung in Gommiswald wird das ganze System überstrapaziert. Wenn der Anschluss in Gommiswald funktionieren soll, werden die Anschlüsse in Uznach an die beschleunigten Züge von/nach Rapperswil (VAE bzw. S-Bahn) knapp verpasst. Die Situation verschärft sich zusätzlich, weil mit Einführung des neuen Bahnfahrplans ab Dez. 2023 die Barriere noch länger geschlossen bleiben wird und dadurch die Verkehrsüberlastung im Städtli noch zunehmen könnte.

Vergleich Zustand heute und mit neuem Bahnfahrplan:

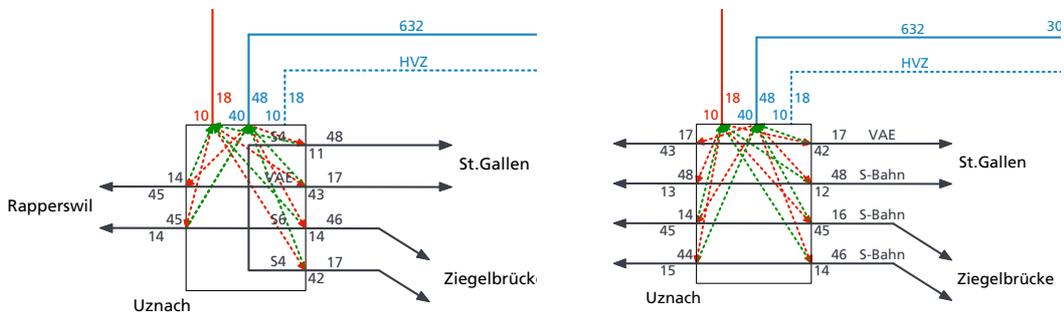


Abbildung 19: Heutige Situation (links) und ab 2024 neuer Bahnfahrplan, unveränderter Busfahrplan (rechts).

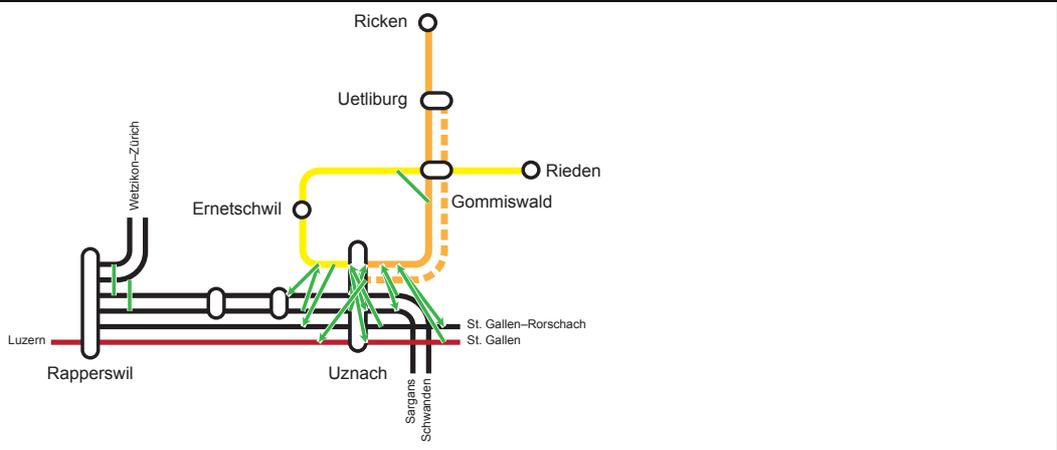
Das rechte Schema zeigt, dass die schnellen Züge von Rapperswil zur Minute 17 bzw. 48 in Uznach ankommen und damit die Anschlüsse an die Busse mit Abfahrt zur Minute 18 bzw. 48 knapp verpasst werden.

Sollen die Anschlüsse von/nach der schnellen Verbindung von und nach Rapperswil angeboten werden, reduziert sich die verfügbare Fahrzeit zwischen den Anschlussknoten um 3 auf noch 19 Minuten; die Umsteigezeit in Gommiswald zwischen den Linien 632 und 633 beträgt heute aber schon nur 2 Minuten und kann auch mit einer verbesserten Infrastruktur nicht unter 0 Minuten sinken. Es besteht Anpassungsbedarf.

Nachfolgend werden drei Möglichkeiten aufgezeigt:

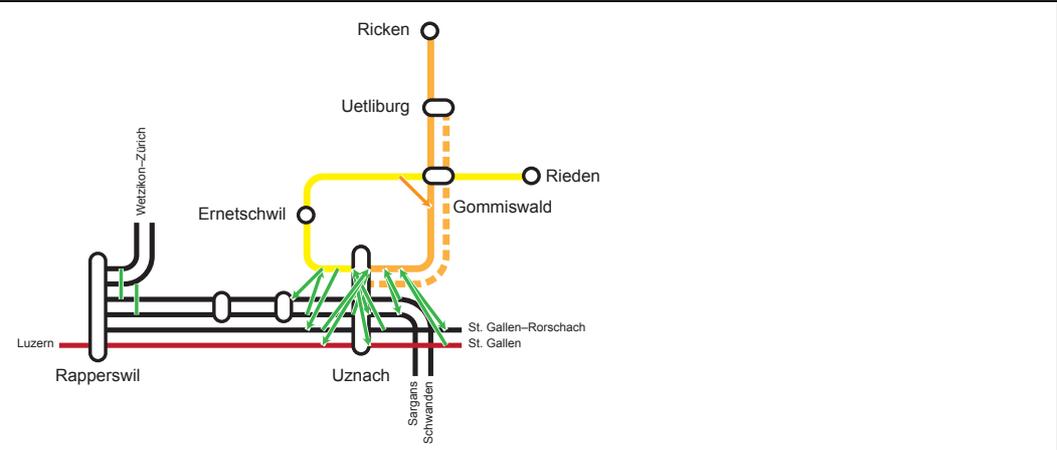
Ansatz 1: Verkürzung der Fahrzeiten	
<p>Zweck</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbieten der Anschlüsse im Fahrplan (theoretisch). - Anschlüsse werden entweder in Gommiswald oder Uznach schon bei geringer Verspätung gebrochen. 	<p>Entscheid Arbeitsgruppe</p> <p>Nicht weiterverfolgen. Unzuverlässiger ÖV wird nicht genutzt. PostAuto wird kein Angebot offerieren, auf welchem regelmässige Anschlussbrüche in Kauf genommen werden.</p>

Ansatz 2: Lastrichtungsfahrplan (Linien 632 und 633)



Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Anbieten der Anschlüsse am Morgen auf die schnelle Verbindung und am Abend von der schnellen Verbindung. (Darstellung: Morgen). - Anschlüsse in Gommiswald sind gesichert. 	<p>Nicht weiterverfolgen. Die Arbeitsgruppe ist der Auffassung, dass der Anschluss zumindest bei der Linie 632 immer in beide Richtungen gesichert sein muss.</p>

Ansatz 3: Teil-Lastrichtungsfahrplan (nur Linie 633)



Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
<ul style="list-style-type: none"> - Linie 632 bietet immer Anschluss von und nach der schnellen Verbindung (und demnach auch an alle langsamen Züge). - Linie 633 bietet Anschluss morgens auf die rasche S-Bahn und nimmt ab 9 Uhr den VAE ab. - Anschluss in Gommiswald funktioniert nur noch in Lastrichtung (morgens Ernetschwil-Gommiswald-Uznach; abends Uznach-Gommiswald-Ernetschwil). <p>Dargestellt: Morgen (nachmittags umgekehrte Anschlüsse auf VAE und in Gommiswald).</p>	<p>Weiterverfolgen, da am wenigsten Nachteile zu erwarten sind.</p> <p>Der Anschluss-Verlust in Gommiswald in Gegenlast-Richtung sowie in Ricken nach Wattwil sind in Kauf zu nehmen, um den VAE zu erreichen.</p> <p>Die Verbesserung der Umsteigesituation in Gommiswald (Umsteigezeit nur noch 1 Min.!) ist zwingend.</p>

Die Gemeinde Gommiswald sowie die Region ZürichseeLinth sind der Meinung, dass insbesondere die Anschlüsse an den VAE von/nach Rapperswil wichtig sind. Entsprechend sollen diese Anschlüsse mit der Linie 632 immer gewährt werden.

Die Linie 633 soll diese Züge nur in Lastrichtung bedienen; durch die Anpassung der Linie 632 resultiert ein Anschlussbruch in Gommiswald, so dass die zweite stündliche Verbindung Ernetschwil–Uznach ebenfalls nur noch in Lastrichtung möglich sein wird. In der gewährleisteten Anschlussrichtung reduziert sich die Umsteigezeit auf 1 Minute, wodurch eine verbesserte Infrastruktur in Gommiswald trotz Fahrplananpassungen zwingend ist. Am Abend sind die Anschlüsse von der Linie 633 auch auf die langsamen S-Bahnen knapp, womit sich das Risiko von Anschlussbrüchen erhöht (Ankunft xx.12).

Lastrichtungsfahrplan Linie 633 am Morgen:

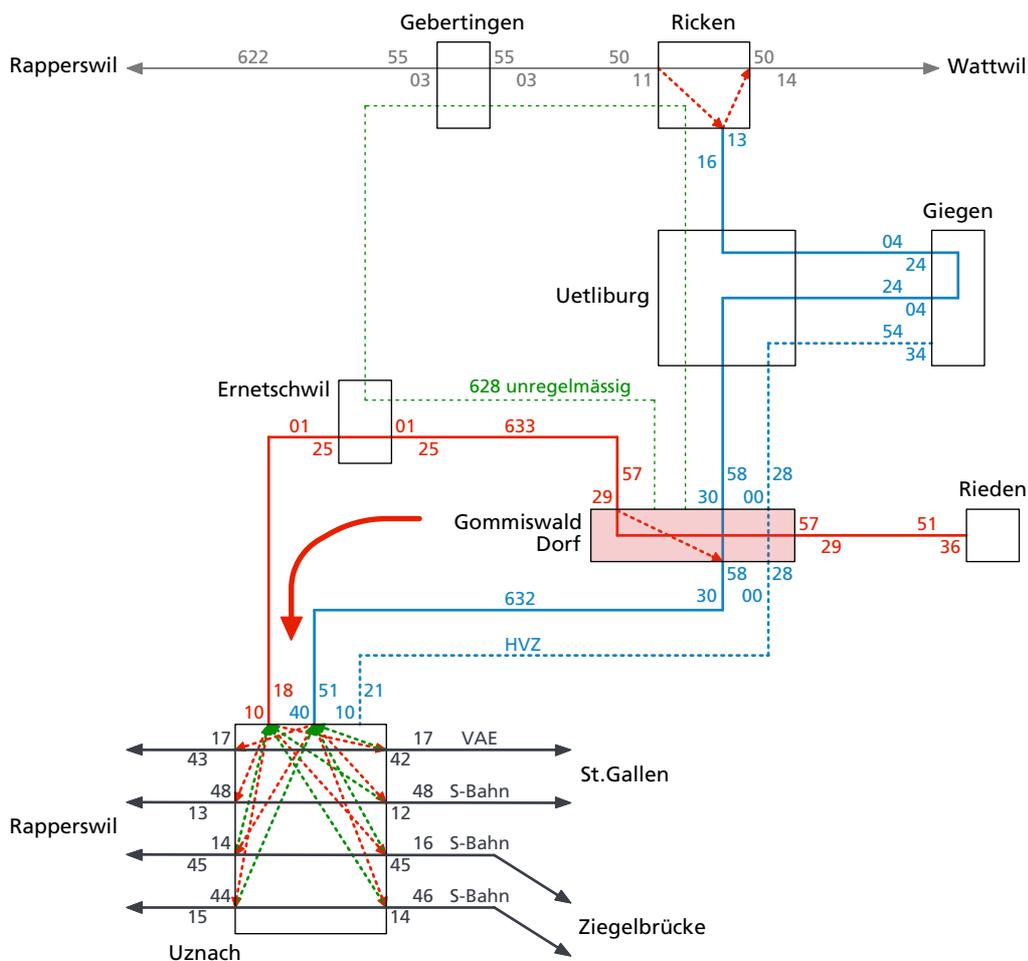


Abbildung 20: Lastrichtungsfahrplan am Morgen; Anschluss an alle Züge.

Lastrichtungsfahrplan Linie 633 am Abend:

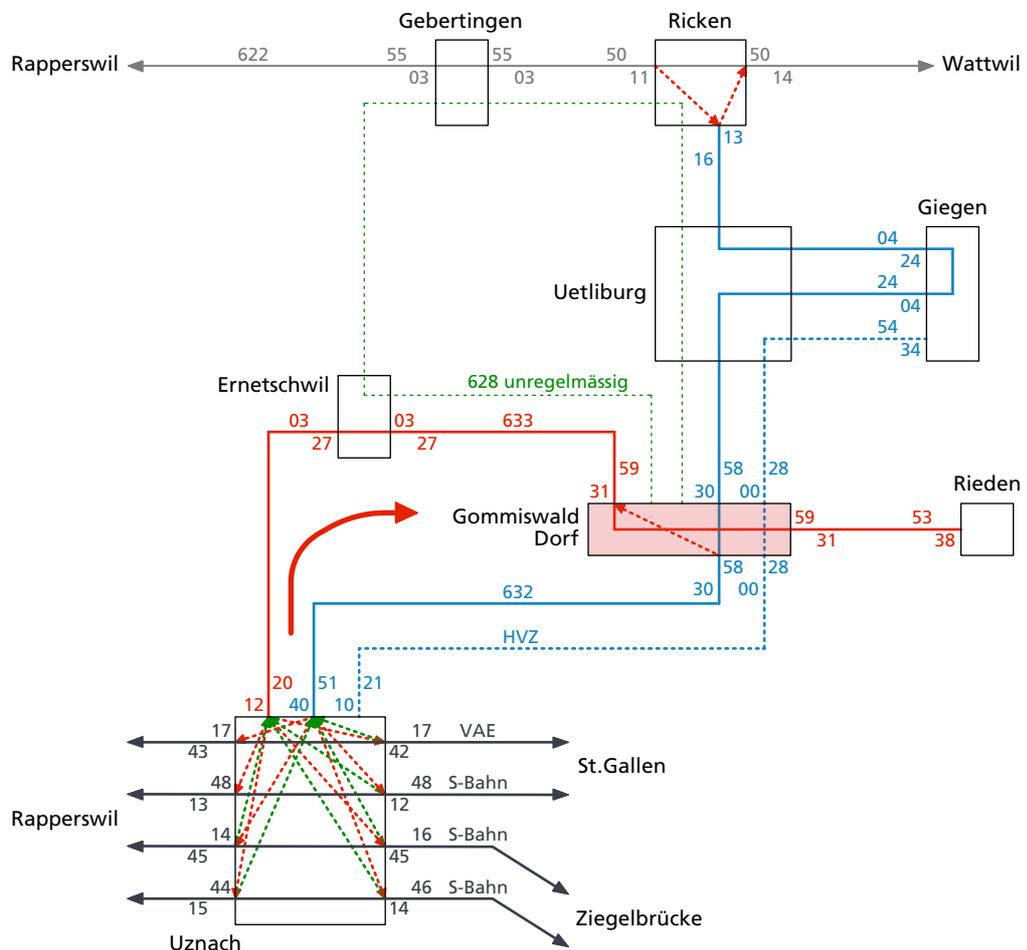


Abbildung 21: Lastrichtungsfahrplan am Abend; Anschluss von allen Zügen.

Dass teilweise die Anschlüsse an die schnellen Züge von/nach Rapperswil nur ganz knapp verpasst werden (Umsteigezeit 1 Minute; auf die langsamen Züge 3/4 Minuten), ist als Nachteil zu betrachten und wird bei der Bevölkerung nicht auf Verständnis stossen. Mit den geforderten Anschlussprioritäten in Uznach und Gommiswald lässt sich dies jedoch nicht vermeiden. Immerhin kann 3 Minuten später die S-Bahn benützt werden, die in Rapperswil die gleichen Anschlüsse herstellt wie die beschleunigten Züge.

Die Gemeinde Gommiswald prüft Massnahmen zur Verbesserung der Bushaltestellen-Infrastruktur an der Kantonsstrasse, um die Umsteigesituation im Dorf zu beschleunigen und zu erleichtern. Eine möglichst baldige Realisierung ist unter anderem auch vom Tiefbauamt des Kantons abhängig.

5.2.5 Option Erschliessung Hürdli

Die Linie 633 hat in Rieden Dorf eine Standzeit von 15 Minuten. Diese Zeit könnte – unabhängig von der Variante – für eine Linienverlängerung bis Hürdli genutzt werden. Die Gemeinde müsste dafür eine Wendemöglichkeit einrichten. Eine Verlängerung bis Mülibächli ist nicht möglich, weil der Platz für eine Wendemöglichkeit fehlt.

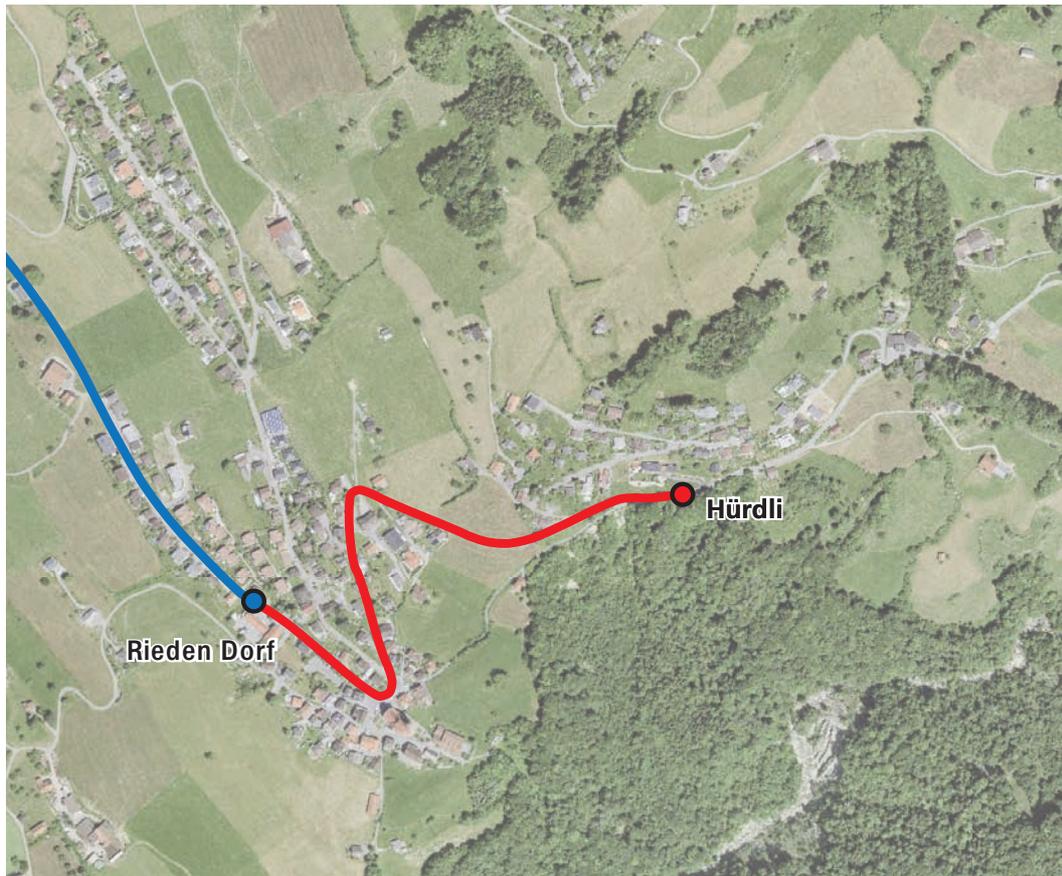


Abbildung 22: Option Erschliessung Hürdli (Blau = bestehende Linie 633, Rot = Linienverlängerung bis Hürdli).

Kosten und Finanzierung:

Mit der Linienverlängerung erhöht sich die Fahrleistung um ca. 11'000 km pro Jahr, was Mehrkosten von jährlich rund CHF 30'000.- auslösen dürfte (Grobabschätzung asa). Das AöV müsste klären, ob diese Mehrkosten über den ÖV-Pool finanziert werden könnten. In diesem Fall würden für die Gemeinde Gommiswald Kosten von jährlich rund CHF 10'000.- anfallen (Annahme: Mo-So 17 Kurspaare, total ca. 11'200 Mehrabfahrten, CHF 0.85 pro Abfahrt).

5.3 Linie 630 Uznach–Schmerikon–Eschenbach–Atzmännig

5.3.1 Halbstundentakt Uznach–Schmerikon

Mit der Einführung des neuen Bahnfahrplans ab Dez. 2023 erhält Benken mit der S-Bahn den Halbstundentakt. Damit kann der Liniennast der Linie 630 Uznach–Benken via Benknerstrasse aufgehoben werden.

Die dadurch entstehende Standzeit des Busses 630 von 30 Minuten am Bahnhof Uznach wird dazu verwendet, mit Bus 630 eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt Uznach–Schmerikon–Uznach anzubieten. Damit erhalten die östlich des Bahnhofs gelegenen Schmerkner Gebiete ebenfalls einen Halbstundentakt und Schmerikon wird mit dieser Verbindung der (Rückwärts-)Anschluss an den VAE von/nach Luzern mit Umsteigen in Uznach ermöglicht. Die Fahrzeit wurde durch PostAuto geprüft und ist umsetzbar. Die genaue Anzahl Kurse (Betriebszeiten) wird in der Phase nach der Vernehmlassung definiert.

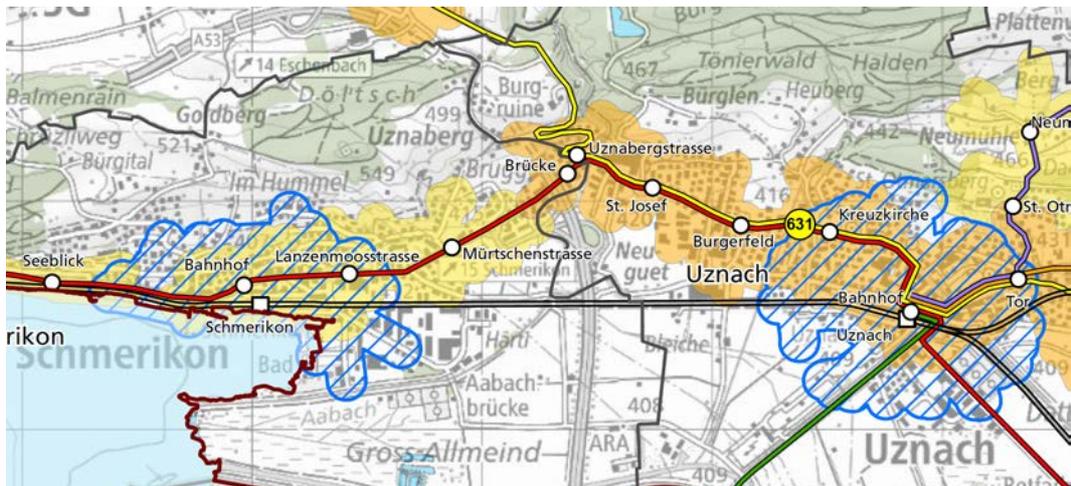


Abbildung 23: Die Haltestellen Schmerikon Bahnhof, Lanzenmoosstrasse, Mürtchenstrasse und Brücke erhalten einen Halbstundentakt mit dem Bus (heute Stundentakt).

5.3.2 Fahrplangestaltung

Es wurde geprüft, ob die Linie 630 auch mit den Stammkursen bis/ab Atzmännig in Uznach die schnelle S-Bahn ohne Halt von/nach Rapperswil erreichen kann:

- Die verfügbare Fahrzeit für eine Hin- und Rückfahrt reduziert sich in diesem Fall um 3 Minuten.
- Die heutige Wendezeit in Atzmännig reduziert sich dadurch von 5 auf 2 Minuten.
- In der Hauptverkehrszeit beträgt die Ankunftsverspätung in Atzmännig mehr als 3 Minuten, womit eine pünktliche Rückfahrt und fallweise die rechtzeitige Ankunft in Uznach für die Abfahrt der schnellen S-Bahn nicht möglich sind.

Mit in die Betrachtung einzubeziehen ist die Tatsache, dass die schnelle S-Bahn im Gegensatz zum VAE in Rapperswil keine zusätzlichen Anschlüsse erreicht und die

volle Netzfunktionalität auch mit einem Anschluss (in Schmerikon oder Uznach) ausschliesslich auf die S-Bahn gewährt bleibt.

Nachfolgend werden drei Möglichkeiten aufgezeigt:

Ansatz	Zweck	Entscheid Arbeitsgruppe
Ansatz 1: Verkürzte Wendezeit	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrt Uznach–Atzmännig 3 Min. später (xx.51 ab Uznach). - Die Anschlüsse an die schnelle S-Bahn werden gewährleistet, in der HVZ aber nicht immer erreicht (evtl. zu gewissen Stunden Anschlüsse in App nicht anzeigen). 	Bestvariante aus Sicht Arbeitsgruppe. Andere Varianten prüfen, wenn diese Variante im ersten Jahr zu Reklamationen führt.
Ansatz 2: Frühere Abfahrt morgens	<ul style="list-style-type: none"> - Die ersten beiden Abfahrten in Uznach erfolgen um 05:47 und 06:47, danach um xx.51. - Die Anschlüsse an die schnelle S-Bahn werden so auch in der HVZ morgens sicher gewährleistet. - In der Abend-HVZ werden die Anschlüsse nicht gewährt (evtl. Ankunft Uznach auf xx.13 schieben). 	1. Alternative, wenn es mit der Bestvariante zu Schwierigkeiten kommt.
Ansatz 3: Verzicht auf Anschluss	<ul style="list-style-type: none"> - Angebot nach heutigem Fahrplan. - Es wird konsequent nur die langsame S-Bahn bedient (Umstieg auch in Schmerikon möglich). - Ein Turnschuhanschluss an die schnellen Züge bleibt möglich, ist aber nicht publiziert. 	Nicht anzustreben.

Geprüft wurde auch eine Drehung des ganzen Angebotes um 30 Minuten. Damit würde aber das Risiko, dass der VAE-Anschluss für Schmerikon gebrochen wird, zu gross (mit der heutigen Taktlage wird der VAE-Anschluss mit dem Zusatzkurs stabil angeboten). Ausserdem reicht die zusätzlich verfügbare Zeit von 1 Minute nicht, um das Angebot nachhaltig zu stabilisieren und die Kursverteilung Goldingen–Atzmännig wird schlechter (gegenseitige Behinderung der Linien 630 und 885 an Endhaltestelle Atzmännig zu erwarten).

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, den Ansatz 1 mit der verkürzten Wendezeit in Atzmännig umzusetzen. Es wird damit in Kauf genommen, dass bei grossem Verkehrsaufkommen in Uznach die schnelle S-Bahn Richtung Rapperswil verpasst wird (die langsame wird aber erreicht).

5.3.3 Betriebskosten

Anstelle des Astes Uznach Bhf–Benken verkehrt der Bus neu nach Schmerikon Bhf und wieder zurück nach Uznach. PostAuto rechnet die Kosten im Frühjahr 2021, wenn der aktuelle Wertefluss vorliegt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Konzeptänderung ungefähr kostenneutral erfolgen kann (nur für Kanton relevant).

5.3.4 Finanzierung und Beiträge der Gemeinden

Sobald das Mengengerüst definiert ist und die Kostenschätzung von PostAuto vorliegt, wird das AÖV die Finanzierung prüfen.

Annahmen:

- Mo-Fr 18 Kurspaare, Sa 16 Kurspaare, So 16 Kurspaare
- Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kostenangaben gerundet, Berechnung asa

Beiträge der Gemeinden bei Pool-Finanzierung:

	Abf.	CHF
Uznach *)	38'000	32'000
Schmerikon	44'000	38'000

*) Die wegfallenden Abfahrten nach Benken sind berücksichtigt; die Reduktion durch die Haltepolitik gemäss Kap. 5.4 (nur zum Aussteigen) ist nicht berücksichtigt.

5.4 Haltepolitik Linien 630/631 im Abschnitt Uznach Bahnhof-Uznaberg

Weil die Linie 630 zwischen den Bahnhöfen Schmerikon und Uznach auf den Halbstundentakt verdichtet wird, entsteht im Abschnitt Uznaberg bis Bahnhof Uznach eine Doppelführung mit der Linie 631. Das heisst es fahren in diesem Abschnitt jeweils zwei Busse nur wenige Minuten hintereinander her. Dies lässt sich nicht vermeiden, weil beide Buslinien die gleichen Zugsanschlüsse herstellen sollen.

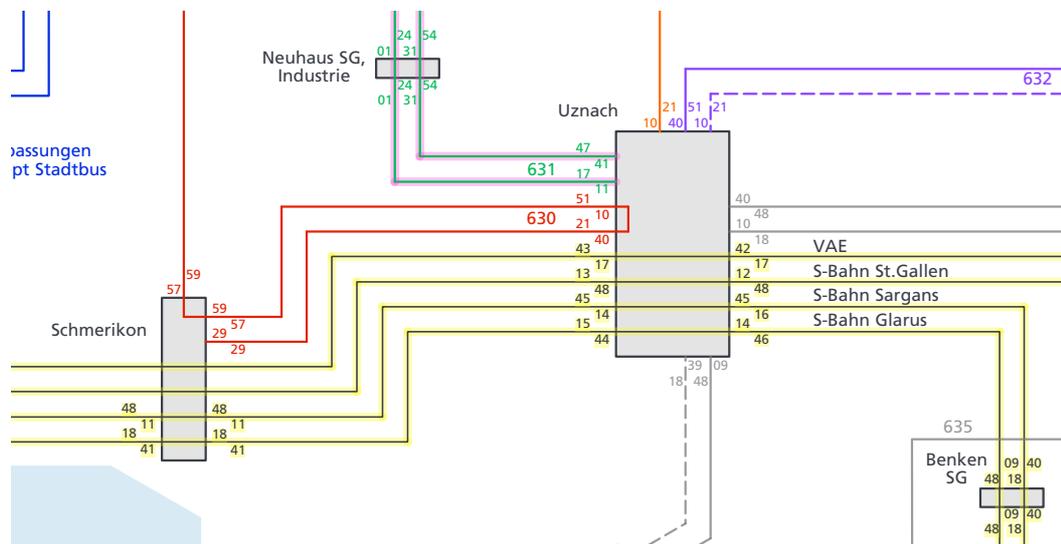


Abbildung 24: Netzgrafik Konzept 2024, Variante 1.2, Abschnitt Schmerikon-Uznach.

Die Gemeinde Uznach hat keinen direkten Zusatznutzen von der Angebotsverdichtung der Linie 630. Deshalb wurde untersucht, ob allenfalls bei der einen oder anderen Linie nicht alle Haltestellen auf Uzner Gemeindegebiet bedient werden sollen.

Ergebnis:

- Die Haltestelle Burgerfeld sollte mit beiden Linien bedient werden (Linthpark).
- Aus Nachfragesicht kann im Abschnitt Uznaberg bis Bahnhof auf Halte einer der beiden Linien in Kreuzkirche und St.Josef verzichtet werden.
- Es sind aber in beiden Fällen Fahrgäste betroffen, deren Verbindung (entweder Schmerikon und Goldingen oder Neuhaus und Rüti) nicht mehr möglich wäre. Insgesamt wären bei einem Verzicht auf Halte rund 60 Reisende (Linie 630) bzw. 90 Reisende (Linie 631) pro Tag betroffen.

Fazit:

- Es ist davon abzuraten, die eine oder andere Linie als Schnellbus zu führen und gewisse Haltestellen nicht zu bedienen. Einerseits führt dies bei den Fahrgästen für Verwirrung und andererseits würde ein spürbarer Teil der Nachfrage verloren gehen, was auch aus wirtschaftlicher Sicht vermieden werden sollte.
- Beide Linien überall halten zu lassen, aber nur bei einer Linie die Abfahrten zu belasten ist aus Sicht des Kantons nicht umsetzbar, da so ein Präjudiz mit möglichen negativen Folgen auf das derzeit ausgewogene und akzeptierte Prinzip geschaffen würde.

Die begleitende Arbeitsgruppe empfiehlt folgende Massnahmen:

- In Fahrtrichtung zum Bahnhof Uznach werden bei der späteren der beiden Linien (voraussichtlich Linie 631) die Haltestellen St.Josef, Burgerfeld und Kreuzkirche nur zum Aussteigen bedient. In diesem Fall werden die Abfahrten nicht gezählt. Im Detailkonzept sind auch die Betriebszeiten zu berücksichtigen. Wenn die letzten Kurse nicht mehr doppelt geführt werden, müssen diese überall halten.
- In Fahrtrichtung vom Bahnhof Richtung Uznaberg müssen die Abfahrten bei allen Haltestellen gezählt werden, da ansonsten Verbindungen verloren gehen.

Kostenreduktion für Uznach:

Wenn bei einer der beiden Linien die Haltestellen St.Josef, Burgerfeld und Kreuzkirche in Fahrtrichtung Bahnhof Uznach nur „zum Aussteigen“ bezeichnet werden, reduziert sich der Gemeindeanteil für Uznach um rund 28'000 Abfahrten bzw. um rund CHF 24'000 pro Jahr (Basis: Mo-Fr 30 Kurspaare, Sa und So 15 Kurspaare, CHF 0.85 pro Abfahrt).

6. Buskonzept 2024

6.1 Massnahmen im Überblick

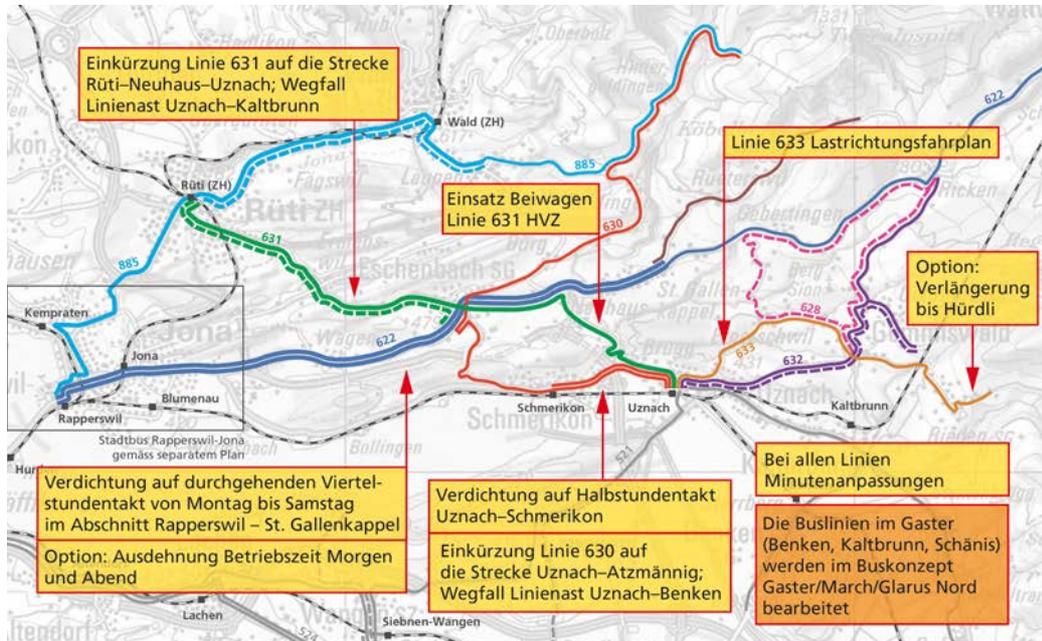


Abbildung 25: Buskonzept 2024 – Massnahmen im Überblick. Vergrösserter Plan vgl. Beilage 8.

6.2 Massnahmen / Änderungen gegenüber Ist-Zustand

Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Dezember 2023 mit dem neuen Bahnkonzept wird folgendes Massnahmenpaket vorgeschlagen:

Linie 622 Rapperswil-Eschenbach-Wattwil:

- Einführung eines durchgehenden Viertelstundentaktes von Montag bis Freitag von 05.30-21.00 Uhr und Samstag von 7.00-18.30 Uhr im Abschnitt Rapperswil–St. Gallenkappel. Voraussetzung: Aufhebung oder Neukonzeption der Stadtbuslinie 995 in Rapperswil-Jona (vgl. Modul B gemäss separatem Bericht).
- Abfahrt ab Bahnhof Rapperswil neu bereits zur Minute xx.01/xx.31 (anstatt xx.03/xx.33). Die Linie wird mindestens während der Betriebszeit der heutigen Stadtbuslinie 995 im Viertelstundentakt bedient. Dadurch wird die Anschlussicherheit in Rapperswil verbessert (vgl. Modul B gemäss separatem Bericht).
- Option: Ausdehnung der Betriebszeiten am Morgen und Abend. Anschlussverbindungen in Rapperswil an die ersten Züge und Abnahme der letzten Züge (heute keine Anschlussverbindungen an die ersten und letzten Züge).

Linie 630 Benken–Uznach–Eschenbach–Atzmännig:

- Einkürzung der Linie auf die Strecke Uznach–Atzmännig; Verzicht auf den Linienast Uznach–Benken.
- Verdichtung auf hinkenden Halbstundentakt im Abschnitt Uznach Bahnhof–Schmerikon Bahnhof (Montag-Sonntag) mit VAE-Anschluss in Uznach von/nach Rapperswil–Luzern.
- Zu prüfende Option: Weil die neuen Verdichtungskurse Schmerikon–Uznach den VAE-Halt in Schmerikon ersetzen sollen, ist zu prüfen, auf möglichst alle VAE-Züge eine Anschlussverbindung herzustellen (bisher ab/nach Benken nur bis 20:45). Die genauen Betriebszeiten können erst festgelegt werden, wenn die Tagesfahrpläne der SBB/SOB auf diesem Abschnitt bekannt sind.

Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach:

- Einkürzung der Linie auf die Strecke Rüti–Uznach; Verzicht auf den Linienast Uznach–Kaltbrunn (dieser wird im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord bearbeitet).
- Die Fahrpläne bleiben unverändert mit Anschluss in Rüti an die S15. Während der Hauptverkehrszeiten wird ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Es bestehen zwei Optionen, vgl. dazu das Arbeitspapier in Beilage 10:
 - Einsatz des Beiwagens zwischen Eschenbach und Uznach im Halbstundentakt (morgens und abends nur in diese Fahrtrichtung zur Anschluss-Sicherung).
 - Überlappende Wende in Rüti während der HVZ (Fahrzeuge stehen 15 Minuten am Bahnhof, damit eine pünktliche Abfahrt gewährleistet ist → Die Fahrzeit in Richtung Uznach ist gemäss Aufzeichnungen der Betreiber ausreichend).

Linie 632 Uznach–Gommiswald–Ricken:

- Abfahrt ab Bahnhof Uznach Grundtakt neu zur Minute xx.51 (statt xx.48) und Montag-Freitag in HVZ neu zur Minute xx.21 (statt xx.18)

Linie 633 Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden:

- Lastrichtungsfahrplan:
 - Vormittag Abfahrt ab Bahnhof Uznach xx.18, Ankunft xx.10 (wie heute)
 - Nachmittag: Abfahrt ab Bahnhof Uznach xx.20, Ankunft xx.12
 - Weiterhin Anschluss 632/633 in Gommiswald in Lastrichtung
- Option: Verlängerung der Linie ab Rieden Dorf bis Hürdli.

Alle übrigen Linien im Modul A bleiben konzeptionell unverändert. Die Erschließung von Benken, Kaltbrunn und Schänis mit dem Bus wird in Busplanung Gaster/March/Glarus Nord behandelt. Der Knoten Ziegelbrücke bleibt unverändert. Deshalb besteht für Amden und Weesen mit Einführung des neuen Bahnkonzepts kein Anpassungsbedarf.

6.3 Betriebskosten

Die detaillierten Kostenangaben sind in den Unterkapiteln zu finden. Nachfolgend die Zusammenstellung aller Massnahmen:

Auflistung der Kosten: (Mehrkosten/Abgeltung)

	Grundangebot	Option
	CHF	CHF
622 Ausbau Viertelstundentakt Montag-Samstag a)	490'000	
622 Ausdehnung Betriebszeit b)		
Montag-Freitag		123'000
Samstag		27'000
Sonntag		40'000
631 Beiwagen HVZ Montag-Freitag	135'000	
633 Verlängerung ab Rieden Dorf bis Hürdli		30'000
Halbstundentakt Uznach–Schmerikon	c)	
Total Mehrkosten	625'000	220'000

Quelle: Grobkostenberechnungen Schneider Linienbus AG, dat. 16.11.2020.

- a) Der Ausbau auf den Viertelstundentakt erfolgt von Montag bis Samstag. Ohne Samstag macht keinen Sinn, weil die Stadtbuslinie 995 neu konzipiert werden muss und deshalb für Samstag beim Stadtbus ein anderes Konzept als Montag-Freitag eingerichtet werden müsste (sonst Lücken im Angebot auf Stadtgebiet RJ).
- b) Alle Züge in Rapperswil werden angebunden/abgenommen; Ankunft erster Kurs vor 05.00 Uhr und Abfahrt letzter Kurs nach 01.00 Uhr.
- c) Mit Wegfall Ast Uznach–Benken ungefähr kostenneutral; die Betriebszeit kann erst erarbeitet werden, wenn die Tagesfahrpläne der SBB/SOB bekannt sind; PostAuto berechnet im Frühjahr 2021.

6.4 Finanzierung und Beiträge der Gemeinden

Grundsätzliches:

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.

Beim vorliegenden Konzept (Modul A) können nach Prüfung des AöV Kanton St.Gallen alle vorgeschlagenen Massnahmen im ordentlichen Verfahren über den ÖV-Pool finanziert werden.

Die detaillierten Berechnungen sind in den Unterkapiteln zu finden. Nachfolgend die Zusammenstellung aller Massnahmen für die Gemeinden:

Beiträge der Gemeinden:

	Grundangebot	Option
	CHF	CHF

Eschenbach		
622 Ausbau Viertelstundentakt Montag-Samstag Ausdehnung Betriebszeit Morgen und Abend b)	120'000	
Montag-Freitag		11'000
Samstag		3'000
Sonntag		3'000
631 HVZ-Entlastungskurse d)		13'000
Total	120'000	30'000

Gommiswald		
633 Verlängerung ab Rieden Dorf bis Hürdli	0	10'000
Total	0	10'000

Rapperswil-Jona		
622 Ausbau Viertelstundentakt Montag-Samstag a)	130'000	
Ausdehnung Betriebszeit b)		
Montag-Freitag		20'000
Samstag		4'000
Sonntag		4'000
Total	130'000	28'000

Schmerikon		
630 Ausbau Halbstundentakt Uznach-Schmerikon	38'000	c)
Total	38'000	

Uznach		
630 Ausbau Halbstundentakt Uznach-Schmerikon	32'000	c)
631 Entlastung „nur zum Aussteigen“ Bahnhof bis Uznaberg HVZ-Entlastungskurse d)	-24'000	2'000
Total	8'000	2'000

Annahme: Kosten = CHF 0.85 pro Abfahrt, Kostenangaben gerundet, Berechnung asa.

- a) Die wegfallende bzw. teilweise wegfallende Linie 995 ist noch nicht berücksichtigt (vgl. Modul B).
- b) Alle Züge in Rapperswil werden angebunden/abgenommen; Ankunft erster Kurs vor 05.00 Uhr und Abfahrt letzter Kurs nach 01.00 Uhr.
- c) Evtl. Anschluss an alle VAE; kann erst ermittelt werden, wenn Tagesfahrpläne der SBB/SOB bekannt sind.
- d) Nur, falls „klassische“ Vorläufer geführt werden; bei überlappender Wende in Rüti entstehen für die Gemeinden keine Zusatzkosten. In Uznach kann nur an der Hst. Uznabergstrasse eingestiegen werden.

6.5 Verbesserungen/Anpassungen gegenüber heute

Im Vergleich zum heutigen Regionalbuskonzept können mit der Neukonzeption folgende Verbesserungen erzielt werden:

- Deutliche Angebotsverbesserung von Montag-Samstag auf dem stark nachgefragten Korridor Rapperswil-Jona–Eschenbach–St. Gallenkappel (Voraussetzung ist Neukonzeption Stadtbuslinie 995 in Rapperswil-Jona); bessere Nachfrageverteilung in HVZ.
- Systematischer 15-Minuten-Takt von Montag-Freitag von 5.30-21.00 Uhr und Samstag von 7.00-18.30 Uhr auf der Hauptachse Rapperswil-Jona–Eschenbach–St. Gallenkappel (heute hinkender Takt und Viertelstundentakt nur Montag-Freitag in HVZ).
- Stabilere Fahrzeiten auf der Linie 622 Rapperswil–Eschenbach–Wattwil wegen Anpassungen im Minutenbereich am Bahnhof Rapperswil.
- Erhöhung der Anschlussstabilität in Uznach auf der Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach von Montag-Freitag in HVZ durch den Einsatz eines Beiwagens (heute teilweise Anschlussbrüche). Wegen Verzicht auf den Einsatz eines dritten Fahrzeugs für das Grundangebot ist die Erschliessung von Eschenbach Dorftreff oder Uznach Linthpark mittels Zusatzschlaufen nicht möglich.
- Anschlüsse für Dorf Gommiswald und Uetliburg an alle Züge in Uznach (VAE und S-Bahn in alle Richtungen). Anschlüsse für Ernetschwil und Rieden an VAE von/nach St.Gallen und alle S-Bahnen (an die beschleunigten Züge von/nach Rapperswil in Lastrichtung).
- Lastrichtungsfahrplan bei der Linie 633 Uznach–Ernetschwil–Gommiswald–Rieden und damit Anschlüsse in Lastrichtung in Gommiswald und in Uznach auch auf die schnellen Züge von/nach Rapperswil.
- Halbstundentakt Uznach Bahnhof–Schmerikon Bahnhof. Damit erhält Schmerikon in Uznach den Rückwärtsanschluss an den VAE Richtung Innerschweiz.
- Bessere Vernetzung der Buslinien für die Dörfer der Gemeinde Eschenbach:
 - Montag-Samstag ganztägig Anschlussverbindungen für St. Gallenkappel von/nach Uznach mit Umsteigen in Neuhaus (heute Anschlüsse nur Montag-Freitag in HVZ).
 - Montag-Samstag ganztägig Anschlussverbindungen für Goldingen/Atzmännig von/nach Rapperswil-Jona mit Umsteigen in Eschenbach Dorftreff (heute Anschlüsse nur Montag-Freitag in HVZ).

Mit der systematischen Verdichtung der Linie 622 sind die Buslinien besser vernetzt:

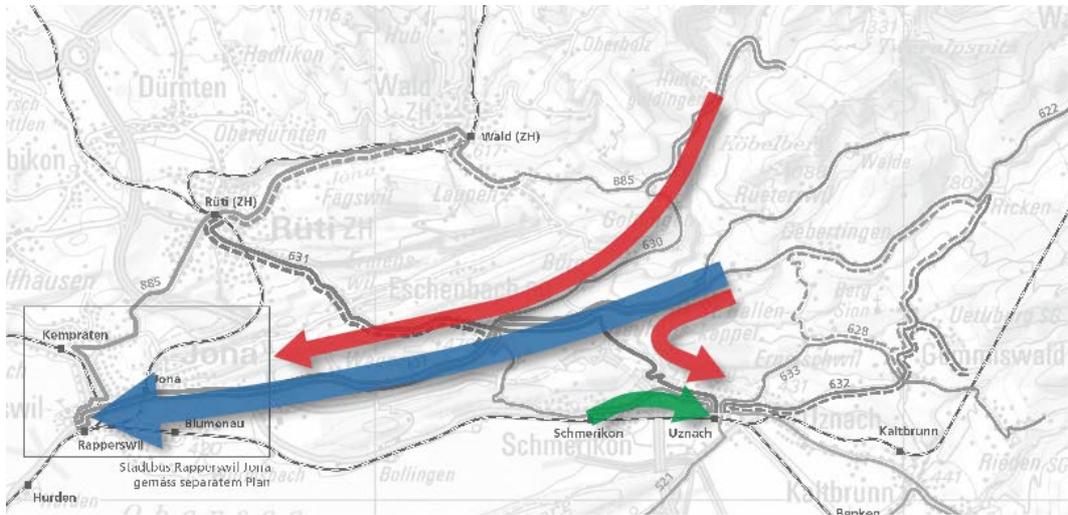


Abbildung 26: Verbesserung der innerregionalen Verbindungen.

6.6 Notwendige Infrastrukturmassnahmen

Für die Umsetzung des Konzepts sind folgende Infrastrukturmassnahmen notwendig oder es sind solche in Planung:

Eschenbach:

- Ausbau Bushof beim Dorftreff. Das Projekt wird ins Agglomerationsprogramm Obersee der 4. Generation aufgenommen (Realisierungszeitraum 2024-2028).

Gommiswald:

- Ausbau der Haltestellen-Infrastruktur im Dorf Gommiswald zur Sicherstellung der Umsteigesituation Linien 632/633. Gemeinde ist in Abklärung beim Kanton und privaten Grundeigentümern.
- Ausbau der Haltestellen-Infrastruktur in Ricken zur Sicherstellung der Umsteigesituation Linien 622/632 (mit Standzeit). Das Projekt ist seitens TBA des Kantons SG in Planung.
- Option Linienerweiterung 633 bis Hürdli: Sicherstellen einer Wendemöglichkeit mit Haltestelle im Gebiet Hürdli.

Uznach:

- Verlegung und Ausbau Bushof beim Bahnhof. Bei der Neukonzeption des Bushofs ist eine Wendemöglichkeit für die Linien 630 und 631 vorzusehen, mit Zu- und Wegfahrt via Bahnhofstrasse. Damit kann die Umwegfahrt via Grynaustrasse/Kreisel mit entsprechendem Zeitverlust vermieden werden. Das Projekt wird ins Agglomerationsprogramm Obersee der 4. Generation aufgenommen (Realisierungszeitraum 2024-2028).

- Einrichtung Haltestelle an der Grynaustrasse südlich der Barriere. Diese Haltestelle wird umso wichtiger, weil mit dem neuen Bahnkonzept die Barriere länger geschlossen sein wird und damit bei Verspätung des Busses und geschlossener Barriere die Leute via Escherstrasse auf die Bahn umsteigen können.

Schmerikon:

- Sicherstellung einer Wendemöglichkeit beim Bahnhof (für die Verdichtungskurse Uznach–Schmerikon).

Ausbauten an den Haltestellen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind nicht Teil dieses Angebotskonzeptes.

Notwendige Infrastrukturmassnahmen im Überblick:

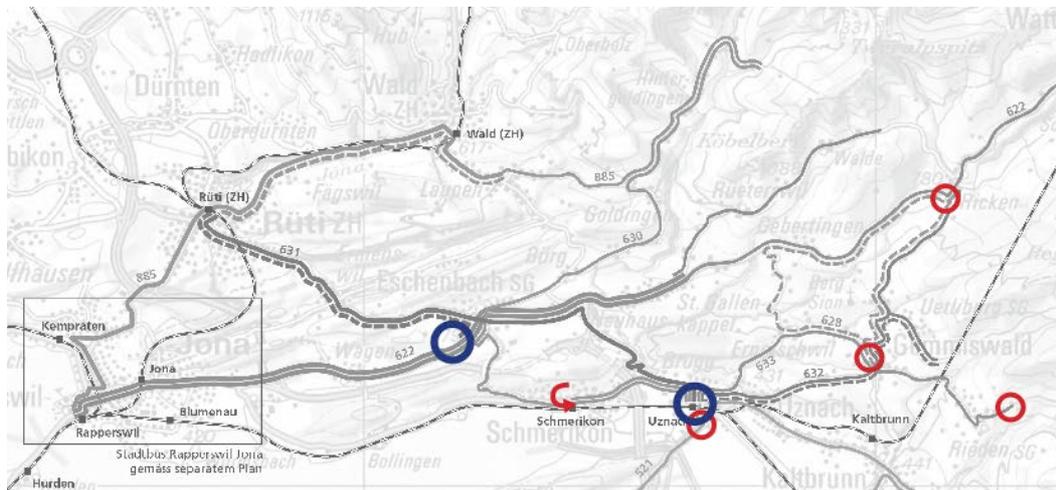


Abbildung 27: Infrastrukturmassnahmen (Rot = Bushaltestellen; Blau = Bushöfe).

7. Vernehmlassung

7.1 Ergebnis der Vernehmlassung

Der „Bericht zur Vernehmlassung“, dat. 21.01.2021, wurde von Ende Januar bis zum 22. März 2021 den Gemeinden, Transportunternehmungen und weiteren Behörden zur Vernehmlassung vorgelegt. Die Gemeinden Eschenbach, Gommiswald, Rapperswil-Jona, Schmerikon, Uznach, Kaltbrunn (Kenntnisnahme) sowie PostAuto und Schneider Linienbus haben eine Stellungnahme eingereicht. Die Resultate sind im Arbeitspapier vom 31.03.2021 zusammengefasst.

Die wesentlichen Ergebnisse der Vernehmlassung im Überblick:

- Im Grundsatz stimmen alle Stellungnahmen der Konzeption zu; die Gemeinde Uznach beurteilt das Konzept für schlüssig für die Region, vermag aber für Uznach kaum Verbesserungen zu erkennen.
- Die Gemeinde Eschenbach und die Stadt Rapperswil-Jona stimmen der Verdichtung der Linie 622 auf den durchgehenden Viertelstundentakt (Montag-Samstag) im Abschnitt Rapperswil–St. Gallenkappel zu. Die vorgeschlagene Ausdehnung der Betriebszeit am Morgen und Abend (auf jeden Zug einen Busanschluss) wird als sinnvoll beurteilt, soll aber erst bei nachgewiesenem Bedarf umgesetzt werden.
- Die eingebrachten Erwägungen und Beschlüsse der Stadt Rapperswil-Jona, die das Stadtbusnetz RJ betreffen, werden in Modul B behandelt.
- Die Gemeinde Schmerikon stimmt der Verdichtung der Linie 630 auf den Halbstundentakt im Abschnitt Bahnhof Uznach–Bahnhof Schmerikon zu; Uznach ist nicht grundsätzlich dagegen, ortet aber strukturelle Defizite beim Kostenschlüssel (Mehrkosten ohne Mehrnutzen).
- Bei der Linie 631 Uznach–Eschenbach–Rüti wird seitens der Busbetreiber kritisch beurteilt, ob der Beiwagen ausreicht, um die gewünschte Fahrplanstabilität/Anschlussicherheit in Uznach längerfristig sicherstellen zu können.
- Für die Gemeinde Gommiswald sind u.a. die Anschlüsse an wichtige Verkehrswege zwingend sicher zu stellen. Diesbezüglich sind Infrastrukturausbauten im Dorf geplant, damit die Zeitverluste zum Umsteigen minimiert, die betrieblichen Abläufe vereinfacht und die Sicherheit verbessert werden können. Die Verlängerung der Linie 633 ab Dorf Rieden bis Hürdli macht Sinn, sofern eine geeignete Wendemöglichkeit gefunden werden kann.
- Eingaben, die das Streckennetz von Uznach in Richtung Kaltbrunn betreffen, werden im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord behandelt.

7.2 Zusätzliche Abklärungen

Aufgrund der Vernehmlassung wurden folgende zusätzlichen Abklärungen getroffen:

- Zum Einsatz der Beiwagen auf der Linie 631 wurde eine detaillierte Abklärung der Fahrzeitverluste durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass alternativ zu einem eigentlichen Beiwagen auch eine Anpassung der Wendezeiten in Rüti eine Verbesserung ergeben könnte. Die entsprechenden Abklärungen sind in Beilage 10 nachzulesen. Der definitive Variantenentscheid kann im Bestellverfahren gefällt werden.
- PostAuto hat die Befahrbarkeit der Strecke Rieden–Hürdli geprüft. Aufgrund der Strassenverhältnisse könnte voraussichtlich nur ein Midibus eingesetzt werden, was aufgrund des ebenfalls notwendigen Reservefahrzeuges dafür Mehraufwand bedeutet. Ebenso müsste der bestehende unbefestigte Platz mittels Hangabtrag oder Aufschüttung zu einem vollwertigen Wendepplatz ausgebaut werden, um ein normgerechtes Wendemanöver ohne Rückwärtsfahrt zu ermöglichen.
- Zusätzlich wurden die Fahrzeiten der Linie 630 erneut geprüft und im Minutenbereich justiert.

8. Konsolidiertes Konzept – Bestvariante

8.1 Angebot

Das in Kapitel 6 beschriebene „Buskonzept 2024“ wird grundsätzlich unterstützt.

Massnahmen im Überblick:

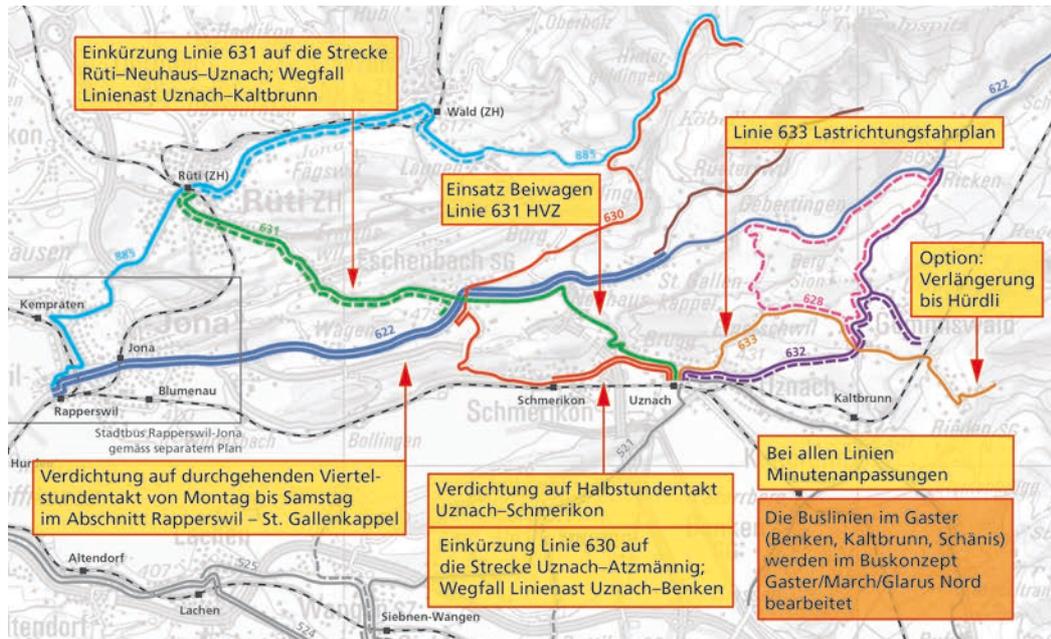


Abbildung 28: Buskonzept 2024, Bestvariante – Massnahmen im Überblick. Vergrösserter Plan vgl. Beilage 8.

Im Anhang 11 ist die Netzgrafik der Bestvariante (Basisvariante 1.2) abgebildet. Minutenabweichungen bleiben vorbehalten.

8.2 Offene Punkte

Folgende offene Punkte sind im Rahmen des Bestellverfahrens zu klären:

- Variantenentscheid für die Entlastung/Verstärkung Linie 631 gemäss Beilage 10. In diesem Zusammenhang ist auch die Haltepolitik zwischen Uznach Bahnhof und Uznaberg definitiv festzulegen (je nach Variante unterschiedlich).
- Abschliessender Entscheid des Gemeinderates Gommiswald betreffend der Verlängerung Linie 633 bis/ab Hürdli in Rieden.
- Insbesondere in Gommiswald hängt der Fahrplan der Linie 633 davon ab, ob die notwendigen Infrastrukturen im Dorf rechtzeitig betriebsbereit sein werden. Diesbezüglich sind im Rahmen der Umsetzungsplanung die minutengenauen Fahrpläne festzulegen und die Anschlussprioritäten zu klären.
- Die Errichtung einer Haltestelle an der Grynaustrasse (Bereich Bahnübergang) wird durch den Gemeinderat Uznach aus verschiedenen Gründen in Frage gestellt. Aus aktueller Sicht ist die Haltestelle Grynaustrasse vor allem als Ausstiegs-

Haltestelle im Verspätungsfall interessant (Fussweg via Escherstrasse zu den Gleisen). Das Thema wird im Buskonzept Gaster/March/Glarus Nord nochmals aufgenommen.

Da die Bestellfrist für die Fahrplanperiode 2022/2023 abgelaufen ist, sind alle Angebote parallel zur Inbetriebnahme der Doppelspur Uznach–Schmerikon per Ende 2023 (Fahrplanperiode 2024/2025) umzusetzen.

9. Zukünftige Weiterentwicklung

Zwei geprüfte Ansätze wurden nicht in dieses Konzept aufgenommen, obschon sie erkannte Probleme beheben würden. Diese Ansätze sind kurzfristig nicht finanzierbar oder aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig, stellen aber eine langfristige Perspektive für eine weitere Verbesserung bzw. Stabilisierung des ÖV dar. Sie sind in den folgenden Unterkapiteln dokumentiert.

9.1 Rückfallebene Linie 631 Rüti–Eschenbach–Neuhaus–Uznach

Mittel- oder langfristig ist die entsprechende Neukonzeption der Linie 631 gemäss Variante 1.1 im Auge zu behalten, wenn sich die Fahrzeiten der Linie 631 weiter destabilisieren oder in Uznach die geforderten Bahnanschlüsse gefährdet sind.

9.2 Anpassungen an den Betriebszeiten

Die Betriebszeiten der Buslinien rund um Uznach sind aktuell kürzer als jene der Bahnen (vgl. Analyse Kapitel 2.6.2). Bereits heute ist die Betriebszeit der Linie 622 länger als die aller übrigen Buslinien. Dennoch werden im Konzept verbesserte Randstundenangebote bei der Linie 622 vorgeschlagen, weil dieses Angebot aufgrund des grossen und gut gebündelten Potentials eine genügende Nachfrage generieren dürfte.

Eine weitere Verlängerung der Betriebszeiten auf dem übrigen Netz wurde in der Arbeitsgruppe diskutiert. Sie empfiehlt, aus den folgenden Gründen vorerst darauf zu verzichten:

- Derzeit keine entsprechenden Begehren vorhanden.
- Es wird ein hoher Kostensprung vermutet, da auf praktisch allen Linien 1 oder 2 zusätzliche Kurspaare zeitgleich gefahren werden müssten.
- Die Nachfrage nimmt im Laufe des Abends deutlich ab.

Langfristig dürfte ein Ausbau der Betriebszeiten (frühere Kurse morgens und spätere Kurse abends) jedoch die Akzeptanz des ÖV in der Region deutlich erhöhen. Reisende, welche nach heutigem Fahrplan früh in Zürich oder St.Gallen ankommen oder dort noch Abendveranstaltungen besuchen möchten, können heute in beiden Richtungen den ÖV nicht benützen, um nach Uznach (oder gar Jona, Rüti oder

Wattwil) zu gelangen. Diese Fahrgäste fehlen auch tagsüber im ÖV. Zudem erhöht die zwingend notwendige Verfügbarkeit eines Autos die Wahrscheinlichkeit, dass diese Leute auch für den Freizeitverkehr das Auto bevorzugen.

Auf folgenden Linien sind mittel- bis langfristig Verbesserungen an den Randstunden anzustreben:

Linie 622, Teilstrecke Rapperswil-Jona–Eschenbach–St. Gallenkappel:

Das Konzept (Module A und B) sieht vor, die Betriebszeit so auszudehnen, dass in Rapperswil die erste und letzte S-Bahn angebunden wird. Diese Anschlusskurse verkehren teilweise nur bis Eschenbach. Die Verfasser empfehlen, in einem weiteren Schritt möglichst alle zusätzlichen Kurse der Linie 622 bis/ab St. Gallenkappel zu führen, um die Akzeptanz des ÖV auch in Neuhaus und St. Gallenkappel deutlich verbessern zu können.

Linie 631 Teilstrecke Rüti–Ermenswil:

Ermenswil wird derzeit nach Betriebsschluss der Linie 631 mit der ZVV-Buslinie 888 zum Aussteigen auf Verlangen bedient. Dies ist nur möglich, weil auf diesen letzten Kursen (insbesondere am Sonntagabend) kein Einstieg innerhalb von Rüti mehr möglich ist. Die Abenderschliessung von Ermenswil ist somit von der ZVV-Angebotsentwicklung abhängig. Es ist auch zukünftig sicherzustellen, dass diese gewährleistet ist; im Falle eines Verlusts dieses ZVV-Angebotes wäre eine Verlängerung der Betriebszeit der Linie 631 im Abschnitt Rüti–Eschenbach oder die Öffnung einer Leerfahrt Eschenbach–Ermenswil der Linie 622 zu prüfen.

Linie 632 Abendangebot für Dörfer von Gommiswald:

Eine Verlängerung der Betriebszeit des Abendangebotes der Linie 632 könnte die Lücke für den Grossteil des verbleibenden Perimeters schliessen und ist somit längerfristig und bei genügenden Kennzahlen anzustreben.

Mit diesen Massnahmen bleiben im Modul A nur noch die kleinen Dörfer Rieden und Goldingen sowie das bahnparallel erschlossene Schmerikon ohne spätabendlichen ÖV im Busverkehr.

Anhang

Liniennetz 2020 Region ZürichseeLinth	Beilage	1
Netzgrafik Fahrplan 2020, Grundangebot Montag bis Freitag	Beilage	2a
Grundangebot, Samstag	Beilage	2b
Grundangebot, Sonntag	Beilage	2c
Frequenzen Regionalbuslinien 2018, Durchschnitt Tagesfrequenz Mo-Fr		
Gebiet Rapperswil - Eschenbach	Beilage	3a
Gebiet Eschenbach - Gommiswald	Beilage	3b
Örtliche und Zeitliche Erschliessung, Einzugsgebiete (Fussweg)	Beilage	4
Bedienzeiten, Einzugsgebiete (Fussweg)	Beilage	5
Handlungsfelder – Teil Region	Beilage	6
Netzgrafik Modul A, Grundangebot Montag-Freitag		
Variante 1.1	Beilage	7a
Variante 1.2	Beilage	7b
Variante 2.1	Beilage	7c
Variante 2.2	Beilage	7d
Buskonzept 2024 – Massnahmen	Beilage	8
Reisezeitenvergleich Montag – Freitag Varianten 1.1 und 1.2	Beilage	9
Arbeitspapier Verstärkungskurse Linie 631 Uznach–Eschenbach–Rüti	Beilage	10
Netzgrafik Modul A, Bestvariante, Grundangebot Mo-Fr	Beilage	11