

Kanton St.Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Busnetz Fürstenland/Wil

Anpassung an Bahnfahrplan 2019



Rapperswil-Jona, 12. September 2017
asa AG 1742



Arbeitsgruppe für
Siedlungsplanung und
Architektur AG

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

Bankstrasse 8
8610 Uster
Tel. 044 942 10 11
Fax 055 220 10 61

www.asaag.ch
info@asaag.ch

Bearbeitung:
Jonas Schaufelberger
Urs Heuberger

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage/Auftrag	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Planungshistorie	5
1.3 Projektorganisation	6
1.4 Zeithorizont	6
2. Bahnentwicklung	7
2.1 Bahnfahrplan 2016	7
2.2 Bahnfahrplan 2019	7
2.3 Auswirkungen auf Busknoten	8
2.3.1 Knoten Wil	8
2.3.2 Knoten Uzwil	9
2.3.3 Knoten Flawil	9
2.3.4 Knoten Gossau	9
2.3.5 Knoten Bischofszell	10
2.3.6 Fazit	10
3. Modul Wil	11
3.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)	11
3.2 Entwicklung 2016-2019	13
3.3 Grundvariante 2019	13
3.3.1 Netzgrafik	15
3.3.2 Linienportraits	15
3.4 Fahrgastströme	18
3.5 Betriebsaufwand / Kosten	18
3.5.1 Faktoren für Betriebsaufwand	18
3.5.2 Finanzierung	19
3.5.3 Abgeltungen der Gemeinden	20
3.6 Vergleich Grundkonzept mit Ist-Zustand	21
3.6.1 Braunau	21
3.6.2 Sirnach	21
3.6.3 Wil	22
3.6.4 Wilen bei Wil	25
3.6.5 Wuppenau	25
3.7 Infrastrukturen	26
3.8 Fazit Modul Wil	26
4. Modul Fürstenland	27
4.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)	27
4.2 Entwicklung 2016-2019	29
4.3 Grundvariante 2019	30
4.3.1 Netzgrafik	31
4.3.2 Linienportraits	31
4.3.3 Angebot am Wochenende und in Randstunden	35
4.3.4 Aufhebung Ortsbus Uzwil	37
4.3.5 Anpassung Ortsbus Flawil	38
4.4 Weitere geprüfte Varianten	39
4.4.1 Ausbau Linie 767	39
4.4.2 Beibehalt der Ortsbusse in Uzwil und Flawil	39
4.4.3 Führung aller Postautolinien via Spital Wil	40
4.4.4 Linienführung 751 via Alterschwil und Egg	40

4.5 Betriebsaufwand / Kosten	41
4.5.1 Faktoren für Betriebsaufwand	41
4.5.2 Finanzierung	43
4.5.3 Abgeltungen der Gemeinden	44
4.6 Vergleich Konzept mit Ist-Zustand 2018	45
4.6.1 Bischofszell	45
4.6.2 Degersheim	46
4.6.3 Flawil	46
4.6.4 Gossau SG	48
4.6.5 Jonschwil	48
4.6.6 Niederbüren	49
4.6.7 Niederhelfenschwil	49
4.6.8 Oberbüren	51
4.6.9 Oberuzwil	52
4.6.10 Uzwil	52
4.6.11 Wil	54
4.6.12 Zuzwil	55
4.7 Infrastrukturen	56
4.8 Fazit Modul Fürstenland	57
5. Modul Unteres Toggenburg	58
5.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)	58
5.2 Entwicklung 2016-2019	59
5.3 Konzept 2019	59
5.3.1 Netzgrafik	60
5.3.2 Linienportraits	60
5.4 Weitere geprüfte Varianten	62
5.4.1 Untervarianten Linie 732	62
5.4.2 Linie 761 bis Lütisburg	62
5.4.3 Ausbau der Linie 767	63
5.5 Faktoren für Betriebsaufwand	64
5.5.1 Finanzierung	65
5.5.2 Abgeltungen der Gemeinden	65
5.6 Vergleich Konzepte mit Ist-Zustand	66
5.6.1 Bütschwil-Ganterschwil	67
5.6.2 Flawil	67
5.6.3 Jonschwil	67
5.6.4 Kirchberg	67
5.6.5 Lütisburg	69
5.6.6 Oberuzwil	69
5.6.7 Rickenbach bei Wil	69
5.6.8 Wil	70
5.7 Infrastrukturen	70
5.8 Fazit Modul Unteres Toggenburg	71
6. Nicht realisierbare Massnahmen	72
6.1 Modul Wil	72
6.2 Modul Fürstenland	73
6.3 Modul Unteres Toggenburg	73
7. Kompatibilität mit Angebot 2022/2025	75
Beilagen	77

1. Ausgangslage/Auftrag

1.1 Ausgangslage

Per Dezember 2018 wird in der Ostschweiz die erste Teilergänzung des Angebotskonzeptes Ost der SBB eingeführt. Auf dem Korridor Winterthur – Wil – St.Gallen bedeutet dies die Einführung des Vier-Zugs-Konzeptes (vorerst während der Hauptverkehrszeit) und die Drehung der S-Bahn S1 um 15 Minuten. Letztere Änderung der S-Bahn wird vom Kanton St.Gallen und den Gemeinden der Region Fürstenland/Wil nicht befürwortet. Die vom Kanton vorgeschlagenen Alternativen wurden von den SBB im Oktober 2016 allerdings abgelehnt, womit der vorliegende Fahrplan als fix zu betrachten ist.

Die Änderungen der Fahrlagen bei der Bahn bedingen eine Neuplanung der Buslinien um den Knoten Wil und in den angrenzenden Regionen.

1.2 Planungshistorie

Diese Planung wurde bereits im Januar 2016 angegangen, danach allerdings unterbrochen, während bei den SBB weitere Fahrplanvarianten in Prüfung gegeben wurden.

Im Herbst 2016 wurde die Planung weitergeführt, um unabhängig vom Ausgang des laufenden Prüfauftrages ein umsetzbares Fahrplankonzept bereitzuhaben – dies ist notwendig, da Ende 2016 das Offertverfahren für das Fahrplanjahr 2018/2019 beginnt. Mit Abschluss des Prüfauftrages konnte am 22.12.2016 den Gemeinden der Region ein Konzept zur Vernehmlassung vorgelegt werden.

Im Rahmen der Vernehmlassung zeigte sich, dass in einigen Punkten noch Verbesserungsbedarf besteht. Das Konzept wurde daraufhin in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden überarbeitet und finalisiert.

1.3 Projektorganisation

Das Projekt wurde im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen (AöV) durch die asa durchgeführt. Zur breiten Abstützung des Konzeptes unter den Bestellern und Betreibern wurde eine Arbeitsgruppe unter Federführung des AöV gebildet, mit folgenden Teilnehmenden:

- Andreas Bernhardsgrütter, AöV (Vorsitz bis November 2016)
- Markus Schait, AöV (Vorsitz ab Dezember 2016)
- Florian Jud, AöV
- Astrid Koller, AöV
- Urs Zingg, Abteilung öffentlicher Verkehr und Tourismus Kt. Thurgau (OVT)
- Bettina Anderau, Stadt Wil
- Andreas Deterling, WilMobil (z.T. vertreten durch Hans-Ruedi Kuhn)
- Sigi Lechner, PostAuto Ostschweiz
- Bruno Huber, Regiobus
- Urs Heuberger, asa
- Jonas Schaufelberger, asa

Im Verlauf der Bearbeitung wurden zwei Sitzungen und zwei zusätzliche Korrekturrunden auf elektronischem Weg durchgeführt. Die Überarbeitung nach der Vernehmlassung erfolgte in einer reduzierten Gruppe, bestehend aus den Vertretern von AöV, asa, Postauto und der jeweils betroffenen Gemeinde.

1.4 Zeithorizont

Das Konzept wird auf Dezember 2018 ausgerichtet. Da dies inmitten der Offertperiode 2018/2019 (beginnend Mitte Dezember 2017) liegt, sind die Änderungen im Bestellverfahren für diese Fahrplanperiode vorzubereiten. Dieses ist bereits angelaufen, derzeit läuft der Prozess zur Bereinigung der Offerten.

2. Bahnentwicklung

Der Auslöser für die vorliegende Planung ist die Anpassung der Bahnfahrpläne auf dem Netz von SBB und THURBO per Dezember 2018. Im Folgenden wird deshalb aufgezeigt, welche Änderungen für 2019 geplant sind und welche Auswirkungen sich dadurch auf die Buslinien ergeben.

2.1 Bahnfahrplan 2016

Im Jahr 2016 verkehren im Korridor Wil – St.Gallen folgende Züge:

- IR (Basel -) Zürich – St.Gallen, Halt in Flughafen, Winterthur, Wil, Gossau
- ICN Lausanne – Zürich – St.Gallen, Halt zusätzlich auch in Uzwil und Flawil. Für Wil und Gossau entsteht zusammen mit den IR ein Halbstundentakt.
- RE Wil – St.Gallen – Chur mit Halt in Uzwil, Flawil und Gossau
- S1 Wil – St.Gallen mit Halt in Uzwil, Flawil, Gossau, Winkeln und Bruggen. S1 und RE ergänzen sich zum Halbstundentakt.
- S11 Wil – St.Gallen mit Halt in Uzwil, Flawil, Gossau und Winkeln in der Hauptverkehrszeit.

Durch diese Züge entstehen zwei Halbstundentakte, die aufgrund des unterschiedlichen Rollmaterials jeweils nicht exakt sind. Für die Planung eines Netzes mit halbstündlichen Linien bedeutet das halbstündlich abwechselnde Anschlussqualitäten.

Die folgende Grafik zeigt das Angebot 2016 auf:

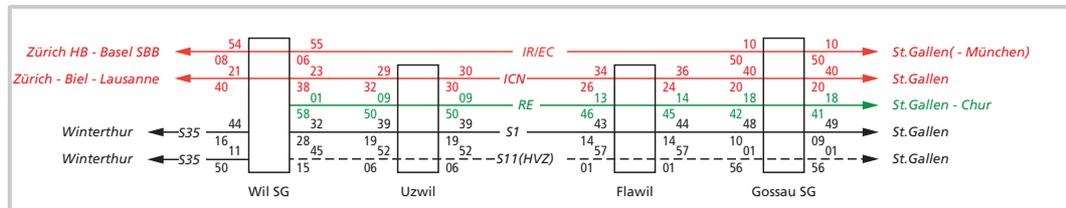


Abbildung 1: Bahnangebot 2016/17, Stand offizielles Kursbuch der Schweiz.

2.2 Bahnfahrplan 2019

Der Bahnfahrplan 2019 ist seit Oktober 2016 fixiert und beinhaltet eine Systematisierung des Angebotes auf zwei saubere Halbstundentakte. Ein durch das AöV zur Prüfung eingereichter Alternativvorschlag mit dem Ziel, den Knoten .00/.30 in Wil zu erhalten, wurde durch die SBB als nicht umsetzbar beurteilt.

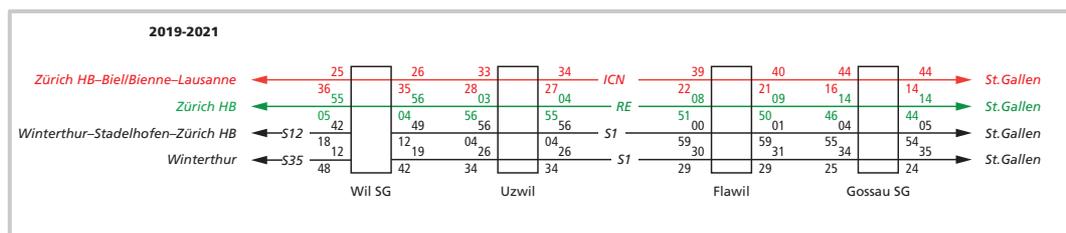


Abbildung 2: Bahnangebot 2019, Variante 1b, Stand Offerten vom Frühling 2017.

Der Bahnfahrplan 2019 umfasst gegenüber dem Fahrplan 2016 folgende Änderungen:

- Die beiden Fernverkehrszüge werden systematisiert und bedienen in fast reinem 30'-Takt Wil, Uzwil, Flawil und Gossau. Zum Einsatz kommen ICN und Doppelstocktriebzüge. In Zürich wird neu auch Oerlikon bedient, womit die zahlreichen Arbeitsplätze in Zürich-Nord an die Ostschweiz angebunden werden.
- Die bisherigen S1, S11 und REX werden durch ein halbstündliches S1-Angebot ersetzt, welches in Wil und St.Gallen den Knoten .15/.45 bedient.
- Die Regionalzüge Winterthur – Wil fahren wieder sauber halbstündlich und bedienen in Wil den Knoten .15/.45. Einer der beiden Züge fährt als S12 ab Winterthur weiter nach Stadelhofen – Zürich – Brugg. Die Fahrzeit Wil – Zürich HB ist mit der S12 nur 4-5 Minuten länger als mit dem Fernverkehr, statt dem Flughafen wird das für Pendler interessante Stadelhofen bedient.
- Die S5 wird um einige Minuten geschoben und kreuzt neu in Hauptwil statt Bischofszell Stadt.
- Änderungen im Minutenbereich auf den Linien Frauenfeld – Wil und Weinfelden – Wil.
- Die Linie S9 Wil – Wattwil bleibt unverändert (Bedienung Knoten .00/.30 in Wil).

2.3 Auswirkungen auf Busknoten

2.3.1 Knoten Wil

Es entsteht ein neuer Knoten zu den Minuten .15/.45, mit guten Anschlüssen nach St.Gallen sowie einer (langsameren) Verbindung von/nach Winterthur – Stadelhofen – Zürich, welche jedoch nur stündlich direkt möglich ist. In der anderen halben Stunde ist ein Umstieg in Winterthur notwendig, was die Attraktivität (bei gleichbleibender Reisezeit) mindert.

Der bisherige Knoten .00/.30 wird abgewertet:

- Die Anschlüsse von/nach Winterthur – Flughafen – Zürich HB werden schlanker, die Anschlüsse nach Wattwil und Weinfelden bleiben bestehen.
- Hingegen fallen die Anschlüsse von/nach St.Gallen weg: Spätestmögliche Ankunft für den Anschluss nach St.Gallen ist .52, frühestmögliche Abfahrt .08. Werden diese Anschlüsse abgenommen, verschlechtern sich die Verbindungen von/nach Zürich deutlich, mit einer Umsteigezeit von 12 Minuten.

Fazit: Bei Regionallinien ergibt sich der zu bedienende Knoten in Wil aus den möglichen Umläufen sowie allfälligen Synergien mit Stadtbuslinien und weiteren Anschlüssen im Linienverlauf (725, 726, 729, 730, 732). Falls beide Knoten in Wil erreichbar sind, werden beide Optionen aufgezeigt (705, 706, 722, 733).

2.3.2 Knoten Uzwil

Durch die Begegnung von Regional- und Fernverkehr entstehen attraktive „Mini-Knoten“:

- Mit Ankunft .23 und Abfahrt .37 können schlanke Verbindungen von/nach Zürich hergestellt werden (sowie mit S1 von/nach St.Gallen)
- Mit Ankunft .31 / Abfahrt .29 bestehen schlanke Verbindungen von/nach Wil (mit S1) und St.Gallen (mit Fernverkehr und schlanken Anschlüssen vom/zum Rheintal).

Ein Teil der bestehenden Verbindungen wird weiterhin möglich sein, mit Anpassungen im Minutenbereich.

Optimal sind Überlagerungen von Linien mit verschiedenen Anschlüssen, da so im überlagerten Abschnitt ein 10/20-Minuten-Takt entsteht. Allerdings kann so für eine der beiden Linien kein schlanker Anschluss von/nach Zürich angeboten werden.

Fazit: Oberbüren, Oberuzwil und Henau erreichen den Fernverkehr von/nach Zürich, übrige Linien (730, 745) aus Umlaufgründen nur den Regionalverkehr nach Wil.

2.3.3 Knoten Flawil

- Der bestehende gute Anschlussknoten zur Minute .15/.45 verschiebt sich auf .00/.30 (S-Bahn nach Wil und St.Gallen).
- Kurse mit guten Anschlüssen zum Fernverkehr von/nach Zürich müssen neu zur Minute .15/.45 eintreffen und abfahren, können aber keinen Anschluss von/nach St.Gallen anbieten.

Fazit: Linien 741 und 750 erreichen den Regionalverkehr. Der Fernverkehr wird mit der Linie 751 angebunden (Anschluss von/nach St.Gallen in Degersheim).

2.3.4 Knoten Gossau

- Es entsteht ein Anschlussknoten .15/.45 mit Fernverkehrs-Verbindungen von/nach St.Gallen und Fürstenland – Wil – Winterthur – Zürich. NEU: Die Busse müssen spätestens zur Minute .12/.42 ankommen und können frühestens zur Minute .17/.47 abfahren.
- Ein zweiter Knoten zur Minute .00/.30 (ohne zusätzliche Wartezeit) ermöglicht Anschlüsse an die S-Bahn von/nach Winkeln – Bruggen – St.Gallen, jedoch nicht in Richtung Fürstenland – Wil.

Fazit: Bevorzugt wird der Knoten .15/.45, da sich dieser ins Gesamtsystem besser integrieren lässt und ausserdem Schnellzugsanschlüsse möglich sind.

2.3.5 Knoten Bischofszell

- Züge kreuzen neu in Hauptwil statt Bischofszell
- Ankunft in Bischofszell für Verbindung von/nach St.Gallen: spätestens .21 / Abfahrt frühestens .37
- Alternativen: Kurzwende .00/.30 mit Anschluss nur nach Weinfelden
- Bedienung von Hauptwil (Ankunft spätestens .25, Abfahrt frühestens .30)

Fazit: Aus betrieblichen Gründen wird der Anschluss von/nach Weinfelden hergestellt, da ansonsten in Uzwil keine Anschlüsse möglich sind.

2.3.6 Fazit

Die Fahrzeiten der Züge ermöglichen relativ schlanke und systematische Knoten, allerdings entstehen oft zwei Knoten mit unterschiedlichen Anschlussrichtungen, weshalb eine Priorisierung notwendig wird. Diese kann nach verschiedenen Kriterien erfolgen; nötigenfalls wird im folgenden Konzept mit Optionsvarianten gearbeitet, falls kein eindeutiger Entscheid möglich ist.

3. Modul Wil

Das Modul Wil umfasst die Stadtbuslinien von Wil (inklusive der Linien 702 und 706 mit überkommunalem Verkehr) sowie die mit den Stadtbuslinien verknüpften Regionalbuslinien 722 und 733.

3.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)

→ Netzgrafik vgl. Beilage 1

Im aktuellen Fahrplan werden 8 Buslinien betrieben: Das Stadtbussystem mit den Linien 701-706 (gemäss Definition Kanton St.Gallen, mit Überlandanteilen auf den Linien 702 und 706) sowie die Überlandlinien 722 und 733 mit beträchtlichem Stadtinternen Verkehr.

Linie		Takt			Fz-Typ	Verknüpft	Taktlage Wil
Nr.	Strecke	HVZ ¹	NVZ ¹	RVZ ¹			
701	Wil Bahnhof – Neulanden	15	30	60	Mini	704, 705, 706, 722	M-F VM auf
702	Wilen – Wil Bahnhof – Neugruben	15	30	60	Midi	-	.05/.20/ .35/.50
703	Wil Reutistrasse – Bahnhof – Oelberg	15	30	60	Midi	-	NM+Sa auf
704	Wil Bahnhof – Wilerwald	15	30	-	Mini	701, 705, 706, 722	.13/.28/ .43/.58
705	Wil - Bildfeld - Bronschhofen Himmelrich	30	30	60	Mini	701, 704, 706, 722	.00/.30
706	Wil – Bronschhofen – Brauna	30	60 ²³	60	Mini/ 12m	701, 704, 705, 722, 733	
722	Wil – Wuppenau - Hosenruck	27/33	60 ²	60	Mini	701, 704, 705, 706	.00/.30 (in 1 Ri. nur FV Zürich)
733	Wil - Littenheid	30	60 ²	60	12m	706	.00/.30
¹ i.d.R. dauert die HVZ von Mo-Fr bis 08:30 und von 12:00 – 19:00, die NVZ Mo-Fr 08:30 – 12:00 / Sa ganztags, RVZ sonntags. In Randstunden ab 20:00 kein Linienangebot. ² Mo-Fr gilt der NVZ-Fahrplan auch nachmittags ³ Alle 30' zwischen Wil und Bronschhofen Gemeindehaus							

Graphische Darstellung des Angebotes:

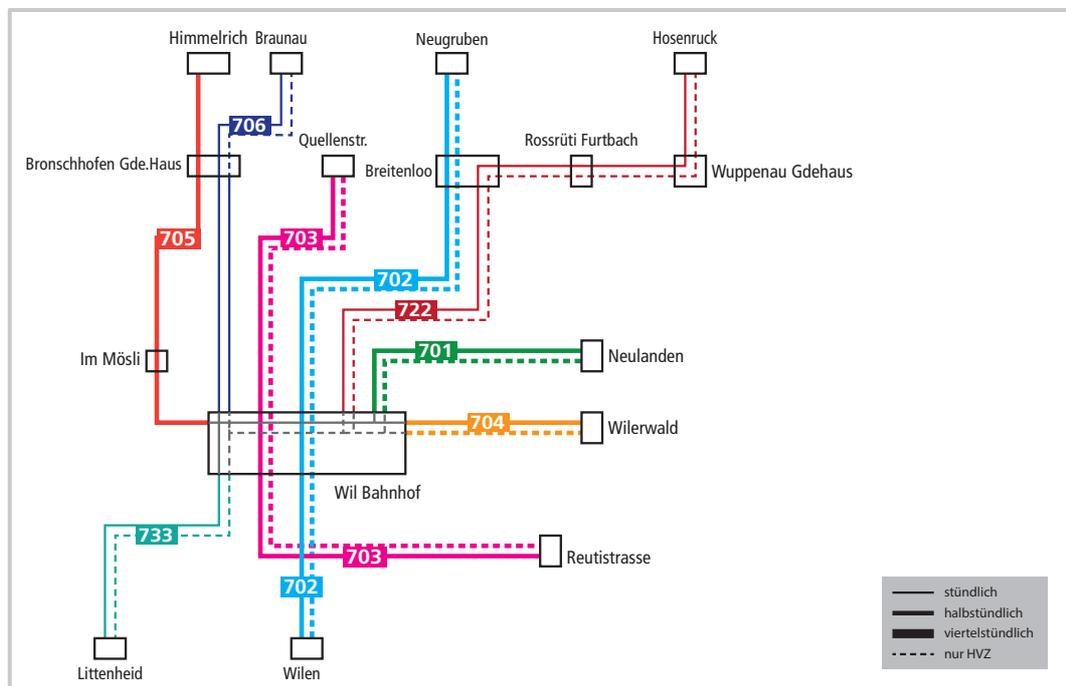


Abbildung 3: Angebotsskizze Modul Wil, Stand Kursbuch 2016 vormittags (nachmittags fahren die Linien 701-704 durchgehend viertelstündlich). Netzgrafik vgl. Beilage 1a-c.

Die Anschlüsse sind für die einzelnen Linien unterschiedlich:

- Linien 701-704 bieten vormittags gute Anschlüsse auf den Fernverkehr (abwechselnd Zürich und St.Gallen), nachmittags und samstags gute Anschlüsse vom Fernverkehr. Während dem 30'-Takt sind je nach Linie nur Anschlüsse nach Zürich ODER St.Gallen möglich.
- Die Linien 705, 706 und 733 sind auf den Knoten .00/.30 ausgerichtet, mit schlanken Anschlüssen von/nach St.Gallen, Weinfelden und Wattwil sowie längeren Anschlüssen von/nach Zürich.
- Die Linie 722 kann aufgrund ihrer Umlaufzeit nicht alle Anschlüsse anbieten. Die Linie ermöglicht gute Anschlüsse VON Zürich sowie schlanke Anschlüsse an den Regionalverkehr NACH St.Gallen (Zürich mit 10' Wartezeit). In der HVZ während dem hinkenden Halbstundentakt sind auch die Anschlüsse in die jeweilige Gegenrichtung gewährleistet.

Die folgende Grafik zeigt die Anschluss-Situation vormittags (nachmittags verkehren die Stadtbusse 7' später in beide Richtungen):

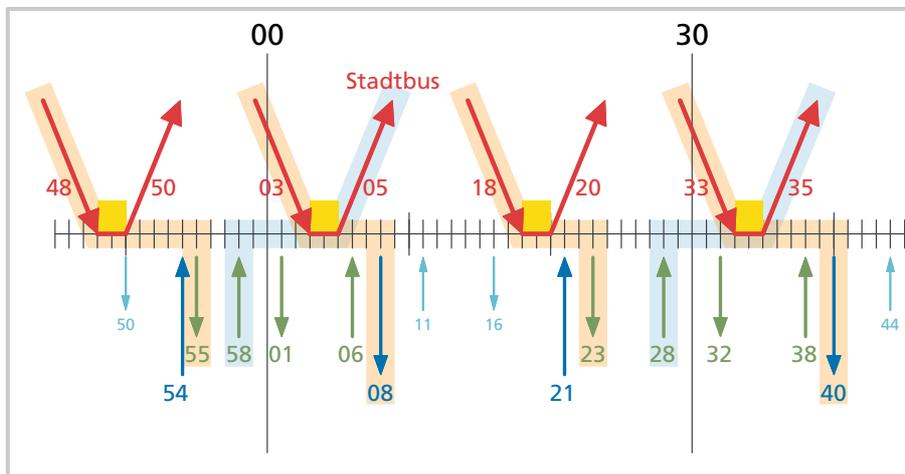


Abbildung 4: Anschlüsse Stadtbus – Bahn am Bahnhof Wil, Fahrplan 2016, Mo-Fr vormittags.

3.2 Entwicklung 2016-2019

In den Fahrplänen für 2017 und 2018 wurden keine Anpassungen vorgenommen. Auf den Fahrplan 2019 sollen die im Bericht vorgeschlagenen Änderungen eingeführt werden. Mittelfristig (frühestens ab 2020) sind der Kanton und die Stadt Wil daran, dass Stadtbussystem grundlegend zu überarbeiten. Die Planung dazu wurde bereits aufgenommen.

3.3 Grundvariante 2019

Als Grundvariante 2019 wird ein Konzept mit folgenden Eckpunkten (Mo-Fr) vorgeschlagen:

Stadtbus 701-704

- mit neuer Fahrplanlage (.00/.15/.30/.45) mit Anschlüssen abwechselnd von/nach Zürich (Fernverkehr) und St.Gallen (S-Bahn).
- Samstags reduziert auf Halbstundentakt, somit Anschlüsse je nach Linie und Taktlage nur von Zürich und nach St.Gallen oder umgekehrt.
- Sonntags weiterhin Stundentakt ohne Linie 704. Die Durchmesserlinie 703 wird jeweils sonntags am Bahnhof gebrochen.

Überlandlinien 706, 722, 733

- im selben Mengengerüst wie heute, mit Reduktion in der HVZ zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität:
 - Zusatzkurs 722 nur bis Wuppenau statt Hosenruck
 - Wegfall Knotenanschlüsse der Linie 706 morgens in Gegenlastrichtung
- Fahrlage auf Knoten .00/.30 (für alle drei Linien, da untereinander verknüpft)
- Am Sonntag zusätzliche Verknüpfung mit Linie 705

Linie 705

- Um 15' versetzt zur Linie 706, damit 15'-Takt für Bronschhofen Gemeindehaus
- Sonntags stündlich, um 30' versetzt zur Linie 706 aus Umlaufgründen

Diese Fahrlagen entsprechen denjenigen, welche der Kanton Thurgau in seinem öV-Konzept 2019-2024 vorsieht. Alternative Varianten würden im Knoten Wil bessere Anschlüsse auch von und nach St.Gallen sowie stabilere Fahrlagen ohne planmässige Anschlussbrüche in der Hauptverkehrszeit ermöglichen; diese wurden im Verlauf des Verfahrens geprüft und durch die Betreiber für umsetzbar befunden. Eine Umsetzung ist jedoch nicht möglich, da der Kanton Thurgau die vorliegende Grundvariante in seinem öV-Konzept bereits beschlossen hat und die alternativen Varianten aufgrund der schlechteren Anschlüsse nach Weinfelden und Zürich ablehnt.

Das verfassende Planungsbüro weist darauf hin, dass Kostendeckung und Auslastung der Linien 706, 722 und 733 aufgrund der schlechten Anschlüsse von/nach St.Gallen (rund 50% der Umsteiger in Wil) gegenüber dem heutigen Zustand sinken dürften.

3.3.1 Netzgrafik

→ vgl. Beilagen 2 und 3.

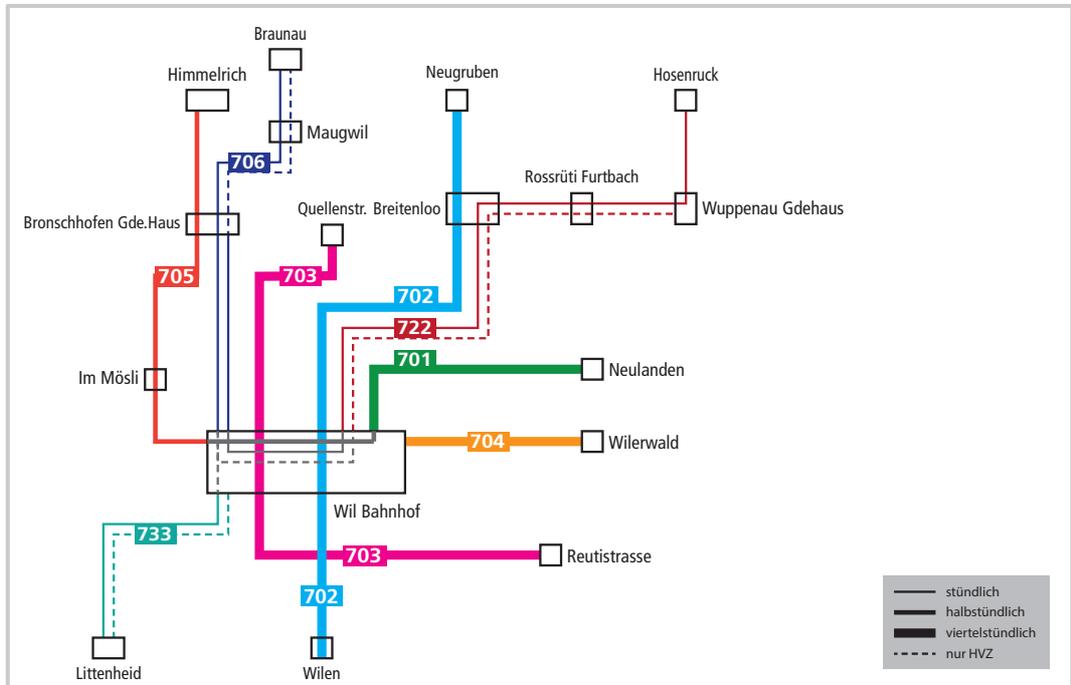


Abbildung 5: Angebotsskizze Modul Wil, Konzept 2019 Grundvariante (Netzgrafik vgl. Beilage 2)

3.3.2 Linienportraits

Im Folgenden die Portraits der geplanten Linien. Änderungen bei Takt, Anschlüssen oder Linienführung gegenüber dem voraussichtlichen Zustand 2018 sind in Blau dargestellt.

80.701	Wil Bahnhof - Neulanden
Takt	Mo-Fr alle 15' bis 20:00 durchgehend Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	<u>Montag bis Freitag</u> Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach Buslinien 702-704 <u>Samstag</u> Nur von Zürich (FV) und nach St.Gallen/Zürich (S1/S12) <u>Sonntag</u> Nur von Zürich (FV) und nach St.Gallen/Zürich (S1/S12)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (Sa 0.5, So 0.25)
Verknüpfungen	Mit Linie 704, 705 (Wochenende auch 703)

80.702	Wilen – Wil Bahnhof – Neugruben
Takt	Mo-Fr alle 15' bis 20:00 durchgehend Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	<u>Montag bis Freitag</u> Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1/FV) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach Buslinien 701, 703, 704 (Ast Wilen auf Hinfahrt eingeschränkte Anschlüsse - grundsätzlich unterschiedliche Wartezeiten je nach Richtung) <u>Samstag</u> von/nach Zürich und St.Gallen (S1/S12) <u>Sonntag</u> von/nach Zürich und St.Gallen (S1/S12)
Fahrzeugbedarf	3 Fahrzeuge (Sa 2, So 1)
Verknüpfungen	-
Bemerkungen	Am Sonntag Umstieg am Bahnhof Wil für Weiterfahrt nötig.

80.703	Reutistrasse – Wil Bahnhof – Quellenstrasse
Takt	Mo-Fr alle 15' bis 20:00 durchgehend Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	<u>Montag bis Freitag</u> Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach Buslinien 701, 702, 704 <u>Samstag</u> von Zürich (FV), nach Zürich/St.Gallen (S1/S12) <u>Sonntag</u> von Zürich (FV), nach Zürich/St.Gallen (S1/S12) <i>Sa/So gilt für Ast Oelberg. Ast Reutistrasse jeweils umgekehrt.</i>
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge (Sa 1, So 0.5)
Verknüpfungen	Am Sonntag mit Linien 701, 704
Bemerkungen	

80.704	Wil Bahnhof – Wilerwald
Takt	Mo-Fr alle 15' bis 20:00 durchgehend Sa alle 30' So kein Betrieb.
Anschlüsse	<u>Montag bis Freitag</u> Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) in beide Richtungen Wil Bahnhof von/nach Buslinien 701-703 <u>Samstag</u> Von Zürich/St.Gallen (S1/S12), nach Zürich (FV)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (Sa 0.5, So 0.25)
Verknüpfungen	Mit Linie 701, 705 (Wochenende auch 703)
Bemerkungen	

80.705	Wil Bahnhof – Bildfeld – Bronschhofen – Himmelriich
Takt	Mo-Fr alle 30' Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Winterthur (- Zürich) (S12/S35) Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) Wil Bahnhof von/nach Buslinien 701-704, 726
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (So 0.5)
Verknüpfungen	Mit Linie 701, 704 (So mit Linie 722)
Bemerkungen	Sonntags abweichende Anschlüsse analog Linie 706.

80.706	Wil Bahnhof – Bronschhofen – Maugwil – Braunau
Takt	Mo-Fr alle 60' (Halbstündlich bis Bronschhofen, HVZ bis Braunau) Sa alle 60' (Halbstündlich bis Bronschhofen) So alle 60'
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof kein Anschluss von/nach St.Gallen Wil Bahnhof von/nach Buslinien 701-704, 725, 729, 730, 732
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (So 0.5)
Verknüpfungen	Mit Linien 722, 733
Bemerkungen	Die Umsteigezeit in Wil ist knapp. In der HVZ ist mit regelmässigen Anschlussbrüchen zu rechnen, insbesondere v/n Wattwil und v/n anderen Buslinien im Knoten .00/.30.

80.722	Wil Bahnhof – Rossrüti – Wuppenau – Hosenruck
Takt	Mo-Fr alle 30' Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof kein Anschluss von/nach St.Gallen
Fahrzeugbedarf	0.5 Fahrzeuge (HVZ 1 Fahrzeug)
Verknüpfungen	Mit Linie 706 (NVZ; So mit Linie 705)
Bemerkungen	

80.733	Wil Bahnhof – Littenheid
Takt	Mo-Fr alle 30' Sa alle 30' So alle 60'
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof Süd von/nach St.Gallen (Fernverkehr)
Fahrzeugbedarf	0.5 Fahrzeuge (HVZ 1 Fahrzeug)
Verknüpfungen	Mit Linie 706 (in HVZ)
Bemerkungen	

3.4 Fahrgastströme

Als Grundlage für den Variantenentscheid wurde durch WilMobil im Herbst 2016 eine Erhebung der Fahrgastströme durchgeführt; dabei wurden während der morgendlichen HVZ für alle Umsteiger am Bahnhof Wil die Fahrziele erhoben. Für die vier fraglichen Linien ergibt sich folgendes Bild:

Linie	Umsteiger von/auf... (%)						Prioritärer Knoten
	Bus	Zürich FV	Zürich (S)	St.Gallen	Weinf.	Weitere	
705	30 (27%)	11 (10%)	3 (3%)	36 (32%)	3 (3%)	28 (25%)	xx.15/xx.45
722	4 (6%)	16 (25%)	4 (6%)	16 (25%)	0 (0%)	23 (37%)	gleichwertig
733	21 (23%)	7 (8%)	8 (9%)	23 (25%)	5 (5%)	29 (31%)	xx.15/xx.45

Für die Linie 706 wurden die Zahlen bereits 2013 erhoben. Damals zeigte sich, dass von den Umsteigenden mit Bahnanschluss je ca. 50% nach Zürich und St.Gallen reisten.

Gemäss dieser Zusammenstellung ist ein eindeutiger Entscheid nicht möglich. Da es aufgrund mehrfacher Abhängigkeiten nicht möglich ist, sowohl die Linie 705 als auch die Linie 733 nach St.Gallen auszurichten, können nicht alle Bedürfnisse vollwertig befriedigt werden. In der Tendenz ist jedoch eine Ausrichtung aller Linien auf den Knoten .15/.45 sinnvoll, da so die Verbindungen nach St.Gallen gewährt sind; die Verbindung nach Zürich ist so zwar etwas langsamer, aber trotzdem möglich (und für Pendler Richtung Stadelhofen sogar sehr attraktiv). Die Verbindungen nach Frauenfeld und Weinfelden sind ähnlich stark und mit Blick auf die Frequenzen nicht relevant.

3.5 Betriebsaufwand / Kosten

3.5.1 Faktoren für Betriebsaufwand

Für den Betrieb der Grundvariante sind gegenüber heute keine zusätzlichen Fahrzeuge notwendig. Allerdings verkehren einige Fahrzeuge, die bisher nur in der HVZ (sowie in der NVZ Mo-Fr nachmittags) eingesetzt wurden, neu ganztags:

Zeitraum	Fahrzeuge			Bemerkungen
	2016	2019	Diff.	
Mo-Fr HVZ	11	11	0	
Mo-Fr NVZ	7/10 ¹	10	+3	
Sa	7	7	0	
So und Mo-Sa RVZ	4	4	0	

¹ NVZ morgens 7 Fahrzeuge, NVZ nachmittags 10 Fahrzeuge.

Durch den Taktausbau werden zusätzliche Kilometer gefahren, was den Betriebsaufwand erhöhen wird; der Berechnung der Kostendifferenz wurde ein durchschnittlicher Kilometersatz hinterlegt.

Linie	Km 2016	Km 2019	Differenz (km / CHF)	Bemerkungen
701	63'000	72'000	+ 9'000 + 63'000	Neu durchgehender 15'-Takt Mo-Fr.
702	158'000	175'000	+ 17'000 + 119'000	Neu durchgehender 15'-Takt Mo-Fr.
703	98'000	111'000	+ 13'000 + 91'000	Neu durchgehender 15'-Takt Mo-Fr.
704	57'000	66'000	+ 9'000 + 63'000	Neu durchgehender 15'-Takt Mo-Fr.
705	67'000	67'000	=	
706	116'000	116'000	=	
722	133'000	129'000	- 4'000 - 24'000	HVZ-Kurse nur bis Wuppenau statt Hosenruck.
733	64'000	64'000	=	
Total	756'000	803'000	+ 44'000 + 312'000	

Da durch den durchgehenden Takt und das somit insgesamt attraktivere Angebot auch Mehrerträge zu erwarten sind, fallen die tatsächlichen Mehrkosten für die Besteller geringer aus.

3.5.2 Finanzierung

Ein Angebot wird seitens des Kantons St.Gallen nur bestellt, wenn es die Mindestvorgaben erfüllt. Massgebend sind der Kostendeckungsgrad (KDG) und die Nachfrage (Einsteiger je km), die der Offerte des Transportunternehmens zugrunde liegen.

Gemäss dem vom AöV des Kantons St.Gallen veröffentlichten Standbericht 2016 werden mit dem aktuellen Angebot folgende Werte erreicht:

Linie		Mindestvorgabe		Zielvorgabe		Effektiv 2016	
		KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km
701-706	Gesamtsystem Stadtbuss Wil	30%	1.2	40%	2.0	34%	2.1
722	Wil-Wuppenau-Hosenruck	25%	0.8	35%	1.2	31%	0.9
733	Wil-Littenheid	25%	0.8	35%	1.2	45%	2.1

Grün = Zielvorgabe erreicht; gelb = Mindestvorgabe erreicht

Nach Vorliegen der Offerten der Transportunternehmen entscheidet das AöV, ob der Angebotsausbau über den Pool finanziert werden kann, ob zuerst mit einem Versuchsbetrieb die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage geklärt werden muss oder ob die Voraussetzungen einer Kostenbeteiligung des Kantons (auch für einen Versuchsbetrieb) ausgeschlossen sind.

Der Ausbau der Stadtbushlinien erfüllt die Zielvorgaben für eine Einführung als Poolangebot eigentlich nicht. Da die Angebotsausbauten allerdings dem geänderten Bahnangebot geschuldet sind und keine Linienänderungen mit sich bringen, wird auf einen Versuchsbetrieb verzichtet, zumal die Mehrkosten deutlich geringer als erwartet ausfallen.

3.5.3 Abgeltungen der Gemeinden

Sofern die Zusatzleistungen über den öV-Pool finanziert werden können, wird die Abgeltung für die Gemeinden im Kanton St.Gallen unverändert über Haltestellen-Abfahrten und Einwohner berechnet. Pro Haltestellenabfahrt sind derzeit rund CHF 0.85 zu berechnen.

Im Stadtnetz von Wil (Linien 701-706) werden die Abfahrten 1.5-fach gewichtet (Gesamtsystem gemäss Verordnung).

Gemeinde	Änderung	Zus. Abfahrten pro Jahr	Differenz gesamt
		Abfahrten gewichtet	Abfahrten gewichtet / CHF
Braunau ¹	Keine Veränderung	0	0
Sirnach ¹	Keine Veränderung	0	0
Wil SG	Verdichtung Stadtbuse Mo-Fr (701-704)	+ 131'000	+ 131'000 + 111'000
Wilen bei Wil ¹	702: Durchgehender 15'-Takt Mo-Fr	+ 16'000	+ 16'000 + 14'000
Wuppenau ¹	722: Verkürzung der HVZ-Kurse	- 8'000	- 8'000 - 7'000
¹ Die Beträge des Kantons Thurgau bzw. der Thurgauer Gemeinden werden über einen separaten Schlüssel berechnet. Die Anzahl der Abfahrten ist nur aus Gründen der Vergleichbarkeit aufgeführt.			

3.6 Vergleich Grundkonzept mit Ist-Zustand

Der Vergleich des Grundkonzeptes mit dem Ist-Zustand ist pro Gemeinde aufgegliedert und ermöglicht so eine rasche Beurteilung des Angebotes. Tabellen ermöglichen einen Reisezeit- und Taktvergleich (Reisezeiten sind Durchschnittswerte aus Hin- und Rückfahrt). Verbindungen, die sowohl 2016 als auch im Grundkonzept umsteigefrei und über dieselbe Linienführungen ablaufen, sind in den Tabellen nicht dargestellt.

In den Tabellen sind Taktausdünnungen oder Verlängerungen der Reisezeit um mindestens 5 Minuten in rot hinterlegt, Taktverdichtungen sowie Verkürzungen der Reisezeit um mindestens 5 Minuten in grün.

3.6.1 Braunau

Das Mengengerüst für Braunau bleibt unverändert. Die Anschlüsse in Wil werden auf die Verbindung von/nach Zürich ausgelegt. Die Reisezeit nach St.Gallen verlängert sich in jedem Fall gegenüber heute um 20 Minuten.

Braunau, Dorf	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	66'	60' (HVZ 30')	66'	60' (HVZ 30')
- nach St.Gallen	42'	60' (HVZ 30')	60'	60' (HVZ 30')

Eine Variante ohne Verschlechterung der Reisezeiten ist nur mit einem 15'-Takt möglich, da die jeweils schnellen Reisemöglichkeiten nach Zürich und St.Gallen ab Wil um 15' verschoben sind.

3.6.2 Sirnach

Sirnach ist mit den Ortsteilen Busswil und Littenheid betroffen. Der Takt wird hier erhalten bleiben.

Die Anschlüsse in Wil von St.Gallen fallen voraussichtlich weg (vorbehaltlich definitive Fahrzeiten Fernverkehr). Die Verbindung nach St.Gallen ist via Bahnhof Süd gewährleistet:

Littenheid, Klinik	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	65'	60' (HVZ 30')	64'	60' (HVZ 30')
- nach St.Gallen	40'	60' (HVZ 30')	49' ¹	60' (HVZ 30')

¹ Stark abweichende Reisezeit je Richtung.

Eine Variante ohne Verschlechterung der Reisezeiten ist nur mit einem 15'-Takt möglich, da die jeweils schnellen Reismöglichkeiten ab Wil nach Zürich und St.Gallen um 15' verschoben sind.

3.6.3 Wil

In der Stadt Wil verschlechtern sich die Anschlüsse an die Züge auf Linien mit Halbstundentakt, da mit einem sauberen Halbstundentakt nur die Züge von/nach Zürich ODER St.Gallen erreicht werden können. Konkret bedeutet dies die folgenden Punkte:

Stadtbuslinien 701-704

Die viertelstündlich verkehrenden Stadtbuslinien 701-704 bieten in Wil jeweils abwechselnd Anschluss an die Züge nach Zürich oder nach St.Gallen. Im Halbstundentakt kann nur jeweils eine von zwei Verbindungen angeboten werden, für die jeweils andere Verbindung entsteht eine zusätzliche Wartezeit von 15 Minuten.

Zum Vergleich sind die Fahrzeiten nachmittags ab/nach der Haltestelle Reutistrasse dargestellt:

Bei Viertelstundentakt (Mo-Fr nachmittags)				
Wil, Reutistrasse	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	58'	30'	58'	30'
- nach St.Gallen	43'	15'	38'	30'
- nach Winterthur	32'	30'	30'	30'

Bei Viertelstundentakt können sowohl in Richtung Zürich als auch in Richtung St.Gallen halbstündlich schlanke Verbindungen angeboten werden.

Bei Halbstundentakt (Sa nachmittags)				
Wil, Reutistrasse	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	66'	30'	62'	30'
- nach Winterthur	32'/44' ¹	30'	31'/41' ¹	30'
- nach St.Gallen	38'	30'	37'/54' ¹	30'

¹ Reisezeiten je nach Richtung unterschiedlich

Beim Halbstundentakt zeigt sich, dass das Problem der langsameren und weniger häufigen Anschlüsse in erster Linie die Verbindung nach St.Gallen und während dem Halbstundentakt betrifft, wobei der Durchschnitt aus beiden Richtungen in beiden Varianten identisch ist.

Die Fahrt nach Zürich ist auch beim Halbstundentakt immer relativ rasch, jedoch teilweise mit zusätzlichem Umstieg in Winterthur (und Fahrt über Stadelhofen statt Flughafen) verbunden.

Die untenstehende Grafik zeigt auf, von welchen Haltestellen welche Verbindungen erreichbar sind:

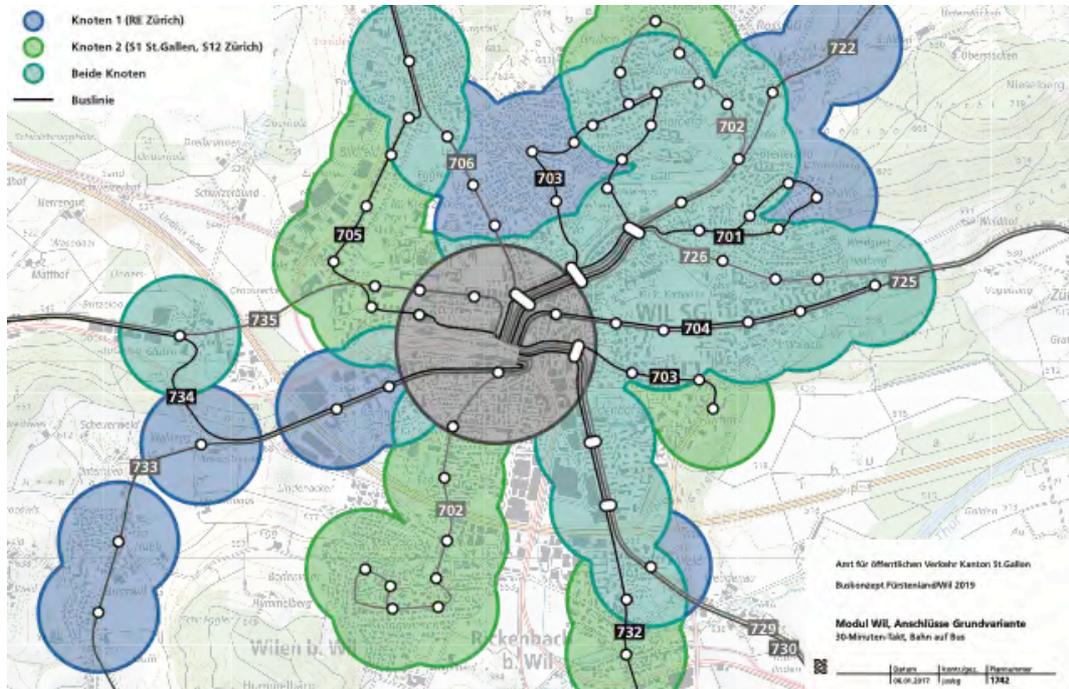


Abbildung 6: Anschlussituation in Wil, Bahn auf Bus.

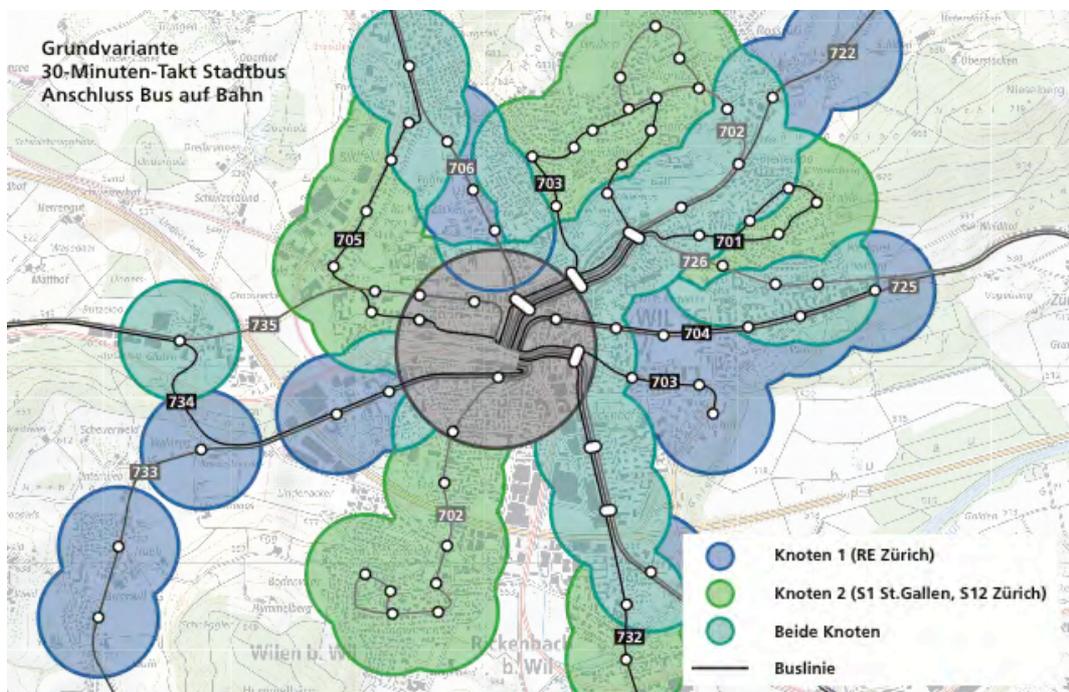


Abbildung 7: Anschlussituation in Wil, Bus auf Bahn.

Regionalbuslinien

Die Regionalbuslinien bleiben in Wil auf den Knoten .00/.30 ausgerichtet. Dies bringt für die Reisenden auf Stadtgebiet Wil keine Vorteile. Die folgende Tabelle zeigt die Reisezeiten:

Bronschhofen, Gemeindehaus	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	58'	30'	58'	30'
- nach Winterthur	31'	30'	30'	30'
- nach St.Gallen	37'	30'	40'	30'

Himmelrich (Bildfeld ¹)	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	66'	30'	70'	30'
- nach Winterthur	38'	30'	44'	30'
- nach St.Gallen	45	30'	43'	30'

¹ die Reisezeiten sind für Himmelrich berechnet. Sie verändern sich für das Bildfeld im selben Ausmass.

Rossrüti	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	53'/62' ¹ (HVZ 53'-62' ¹)	60' (HVZ 30')	57' (HVZ 59')	60' (HVZ 30')
- nach Winterthur	25'/36' ¹ (HVZ 25-35' ¹)	60' (HVZ 30')	29' (HVZ 31')	60' (HVZ 30')
- nach St.Gallen	34'/50' ¹ (HVZ 32-50' ¹)	60' (HVZ 30')	51' (HVZ 53)	60' (HVZ 30')

¹ Durchschnitt (Fahrzeitunterschied 14' je nach Richtung und Zeit)

Kosten

Aufgrund der schlechteren Bedienung im Halbstundentakt empfehlen wir grundsätzlich, möglichst überall durchgehend einen Viertelstundentakt anzubieten.

Da jeweils mehrere Linien zu verdichten sind, kostet dies rasch hohe 5-stellige Beträge. Wir schlagen deshalb vor, in einem ersten Schritt nur den durchgehenden Viertelstundentakt von Mo-Fr auf den Stadtbuslinien 701-704 herzustellen.

3.6.4 Wilen bei Wil

Wilen bei Wil ist ausschliesslich über den Stadtbus 702 mit Wil verbunden. Die für den Ast etwas zu lange Fahrzeit führt zu asymmetrischen Anschlüssen mit langen Wartezeiten, vgl. folgende Tabelle:

Bei Viertelstundentakt (Mo-Fr nachmittags)				
Wilen, Gde'zentrum	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	65'	30'	58'/65'	15'
- nach St.Gallen	43'	30'	45'	30'

Bei Halbstundentakt (Sa nachmittags)				
Wilen, Gde'zentrum	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	65'	30'	67'	30'
- nach St.Gallen	43'	30'	41'	30'

¹ Durchschnittswert, Reisezeitunterschied 16-18' je nach Richtung

Das Konzept 2019 bringt für Wilen somit als einzige massgebliche Änderung eine zusätzliche Verbindung von/nach Zürich mit der S-Bahn via Stadelhofen.

3.6.5 Wuppenau

Die Gemeinde Wuppenau wird weiterhin in der HVZ halbstündlich und in der NVZ stündlich bedient, wobei Hosenruck aus Fahrzeitgründen in jedem Fall nur noch stündlich angeschlossen wird:

Wuppenau, Gde-haus	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	63'	60' (HVZ 30')	61'	60' (HVZ 30')
- nach St.Gallen	48' ¹ (HVZ 38')	60' (HVZ 30')	56'	60' (HVZ 30')

¹ Durchschnitt (Fahrzeitunterschied 15' je nach Richtung und Zeit)

Hosenruck	2016		2019 Grundvariante	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	67' (HVZ 65')	60' (HVZ 30')	66'	60'
- nach St.Gallen	52' ¹ (HVZ 42')	60' (HVZ 30')	60'	60'

¹ Durchschnitt (Fahrzeitunterschied 15' je nach Richtung und Zeit)

Die Reisezeit von/nach St.Gallen verzögert sich aufgrund der Ausrichtung der Linie auf den Knoten .00/.30 um 10-15 Minuten. Dies gilt für alle bedienten Dörfer der Gemeinde.

3.7 Infrastrukturen

Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Linie 706 sind Massnahmen zur Busbeschleunigung sinnvoll. Diese sind zu prüfen, falls weiterhin zwei stündliche Kurse bis/ab Braunau fahren sollen (gemäss öV-Konzept des Kantons Thurgau). Allerdings sind die Möglichkeiten begrenzt, weil auf der Strecke der Linie 706 der Platz für eine Busspur fehlt und eine Beschleunigung am Schwanenkreisel nur auf Kosten anderer Buslinien möglich ist. Eine Umsetzung auf den Dezember 2018 dürfte somit nicht realistisch sein.

Das übrige Angebot kann ohne Infrastrukturausbauten gefahren werden. Durch die Verschiebung der Linien 705 und 706 zueinander kann ein Halteplatz am Bahnhofplatz Wil eingespart werden (welcher allerdings heute faktisch gar nicht vorhanden ist).

3.8 Fazit Modul Wil

Die heutige Bedienungsqualität für das Modul Wil lässt sich aufgrund der übergeordneten Bahnanschlüsse derzeit nicht halten. Bezüglich der Stadtbuslinien kann mit dem vorliegenden Angebot eine vertretbare Lösung für die drei Jahre zwischen 2018 und 2021 gefunden werden, wobei theoretisch auch eine Drehung des Samstagsangebotes um 15 Minuten denkbar ist. Im Überlandverkehr wurde seitens des Kantons Thurgau eine Variante mit guten Anschlüssen nach Weinfelden und Zürich HB im kantonalen öV-Konzept verbindlich festgeschrieben; die Buslinien 706, 722 und (in eine Richtung) 733 werden zukünftig keine Anschlüsse von und nach St.Gallen mehr herstellen, was insbesondere für Teile der Stadt Wil eine grosse Verschlechterung darstellt. Betroffen davon sind rund 30% der heutigen Fahrgäste dieser Linien, weshalb wir auch einen Rückgang bei den Fahrgastzahlen erwarten.

Das bearbeitende Planungsbüro empfiehlt, diese Linien entgegen des üblichen Vorgehens bereits nach einem Betriebsjahr erneut zu überprüfen sowie allfällige offensichtliche Mängel im Rahmen der bevorstehenden regionalen und städtischen Neukonzeptionen unbedingt zu beheben.

4. Modul Fürstenland

Das Modul Fürstenland umfasst die Regionalbuslinien im Bereich Wil – Uzwil – Flawil – Gossau – Bischofszell sowie die Ortsbuslinien von Uzwil und Flawil.

4.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)

→ Netzgrafik vgl. Beilage 3

Im Folgenden die Daten des aktuellen Fahrplanes:

Linie		Takt			Fzg-Typ	Verknüpft
Nr.	Strecke	HVZ ¹	NVZ ¹	RVZ ¹		
725	Wil – Züberwangen – Zuzwil – Zuckenriet – Niederhelfenschwil	60 ²	60	60	Std	727/730
726	Wil – Zuzwil – Henau – Niederuzwil – Uzwil	30	60	60	Std	741
727	Wil – Züberwangen – Zuzwil – Sonnental – Oberbüren – Niederwil – Gossau	60 ³	60	60	Std	725/730
728	Uzwil – Niederuzwil – Oberbüren – Niederhelfenschwil ⁴	60	60	60	Std	725/730
729	Wil – Schwarzenbach – Algetshausen – Henau – Uzwil	60	60	60	Std	-
730	Wil – Schwarzenbach – Jonschwil – Uzwil	30	60	60	Std	725/727/728/740
740	Uzwil – Niederuzwil – Oberbüren – Niederbüren – Bischofszell	60	60	60	Std	730
741	Uzwil – Bichwil – Flawil	30	60	60	Std	726/751
745	Ortsbus Uzwil (Waldhof – Bahnhof – Gupfenstrasse – Gaswerk)	30	30	-	Midi	-
750	Ortsbus Flawil (Oberstrasse – Spital – Bahnhof – Schändrich)	30	30	-	Midi	-
751	Flawil – Wolfertswil – Degersheim	60	60	60	Std	741

¹ HVZ i.d.R. morgens 06:00 – 08:00, mittags 11:30 – 13:30, abends 15:30 – 19:30. RVZ abends ab 20:00 sowie sonntags.

² Halbstündlich zwischen Zuzwil und Niederhelfenschwil

³ Zusatzkurse Gossau – Oberbüren – Niederbüren (30'-Takt Gossau – Oberbüren)

⁴ in NVZ wird in Fahrtrichtung Niederhelfenschwil auch Zuckenriet bedient

Graphische Darstellung des Angebotes:

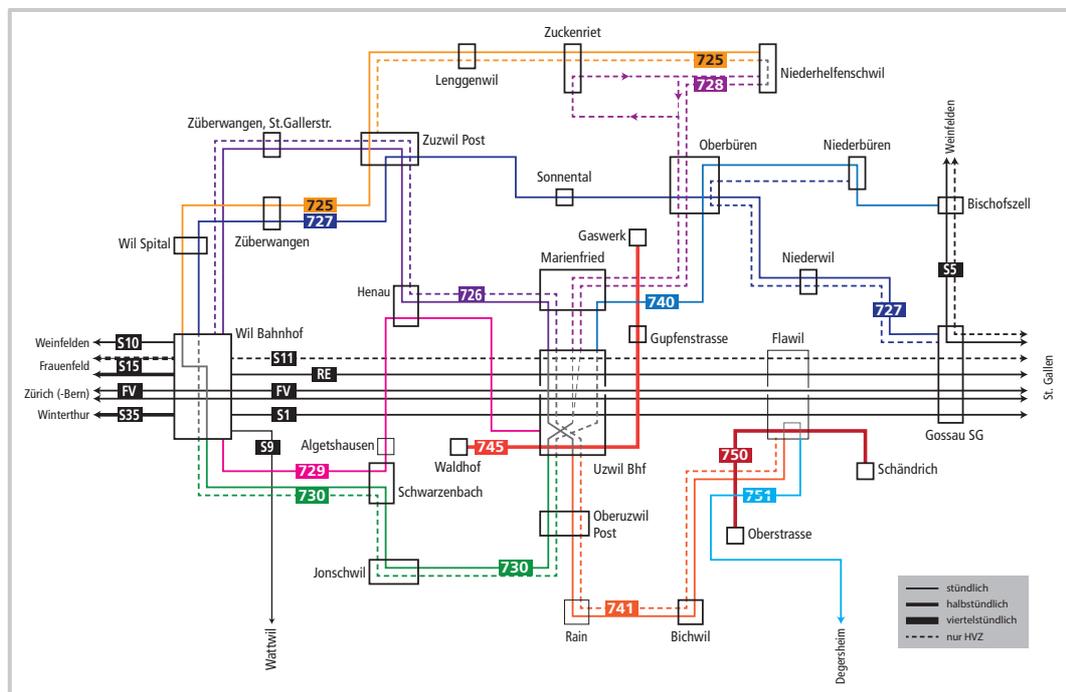


Abbildung 8: Angebotsskizze Modul Fürstenland, Ist-Zustand gemäss Kursbuch 2016. Netzgrafik vgl. Beilage 3.

Die Anschlüsse stellen sich wie folgt dar:

- Linie 726 in Wil auf den Knoten .00/.30, in Uzwil auf S1/REX von/nach St.Gallen.
- Linie 725/727 in Wil auf den Fernverkehr von/nach Zürich, 727 in Gossau auf die S-Bahn von/nach St.Gallen.
- Linie 728 in Uzwil auf den REX von/nach St.Gallen (lange Übergangszeit) → in HVZ auf Zusatz-S-Bahn mit schlankem Anschluss.
- Linie 729 in Wil auf Knoten .00, in Uzwil auf Fernverkehr von/nach St.Gallen und Zürich.
- Linie 730 in Wil auf Knoten .00/.30, in Uzwil auf S1/REX von/nach St.Gallen.
- Linie 740 in Uzwil auf den Fernverkehr von/nach Zürich und St.Gallen, in Bischofszell auf die S55 von/nach St.Gallen und Weinfelden (nur HVZ).
- Linie 741 in Uzwil auf den REX von/nach Wil (HVZ auch auf Fernverkehr von/nach Zürich), in Flawil auf den Fernverkehr von/nach St.Gallen (HVZ auch auf Zusatz-S-Bahn).
- Linie 745 in Uzwil je nach Richtung und Stunde unterschiedliche Anschlüsse.
- Linie 750 in Flawil auf den S1/REX von/nach St.Gallen (Ast Oberstrasse) bzw. auf den Fernverkehr von/nach Zürich (Ast Schändrich).
- Linie 751 in Flawil auf den Fernverkehr von/nach Zürich.

Diese Anschlüsse sind mehrheitlich akzeptiert, mit Ausnahme der Anschlüsse der Linien 725-727 in Wil (kein Anschluss von Züberwangen Dorf auf den Taktknoten), der Linie 741 in Uzwil (bevorzugt würde der ganztägige FV-Anschluss, was aus Umlaufgründen nicht möglich ist) sowie der Linie 740 in Bischofszell (kein Anschluss von/nach St.Gallen in Nebenverkehrszeiten (NVZ) und Randverkehrszeiten (RVZ)).

4.2 Entwicklung 2016-2019

→ voraussichtliche Netzgrafik 2018 vgl. Beilage 4

Der Kanton St.Gallen plant, per Dezember 2017 die schon per Ende 2015 angestrebten Taktverdichtungen auf den Linien 726, 727 (Abschnitt Gossau – Niederwil), 730 und 741 auf den durchgehenden Halbstundentakt von Montag-Freitag (6-20 Uhr) umzusetzen. Die Finanzierung für den Angebotsausbau ist gesichert, vorbehaltlich der Budgetgenehmigung durch den Kantonsrat im November 2017. Als Basis für den Vergleich des Aufwandes im Konzept 2019 gilt dieses (im Folgenden graphisch dargestellte) „Angebot 2018“:

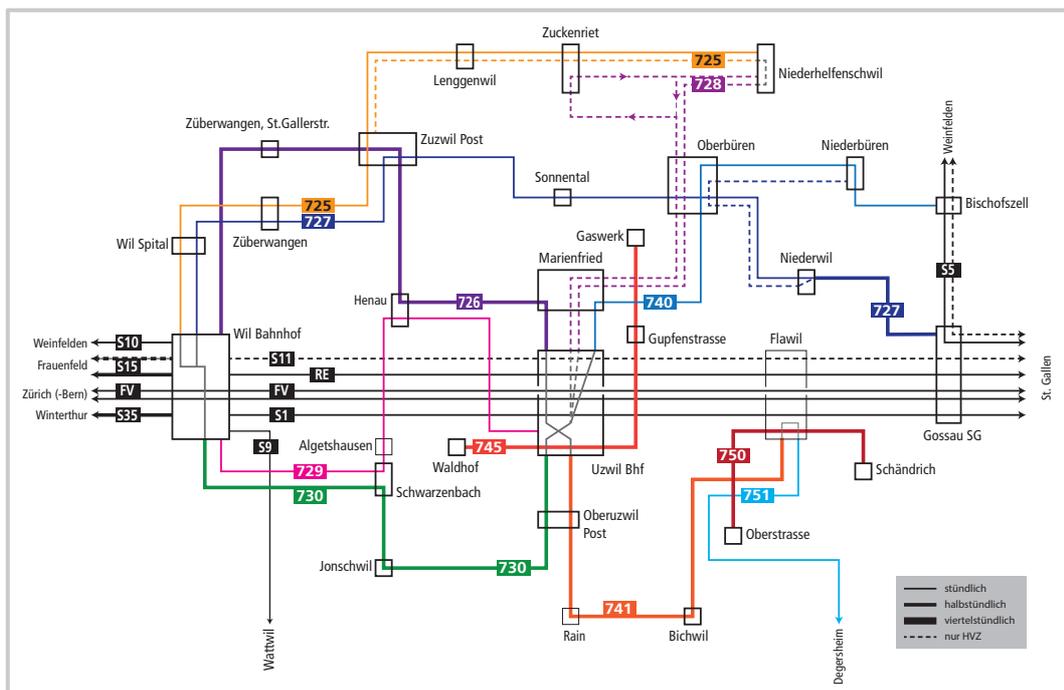


Abbildung 9: Angebotsskizze Modul Fürstenland, voraussichtlicher Stand 2018 gemäss Planung AöV (Netzgrafik vgl. Beilage 4).

An den übrigen Linien sind bis 2018 keine Änderungen an Konzept oder Mengengerüst geplant.

4.3 Grundvariante 2019

Die Grundvariante 2019 zeigt den günstigsten Weg auf, weiterhin ein funktionierendes Liniennetz ohne eine Angebotsreduktion bereitzustellen. Sie basiert auf folgenden Punkten:

- Linie 725 neu via Wil Stadtmarkt (statt Spital). Halbstundentakt Mo-Fr in Kombination mit der neuen Linie 724 Wil – Zuckenriet – Niederbüren.
- Linie 726 mit um 15' gedrehtem Fahrplan, neu via Gupfenstrasse und bis/ab Waldhof
- Linie 727 verkürzt auf Gossau – Oberbüren – Zuzwil.
- Linie 728 neu nur noch bis/ab Zuckenriet (dafür mit Anschluss sowohl nach Niederhelfenschwil als auch Lenggenwil – Wil).
- Linien 730 und 740 ungefähr wie heute (mit angepassten Fahrzeiten aufgrund der neuen Fahrlagen)
- Linie 741 neu via Maestrani, verknüpft mit Ortsbus Flawil (Linie 750)
- Linie 751 neu direkt (via Reithalle statt Maestrani) und Mo-Sa weiter bis/ab Schändrich.
- Ortsbus Flawil bedient nur noch den Ast Oberstrasse (bis/ab FLAWA)
- Ortsbus Uzwil aufgehoben, ersetzt durch Linie 726 (Ast Waldhof) und 741 (Ast Gaswerk)

4.3.1 Netzgrafik

→ vgl. Beilage 5

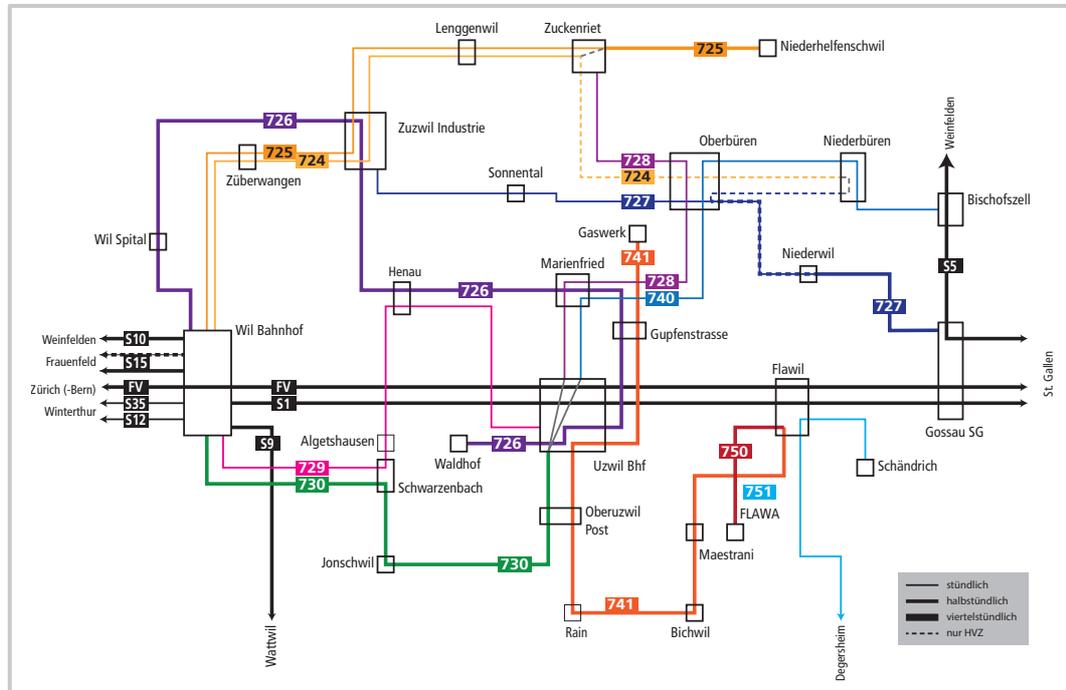


Abbildung 10: Angebotsskizze Modul Fürstenland, Konzept 2019 Grundvariante (Netzgrafik vgl. Beilagen 5a (Mo-Fr) und 5b (Wochenende)).

4.3.2 Linienportraits

Im Folgenden die Portraits der geplanten Linien. Änderungen bei Takt, Anschlüssen oder Linienführung gegenüber dem voraussichtlichen Zustand 2018 sind in Blau dargestellt.

80.724	Wil – Stadtmarkt – Züberwangen – Zuzwil – Lenggenwil - Zuckenriet – Oberbüren – Niederbüren
Takt	Alle 60 Minuten (Zuckenriet – Niederbüren nur HVZ)
Anschlüsse	Zuckenriet von/nach Niederhelfenschwil Oberbüren von/nach Uzwil (740, Ast Zuckenriet) Oberbüren von/nach Gossau (727, Ast Niederbüren)
Fahrzeugbedarf	0.5 Fahrzeuge
Verknüpfungen	Mit Zusatzkurs 727
Bemerkungen	Überlagerung im Abschnitt Wil – Zuckenriet durch Linie 725, Oberbüren – Zuckenriet durch Linie 728, im Abschnitt Oberbüren – Niederbüren durch Linie 740 jeweils zum Halbstundentakt.

80.725	Wil – Stadtmarkt – Züberwangen – Zuzwil – Lenggenwil – Zuckenriet – Niederhelfenschwil
Takt	Alle 60 Minuten Mo-Fr alle 30 Minuten von Zuckenriet bis Niederhelfenschwil
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof von/nach Wattwil und Weinfeldern Zuckenriet von/nach Oberbüren – Uzwil (Linie 728, HVZ für Ast Niederhelfenschwil auch 724)
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge
Verknüpfungen	-
Bemerkungen	Überlagerung im Abschnitt Wil – Zuckenriet durch Line 724 zum Halbstundentakt (Mo-Fr).

80.726	Wil – Spital – Zuzwil – Henau – Gupfenstrasse – Uzwil – Waldhof
Takt	Alle 60 Minuten Mo-Fr 06-20 Uhr alle 30 Minuten Sa zwischen Uzwil Bahnhof und Waldhof alle 30 Minuten. Sa-So zwischen Wil und Zuzwil alle 30 Minuten.
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (S12/S35) Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) Zuzwil Industrie von/nach Sonnental (727) Uzwil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr, Ast Henau) Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1, Ast Henau) Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (FV, Lastrichtung, Ast Waldhof) Uzwil Bahnhof von/nach Wil (S1, Lastrichtung, Ast Waldhof) Uzwil Bahnhof von/nach Oberuzwil (Linie 730).
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge (Mo-Fr 3)
Verknüpfungen	Sa-So in Zuzwil mit Linie 727 (Zusatzkurs) Sa in Uzwil mit Linie 740 (Halbstundenkurs Waldhof)
Bemerkungen	Im Korridor Bahnhof Uzwil – Marienfried überlagert mit Linie 741 zum Viertelstundentakt. Der Stundentakt abends ist gegenüber dem Stundentakt Sa/So um 30' verschoben, um den Anschluss an die Linie 727 zu gewährleisten.

80.727	Gossau – Oberbüren – Zuzwil (–Wil)
Takt	Alle 60 Minuten Mo-Fr alle 30 Minuten zwischen Gossau und Niederwil (HVZ bis/ab Niederbüren)
Anschlüsse	Gossau SG von/nach St.Gallen (IR/IC) Gossau SG von/nach Zürich HB (IR/IC) Zuzwil Industrie von/nach Wil (726)
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge (HVZ 2.5)
Verknüpfungen	Samstag/Sonntag mit Linie 726 in Zuzwil, Mo-Fr HVZ mit Linie 724 in Niederbüren.
Bemerkungen	Einzelne Taktabweichungen nach 22:00 Abends zur Anschlusssicherung.

80.728	Uzwil – Oberbüren – Zuckenriet / Niederhelfenschwil
Takt	Alle 60 Minuten bis/ab Zuckenriet Sa/So und abends bis/ab Niederhelfenschwil statt Zuckenriet
Anschlüsse	Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1) ohne Wartezeit Uzwil Bahnhof von/nach Zürich (IR/IC) Zuckenriet Post von/nach Niederhelfenschwil (725) Zuckenriet Post von/nach Lenggenwil (- Wil) (725)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Mit Linie 730 in Uzwil Sa, So und abends mit Linie 725 in Niederhelfenschwil
Bemerkungen	Verbindung Uzwil – Niederhelfenschwil Mo-Fr neu mit Umstieg auf Linie 725.

80.729	Wil – Schwarzenbach – Henau – Uzwil
Takt	Alle 60 Minuten
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof von/nach Wattwil (S9) Uzwil von/nach St.Gallen (Fernverkehr) Kein Anschluss in Uzwil von/nach Zürich.
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Keine
Bemerkungen	Bahnersatz für Schwarzenbach und Algetshausen-Henau. In Randstunden leicht angepasste Fahrpläne zwecks Anschlusssicherung.

80.730	Wil – Jonschwil – Uzwil
Takt	Alle 60 Minuten Mo-Fr 6-20 Uhr alle 30 Minuten
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Wil Bahnhof von/nach Wattwil (S9) Kein Anschluss in Wil von/nach St.Gallen Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (Fernverkehr) Uzwil Bahnhof von/nach Wil (Regionalverkehr) Uzwil Bahnhof von/nach Gupfenstrasse – Henau – Zuzwil (726)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (HVZ 2)
Verknüpfungen	Mit Linie 728 und 740 in Uzwil.
Bemerkungen	Anschluss Wil (Toggenburgerstrasse) – St.Gallen neu mit Linie 732 (vgl. Modul Unteres Toggenburg Kapitel 5)

80.740	Uzwil – Oberbüren – Niederbüren – Bischofszell
Takt	Alle 60 Minuten
Anschlüsse	Uzwil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr) Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1, ohne Wartezeit) Bischofszell von/nach Weinfelden (S5) Kein Anschluss in Bischofszell von/nach St.Gallen
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Mit Linie 730 in Uzwil
Bemerkungen	

80.741	Niederuzwil – Uzwil – Bichwil – Maestrani – Flawil
Takt	Alle 30 Minuten von Mo-Sa Ab 20:00 Uhr sowie sonntags alle 60 Minuten Abschnitt Bahnhof Uzwil – Gaswerk nur Mo-Sa. Sonntag in Prüfung. Bedienung Maestrani nur bis 20:00 Uhr
Anschlüsse	Uzwil Bahnhof von/nach Zürich (Fernverkehr, systematisch, Ast Oberuzwil) Uzwil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1, Ast Oberuzwil) Flawil Bahnhof von/nach St.Gallen (FV, ohne Wartezeit) → in Randstunden mit S1 statt FV Kein Anschluss in Flawil von/nach Wil und Zürich. Keine Anschlüsse in Uzwil für Ast Gupfenstrasse-Gaswerk.
Fahrzeugbedarf	2.5 Fahrzeuge (Sonntag und RVZ 1.5 Fahrzeuge)
Verknüpfungen	Flawil mit Linie 750 (Mo-Sa) Flawil mit Linie 751 (So)

80.750	Flawil Flawa – Bahnhof
Takt	Alle 30 Minuten von Mo-Sa bis 20:00 Uhr
Anschlüsse	Flawil Bahnhof von/nach Wil SG (S1) Flawil Bahnhof von/nach St.Gallen (S1)
Fahrzeugbedarf	0.5 Fahrzeuge
Verknüpfungen	In Flawil Bahnhof mit Linie 741.
Bemerkungen	

80.751	Schändrich – Flawil Bahnhof – Degersheim
Takt	Alle 60 Minuten Schändrich – Flawil Bahnhof nur Mo-Sa bis 20:00 Uhr
Anschlüsse	Flawil Bahnhof von/nach Wil – Zürich (FV, Ast Degersheim) Flawil Bahnhof von/nach St.Gallen (FV, Ast Schändrich)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug (Randstunden und So 0.5)
Verknüpfungen	In Flawil Bahnhof mit Linie 741 (So, Randstunden).
Bemerkungen	Fährt in Flawil neu via Bahnhofstrasse und Reithalle (statt Maestrani und Bubental).

Im Modul Fürstenland bestehen keine Optionsvarianten mehr. Aufgrund der Vernehmlassung wurde eine einzige Bestvariante bestimmt.

4.3.3 Angebot am Wochenende und in Randstunden

Das Wochenend-Angebot ist gegenüber dem werktäglichen Angebot reduziert:

- Stundentakt statt Halbstundentakt auf den Linien 726 (Zuzwil – Uzwil Bahnhof), 727 (Niederwil – Gossau), 730, Wegfall Linie 724
- Stundentakt statt Halbstundentakt auf der Linie 741 sonntags (samstags wird halbstündlich gefahren)
- Sonntags Wegfall der Ortsbuslinie Flawil (750)
- Sonntags Wegfall der Uzwiler Abschnitte der Linien 726 (Bahnhof – Waldhof) und 741 (Bahnhof – Gaswerk). Allfälliger Angebotsausbau noch in Prüfung
- Verknüpfung der Linien 725 und 728 zur durchgehenden Linie Uzwil - Niederhel-fenschwil – Wil (aus Fahrzeitgründen Mo-Fr nicht möglich)

Die folgende Grafik zeigt das reduzierte Angebot auf; gestrichelte Strecken werden nur samstags gefahren:

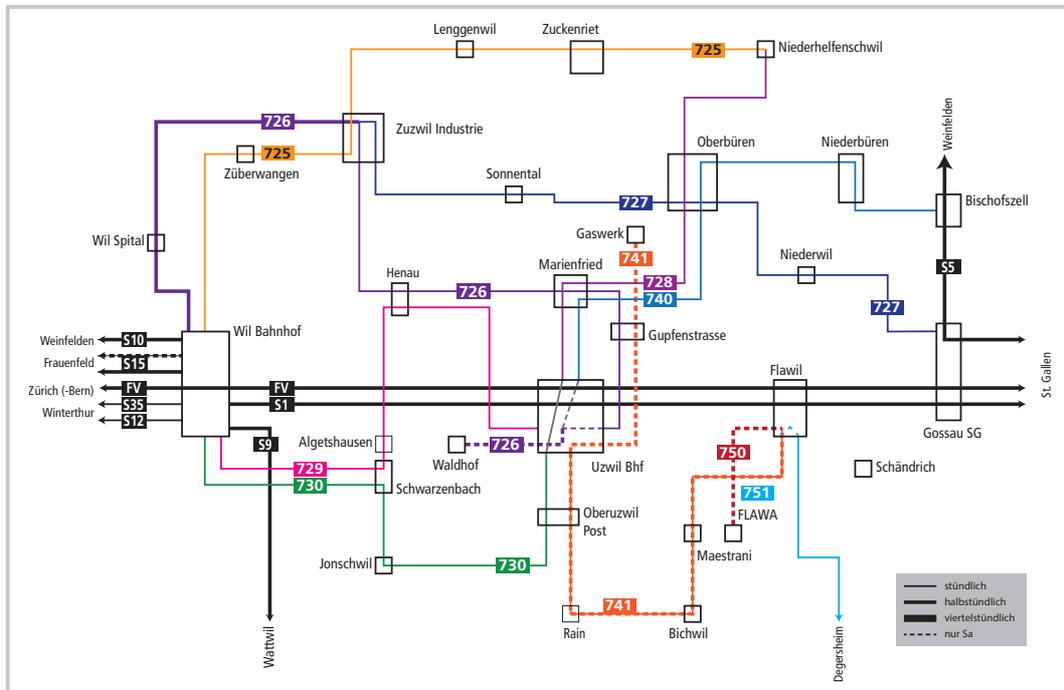


Abbildung 11: Netzplan Fürstenland Samstag/Sonntag, Netzgrafik inkl. Fahrplan vgl. Beilage 5b.

Abends ab ca. 20:00 wird ebenfalls das Sonntagsangebot gefahren, mit folgenden Anpassungen:

- Linie 726 auch zwischen Wil und Zuzwil nur stündlich und gegenüber Sonntagsfahrplan um 30' gedreht zwecks Anschluss Linie 727. Allfälliger Angebotsausbau auf das Niveau Sa/So noch in Prüfung.
- Linie 729 mit Lastrichtungsfahrplan (kürzere Wartezeiten für Reisende aus Zürich und St.Gallen, längere Wartezeiten in Gegenrichtung).
- Linie 740 nur bis/ab Niederbüren (analog Zustand 2017). Angebotsausbau bis/ab Bischofszell in Prüfung.
- Linie 741 ohne Bedienung Maestrani mit Anschluss auf S1 statt auf den teilweise wegfallenden Fernverkehr in Flawil.

Bei einigen Linien sind aufgrund der nach 21 Uhr wegfallenden SBB-Fernverkehrszüge die Anschlüsse nach Zürich nicht oder nur mit längerer Wartezeit gewährleistet. Die Anschlüsse nach St.Gallen sowie von Zürich und St.Gallen sind in jedem Fall gewährt.

Das Randstundenangebot ist in der Netzgrafik, Beilage 5c, dargestellt.

4.3.4 Aufhebung Ortsbus Uzwil

Mit dem vorliegenden Konzept wird der Ortsbus Uzwil in seiner heutigen Form aufgehoben. Die Abschnitte werden durch Regionalbuslinien übernommen:

- Linie 726 Wil – Zuzwil – Henau – Uzwil – Waldhof
- Linie 741 Flawil – Oberuzwil – Uzwil – Gaswerk

Vorteil dieser Lösung ist eine Reduktion des Fahrzeugaufwandes bei gleichzeitig verbesserten regionalen Verbindungen; so können die Arbeitsplatzgebiete in Niederuzwil direkt ab Oberuzwil und Flawil erreicht werden, ohne dass die Direktverbindung Waldhof – Gupfenstrasse wegfällt. Ebenso verbessert wird die Kursverteilung auf der Gupfenstrasse, welche einen annähernden Viertelstundentakt erhält. Gleichzeitig reduziert sich die Abgeltung der Gemeinde Uzwil an den Kanton.

Als einziger nennenswerter Nachteil ist der Wegfall der direkten Bahnanschlüsse für die Haltestellen Bienenstrasse und Gaswerk zu erwähnen. Die dadurch reduzierte Anschlussqualität ist in Abbildung 15 auf Seite 54 graphisch dargestellt.

Die gewählte Variante wurde durch die Gemeinden Uzwil, Oberuzwil und Flawil initiiert und wird von diesen mitgetragen.

Die Befahrbarkeit der Säntisstrasse mit Standardbussen ist nicht möglich, weshalb in Absprache mit PostAuto und der Gemeinde eine neue Linienführung vorgeschlagen wird:

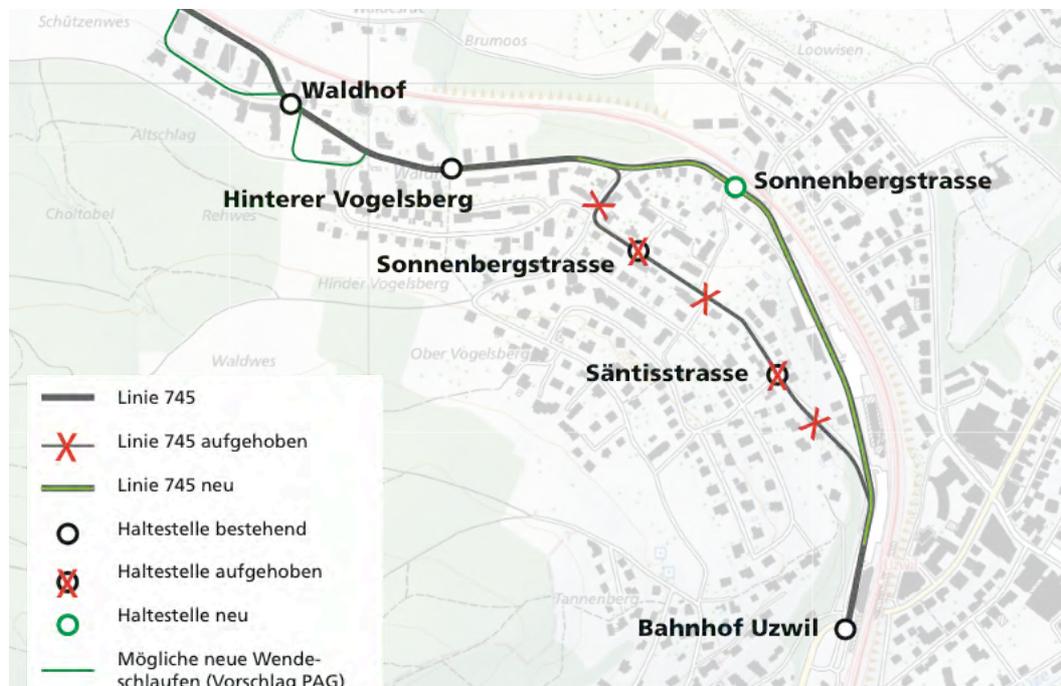


Abbildung 12: Neue Linienführung der Linie 745 zwischen Bahnhof Uzwil und Waldhof, gemäss Vorschlag PostAuto Ostschweiz.

Die Haltestelle Söntisstrasse muss aufgehoben werden. Die Haltestelle Sonnenbergstrasse (liegt an der Söntisstrasse) wird in die Sonnenbergstrasse verlegt. Bei der Hal-

testelle Waldhof ist eine neue Wendeanlage notwendig, da ein Wenden mittels Rückwärtsfahrt mit einem Standardbus nicht bewilligungsfähig ist. Aus Sicherheitsüberlegungen ist die neue Wendemöglichkeit auch dann sinnvoll, wenn zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls wieder Midibusse eingesetzt würden.

4.3.5 Anpassung Ortsbus Flawil

Der Ortsbus Flawil bleibt im Abschnitt Bahnhof – Oberstrasse bestehen. Dank Drehung um 15 Minuten bleiben die Anschlüsse an die S1 von/nach Wil und St.Gallen bestehen, neu wird die Linie allerdings mit der Linie 741 Uzwil – Flawil verknüpft.

Die Linienführung wird angepasst:

- Im Abschnitt Kirche – Bahnhof fährt neu die Linie 750 (Ortsbus) via Spital. Die Haltestelle Kirche wird voraussichtlich aufgehoben (die Haltestellen Spital und Alpsteinstrasse liegen nur je 150 Meter entfernt).
- Dafür fährt die Linie 741 neu via Bahnhofstrasse bzw. Bärenplatz vom/zum Bahnhof. Die Haltestelle Spital wird durch eine neue Haltestelle nahe dem Knoten Wiler-/Enzenbühlstrasse ersetzt.
- Ab Botsberg fährt der Ortsbus neu in beide Richtungen über die Haltestellen Unterstrasse, Oberstrasse und Alterssiedlung (verschoben an die Oberbotsbergstrasse) zur Endhaltestelle FLAWA.
- Der Ast Schändrich inkl. Zwischenhalte wird neu durch die Linie 751 bedient, welche ab Bahnhof zu gewissen Zeiten verlängert wird.

Diese Anpassung erfolgt aufgrund der Tatsache, dass die Linie 741 neu auch die Haltestelle Maestrani bedient. Die neue Bedienung bringt folgende Vorteile:

- Gute Kursverteilung zwischen Flawil und Botsberg (10/20'-Takt)
- Erschliessung der meisten Wohngebiete im Halbstundentakt
- Attraktive Verknüpfung der Linie 741 und 750

Als Nachteil ist insbesondere der Wegfall des halbstündlichen Astes Schändrich zu erwähnen. Dieser wird allerdings heute schlecht genutzt und ist mehrheitlich auch durch den Bahnhof direkt erschlossen (Ausnahme ist die im Industriegebiet gelegene Endhaltestelle). Mit der Linie 751 kann hier ein nachfragegerechtes Angebot erhalten bleiben.

Zweiter Nachteil ist die Bedienung der Ortsbuslinie 750 mit Standardbussen, was zu einer gewissen Mehrbelastung der befahrenen Quartierstrassen führt. Die neue Linienführung entlang der Oberstrasse ist diesem Umstand geschuldet, ein Befahren der Ein- und Ausfahrten in die Niederbergstrasse ist mit Standardbussen nicht sicher möglich.

Die gewählte Variante wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Flawil und deren öV-Berater, dem Planungsbüro Jud, erarbeitet und wird von der Gemeinde Flawil unterstützt. Die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten wurden von der Gemeinde bis Dezember 2018 zugesichert.

4.4 Weitere geprüfte Varianten

Im Rahmen der Bearbeitung wurden verschiedene weitere Varianten geprüft und verworfen, welche im Folgenden kurz angesprochen werden.

4.4.1 Ausbau Linie 767

Die Linie 767 verbindet Flawil mit Lütisburg und Ganterschwil und ist im Modul Unteres Toggenburg abgehandelt. Auf Wunsch der betroffenen Gemeinden wurde eine Variante geprüft, in welcher die Linie 767 stündlich verkehrt, mit folgenden Änderungen gegenüber heute:

- ab Rindal Rundkurs via Bazenheid – Lütisburg Dorf, dafür Verzicht auf den Abschnitt Lütisburg – Ganterschwil.
- Ab Flawil weiter via Maestrani, Burgau und Egg nach Degersheim, dort Verknüpfung mit der Linie 751.

Die Variante wird vom Kanton nicht unterstützt, aus folgenden Gründen:

- Das Potential pro Kilometer ist klar zu klein.
- Der minimale Kostendeckungsgrad kann nicht erreicht werden.
- Es würden Zusatzkosten entstehen, weil die Schulbedürfnisse zwischen Ganterschwil und Bütschwil nicht mehr mit demselben Fahrzeug abgedeckt werden können.

Der grosse Vorteil der Linie wäre eine bessere Verbindung Bazenheid – St.Gallen trotz wegfallendem Eckanschluss in Wil. Dem steht aber eine gleichzeitig schlechtere Verbindung von Ganterschwil nach St.Gallen gegenüber, womit der Nutzen sehr begrenzt ist.

4.4.2 Beibehalt der Ortsbusse in Uzwil und Flawil

Sowohl in Uzwil als auch in Flawil wurde geprüft, den Ortsbus beizubehalten.

In Uzwil wäre dies grundsätzlich möglich und sinnvoll, würde aber bei gleichzeitiger Verlängerung der Linie 741 bis/ab Niederuzwil (mindestens Gupfenstrasse) ein Überangebot bedeuten. Gemeinde und Kanton haben gemeinsam beschlossen, auf dieses Angebot zu verzichten.

In Flawil würde der Beibehalt des Astes Schändrich bei gleichzeitig attraktiven Anschlüssen dazu führen, dass Ortsbus und Regionalbus 741 die Achse Botsberg – Flawil

praktisch gleichzeitig bedienen. Soll auch noch die Maestrani erschlossen werden, ist dann ein zusätzliches Fahrzeug notwendig. Gemeinde und Kanton sind der Meinung, dass mit der nun vorliegenden Lösung mit einem Teilersatz des Ortsbusses durch die Linie 751 zwischen Bahnhof und Schändrich eine effiziente und attraktive Lösung vorliegt.

4.4.3 Führung aller Postautolinien via Spital Wil

Dies wurde insbesondere deshalb geprüft, weil so auch auf diesem Abschnitt ein Viertelstundentakt mit guten Anschlüssen nach Zürich und St.Gallen angeboten werden könnte.

Angesichts der hohen Kosten von jährlich rund CHF 70'000 und der Notwendigkeit, die St.Gallerstrasse gleichzeitig mit einem verstärkten Stadtbusangebot zu erschliessen, hat die Stadt Wil beschlossen, auf diese Option zu verzichten.

Sollte sich im Rahmen der Neukonzeption des Stadtbusbes ab 2022 eine andere Lösung für die Bedienung der St.Gallerstrasse ergeben, sind Kanton und Betreiber für eine viertelstündliche Linienführung via Spital offen.

4.4.4 Linienführung 751 via Alterschwil und Egg

Auf Wunsch der Gemeinde Flawil wurde geprüft, die Linie 751 zwischen Wolfertswil und Ifang neu via Alterschwil und Egg zu führen. Folgende Linienführung war angedacht:

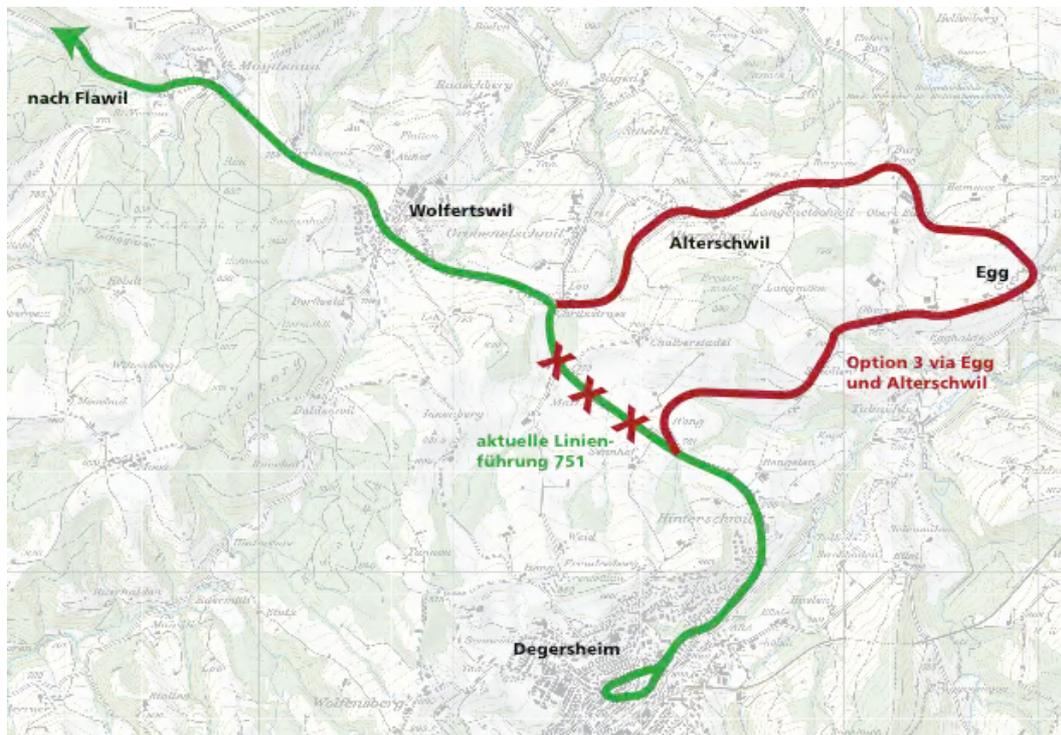


Abbildung 13: Linienführung 751 via Alterschwil – Egg, gemäss Fahrversuch PostAuto.

Die Variante würde allerdings zu Nachteilen für Degersheim (längere Verbindung nach Flawil – Wil – Zürich) und Wolfertswil (deutlich längere Verbindung von/nach St.Gallen) führen.

Gemäss Testfahrten von PostAuto führt die Umwegfahrt zu einer Fahrzeitverlängerung von rund 8 Minuten pro Richtung (und somit zu einer Verlängerung der Fahrzeit auf 27-28 Minuten. Damit wäre auch im neuen Fahrplan ein stabiler Betrieb mit Anschlüssen an beiden Linienenden nicht mehr möglich, die Umsteigezeiten in Degersheim würden je nach Richtung auf 1-2 Minuten sinken.

Aus diesen Gründen wurde diese Variante verworfen.

4.5 Betriebsaufwand / Kosten

4.5.1 Faktoren für Betriebsaufwand

Der Fahrzeugaufwand verändert sich wie folgt:

Zeitraum	Fahrzeuge				Bemerkungen
	2016	2018	2019 ¹	Diff	
Mo-Fr HVZ	17	17	18	+ 1	
Mo-Fr NVZ	13	16	17	+ 1	
Sa	13	13	13	=	
So und Mo-Sa RVZ	11	11	11	=	

¹ Der Fahrzeugbedarf ist für Grund- und Optionsvarianten identisch.

Für den Betrieb der **Grundvariante** ist gegenüber dem voraussichtlichen Fahrplan 2018 ein **zusätzliches Fahrzeug** notwendig. Am Wochenende ist der Fahrzeugbedarf gegenüber heute identisch. Allerdings werden die beiden Kleinbusse der Linien 745 und 750 durch Standardbusse ersetzt, was die Betriebskosten auf diesen Umläufen leicht erhöht.

Die Effizienz bleibt ungefähr gleich, die Zahl der im Schnitt pro Fahrzeug gefahrenen Kilometer bleibt praktisch identisch.

Der Berechnung der Kostendifferenz wurde ein durchschnittlicher Kilometersatz hinterlegt:

GRUNDVARIANTE					
Nr	Km 2016	Km 2018	Km 2019	Diff. 2018-2019 (km / CHF)	Bemerkungen
724	-	-	126'000	+ 126'00 + 756'000	Neue Linie
725	255'000	255'000	251'000	- 4'000 - 24'000	Abgabe einzelne Leistungen an 724
726	229'000	278'000	340'000	+ 62'000 + 372'000	Neu via Gupfenstrasse, bis/ab Waldhof, verstärkt Sa/So
727	366'000	379'000	287'000	- 104'000 - 624'000	Verkürzung bis Zuzwil Industrie
728	145'000	145'000	128'000	- 17'000 -102'000	Nur noch bis Zuckenriet (Nh'schwil in Randstunden)
729	164'000	164'000	164'000	=	
730	215'000	244'000	244'000	=	
740	159'000	159'000	159'000	=	
741	131'000	155'000	267'000	+ 112'000 + 672'000	Verlängerung bis/ab Gaswerk, Linienführung via Maestrani, Ausbau Samstag.
745	70'000	70'000	0	- 70'000 - 420'000	Wegfall, Ersatz durch 726 und 741.
750	69'000	69'000	56'000	- 13'000 - 78'000	Wegfall Ast Schändrich, neue Linienführung Botsberg.
751	148'000	148'000	132'000	- 16'000 - 96'000	Neu direkt statt via Bubental, dafür Mo-Sa bis/ab Schändrich.
Total	1'951'000	2'066'000	2'141'000	+ 62'000 + 372'000	

Die Kostenschätzungen basieren auf dem heutigen Kostensatz pro Kilometer und sind deshalb lediglich Richtwerte. Da überproportional mehr Fahrstunden anfallen, dürften sich die Kosten pro Kilometer ebenfalls leicht erhöhen.

Der Anstieg um 78'000 Kilometer (+ 5%) ist zu erklären mit der anschlussbedingten Neukonzeption der Linie 741-750 sowie mit der Taktverdichtung der Linie 725; abgesehen von diesen Leistungen nimmt die Gesamtzahl der Kilometer trotz Fahrzeug-Mehraufwand leicht ab.

4.5.2 Finanzierung

Ein Angebot wird seitens des Kantons St.Gallen nur bestellt, wenn es die Mindestvorgaben erfüllt. Massgebend sind der Kostendeckungsgrad (KDG) und die Nachfrage (Einsteiger je km), die der Offerte des Transportunternehmens zugrunde liegen.

Gemäss dem vom AöV des Kantons St.Gallen veröffentlichten Standbericht 2016 werden mit dem aktuellen Angebot folgende Werte erreicht:

Linie		Mindestvorgabe		Zielvorgabe		Effektiv 2016	
		KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km
725	Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	25%	0.8	35%	1.2	36%	1.1
726	Wil-Zuzwil-Henau-Uzwil	25%	0.8	35%	1.2	53%	2.4
727	Wil-Zuzwil-Oberbüren-Niederhelfenschwil	25%	0.8	35%	1.2	29%	1.5
728	Uzwil-Oberbüren-Niederhelfenschwil	25%	0.8	35%	1.2	32%	1.4
729	Wil-Algetshausen-Henau-Uzwil	25%	0.8	35%	1.2	34%	1.4
730	Wil-Jonschwil-Uzwil	25%	0.8	35%	1.2	35%	1.7
740	Uzwil-Oberbüren-Bischofszell	25%	0.8	35%	1.2	26%	1.2
741	Uzwil-Bichwil-Flawil	25%	0.8	35%	1.2	37%	1.9
745	Ortsbus Uzwil	25%	0.8	35%	1.2	57%	2.7
750	Ortsbus Flawil	25%	0.8	35%	1.2	34%	1.5
751	Flawil-Degersheim	25%	0.8	35%	1.2	34%	1.0

Grün = Zielvorgabe erreicht; gelb = Mindestvorgabe erreicht

Nach Vorliegen der Offerte der Transportunternehmen entscheidet das AöV, ob der Angebotsausbau über den Pool finanziert werden kann, ob zuerst mit einem Versuchsbetrieb die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage geklärt werden muss oder ob die Voraussetzungen einer Kostenbeteiligung des Kantons (auch für einen Versuchsbetrieb) ausgeschlossen sind.

Aufgrund der grossen Komplexität der Anpassungen per Dezember 2019 werden auf diesen Zeitpunkt hin voraussichtlich keine Versuchsbetriebe realisiert, da das Angebot als Gesamtsystem konzipiert und ausgebaut wird.

Hinweis

Es ist festzuhalten, dass der Mehraufwand für die Linien im Fürstenland nicht in erster Linie das Resultat eines Angebotsausbaus ist. Die Zahl der gefahrenen Kilometer erhöht sich trotz zusätzlichem Fahrzeug nur minim. Der Kostensprung ist deshalb hauptsächlich auf die geänderten Anschlusszeiten der Bahn zurückzuführen. Die zusätzlichen Kosten fallen deshalb an, um die heutige Anschlussqualität beibehalten zu können. Dies ist bei allfälligen Verhandlungen mit dem BAV über die Kostenbeteiligung zu berücksichtigen.

4.5.3 Abgeltungen der Gemeinden

Sofern die Zusatzleistungen über den öV-Pool finanziert werden können, wird die Abgeltung für die Gemeinden im Kanton St.Gallen unverändert über Haltestellen-Abfahrten und Einwohner berechnet. Pro Haltestellenabfahrt sind derzeit rund CHF 0.85 zu berechnen.

Als Vergleichsbasis wird das voraussichtliche Angebot 2018 verwendet.

Grundvariante			
Gemeinde	Änderung ggü. 2018	Zus. Abfahr-	Differenz
		ten pro Jahr	gesamt
		Abfahrten /	Abfahrten
		Jahr	CHF
Bischofszell ¹	Keine Änderung	0	0
Degersheim	Keine Änderung	0	0
Flawil	Ausbau Linie 741 (Maestrani und 30'-Takt Sa) Verkürzung Ortsbus 751 verkürzt, dafür bis/ab Schändrich	+ 68'000 - 41'000 + 25'000	+ 52'000 + 44'000
Gossau SG	Keine Änderung	0	0
Jonschwil	Keine Änderung	0	0
Niederbüren	Neues HVZ-Angebot 724	+ 10'000	+ 10'000 + 9'000
Niederh'schwil	Neue Linie 724 Taktausbau Linie 725 Linie 728 Mo-Fr bis Zuckenriet	+ 38'000 + 9'000 - 28'000	+ 19'000 + 16'000
Oberbüren	Neue Linie 724 Anpassung Linie 727/728 (Betriebszeiten)	+ 24'000 + 1'000	+ 25'000 + 21'000
Grundvariante (fortsetzung)			
Gemeinde	Änderung ggü. 2018	Zus. Abfahr-	Differenz
		ten pro Jahr	gesamt
Oberuzwil	Taktausbau 741 (Samstag)	+ 10'000	+ 10'000 + 9'000
Uzwil	Linie 726 via Gupfenstrasse und bis Waldhof Linie 741 bis Gaswerk, Halbstundentakt Sa Wegfall Ortsbus	+ 93'000 + 137'000 - 205'000	+ 25'000 + 21'000
Wil SG	Linie 724/725 ausgebaut, aber nicht via Spital Linie 726 via Spital, ausgebaut am WE Wegfall Linie 727	- 14'000 + 87'000 - 90'000	- 17'000 - 14'000
Zuzwil SG	Linie 724/725 ausgebaut Linie 726 ausgebaut am Wochenende Linie 727 verkürzt	+ 53'000 + 8'000 - 104'000	- 43'000 - 37'000
¹ Die Beträge des Kantons Thurgau bzw. der Thurgauer Gemeinden werden über einen separaten Schlüssel berechnet. Die Anzahl der Abfahrten ist nur aus Gründen der Vergleichbarkeit aufgeführt.			

Zusätzliche Kosten entfallen insbesondere auf die Gemeinden Uzwil (Zusätzliche Kurse Gupfenstrasse) und Flawil (Bedienung Maestrani), daneben jedoch auch auf Oberbüren+Niederbüren (Ausbau Bedienung Niederbüren mit 724/727), Niederhel-

fenschwil (Halbstundentakt) und Oberuzwil (Ausbau Linie 741). Von sinkenden Abgeltungsparametern profitieren Wil und Zuzwil (Systematisiertes Angebot, Verkürzung Linie 727).

4.6 Vergleich Konzept mit Ist-Zustand 2018

Der Vergleich des Grundkonzeptes mit dem Ist-Zustand ist pro Gemeinde aufgegliedert und ermöglicht so eine rasche Beurteilung des Angebotes. Tabellen ermöglichen einen Reisezeit- und Taktvergleich (Reisezeiten sind Durchschnittswerte aus Hin- und Rückfahrt). Verbindungen, die sowohl 2015 als auch in allen Konzepten umsteigefrei und über dieselbe Linienführungen ablaufen, sind in den Tabellen nicht dargestellt. Verbesserungen um 5 oder mehr Minuten sowie Taktverdichtungen sind grün hervorgehoben, Taktausdünnungen sowie Verschlechterungen um 5 oder mehr Minuten rot.

4.6.1 Bischofszell

Die Verbindung Bischofszell – St.Gallen führt in allen Fällen direkt via S5 nach St.Gallen und wird hier deshalb nicht analysiert. Für die übrigen Verbindungen zeigt die folgende Tabelle die Reisezeiten und Takte:

Bischofszell, Bahnhof	2015		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	80'	30'	82'	30'
- nach Wil	35'	30'	36'	30'
- nach Uzwil	22'	60'	21'	60' ¹
¹ Neu existiert eine halbstündliche Verbindung via Gossau SG mit S5/FV, allerdings ist diese 10' langsamer.				

Für Bischofszell bringt das neue Konzept eine weitere Verbesserung der Reisezeiten von/nach Zürich via Uzwil, während die Reisezeit via Gossau wegen der langsameren Trassierung des FV und der früheren Abfahrt der S5 länger wird. Im Schnitt bleiben die Reisezeiten nach Uzwil, Wil und Zürich gleich.

Kostenvergleich

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

4.6.2 Degersheim

In Degersheim wird das heutige Angebot ungefähr beibehalten. Die geänderten Anschlüsse in Flawil (bzw. die kürzere Reisezeit via Reithalle) haben minime Änderungen zur Folge, welche durch die längeren Fahrzeiten des Fernverkehrs ausgeglichen werden:

Degersheim, Bahnhof	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81' ¹	15'/30' ¹	80' ²	15'/30' ¹
- nach Wil SG	40' ³	15'/30' ³	31' ⁴	60' ⁴

¹ gleiche Reisezeit via Flawil (60'-Takt) oder Wattwil – Rapperswil (30'-Takt)
² schnellster Weg via Wattwil – Rapperswil, via Flawil 5' mehr Reisezeit
³ ca. fahrzeitgleich via Flawil (60'-Takt) oder Lichtensteig (30'-Takt)
⁴ via Flawil; Verbindung via Lichtensteig bleibt mit bisheriger Fahrzeit und bisherigem Takt bestehen.

Wolfertswil	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	72'	60'	71'	60'
- nach St.Gallen	41'	20'/40'	40'	30'
- nach Wil SG	29'	60'	22'	60'

Zu beachten ist, dass die Verbindung von/nach Zürich für Degersheim via Wattwil – Rapperswil ähnlich schnell ist und somit je nach Ziel bis zu 3 stündliche Verbindungen bestehen.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Keine Veränderungen im Vergleich zu 2018.

4.6.3 Flawil

Ein Angebotsausbau erfolgt für Flawil auf 2018 mit der Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes zwischen Uzwil und Flawil Mo-Fr.

Per 2019 ändert das Fahrplankonzept grundlegend; in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Flawil und dem Planungsbüro Jud wurde ein neues Angebotskonzept definiert, welches den Wegfall des Astes Schändrich zur Folge hat. Gute Verbindungen resultieren hingegen für die übrigen Ortsbus-Quartiere und die Maestrani:

Flawil, Oberstrasse	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81'	30'	96' ¹	30'
- nach St.Gallen	28'	30'	30'	30'
- nach Wil	28'	30'	27'	30'

¹ Schlankere Verbindungen von/nach Zürich mit 741 im Halbstundentakt (ab Botsberg, Post, 80 Minuten via Uzwil).

Flawil, Maestrani	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	69'	60'	74'	30'
- nach St.Gallen	35'	60' ¹	27'	30'
- nach Wil	24'	60'	29'	30'

¹ Zusätzliche Verbindungen in HVZ (unregelmässig) mit Linie 767.

Mit dem neuen Konzept kann die Maestrani im Halbstundentakt bedient werden, was einem langfristigen Wunsch der Gemeinde Flawil entspricht. Die Gemeinde ist sich der durch die Neukonzeption für die Linie 741 resultierenden Änderungen, insbesondere dem in Flawil nicht mehr per Bus erreichbaren IC von/nach Zürich, bewusst und spricht sich für die vorliegende Variante aus.

Die folgende graphische Darstellung zeigt, von welchen Haltestellen welche Anschlüsse erreichbar sind. Der Berechnung wurden Einzugsgebiete von 300 Meter (Bus) bzw. 500 Meter (Bahn) zugrunde gelegt:

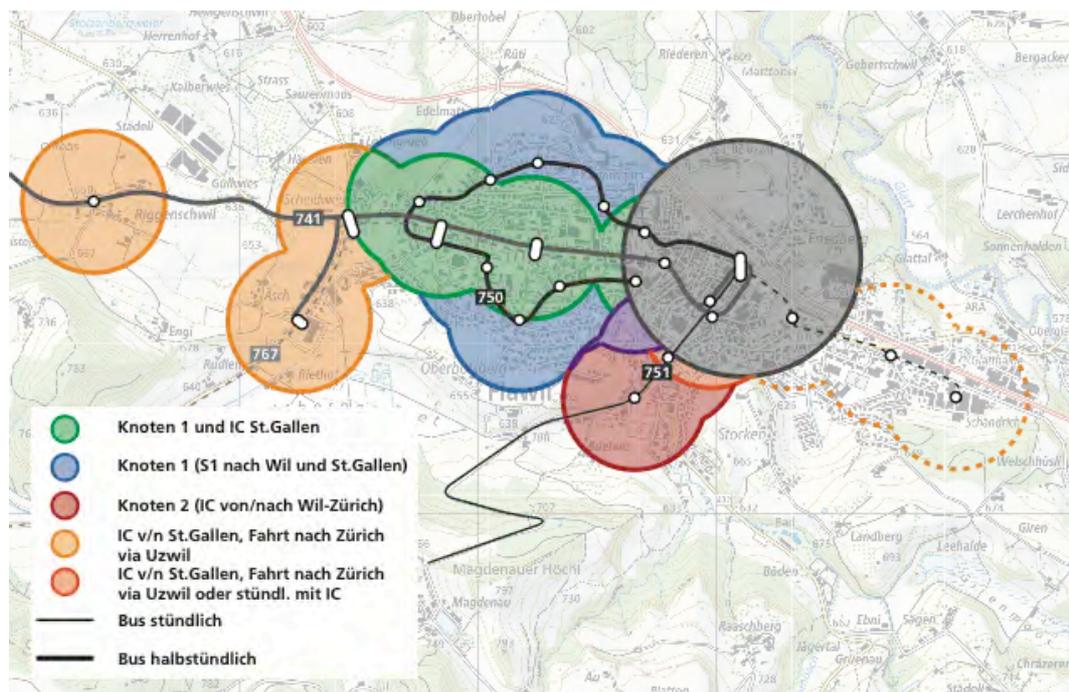


Abbildung 14: Einzugsgebiete der Bushaltestellen in Flawil, Grundvariante. Farblich erkennbar ist, welche Züge am Bahnhof Flawil regelmässig erreichbar sind.

Zusammengefasst: Für den Flawiler Ortsbus werden die Verbindungen von/nach St.Gallen klar besser, insbesondere ab dem Ast Oberstrasse. Die Verbindungen nach Wil/Zürich werden hingegen etwas langsamer, da ab den meisten Quartieren zukünftig via Uzwil gefahren werden muss. Die Verbindung ist dafür neu auch am Samstag halbstündlich möglich.

Nach 5 Jahren wiederum mit dem öV erschlossen werden die südlichen Quartiere um die Haltestelle Reithalle.

Kostenvergleich

Mehrkosten ca. CHF 44'000 / Jahr im Vergleich zu 2018 bei Pool-Finanzierung.

4.6.4 Gossau SG

Die Fahrten ab Gossau nach St.Gallen, Uzwil, Wil und Winterthur sind grundsätzlich mit der Bahn schneller als mit dem Bus.

Die Anschlüsse ab den innerstädtischen Haltestellen werden grundsätzlich leicht besser, wie folgende Tabelle zeigt (als Beispiel wurde die Hst. Degenau verwendet):

Gossau, Degenau	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	76'	30'	77'	30'
- nach St.Gallen	22'	30'	18'	30'
- nach Wil	32'	30'	30'	30'
- nach Uzwil	29'	20'/40'	25'	30'

Für Gossau bedeutsam ist die Bedienungshäufigkeit der innerstädtischen Abschnitte der Linie 727; diese kann auch 2019 auf dem Niveau von 2018 beibehalten werden. Die schlanken Anschlüsse von/nach Zürich bleiben erhalten, die Verbindung nach St.Gallen neu ebenfalls mit dem Fernverkehr (und so mit schlanken Anschlüssen in St.Gallen).

Kostenvergleich

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

4.6.5 Jonschwil

Analog zum Fahrplan 2018 wird Jonschwil auch 2019 halbstündlich (Wochenende stündlich) nach Wil und Uzwil angeschlossen sein.

Die Anschlüsse verändern sich nicht massgeblich, Reisezeiten und Takte werden hier für die Haltestellen Winkel und Schwarzenbach Post aufgezeigt:

Jonschwil, Winkel	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	73'	30'	71'	30'
- nach St.Gallen	37'	30'	33'	30'

Schwarzenbach, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	67'	30'	64'	30'
- nach St.Gallen	40' ¹	30'	38'	30'

¹ Reisezeitunterschied bis zu 10 Minuten je nach Verbindung und Richtung

Für die Gemeinde Jonschwil kann die Funktionalität der massgeblichen Verbindungen ohne Einschränkung beibehalten werden.

Kostenvergleich

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

4.6.6 Niederbüren

Für Niederbüren bleibt die stündliche Anbindung an Bischofszell und Uzwil mit der Linie 740 bestehen. Für zusätzliche Verbindungen sorgen in der Hauptverkehrszeit die Linien 724 und 727.

Die praktisch unveränderten Reisezeiten und Takte sehen in den verschiedenen Varianten wie folgt aus:

Niederbüren, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	72'	60'	73'	60'
- nach St.Gallen	39' (HVZ 36')	60' (HVZ 30)	37'	60' (HVZ 30')
- nach Wil	27'	60'	25'	60'
- nach Uzwil	15'	60'	14'	60'

Nach St.Gallen bestehen mithilfe der Linien 724 und 727 sogar drei stündliche Verbindungen zur Hauptverkehrszeit, welche allerdings unregelmässig verteilt sind.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Zusatzkosten CHF 9'000/Jahr im Vergleich zu 2018.

4.6.7 Niederhelfenschwil

Die Gemeinde Niederhelfenschwil mit den drei Ortschaften Lenggenwil, Niederhelfenschwil und Zuckenriet ist von der Neukonzeption stark betroffen, da sich Reisewege und -zeiten massgeblich verändern.

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Takt- und Reisezeiten.

Lenggenwil, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	71'	60' (HVZ 30')	77'	30'
- nach St.Gallen	49'	60' (HVZ 30')	50'	60' (HVZ 30')
- nach Wil	23'	60' (HVZ 30')	23'	30'
- nach Uzwil	25'	60' (HVZ 30')	27'	60' (HVZ 30')

Niederhelfenschwil, Neudorf	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	80'	60' (HVZ 30')	87'	30'
- nach St.Gallen	57' (HVZ 49')	30'	50'	60' (HVZ 30')
- nach Wil	31'	60' (HVZ 30')	33'	30'
- nach Uzwil	24' (HVZ 21')	60' ¹	28'	60' (HVZ 30')

¹ Zusätzliche Verbindung via Henau mit über 30' Fahrzeit um 30' verschoben.

Zuckenriet, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	74'	60' (HVZ 30')	80'	30'
- nach St.Gallen	52' (HVZ 49')	60' (HVZ 30')	43'	60' (HVZ 30')
- nach Wil	26'	60' (HVZ 30')	26'	30'
- nach Uzwil	28'	60' (HVZ 30')	19'	60' (HVZ 30')

Insgesamt bringt die Variante klare Verbesserungen, insbesondere beim Takt in Richtung Zürich – Wil und bei den Reisezeiten von/nach St.Gallen und Uzwil. Insbesondere Lenggenwil und Zuckenriet können davon profitieren, während in Niederhelfenschwil die 2. stündliche Verbindung von/nach St.Gallen ausserhalb der HVZ zugunsten besserer Verbindungen der beiden anderen Dörfer wegfällt. Ein ganztägiger Halbstundentakt der drei Dörfer von/nach Uzwil (- St.Gallen) hätte bei fahrzeugneutraler Umsetzung massive Nachteile für die Verbindung nach Wil (und für die Gemeinde Zuzwil) zur Folge.

In jedem Fall verlängern sich die Verbindungen von/nach Zürich, einerseits aufgrund des langsamer trassierten Fernverkehrs, andererseits aufgrund der vom Betreiber erneut um einige Minuten verlängerten Reisezeiten zur Stabilisierung des Fahrplans.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Alle Varianten: Mehrkosten ca. CHF 16'000/Jahr (aufgrund Taktverdichtung der Linie 725).

4.6.8 Oberbüren

Die Gemeinde Oberbüren erhält dank des neuen Bahnfahrplanes neu halbstündlich schlanke Verbindungen via Uzwil nach Zürich (wie bisher) und St.Gallen (neu). Hin- gegen fallen die direkten Verbindungen mit Bus ins Stadtzentrum von Wil weg; Von Montag bis Freitag besteht eine Umsteigeverbindung via Zuzwil mit gegenüber heu- te unveränderter Fahrzeit, Samstags und Sonntags ist die Verbindung dank der Durchbindung der Linien 726 und 727 direkt möglich.

Niederwil, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81'	30'	82'	30'
- nach St.Gallen	32'	30'	23'	30'
- nach Wil	35'	30'	35'	30'
- nach Uzwil	27'	30'	24'	30'

Oberbüren, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	70'	30'	68'	30'
- nach St.Gallen	36' (HVZ 32')	30'	32'	30'
- nach Wil	23'	30'	20'	30'

Sonnental	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	70'	60'	72'	60'
- nach St.Gallen	43'	60'	37'	60'
- nach Wil	21'	60'	22'	60'
- nach Uzwil	23'	60'	14'	60'

Oberbüren profitiert wie erwähnt stark vom Schnellzughalt in Uzwil, der neu halb- stündlich verkehrt. Die wegfallende schnelle Linie 727 nach Wil ist somit für Reisen in den Grossraum Zürich/Winterthur kompensiert. Für Sonntental (und Reisende ab Oberbüren ins Zentrum von Wil) existiert eine attraktive Verbindung mit Umstieg in Zuzwil (Sa/So direkt).

Für Niederwil bleibt die Fahrt über Gossau mit Halbstundentakt attraktiv, die An- schlüsse sind nach Zürich und St.Gallen mit Fernverkehr möglich. Zu Zeiten, in denen die Linie 727 nur im Stundentakt gefahren wird, kann der Halbstundentakt von/nach Wil – Zürich mit einer attraktiven Verbindung über Oberbüren – Uzwil ebenfalls hergestellt werden.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Alle Varianten: Mehrkosten von ca. CHF 21'000/Jahr gegenüber 2018.

4.6.9 Oberuzwil

Die Reisewege und Takte ab Oberuzwil bleiben ungefähr dieselben wie 2016. Die Reisezeit von/nach Zürich wird dank dem neu systematischen Fernverkehrsanschluss einfacher möglich; auf eine mögliche deutliche Fahrzeitverkürzung wird zugunsten der direkten Bedienung der Maestrani und der Arbeitsplatzgebiete Niederuzwil verzichtet. Die folgende Tabelle zeigt die Reisezeiten für die beiden wichtigsten Haltestellen auf:

Bichwil, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	71'	30'	67'	30'
- nach St.Gallen	27'	60' (HVZ 30')	32'	30'
- nach Wil	22'	30'	23'	30'

Oberuzwil, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	67'	30'	63'	30'
- nach St.Gallen	31'	30'	30'	15'
- nach Wil	17'	30'	15'	15'

Ab Oberuzwil, Post, werden in Uzwil sogar sämtliche Verbindungen von/nach St.Gallen und Wil erreicht, was einen Viertelstundentakt ergibt!

Eine Direktverbindung nach Niederuzwil (Gupfenstrasse und Gaswerk) entsteht mit der halbstündlichen Buslinie 741, welche neu bis zur Haltestelle Gaswerk verlängert wird.

Kostenvergleich

Mehrkosten ca. CHF 9'000 / Jahr im Vergleich zu 2018 aufgrund Ausbau Samstagsangebot.

4.6.10 Uzwil

Vom Bahnhof Uzwil sind weiterhin alle gewohnten Ziele per Bahn erreichbar; neu werden alle Verbindungen halbstündlich angeboten.

Innerörtlich verändern sich die Ortsbus-Verbindungen, wobei aufgrund der veränderten Bahn-Anschlussituation die heutige Anschlussqualität nicht beibehalten werden kann. Der Schwerpunkt liegt auf den Verbindungen von/nach Zürich (bzw. nach St.Gallen mit dem Regionalverkehr). Der andere Knoten (mit Verbindung von/nach Wil mit S1, ohne gute Verbindung von/nach Zürich) wird zukünftig nur ab der Haltestelle Waldhof in Lastrichtung erreichbar sein.

Ab dem Gaswerk/Gupfenstrasse wird zugunsten einer besseren Kursverteilung und der Direktverbindung Oberuzwil – Niederuzwil auf Anschlüsse auf den zweiten Knoten verzichtet.

Im Folgenden werden die Reisezeiten für die beiden Ortsbus-Endstationen sowie für die Haltestelle Marienfried (Niederuzwil) dargelegt:

Niederuzwil, Gaswerk	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	66'	60'	80' ¹	30'
- nach St.Gallen	36'	30'	45' ¹	30'
- nach Wil	22' (HVZ 26')	60' (HVZ 30')	33' ¹	30'

¹ schnellere Verbindung ab der Haltestelle Marienfried (Fussweg max. 1km) möglich.

Niederuzwil, Ma- rienfried	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	62'	60'	63'	30'
- nach St.Gallen	28'	30'	27'	30'
- nach Wil	17'	60' ¹	15'	30'

¹ zusätzliche Verbindungen mit Linie 726 im 30'-Takt mit rund 30' Fahrzeit.

Uzwil, Waldhof	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81'	30'	76'	30'
- nach St.Gallen	27'	30'	34' ¹	30'
- nach Wil	28'	30'	21' ¹	30'

¹ Unterschied je nach Tageszeit und Richtung bis zu 20 Minuten.

Damit wird deutlich, dass vor allem für Reisende ab der Haltestelle Gaswerk nach Zürich und St.Gallen eine deutliche Reisezeitverlängerung entsteht. Profitieren können hingegen insbesondere die Arbeitspendler von/nach Niederuzwil, gemeindeinterne Reisende und Fahrgäste zu den Arbeitsplatzgebieten in Flawil.

Die folgende graphische Darstellung zeigt, von welchen Haltestellen welche Anschlüsse erreichbar sind. Der Berechnung wurden Einzugsgebiete von 300 Meter (Bus) bzw. 500 Meter (Bahn) zugrunde gelegt:

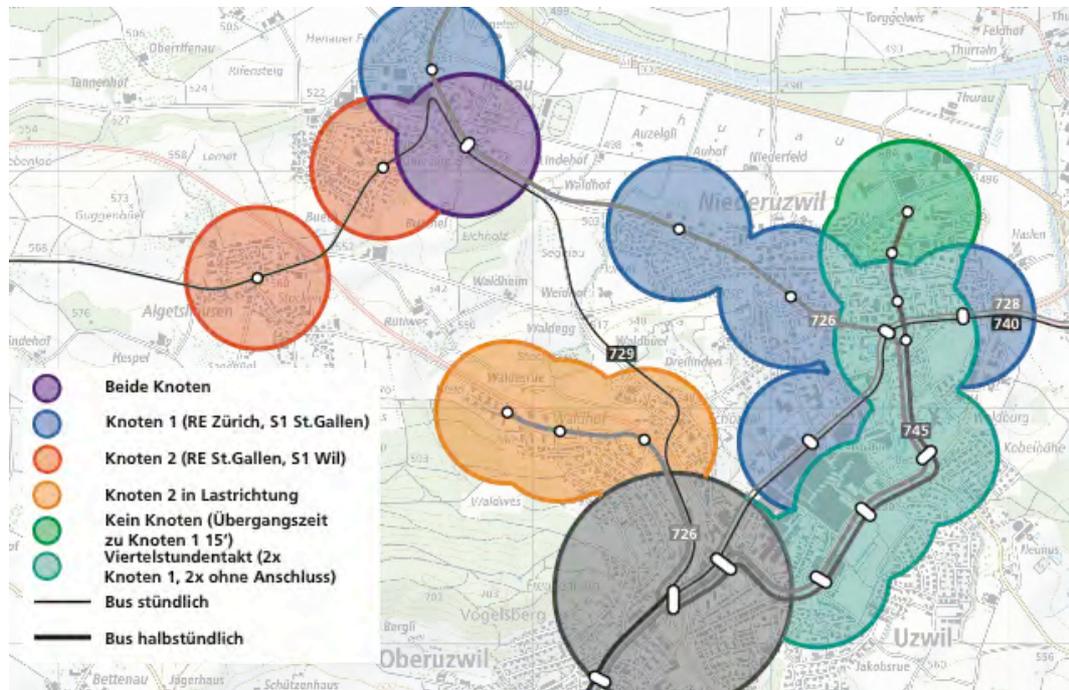


Abbildung 15: Einzugsgebiete der Bushaltestellen in Uzwil, Grundvariante. Farblich erkennbar ist, welche Züge am Bahnhof Uzwil regelmässig erreichbar sind.

Aufgrund der systematischen Zugfahrzeiten können mit einem systematischen Halbstundentakt keine alternierenden Anschlüsse (abwechselnd Regional- oder Fernverkehr analog 2016) mehr geboten werden; mit einem sauberen Halbstundentakt wird immer derselbe Zug erreicht.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

- Zusatzaufwand von CHF 21'000 / Jahr im Vergleich zu 2018 aufgrund der Führung Linie 726 via Gupfenstrasse. Die Veränderungen im Ortsbusnetz sind Abgeltungsneutral.

4.6.11 Wil

In der Stadt Wil ist mit den Überlandbussen in erster Linie die Bedienung des Spitals von Bedeutung, da dieser Bereich von Stadtbussen nicht abgedeckt ist. Entsprechend werden die Reisezeiten nur für diese Relation betrachtet. Zu beachten gilt, dass auch die heutigen Umsteigebeziehungen nicht optimal sind, da sie aus verschiedenen Gründen kurzfristig angepasst wurden.

Wil, Spital	2018		2019	
	R'zeit	Takt	R'zeit	Takt
- nach Zürich HB	55	30'	70'	30'
- nach St.Gallen	51'	30'	41'	30'
- nach Uzwil	33'	30'	24'	30'

Die Tabelle zeigt eine verlängerte Reisezeit von/nach Zürich; Grund dafür ist die Führung der Linie 726 auf den Knoten xx.15/xx.45 mit Anschluss auf die S12/S35 anstelle des Fernverkehrs. Eine Führung der Linie 725 anstatt der Linie 726 via Spital würde eine bessere Verbindung von/nach Zürich bringen, jedoch die Anschlüsse nach St.Gallen brechen. Eine systematische Fahrt aller Linien via Spital wird von der Stadt Wil aus Kostengründen nicht befürwortet; nebst den zusätzlichen Abgeltungskosten würden auch Kosten für die anderweitige Erschliessung der St.Gallerstrasse anfallen.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

- Einsparungen von CHF 14'000 im Vergleich zu 2018 (welche allerdings mit dem Ausbau auf dem Stadtbusnetz zu verrechnen sind, vgl. dazu Kapitel 3.6.3).

4.6.12 Zuzwil

Die Gemeinde Zuzwil mit den Ortschaften Zuzwil und Züberwangen wird ungefähr nach dem bisherigen Raster bedient, es ergeben sich aber neue Verknüpfungen, weshalb die Reisewege und Takte erneut analysiert werden:

Züberwangen	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	58'	30'	64'	30'
- nach St.Gallen	44' ¹	30'	44' ¹	30'
- nach Uzwil	22' ¹	30'	24' ¹	30'

¹ ab Haltestelle St.Gallerstrasse

Zuzwil, Post	2018		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	64'	30'	70'	30'
- nach St.Gallen	39'	30'	43'	30'
- nach Wil	16'	15'	16'	15'
- nach Uzwil	17'	30'	20'	30'

Gemäss obiger Tabelle kann das heutige Gerüst ungefähr beibehalten werden. In allen Varianten wird in Randstunden Züberwangen Dorf nur noch stündlich bedient (ansonsten entstehen hohe Zusatzkosten), die halbstündliche Bedienung ist mit der Linie 726 über die Haltestelle St.Gallerstrasse gewährleistet (ausser spätabends).

Die Fahrzeiten von/nach Zürich verlängern sich in allen Fällen, da die Schnellzüge leicht langsamer trassiert sind und beim Bus zusätzliche Reservezeiten zur Sicherstellung der Anschlüsse eingebaut werden mussten.

Kostenvergleich

Alle Varianten: Minderkosten CHF 37'000 pro Jahr im Vergleich zu 2018.

Zu beachten ist, dass mit dieser Kostensenkung auch ein Rückgang des Angebotes in Randstunden einhergeht, welches heute aus Gründen des übergeordneten Systems über dem für diese Gemeindegrösse üblichen Mass liegt.

4.7 Infrastrukturen

Für die vollständige Umsetzbarkeit des Konzeptes sind folgende Infrastrukturen notwendig:

- **Umsteigehaltestellen:** In Zuzwil Industrie, Zuckenriet und Oberbüren werden zusätzliche Umsteigebeziehungen stattfinden. Die heutigen Halteanlagen funktionieren grundsätzlich (wie in früheren Fahrplanperioden bewiesen), sind aber für eine solche Funktion nicht attraktiv. Bei längerfristigem Bestand des Fahrplankonzeptes sind diese Haltestellen entsprechend auszugestalten. In Oberbüren, Post, wären die räumlichen Voraussetzungen dafür gemäss PostAuto optimal und die langfristige Benutzung als Umsteigeknoten bereits heute gegeben.
- **Wendemöglichkeit Waldhof:** Für die Umsetzung der angepassten Erschliessung ist eine für Standardbusse taugliche Wendemöglichkeit im Waldhof-Quartier in Uzwil zwingend (vgl. Kapitel 4.3.5). Die heutige Situation wird von PostAuto nach wie vor als Übergangslösung betrachtet, ein Ausbau der Haltestelle wird auch angestrebt, wenn weiterhin mit einem Midibus (nach Grundvariante) gefahren wird, da Rückwärtsfahrten mit Linienbussen heute eigentlich verboten sind. Zudem müsste die Haltestelle Sonnenbergstrasse (heute in der Säntisstrasse) in die Sonnenbergstrasse verlegt und die Haltestelle Säntisstrasse aufgehoben werden.
- **Anpassungen in Flawil:** Für die Anpassungen am Konzept sind diverse Ausbauten notwendig. Zwingend sind die Wendemöglichkeiten bei den Haltestellen FLAWA und Maestrani, die Verdoppelung der bisherigen Einrichtungshaltestellen Oberstrasse und Unterstrasse, die Verschiebung der Haltestelle Alterssiedlung auf die Oberbotsbergstrasse sowie eine neue Haltestelle beim Knoten Wiler-/Enzenbühlstrasse auf der Linie 741. Die Haltestelle Kirche müsste aus Sicht des TU wieder aufgehoben werden (zu geringe Distanz zu Nachbarhaltestellen Alpsteinstrasse und Spital). Weitere Anpassungen von Haltestellen sind durch die Gemeinde geplant (ohne direkten Einfluss auf das Buskonzept).
- **Bushof Bahnhof Flawil:** Der bereits geplante Bushof in Flawil ist für die Umsetzung der Variante zwingend. Einige notwendige Fahrbeziehungen wären ohne diesen Bushof nicht möglich.

- **Busbevorzugung:** Auf verschiedenen Strassenabschnitten wird der Bus heute in den Hauptverkehrszeiten durch den MIV massiv behindert. Eine Bus-Bevorzugung könnte die heute teilweise unattraktiv langen Fahrzeiten stabilisieren oder sogar verringern, was mit Blick auf zukünftige Angebotsanpassungen sinnvoll oder sogar zwingend sein wird. Besonders kritisch sind folgende Bereiche:
 - Gossau, Wiler-/Herisauerstrasse
 - Uzwil, Augartenkreuzung
 - Wil, Toggenburgerstrasse (Massnahmen in Planung)
 - Wil, St.Gallerstrasse

Der Ausbau des Bushofs Wil ist in Planung. Der Bushof Uzwil ist hingegen auch für das vorliegende Konzept ausreichend dimensioniert und kann unverändert beibehalten werden.

4.8 Fazit Modul Fürstenland

Um die heutige bzw. für 2018 geplante Angebotsqualität halten zu können, ist von Montag bis Freitag ganztags ein zusätzliches Fahrzeug notwendig, ferner sind zwei Kleinbusse (8.6 Meter) durch Standardbusse zu ersetzen.

Damit sind mit einigen Abstrichen weiterhin gute Angebote möglich. Nicht mit vertretbarem Aufwand gehalten werden können die Anschlussqualität bei den halbstündlichen Ortsbuslinien in Uzwil und Flawil. Zudem können im Korridor Wil – Uzwil – Niederhelfenschwil – Oberbüren – Gossau bei einigen Verbindungen die Reisezeiten bzw. Taktdichten nicht die heutige Qualität erreichen.

Die Linien südlich der Bahnlinie Wil – Uzwil (729, 741, 750) können hingegen vom neuen Bahnangebot profitieren, ebenso die Gemeinde Bischofzell.

In der Gemeinde Uzwil kann eine sehr gute Kursverteilung erreicht werden; allerdings geschieht dies auf Kosten der Haltestelle Säntisstrasse und auf Kosten der Bahnanschlüsse des Astes Gupfenstrasse/Gaswerk.

In der Stadt Wil ist eine gewisse Verbesserung durch den durchgehenden Halbstundentakt Mo-Fr auf beiden Achsen möglich; die schwierige Knotensituation steht allerdings systematisch guten Verbindungen in alle Richtungen im Weg.

Nachteilig ist das Angebot in Randstunden, welches im Korridor Wil – Oberbüren einen Mehraufwand verursacht. Das vorgeschlagene Wochenendangebot stellt einen Kompromiss dar, um möglichst viele Bedürfnisse weiterhin zu gewährleisten, ohne auch in dieser Schwachlast-Zeit zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen.

5. Modul Unteres Toggenburg

Das Modul Unteres Toggenburg umfasst die Regionalbuslinien im Bereich Kirchberg – Lütisburg.

5.1 Ist-Zustand (Fahrplan 2016)

→ Netzgrafik vgl. Beilage 6.

Im Folgenden die Daten des aktuellen Fahrplanes:

Linie	Nr.	Strecke	Takt			Fz-Typ	Verknüpft
			HVZ ¹	NVZ ¹	RVZ ¹		
732		Wil – Kirchberg – Gähwil	20	30	60	GAB	-
761		Bazenheid – Kirchberg - Dietschwil ³	30 ^{2,4}	60	-	Mini	
767		Ganterschwil – Lütisburg – Rindal – Flawil	60 ⁴	-	-	Std	
768		Bütschwil – Ganterschwil – Lütisburg	30	30	60	Std	RVZ 765/766

¹ HVZ i.d.R. morgens 06:00 – 08:00, mittags 11:30 – 13:30, abends 15:30 – 19:30. RVZ abends ab 20:00 sowie sonntags.
² Stündlich zwischen Kirchberg und Dietschwil
³ Abschnitt Kirchberg – Dietschwil nur in HVZ
⁴ Durch Anpassung an Schulen kein konsistenter Takt

Graphische Darstellung des Angebotes:

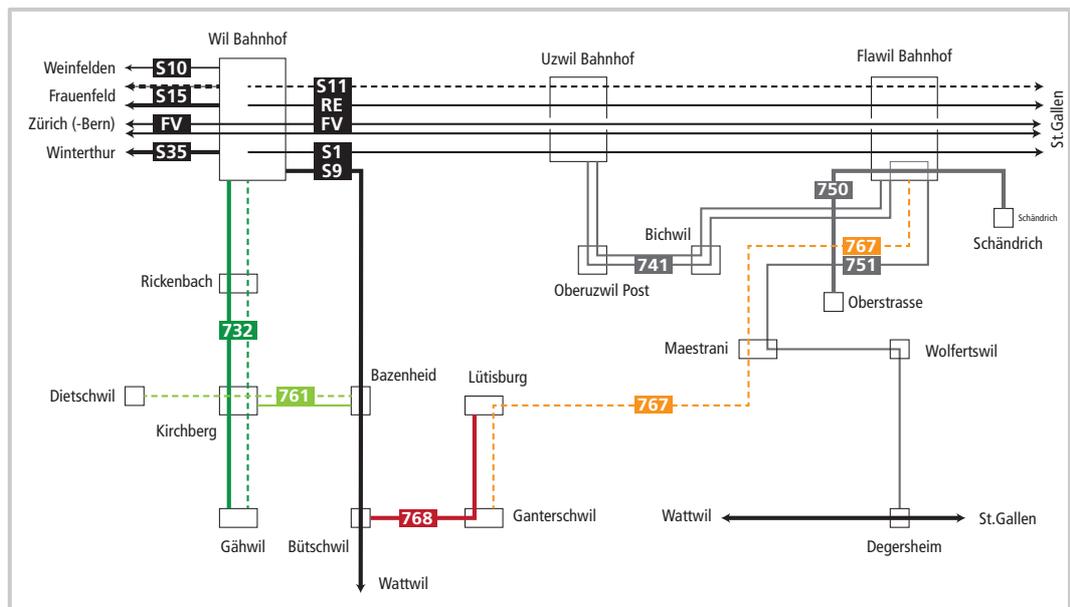


Abbildung 16: Angebotsskizze Modul Unteres Toggenburg, Ist-Zustand Mo-Fr gemäss offiziellem Kursbuch 2016, vgl. dazu Beilage 6.

Die Anschlüsse stellen sich wie folgt dar:

- Linie 732 in Wil mit unterschiedlichen Anschlüssen; i.d.R. in eine Richtung auf den Fernverkehr von/nach St.Gallen (mit langen Anschlüssen von/nach Zürich), in die Gegenrichtung auf den Knoten .00/.30. (beidseitige Anschlüsse auf FV St.Gallen nicht möglich).
- Linie 761 in Bazenheid von/nach Wattwil (mit Ausnahmen in HVZ und zu Schulzeiten)
- Linie 767 in Flawil teilweise von/nach St.Gallen (abhängig von Schulbedürfnissen)
- Linie 768 in Bütschwil von/nach Wil und Wattwil

Diese Anschlüsse sind grundsätzlich sinnvoll und unbestritten, wobei auf der Linie 732 verschiedentlich die häufigen Taktwechsel und Abweichungen bemängelt werden. Auf den Linien ohne systematische Anschlüsse (761, 767) sind Schulbedürfnisse zu berücksichtigen, welche im Vergleich zu den systematischen Anschlüssen höher gewichtet werden.

5.2 Entwicklung 2016-2019

Auf den Linien dieses Moduls sind bis Ende 2018 kein Ausbau und keine Konzeptänderung geplant.

5.3 Konzept 2019

Als Grundvariante für 2019 wird ein Konzept mit folgenden Änderungen vorgeschlagen:

- Linie 732 halbstündlich Wil – Gähwil (Mo-Sa bis 22:00 Uhr, So von 9:00 Uhr bis 20:30 Uhr), Anschluss an Fernverkehr von/nach St.Gallen
- Zusatzkurse auf der Linie 732 Wil – Kirchberg während der HVZ mit schlankem Anschluss von/nach Winterthur – Zürich
- Übrige Linien ohne Veränderung

5.3.1 Netzgrafik

→ Netzgrafik vgl. Beilage 7

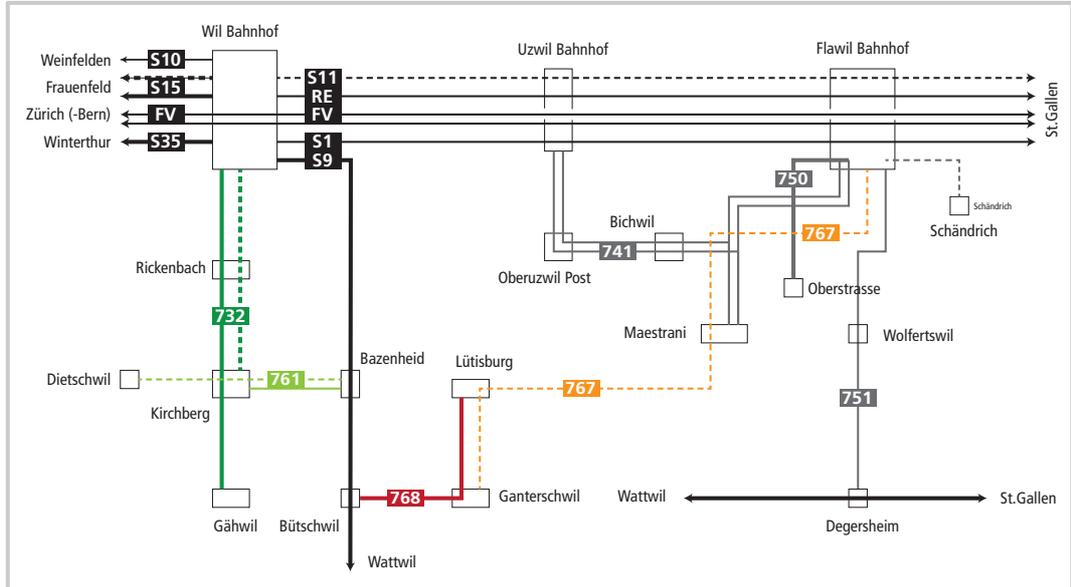


Abbildung 17: Angebotsskizze Modul Unteres Toggenburg, Konzept 2019 Mo-Fr, Grundvariante. Vgl. dazu Beilage 7.

5.3.2 Linienportraits

Im Folgenden die Portraits der geplanten Linien. Änderungen bei Takt, Anschlüssen oder Linienführung gegenüber dem voraussichtlichen Zustand 2018 sind in blau dargestellt.

80.732	Wil – Kirchberg – Gähwil
Takt	Alle 30 Minuten Mo-Sa, bis 22:00 Uhr So alle 30 Minuten von 9:00 Uhr bis 20:30 Uhr, sonst 1h Takt HVZ alle 10/20 Minuten bis Kirchberg
Anschlüsse	Wil Bahnhof von/nach St.Gallen (Fernverkehr) Wil Bahnhof von/nach Zürich HB (Fernverkehr, 12' Wartezeit, HVZ schlank)
Fahrzeugbedarf	2 Fahrzeuge (HVZ 3)
Verknüpfungen	Keine
Bemerkungen	Wendeplatz im Zentrum von Kirchberg für Gelenkbus der Linie 732 notwendig.

80.761	Bazenheid – Kirchberg – Dietschwil
Takt	Kein systematischer Taktfahrplan, analog heute
Anschlüsse	Bazenheid von/nach Wattwil (S9), Mehrheit der Kurse Bazenheid von/nach Wil (S9), einzelne Kurse
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Keine
Bemerkungen	Abstimmung auf Schulbedürfnisse gemäss heute. Da die Mindestvorgaben des Kantons nicht erreicht werden, ist die Kostendifferenz durch die Gemeinde zu tragen (vgl. Kapitel 0).

80.767	Ganterschwil – Lütisburg – Flawil
Takt	Unregelmässig, 6x pro Werktag
Anschlüsse	Flawil Bahnhof von/nach St.Gallen
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Keine
Bemerkungen	Wegen Anpassung an Schulzeit kann in Flawil nicht immer derselbe Taktzug erreicht werden. Angestrebt ist ein Anschluss auf den Fernverkehr von/nach St.Gallen.

80.768	Bütschwil – Ganterschwil – Lütisburg
Takt	30' (Wochenende und Abend Studentakt)
Anschlüsse	Bütschwil von/nach Wil und Wattwil (S9)
Fahrzeugbedarf	1 Fahrzeug
Verknüpfungen	Am Wochenende mit Linien 765/766
Bemerkungen	

5.4 Weitere geprüfte Varianten

Die folgenden Varianten wurden geprüft, aber nicht weiterverfolgt.

5.4.1 Untervarianten Linie 732

Bei der Linie 732 wurden zwei Varianten überprüft:

- Grundtakt auf den Knoten xx.15/xx.45. Damit würden systematisch Anschlüsse an den Regionalverkehr von/nach St.Gallen sowie an die S-Bahn von/nach Zürich angeboten. Die Gemeinde bevorzugt dagegen die nun im Konzept integrierte Variante mit schlanken Fernverkehrs-Anschlüssen von/nach Zürich in der Hauptverkehrszeit, auch im Sinne der Konsistenz mit dem heutigen Angebot.
- Führung in Wil via Glärnischstrasse; Diese wäre ausschliesslich bei einigen Kursen interessant gewesen, welche via Toggenburgstrasse zeitgleich zur Linie 730 gefahren wären. Im nun vorliegenden Konzept reicht die Fahrzeit der Zusatzkurse nicht aus für eine Fahrt über die Glärnischstrasse; die Grundkurse sind auf der Toggenburgerstrasse wichtig, weil sie den Anschluss von/nach St.Gallen herstellen. Somit besteht die Möglichkeit der Bedienung Glärnischstrasse mit der Linie 732 nicht mehr.

5.4.2 Linie 761 bis Lütisburg

Im Jahr 2015 wurde für den Horizont ab Dezember 2018 eine zusätzliche Alternative für die Linie 761 geprüft: Stündliche Linie Kirchberg – Bazenheid (Anschluss nach Wattwil/von Wil) – Lütisburg – Tufertschwil.

Die Variante hätte eine deutlich schnellere Verbindung von Lütisburg nach Wil via Bazenheid gebracht. Im Gegenzug hätte aber die Linie 768 Bütschwil – Lütisburg auf einen Stundentakt (in HVZ Halbstundentakt Bütschwil – Ganterschwil) ausgedünnt werden müssen, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Eine Erschliessung von Dietschwil im Linienverkehr wäre nicht mehr möglich gewesen. Mit diesem Vorschlag hätten die Wirtschaftlichkeit und die Erschliessungsqualität gesteigert werden können.

Die veränderte Ausgangslage verlangt nun jedoch für Reisende von/nach St.Gallen die Fahrt über Wattwil statt Wil (Anschlussbruch S1/S9), womit für Lütisburg eine Erschliessung mit der Linie 768 halbstündlich über Bütschwil (und schlanken Anschlüssen nach Wattwil – St.Gallen und Wil – Zürich) mehr Vorteile bringt als eine schnellere Verbindung ausschliesslich nach Wil. Die Variante wird deshalb nicht weiterverfolgt, solange kein schlanker Anschluss in Wil von/nach St.Gallen angeboten werden kann.

Ebenfalls nicht weiterverfolgt wird die Systematisierung der Linie 761 auf dem bestehenden Abschnitt. Diese würde wohl mutmasslich die Attraktivität der Linie für Pendler und Gelegenheitsreisende verbessern, gleichzeitig aber zu Problemen im Schülerverkehr führen.

Die Gemeinde Kirchberg ist bereit, zukünftig die Abgeltungsdifferenz zu den Mindestvorgaben zu übernehmen und somit den Fortbestand der Linie auch ohne attraktiveres Angebot zu sichern.

5.4.3 Ausbau der Linie 767

Die Linie 767 fährt heute 6x pro Tag zwischen Ganterschwil, Lütisburg und Flawil. Der Fahrplan ist auf Schulbedürfnisse abgestimmt, die Kurse ohne Schüler auf Anschlüsse in Flawil von/nach St.Gallen.

Aufgrund des Wegfalls der kürzesten Verbindung Bütschwil – St.Gallen über Wil wurde geprüft, ob eine Verlängerung der Linie bis/ab Bütschwil mit Ausdehnung der Betriebszeit auf den ganzen Tag eine Verbesserung der Situation bringt.

Folgende Punkte sprechen gegen diese Variante:

- In Flawil ist nur ein Anschluss nach St.Gallen ODER Zürich möglich. Bei Anschluss nach St.Gallen resultieren hohe Zusatzkosten ohne Mehrnutzen für Flawil, bei Anschluss nach Zürich resultiert für Flawil ein Mehrnutzen, die Linie verliert aber ihre Berechtigung in Bütschwil und Lütisburg.
- Bei Verlängerung bis/ab Bütschwil ist ein Umlauf länger als 60 Minuten, was zu einem ineffizienten Fahrzeugumlauf führt. Ausserdem wird so die bestehende Linie 768, welche für die Fahrt nach Wil und Zürich ohne Alternative ist, konkurrenziert.
- Führt die Linie nur ab Ganterschwil und Lütisburg ist das Passagieraufkommen für einen Ganztagesbetrieb zu gering. Zwischen Rindal und Flawil besteht praktisch kein Potential.
- Die Linie müsste wieder aufgehoben werden, falls bessere Verbindungen über die Bahn von/nach St.Gallen möglich werden, und ist somit nicht nachhaltig.

Aus diesen Gründen wurde entschieden, dass eine solche Variante nicht weiterzuverfolgen ist.

In einem späteren Planungsschritt wurde die Variante durch die Gemeinden um Flawil erneut eingebracht, diesmal in Kombination mit einer Führung als Rundkurs über Lütisburg und Bazenheid sowie verlängert bis/ab Degersheim. Vgl. dazu Kapitel 4.4.1.

5.5 Faktoren für Betriebsaufwand

Ein zusätzliches Fahrzeug ist abends und am Sonntag notwendig, wenn der Halbstundentakt der Linie 732 ausgedehnt wird. Dieses Fahrzeug ist aufgrund des Werk-tagesbetriebs ohnehin vorhanden.

Zeitraum	Fahrzeuge			Bemerkungen
	2016	2019 ¹	Diff.	
Mo-Fr HVZ	6	6	=	
Mo-Fr NVZ	4	4	=	
Sa	2.5	2.5	=	
So und Mo-Sa RVZ	1.5	2.5	=	

¹ Fahrzeugbedarf für Grund- und Optionsvarianten identisch.

Die Zahl der gefahrenen Kilometer erhöht sich auf der Linie 732 aufgrund der Ausweitung des Halbstundentaktes; davon abhängig ist auch mit höheren Betriebskosten zu rechnen:

GRUNDVARIANTE				
Nr	Km 2016	Km 2019	Differenz (km / CHF)	Bemerkungen
732	278'000	323'000	+ 33'000 + 198'000	Ausbau Halbstundentakt bis 22:30 (keine Mehr-km durch Änderung in HVZ)
761	32'000	32'000	=	
767	40'000	40'00'	=	
768	112'000	112'000	=	
To-tal	610'000	660'000	+ 45'000 + 270'000	

Für die Berechnung der Kosten wurde ein durchschnittlicher Kostensatz pro Kilometer angenommen. Die Linie 732 wäre ohne den Ausbau auf Halbstundentakt sonntags und abends ungefähr kostenneutral. Das Geld für die HVZ-Verdichtung Wil – Kirchberg wird durch den Verzicht auf den 20-Minuten-Takt bis/ab Gähwil gewonnen. Optional kann die Linie 732 ganztags auf 4 stündliche Kurse verdichtet werden (Führung der Zusatzkurse Mo-Fr auch zwischen 08 und 16 Uhr). Die Kosten dafür würden sich auf rund CHF 320'000 pro Jahr belaufen.

Auf den Linien 751, 767 und 768 sind keine massgeblichen Änderungen geplant, die Anzahl der gefahrenen Kilometer bleibt unverändert.

5.5.1 Finanzierung

Ein Angebot wird seitens des Kantons St.Gallen nur bestellt, wenn es die Mindestvorgaben erfüllt. Massgebend sind der Kostendeckungsgrad (KDG) und die Nachfrage (Einsteiger je km), die der Offerte des Transportunternehmens zugrunde liegen.

Gemäss dem vom AöV des Kantons St.Gallen veröffentlichten Standbericht 2016 werden mit dem aktuellen Angebot folgende Werte erreicht:

Linie		Mindestvorgabe		Zielvorgabe		Effektiv 2016	
		KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km	KDG	Einst. je km
732	Wil-Kirchberg-Gähwil	30%	1.2	40%	2.0	52%	2.1
751	Flawil-Degersheim	25%	0.8	35%	1.2	34%	1.0
761	Bazenheid-Kirchberg-Dietschwil	25%	0.8	35%	1.2	21%	0.8
767	Ganterschwil-Flawil	20%	0.4	30%	0.8	32%	0.8
768	Bütschwil-Lütisburg	30%	1.2	40%	2.0	32%	1.2

Grün = Zielvorgabe erreicht; gelb = Mindestvorgabe erreicht;
violett = Mindestvorgabe nicht erreicht

Nach Vorliegen der Offerte der Transportunternehmen entscheidet das AöV, ob der Angebotsausbau über den Pool finanziert werden kann, ob zuerst mit einem Versuchsbetrieb die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage geklärt werden muss oder ob die Voraussetzungen einer Kostenbeteiligung des Kantons (auch für einen Versuchsbetrieb) ausgeschlossen sind.

Gemäss aktueller Einschätzung des AöV dürfte ein Ausbau der Linie 732 grundsätzlich über den Pool möglich sein, offen ist allerdings, ob sämtliche angedachten Ausbauten oder nur ein Teil davon realisiert werden kann. Da die Linie 761 die Mindestvorgaben nicht erreicht, muss sowohl bei einem Beibehalt des heutigen Angebotes als auch bei einem Ausbau die Gemeinde Kirchberg die Differenz zur Mindestvorgabe tragen. Die Bereitschaft dazu ist vorhanden.

Auf den übrigen Linien sind die Mindestvorgaben erreicht, das heisst, das heutige Angebot kann beibehalten werden.

5.5.2 Abgeltungen der Gemeinden

Sofern die Zusatzleistungen über den öV-Pool finanziert werden können, wird die Abgeltung für die Gemeinden im Kanton St.Gallen unverändert über Haltestellen-Abfahrten und Einwohner berechnet. Pro Haltestellenabfahrt sind derzeit rund CHF 0.85 zu berechnen.

Als Vergleichsbasis wird das voraussichtliche Angebot 2018 verwendet, wobei sich folgende Differenzen ergeben:

Grundvariante			
Gemeinde	Änderung gegenüber 2018	Zus. Abf. / Jahr	Differenz gesamt
		Abfahrten	Abfahrten CHF
Bütschwil-Ganterschwil	Keine Änderungen	0	0
Flawil	Keine Änderungen in diesem Modul	0	0
Jonschwil	Keine Änderungen in diesem Modul	0	0
Kirchberg	732: Anpassung Taktsystem 732: Halbstundentakt bis Mitternacht und So 732: Durchgehender 15'-Takt Mo-Fr (Option)	- 20'000 + 43'000 (+38'000)	+ 23'000 + 20'000
Lütisburg	Keine Änderungen	0	0
Oberuzwil	Keine Änderungen	0	0
Rickenbach ¹	732: Anpassung Taktsystem 732: Halbstundentakt bis Mitternacht und So 732: Durchgehender 15'-Takt Mo-Fr (Option)	+ 5'000 + 10'000 (+21'000)	+ 15'000 + 13'000
Wil SG	732: Anpassung Taktsystem 732: Halbstundentakt bis Mitternacht und So 732: Durchgehender 15'-Takt Mo-Fr (Option)	+ 5'000 + 11'000 (+24'000)	+ 16'000 + 14'000

¹ Die Beträge des Kantons TG bzw. der Thurgauer Gemeinden werden über einen separaten Schlüssel berechnet. Die Anzahl der Abfahrten ist nur zur Vergleichbarkeit aufgeführt.

Die zusätzlichen Haltestellenabfahrten verteilen sich auf die Gemeinden entlang der Linie 732, wobei Kirchberg (aufgrund des Wegfalls der Verstärkerkurse nach Gähwil) eine leichte Entlastung erhält.

5.6 Vergleich Konzepte mit Ist-Zustand

Der Vergleich des Grundkonzeptes sowie der Optionsvarianten mit dem Ist-Zustand ist pro Gemeinde aufgegliedert und ermöglicht so eine rasche Beurteilung des Angebotes. Tabellen ermöglichen einen Reisezeit- und Taktvergleich (Reisezeiten sind Durchschnittswerte aus Hin- und Rückfahrt). Verbindungen, die sowohl 2016 als auch in allen Konzepten umsteigefrei und über dieselbe Linienführungen ablaufen, sind in den Tabellen nicht dargestellt. Verbesserungen um 5 oder mehr Minuten sowie Taktverdichtungen sind grün hervorgehoben, Taktausdünnungen sowie Verschlechterungen um 5 oder mehr Minuten rot.

5.6.1 Bütschwil-Ganterschwil

Das Konzept für Bütschwil – Ganterschwil bleibt unverändert. Allerdings ergeben sich 2019 minim längere Reisezeiten für die Fahrt von/nach St.Gallen:

Ganterschwil, Post	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	79'	30'	79'	30'
- nach St.Gallen	56' ¹	30'	60' ¹	30'
- nach Wil	25'	30'	25'	30'
- nach Wattwil	23'	30'	23'	30'

¹ In HVZ einzelne Verbindungen mit ca. 40' Reisezeit via Flawil (Kein Takt)

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Keine Veränderung gegenüber 2018.

5.6.2 Flawil

Für Flawil resultieren im Modul Unteres Toggenburg keine massgeblichen Änderungen, da Flawil nur von der Linie 767 betroffen ist.

Kostenvergleich

Keine Veränderung gegenüber 2018.

5.6.3 Jonschwil

Die Gemeinde Jonschwil ist nur mit einzelnen Haltestellen entlang der Linie 767 betroffen. Die Linie 767 bleibt im Mengengerüst unverändert und wird weiterhin an die Schulzeiten angepasst. Wenn möglich werden schlanke Anschlüsse in Flawil von/nach St.Gallen angeboten, die Reisezeiten sind jedoch nicht systematisch.

Kostenvergleich

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

5.6.4 Kirchberg

In Kirchberg sind von den Angebotsanpassungen die Ortschaften Dietschwil, Gähwil und Kirchberg selbst betroffen. Aufgrund der vielfältigen Unterschiede zwischen heutigem und zukünftigem Angebot sowie den Optionsvarianten werden Reisezeiten und –wege von/nach Zürich, Wil, St.Gallen und Wattwil ausführlich analysiert.

Dietschwil ¹	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81'	(HVZ 60')	80'	(HVZ 60')
- nach St.Gallen	54'	(HVZ 60')	69'	(HVZ 60')
- nach Wil	23'	(HVZ 60')	28'	(HVZ 60')
- nach Wattwil	39' ²	(HVZ 60')	38' ²	(HVZ 60')

¹ Als Referenz gilt die HVZ nachmittags (Grundtakt, 2019 mit heutigem Fahrplan gerechnet).

² Reisezeitunterschied je Richtung bis zu 30'

Gähwil Dorf ¹	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81' (HVZ 74')	30'	80'	30'
- nach St.Gallen	50'	30'	51'	30'
- nach Wil	21'	30' (HVZ 20')	21'	30'
- nach Wattwil	42'	60'	54'	30'

¹ Als Referenz gilt die HVZ nachmittags (Grundtakt).

Kirchberg Zentrum	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	74' (HVZ 67')	30'	73' (HVZ 66')	30'
- nach St.Gallen	43'	30'	44'	30'
- nach Wil	14'	30' (HVZ 20')	14'	30' (HVZ 10/20')
- nach Wattwil	24'	60'	24'	60'

¹ Option 1 auf Linie 732, Option 2 auf Linie 761.

Im Konzept kann die Angebotsqualität nicht integral erhalten werden. Einerseits werden die Reisezeiten ab Gähwil nach Zürich und Wattwil länger (es sind keine schlanken Anschlüsse möglich, wenn gleichzeitig St.Gallen angebunden werden soll), andererseits werden die Reisezeiten aus Dietschwil von/nach St.Gallen länger, teilweise auch diejenigen nach Wattwil und Wil).

Für Gähwil resultiert eine Ausdünnung des Taktes in der Hauptverkehrszeit. Diese ist aus folgenden Gründen gerechtfertigt:

- Auch heute bestehen nach Zürich und St.Gallen nur je 2 stündliche Verbindungen (der jeweils dritte Kurs bietet keinen Anschluss).
- Mit dem Viertelstundentakt kann für den dichter besiedelten Teil der Linie (Kirchberg – Wil) eine deutliche Verbesserung des Angebotes erwirkt werden.
- Der Abschnitt Kirchberg – Gähwil ist deutlich schwächer frequentiert als der Abschnitt Wil – Kirchberg. Auf letzterem werden beim Ortsausgang Kirchberg täglich rund 900 Reisende befördert (bzw. rund 1800 vor der Hst. Wil Bahnhof), beim Ortsausgang Gähwil befinden sich pro Tag nur rund 200 Reisende im Bus.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

- Grundvariante: Mehrkosten von CHF 20'000/Jahr gegenüber 2018.
- Ausbau auf durchgehenden Viertelstundentakt tagsüber zusätzlich CHF 38'000/Jahr.

5.6.5 Lütisburg

Das Konzept für Lütisburg bleibt unverändert. Allerdings ergeben sich 2019 längere Reisezeiten für die Fahrt von/nach St.Gallen, welche aufgezeigt werden. Grund dafür sind die schlechteren Bahnanschlüsse in Wil.

Lütisburg, Dorf	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	81'	30'	81'	30'
- nach St.Gallen	58'	30'	63'	30'
- nach Wil	27'	30'	27'	30'
- nach Wattwil	25'	30'	25'	30'

¹ In HVZ einzelne Verbindungen mit ca. 40' Reisezeit via Flawil (Kein Takt)

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

5.6.6 Oberuzwil

Die Gemeinde Oberuzwil ist nur mit einzelnen Haltestellen entlang der Linie 767 betroffen. Die Linie 767 bleibt im Mengengerüst gegenüber 2018 unverändert und wird weiterhin an die Schulzeiten angepasst. Wenn möglich werden schlanke Anschlüsse in Flawil von/nach St.Gallen angeboten, die Reisezeiten sind jedoch nicht systematisch.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

Keine Veränderung im Vergleich zu 2018.

5.6.7 Rickenbach bei Wil

Für Rickenbach verändern sich in der Grund- sowie in der Optionsvariante 1 die Anschlüsse am Bahnhof Wil von/nach St.Gallen und Zürich:

Rickenbach, Zentrum	2016		2019	
	Reisezeit	Takt	Reisezeit	Takt
- nach Zürich HB	68' (HVZ 61')	30'	67' (HVZ 58')	30'
- nach St.Gallen	34'	30'	38'	30'
- nach Wil	7'	30' (HVZ 20')	7'	30' (HVZ 15')

Zusammengefasst: Für Rickenbach resultieren aufgrund des neuen Konzeptes kaum Änderungen. Die Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit bringt Vorteile vor allem für Reisende über Wil hinaus.

Kostenvergleich

Ein Kostenvergleich ist nicht möglich, da in Rickenbach über den Verteilschlüssel des Kantons Thurgau abgerechnet wird. Dargestellt werden die Abfahrten pro Jahr:

- Grundvariante: Zusatzabfahrten: 15'000/Jahr im Vergleich zu 2018.
- Für Taktverdichtung Mo-Fr tagsüber zusätzlich 24'000 Abfahrten pro Jahr.

5.6.8 Wil

Für die Stadt Wil bringt das neue Konzept den Vorteil einer systematischen Erschliessung der Toggenburgerstrasse für Fahrten von/nach St.Gallen (die parallele Postautolinie 730 auf den Knoten .00/.30 bringt nur Verbindungen von/nach Zürich). Die Zusatzkurse in der HVZ sind für die Stadt Wil weniger wichtig, ermöglichen aber allenfalls eine Entlastung der Postautolinie 730 (Modul Fürstenland) bezüglich der Anschlussreisenden von/nach Zürich.

Kostenvergleich (CHF 0.85 pro Abfahrt)

- Grundvariante: Mehrkosten von CHF 14'000/Jahr im Vergleich zu 2018.
- Für durchgehenden Viertelstundentakt tagsüber zusätzlich CHF 24'000/Jahr.

5.7 Infrastrukturen

Für die vollständige Umsetzbarkeit des Konzeptes sind folgende Infrastrukturen notwendig:

- **Wendeplatz Kirchberg Zentrum:** Am Zentrum Kirchberg ist eine Wendemöglichkeit für Busse aus Wil zu schaffen. Gemäss WilMobil könnte das Wenden auch via Tellstrasse – Chrüzstrasse erfolgen. Ebenso weist WilMobil darauf hin, dass ungeachtet der Wendefrage die heutige Haltestelle Kirchberg Zentrum betrieblich nicht optimal ist.
- **Busbevorzugung:** Die Busbevorzugung Toggenburgerstrasse ist derzeit durch die Stadt Wil in Arbeit. Dasselbe gilt für die (provisorische) Bevorzugung an der Bahnunterführung Wilenstrasse, welche zwingend ist, falls die Linie 732 via Glärnischstrasse verkehren soll.

5.8 Fazit Modul Unteres Toggenburg

Für die Verbindung (Gähwil –) Kirchberg – Wil ist die Grundvariante ein ausgewogener Vorschlag für ein neues Fahrplankonzept. Zürich und der Flughafen sind nur noch in der HVZ (und nur ab Rickenbach und Kirchberg) schlank erreichbar, dafür ist ein ganztägig gleicher Fahrplan ungefähr im heutigen Anschlussrahmen möglich.

Durch die aufgrund des neuen Bahnkonzeptes wegfallenden Anschlüsse Toggenburg – St.Gallen in Wil lässt sich eine Verschlechterung der Verbindungen in dieser Relation nicht vermeiden. Bütschwil (und die daran angehängten Dörfer) erreichen St.Gallen ab 2019 schneller über Lichtensteig oder Wattwil. Entsprechend ist das bisherige Konzept für die Region Lütisburg/Bütschwil vorerst besser geeignet als die in früheren Planungen favorisierten Varianten mit Linienführungen via Bazenhaid.

6. Nicht realisierbare Massnahmen

In verschiedenen Kapiteln dieses Berichtes wird dargelegt, dass auch mit gesteigertem Aufwand nicht alle bisherigen Verbindungen aufrecht erhalten werden können.

Der Vollständigkeit halber zeigt dieses Kapitel auf, welche weiteren Massnahmen möglich wären, um dieses Ziel zu erreichen, und mit welchem Mehraufwand zu rechnen wäre. Die Massnahmen können nicht umgesetzt werden, weil sie auf den betroffenen Linien zu einem Überangebot führen würden, welches nach einem allfälligen Wechsel der Bahnfahrpläne wieder gestrichen werden müsste. Es ist somit nicht nachhaltig und finanziell nicht zu rechtfertigen.

6.1 Modul Wil

Um auf allen Linien die heutige Anschlussqualität beizubehalten, wären zusätzlich folgende Massnahmen notwendig:

Linie	Massnahme	Mehrkilometer Mehrkosten (CHF)
705	15'-Takt Mo-Sa, 15/45'-Takt So	65'000 450'000
706	15'-Takt Mo-Sa, 15/45'-Takt So (nur im Abschnitt Wil Bahnhof – Maugwil)	66'000 460'000
722	15/45'Takt im Abschnitt Wil Bahnhof – Furtbach (HVZ 15'-Takt)	36'000 220'000
733	15/45'-Takt (HVZ 15'-Takt)	64'000 380'000
	Total	231'000 1'510'000

Eine markante Verbesserung des Angebotes kann auch mit einem durchgehenden Viertelstundentakt auf dem Stadtbus (Linien 701-704) auch am Samstag erreicht werden; allerdings ist anzumerken, dass die Anschlussqualität samstags auch heute nicht in allen Punkten befriedigt, weshalb ein Taktausbau samstags nicht direkt mit der Neukonzeption in Verbindung gebracht werden kann.

Insgesamt entstehen also theoretische **Mehrkosten von rund CHF 1.5 Millionen** (Leistungssteigerung von ca. 25% gegenüber dem vorgesehenen Zustand 2019). Eine Umsetzung ist nicht möglich aus folgenden Gründen:

- die Linien erreichen die geforderten Kennzahlen nicht (ausser 733),
- der Ausbau ist nicht nachhaltig, da er nach einem erneuten Fahrplanwechsel bei der Bahn zurückgezogen werden müsste,
- die Stadt Wil und die übrigen betroffenen Gemeinden können die notwendigen Abgeltungen in der derzeitigen finanziellen Lage nicht erbringen.

6.2 Modul Fürstenland

Aufgrund der guten Kennzahlen können im vorliegenden Konzept verschiedene Massnahmen umgesetzt werden, welche eine Verbesserung der Anschlüsse im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben ermöglichen. Allerdings ist eine Umsetzung nur von Montag bis Freitag realistisch.

Um weiterhin alle bestehenden Anschlüsse und Frequenzen (auch am Wochenende) zu berücksichtigen, wären trotzdem weitere Massnahmen notwendig:

Linie	Massnahme	Mehrkilometer Mehrkosten (CHF)
724	Ganztagesbetrieb im Abschnitt Zuckenriet – Oberbüren und weiter bis/ab Bischofszell	69'000 / 410'000
726	Linienführung via Züberwangen Halbstundentakt Wil – Zuzwil in Randstunden	13'000 / 80'000 15'000 / 90'000
728	Linienführung bis/ab Niederhelfenschwil	50'000 / 300'000
750	Viertelstundentakt im Abschnitt Bahnhof - Oberstrasse (für Anschluss ZH in Flawil)	45'000 / 270'000
	Total	192'000 / 1'150'000

Für die Berechnung der Kosten wurde ein durchschnittlicher Kostensatz pro Kilometer gewählt.

Um in allen Punkten die Anschlussqualität ganztags und auch am Wochenende zu erreichen, müssten zusätzlich **rund 200'000 Kilometer** gefahren werden (Leistungssteigerung rund 10% gegenüber dem geplanten Stand 2019). Dies würde Mehrkosten im Rahmen von rund 1 bis 1.2 Millionen Franken verursachen.

Eine Umsetzung ist nicht realistisch aus folgenden Gründen:

- Die Linien erreichen nicht in allen Fällen die notwendigen Kennzahlen,
- der Ausbau ist in einigen Fällen (Linien 724, 750) nicht nachhaltig, da er nach einem erneuten Fahrplanwechsel bei der Bahn zurückgezogen werden müsste,
- der Kanton St.Gallen kann sich einen unbeschränkten Ausbau nicht leisten. Die Priorität wird darauf gesetzt, die wichtigen Anschlussverbindungen zumindest von Montag bis Freitag systematisch zu erreichen.

6.3 Modul Unteres Toggenburg

Im Unteren Toggenburg ist die Hauptproblematik beim fehlenden Bahnanschluss in Wil zu suchen. Die heutige Verbindungsqualität zwischen Gähwil, Kirchberg und St.Gallen kann mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

- Durchgehender Viertelstundentakt Mo-Sa bis 20:00 bis Gähwil (statt Kirchberg)
- Halbstundenkurse in Randstunden um 15 statt 30' zum Stammkurs versetzt.

Bei einem Viertelstundentakt Montag bis Freitag bis/ab Kirchberg würde sich die Jahresleistung um **80'000 Kilometer** erhöhen.

Für Bütschwil (und somit auch Lütisburg Dorf und Ganterschwil) besteht eine gute Verbindung von/nach St.Gallen via Wattwil. Hingegen verlängert sich die Reisezeit für Bazenheid aufgrund der wegfallenden Anschlüsse stark. Eine bessere Verbindung von/nach St.Gallen ist zu erreichen:

- mit einer Direktbuslinie Bazenheid – Wil (welche zusätzlich auch die Quartiere von Bazenheid besser erschliessen könnte)
- mit einer Direktbuslinie Bazenheid – Uzwil / Flawil

Diese Linien würden 2-3 zusätzliche Fahrzeuge dauerhaft binden. Für die Leistungssteigerung von 200'000-300'000 Kilometern dürften die Kosten von CHF 1 Million klar überschritten werden, bei einem relativ geringen Potential. Mit reduzierten Angeboten (nur stündlich, nur HVZ) könnte nur ein Teil des Potentials abgeholt werden, zumal die Abo-Kunden ohnehin ein Abo für die Fahrt via Wattwil kaufen müssten, um jederzeit nach Hause bzw. zur Arbeit zu gelangen.

7. Kompatibilität mit Angebot 2022/2025

Im Fahrplanjahr 2021 (ab Dezember 2020) wird der Fahrplan der SBB erneut angepasst. Bedingt durch die dann geplante Beschleunigung des Fernverkehrs zwischen Zürich und St.Gallen wird auch die S1 erneut angepasst. Sie wird Wil zur Minute .17/.47 verlassen und in Gegenrichtung zur Minute .13/.43 eintreffen, was auch Auswirkungen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Uzwil, Flawil und Gossau haben wird:

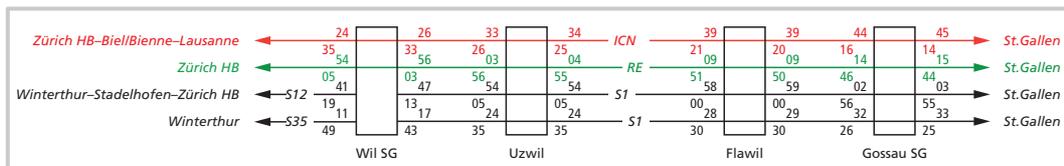


Abbildung 18: Bahnangebot ab 2022, gemäss BAV-Referenzkonzept 2025.

Für die Anschlussspinnen bedeutet dies:

- **Wil, Knoten .00/.30:** Von/nach Zürich neu ab frühestens .28/.58, an spätestens .01/.31 (1' mehr Reserve pro Richtung). Andere Richtungen unverändert.
- **Wil, Knoten .15/.45:** Von/nach St.Gallen und Zürich neu an spätestens xx.13/xx.43, ab frühestens xx.17/xx.47.
- **Uzwil, Anschluss auf FV Zürich (und RV St.Gallen):** Abfahrt frühestens xx.08/xx.38, Ankunft spätestens xx.21/xx.51.
- **Uzwil, Anschluss auf FV St.Gallen (und RV Wil):** Abfahrt frühestens xx.28/xx.58, Ankunft spätestens xx.01/xx.31.
- **Flawil, Anschluss auf RV-Knoten:** Abfahrt frühestens xx.03/xx.33 (evtl. denkbar 02/32 bei 2-Minuten-Anschluss), Ankunft spätestens xx.26/22.56.

Das bedeutet, dass für den Bus in einzelnen Fällen etwas mehr, in anderen Fällen etwas weniger Zeit zur Verfügung steht. Auf folgenden Linien kann dies zu Problemen führen:

Modul Wil

- **Stadtbus 701-704:** Mit einem Viertelstundentakt auf den Knoten xx.00/xx.15/xx.30/xx.45 sind keine schlanken Anschlüsse von/nach St.Gallen mehr möglich (der FV Zürich bleibt gewährleistet). Eine Lösungsmöglichkeit, allerdings mit Nachteilen für die Verbindungen von/nach Zürich und dem Toggenburg, ist die Verschiebung des Knotens um 7.5 Minuten, welche auch stabilere Anschlüsse und symmetrische Fahrpläne bei Halbstundentakt ermöglichen würde.

Modul Fürstenland

- **Linie 80.726 (Wil – Henau – Uzwil):** In Fahrtrichtung Uzwil – Wil fehlt 1 Minute; die Abfahrt in Uzwil kann frühestens um xx.08 sein (heute xx.07), der Bus muss aber weiterhin um xx.43 in Wil sein. Lösungsmöglichkeiten: Beschleunigung der Linie in Uzwil oder Wil (z.B. direkt Uzwil – Henau, mit neuer Ortslinie Uzwil - Gupfenstrasse – Wespiwiese – Henau); Bruch der Linie in Zuzwil oder Henau (ohne direkte Durchfahrtsmöglichkeit Uzwil – Wil).
- **Linie 80.740 (Uzwil – Bischofszell):** Die Wendezeit in Bischofszell reduziert sich um 2 auf noch 2 Minuten. Dies reicht auf dem Papier weiterhin aus; ob dies in der Praxis funktioniert, ist durch PostAuto zu gegebenem Zeitpunkt zu beurteilen.

Auf den übrigen Linien des Moduls sollte ein Betrieb weiterhin möglich sein, wobei die Liniengruppe 724/725/727/728 von den neuen Fahrzeiten sogar profitieren kann.

Modul Unteres Toggenburg

Derzeit keine negativen Folgen zu erwarten. Für die Zusatzkurse auf der Linie 732 kann die neue Fahrzeit sogar positive Einflüsse haben.

Fazit

Das Konzept ist im Hinblick auf das Fahrplanjahr 2022 zu überprüfen und anzupassen:

- Die Stadtbuslinien in Wil werden komplett neu geplant (der Auftrag läuft bereits).
- Im Modul Fürstenland ist eine Neuplanung der (bereits auf 2019 massgeblich geänderten) Linie 726 notwendig, falls die Fahrzeit nicht anderweitig verkürzt werden kann.

Dabei zeigt sich einmal mehr, dass sehr knappe Umläufe (wie auf den Linien 706 und 722) oder „Sandwich-Linien“ wie die 726 (oder 741) die Gefahr erhöhen, dass kleine Änderungen grosse Auswirkungen haben. In diesem Zusammenhang ist die Neugestaltung der Linien 724, 725, 727 und 728 auf 2019 ein Schritt in die richtige Richtung. Ähnliche Massnahmen sind für die Linien 726, 730 und 741 auf einen späteren Zeitpunkt ins Auge zu fassen.

In jedem Fall ist es dringend notwendig, in den Zentren von Wil, Uzwil, Flawil und Gossau busbeschleunigende Massnahmen zu forcieren und umzusetzen.

Beilagen

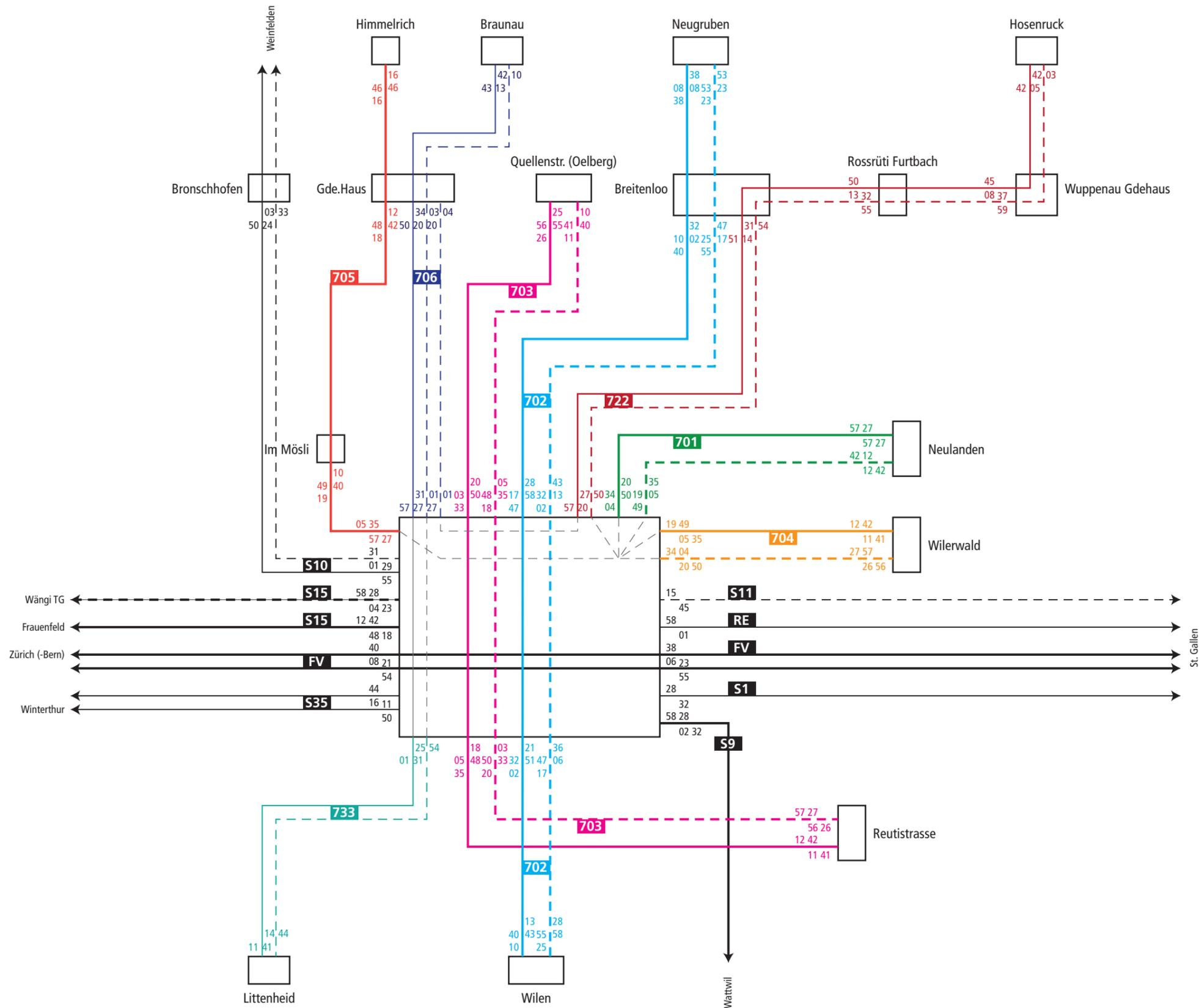
Modul Wil, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Mo-Fr Vormittag	Beilage 1a
Modul Wil, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Sa	Beilage 1b
Modul Wil, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, So	Beilage 1c
Modul Wil, Netzgrafik Konzept 2019 Mo-Fr	Beilage 2a
Modul Wil, Netzgrafik Konzept 2019 Sa	Beilage 2b
Modul Wil, Netzgrafik Konzept 2019 So	Beilage 2c
Modul Fürstenland, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Mo-Fr	Beilage 3a
Modul Fürstenland, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Sa/So	Beilage 3b
Modul Fürstenland, Netzgrafik Zustand 2018, Mo-Fr	Beilage 4
Modul Fürstenland, Netzgrafik Konzept 2019, Mo-Fr	Beilage 5a
Modul Fürstenland, Netzgrafik Konzept 2019, Sa/So	Beilage 5b
Modul Fürstenland, Netzgrafik Konzept 2019, Randstunden	Beilage 5c
Modul Unteres Toggenburg, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Mo-Fr	Beilage 6a
Modul Unteres Toggenburg, Netzgrafik Ist-Zustand 2016, Sa/So	Beilage 6b
Modul Unteres Toggenburg, Netzgrafik Konzept 2019, Mo-Fr	Beilage 7a
Modul Unteres Toggenburg, Netzgrafik Konzept 2019, Sa/So	Beilage 7b

Modul Wil, Ist-Zustand

Gemäss Kursbuch 2016, Mo-Fr, vormittag

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
01.05.2017	Heu/jos	1742



	HVZ	NVZ
701	1	0.5
702	3	2
703	2	1
704	1	0.5
705	1	1
706	1	1
722	1	0.5
733	1	0.5
	11	7

Legende

- Stundentakt
- - - Halbstundentakt
- - - Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

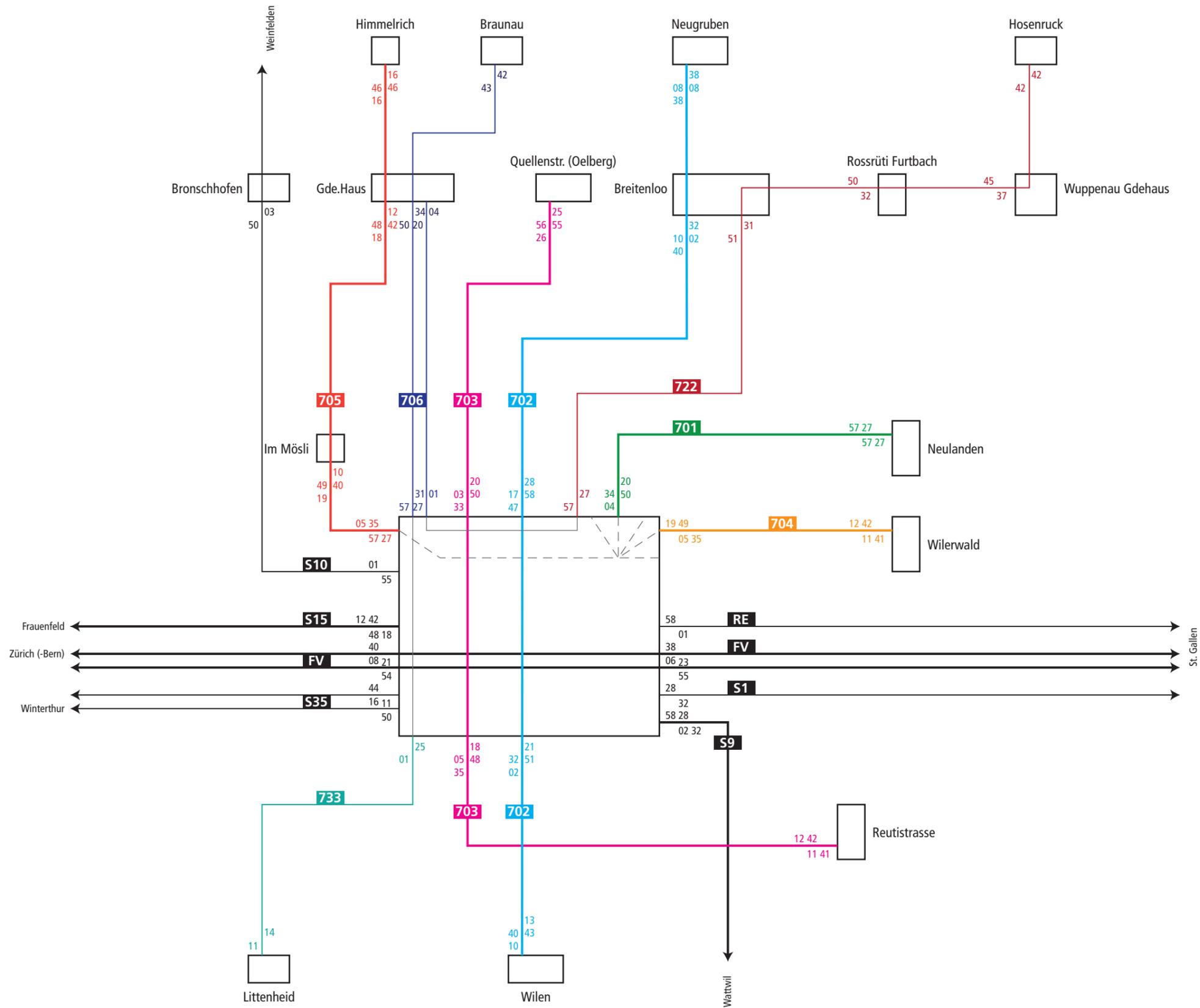
Hinweis: Am Nachmittag fahren die Buslinien 701, 703 und 704 um 7 Minuten verschoben und durchgehend viertelstündlich.

Modul Wil, Ist-Zustand

Gemäss Kursbuch 2016, Sa, vormittag

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
01.05.2017	Heu/jos	1742



Fahrzeugbedarf	
	NVZ
701	0.5
702	2
703	1
704	0.5
705	1
706	1
722	0.5
733	0.5
	7

Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

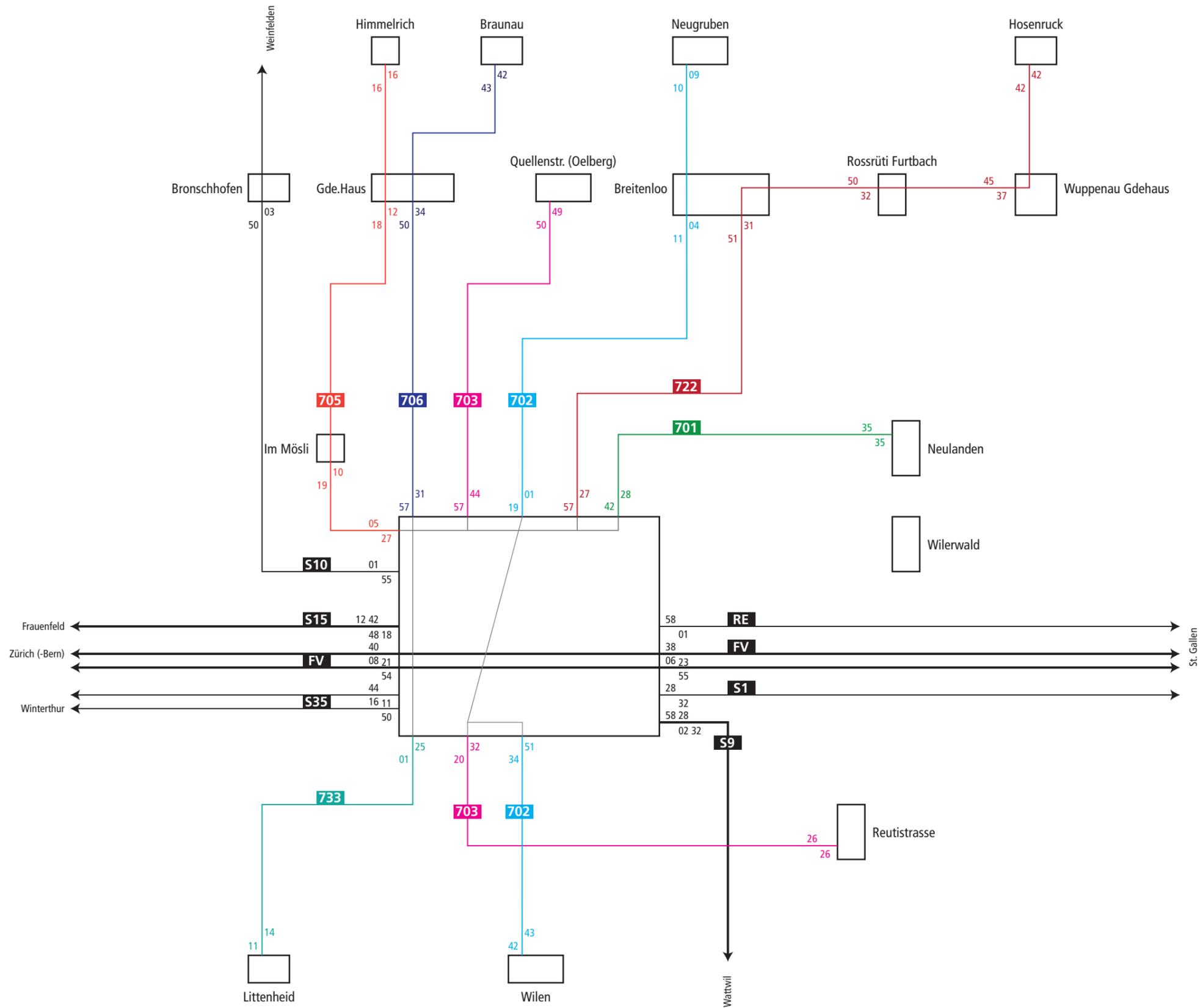
Hinweis: Am Nachmittag fahren die Buslinien 701, 703 und 704 um 7 Minuten verschoben.

Modul Wil, Ist-Zustand

Gemäss Kursbuch 2016, Sonntag

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
01.05.2017	Heu/jos	1742



Fahrzeugbedarf	
	NVZ
701	0.25
702	0.75
703	0.5
704	0
705	0.5
706	0.5
722	1
733	0.5
	4

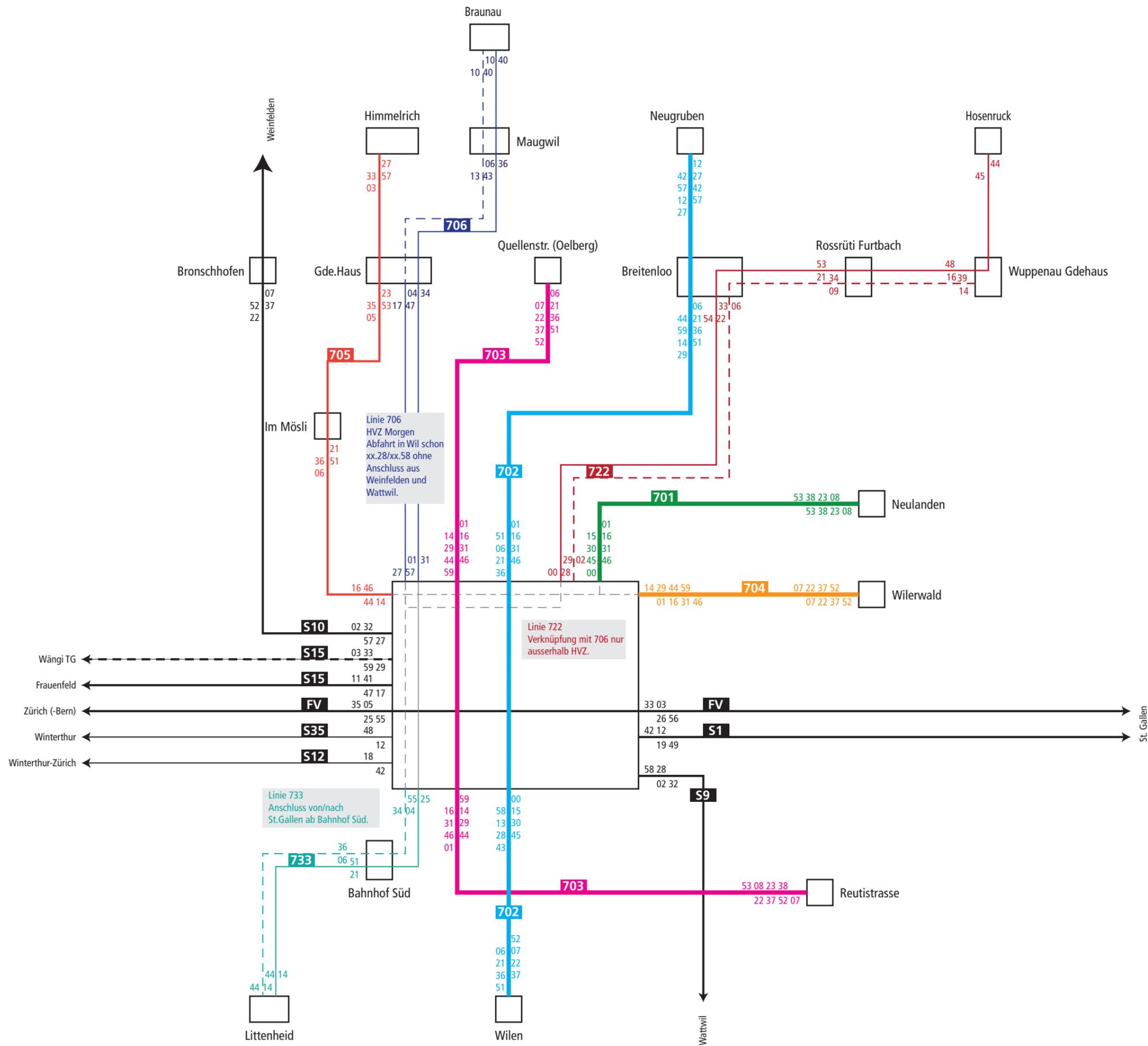
Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- - - Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Modul Wil, Grundvariante
Konzept 2019, Mo-Fr (15'-Takt)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
25.08.2017	Heu/jos	1742



	HVZ	NVZ
701	1	1
702	3	3
703	2	2
704	1	1
705	1	1
706	1	1
722	1	0.5
733	1	0.5
	11	10

Legende

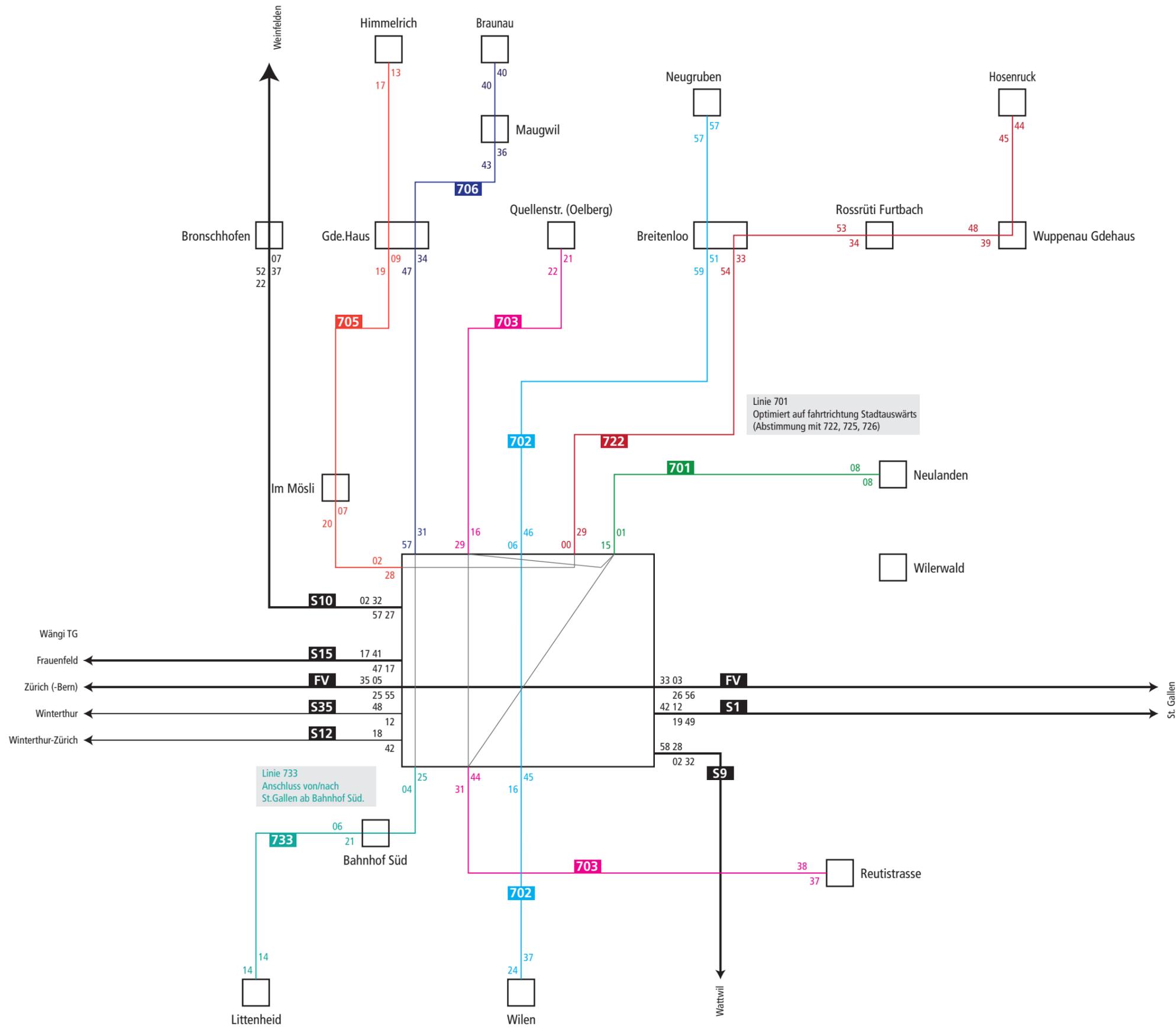
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Modul Wil, Grundvariante

Konzept 2019, So (60'-Takt)

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
25.08.2017	Heu/jos	1742



Linie 701
Optimiert auf fahrtrichtung Stadtauswärts
(Abstimmung mit 722, 725, 726)

Linie 733
Anschluss von/nach
St.Gallen ab Bahnhof Süd.

Fahrzeugbedarf

NVZ	Bedarf
701	0.5
702	1
703	0.5
704	0.25
705	0.5
706	0.5
722	0.5
733	0.5
	4

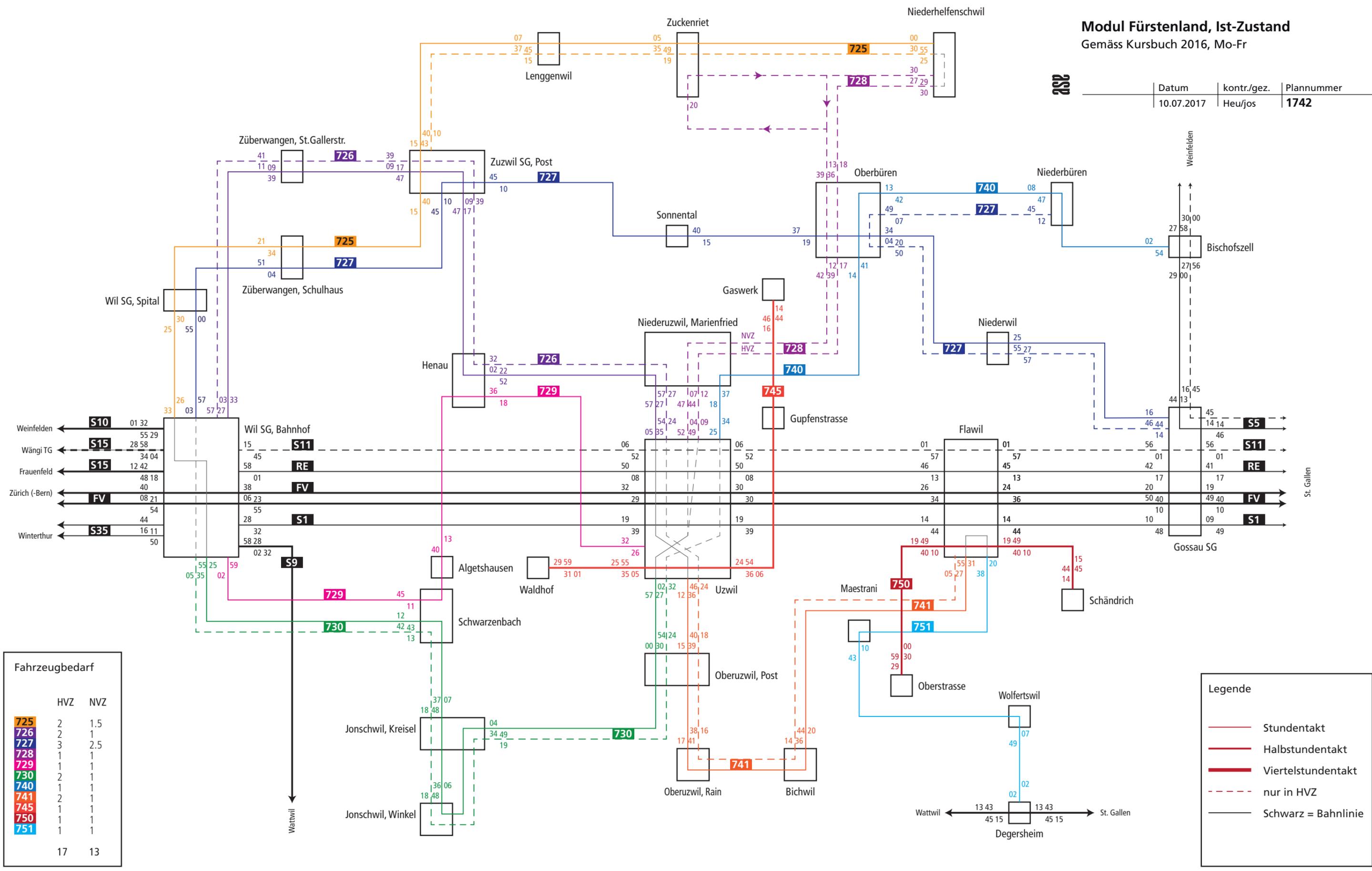
Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Modul Fürstenland, Ist-Zustand
Gemäss Kursbuch 2016, Mo-Fr

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742



Fahrzeugbedarf

	HVZ	NVZ
725	2	1,5
726	2	1
727	3	2,5
728	1	1
729	1	1
730	2	1
740	1	1
741	2	1
745	1	1
750	1	1
751	1	1
	17	13

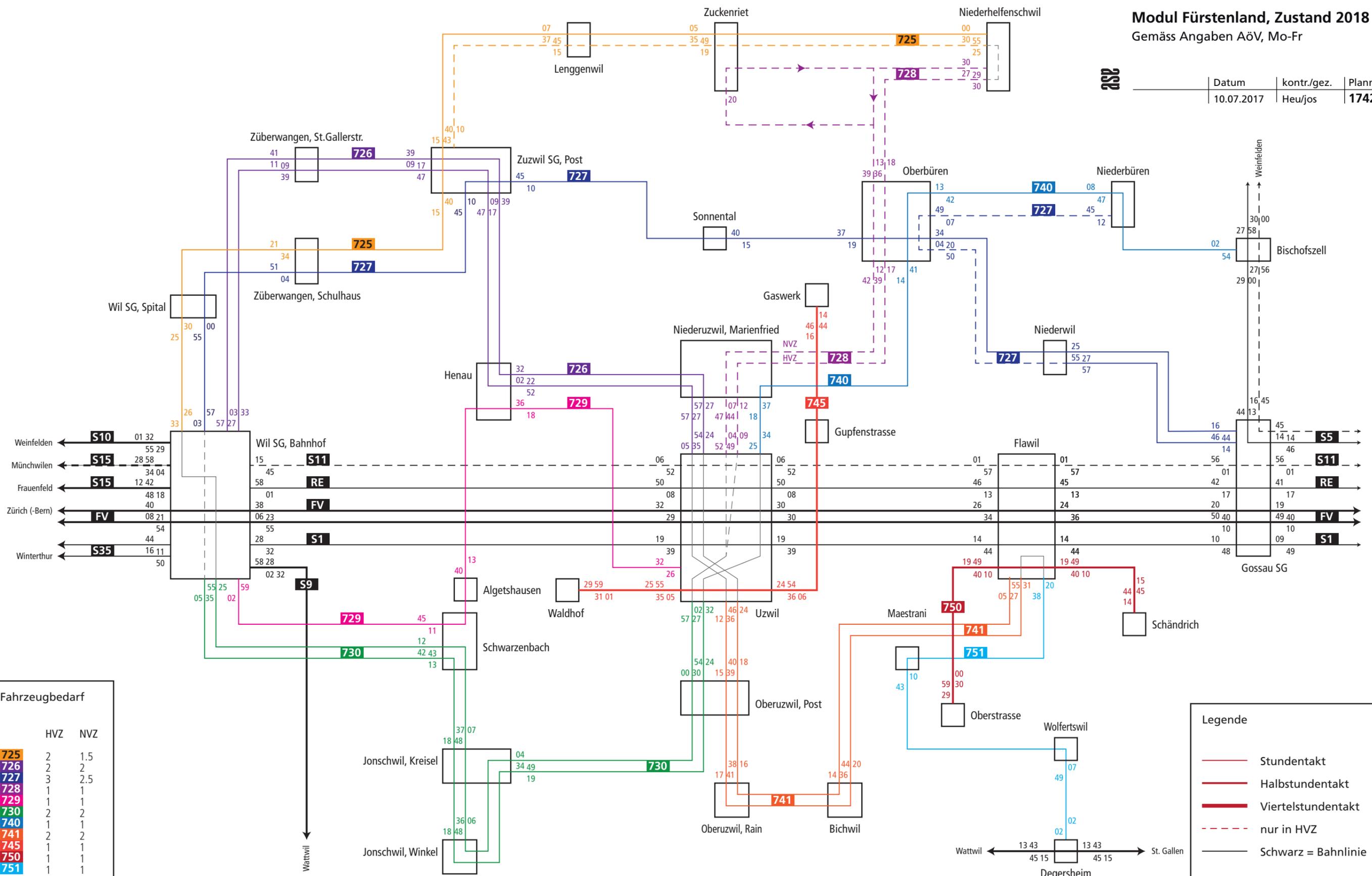
Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Modul Fürstenland, Zustand 2018
Gemäss Angaben AöV, Mo-Fr

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742



Fahrzeugbedarf

	HVZ	NVZ
725	2	1,5
726	2	2
727	3	2,5
728	1	1
729	1	1
730	2	2
740	1	1
741	2	2
745	1	1
750	1	1
751	1	1
	17	16

Legende

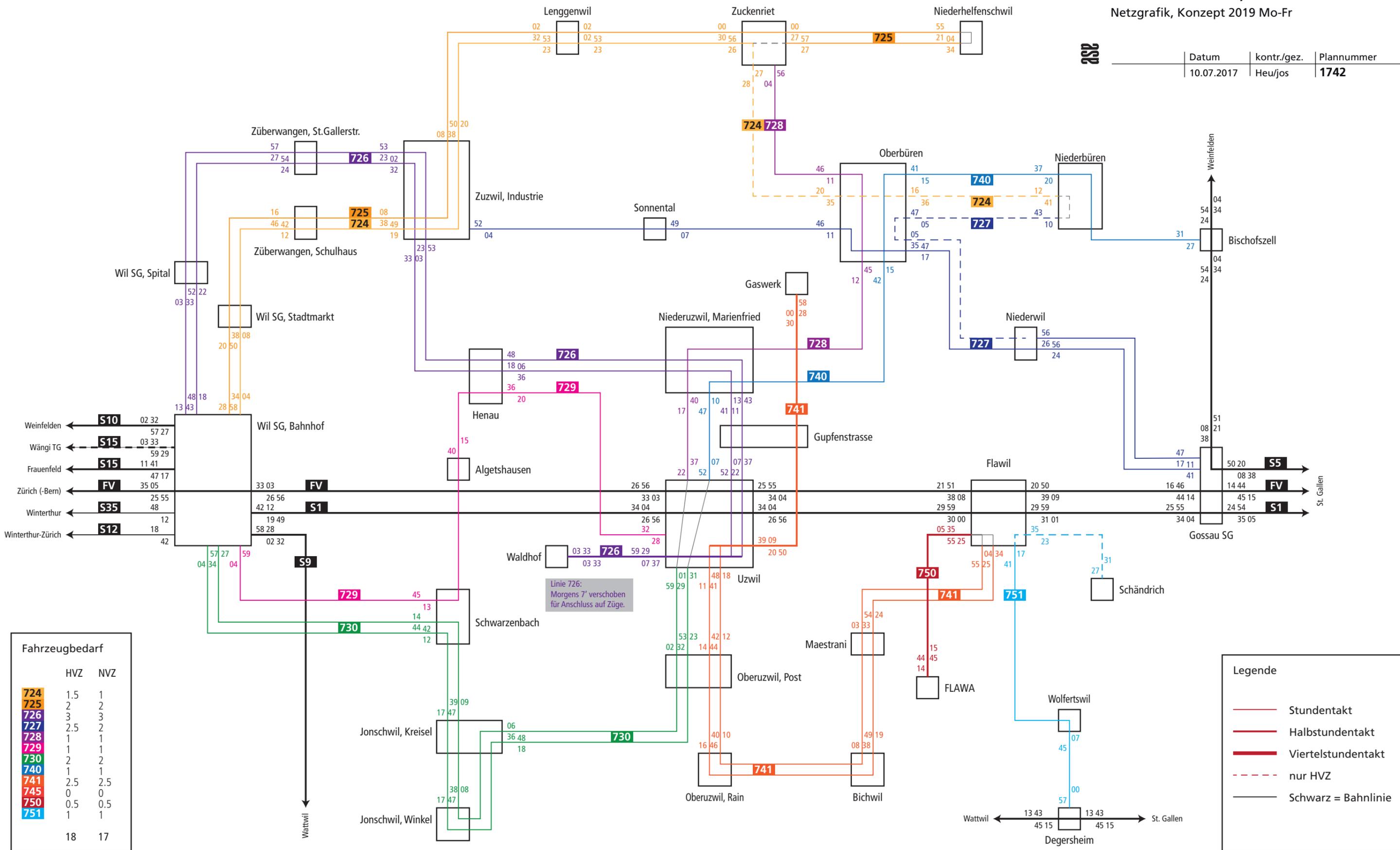
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur in HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Hinweis: Angebot Sa/So identisch mit 2016.

Modul Fürstenland, Grundvariante
Netzgrafik, Konzept 2019 Mo-Fr

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742



Fahrzeugbedarf

	HVZ	NVZ
724	1.5	1
725	2	2
726	3	3
727	2.5	2
728	1	1
729	1	1
730	2	2
740	1	1
741	2.5	2.5
745	0	0
750	0.5	0.5
751	1	1
	18	17

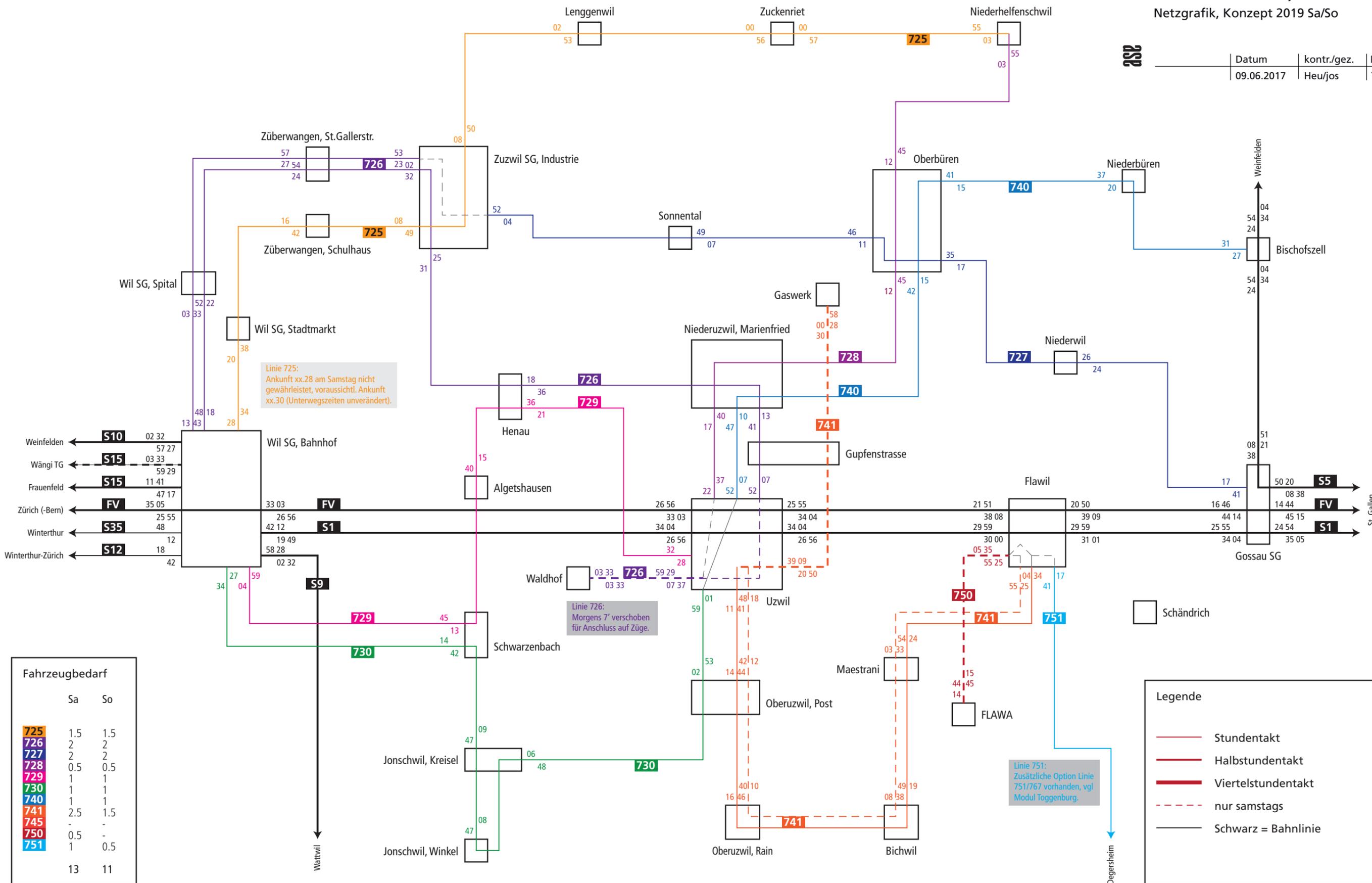
Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur HVZ
- Schwarz = Bahnlinie

Modul Fürstenland, Grundvariante
Netzgrafik, Konzept 2019 Sa/So

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
09.06.2017	Heu/jos	1742



Linie 725:
Ankunft xx.28 am Samstag nicht gewährleistet, voraussichtl. Ankunft xx.30 (Unterwegszeiten unverändert).

Linie 726:
Morgens 7' verschoben für Anschluss auf Züge.

Linie 751:
Zusätzliche Option Linie 751/767 vorhanden, vgl. Modul Toggenburg.

Fahrzeugbedarf	Sa	So
725	1,5	1,5
726	2	2
727	2	2
728	0,5	0,5
729	1	1
730	1	1
740	1	1
741	2,5	1,5
745	-	-
750	0,5	-
751	1	0,5
	13	11

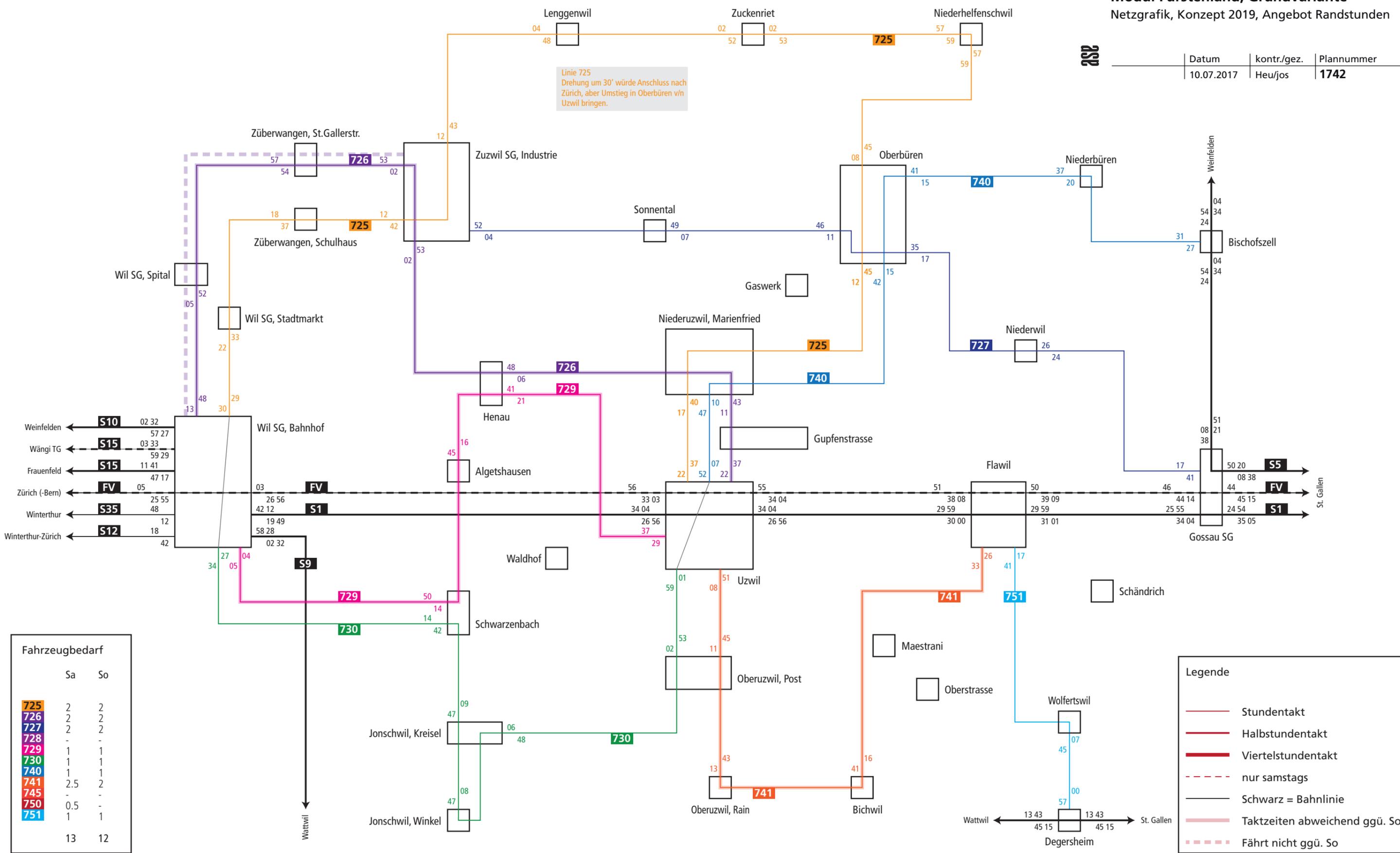
Legende	
	Stundentakt
	Halbstundentakt
	Viertelstundentakt
	nur samstags
	Schwarz = Bahnlinie

Modul Fürstenland, Grundvariante
Netzgrafik, Konzept 2019, Angebot Randstunden

ASB

Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742

Linie 725
Drehung um 30° würde Anschluss nach Zürich, aber Umstieg in Oberbüren v/n Uzwil bringen.



Fahrzeugbedarf

	Sa	So
725	2	2
726	2	2
727	2	2
728	-	-
729	1	1
730	1	1
740	1	1
741	2.5	2
745	-	-
750	0.5	-
751	1	1
	13	12

Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- nur samstags
- Schwarz = Bahnlinie
- Taktzeiten abweichend ggü. So
- Fährt nicht ggü. So

Modul Unt. Toggenburg, Ist-Zustand

Gemäss Kursbuch 2016, Sa/So

Legende

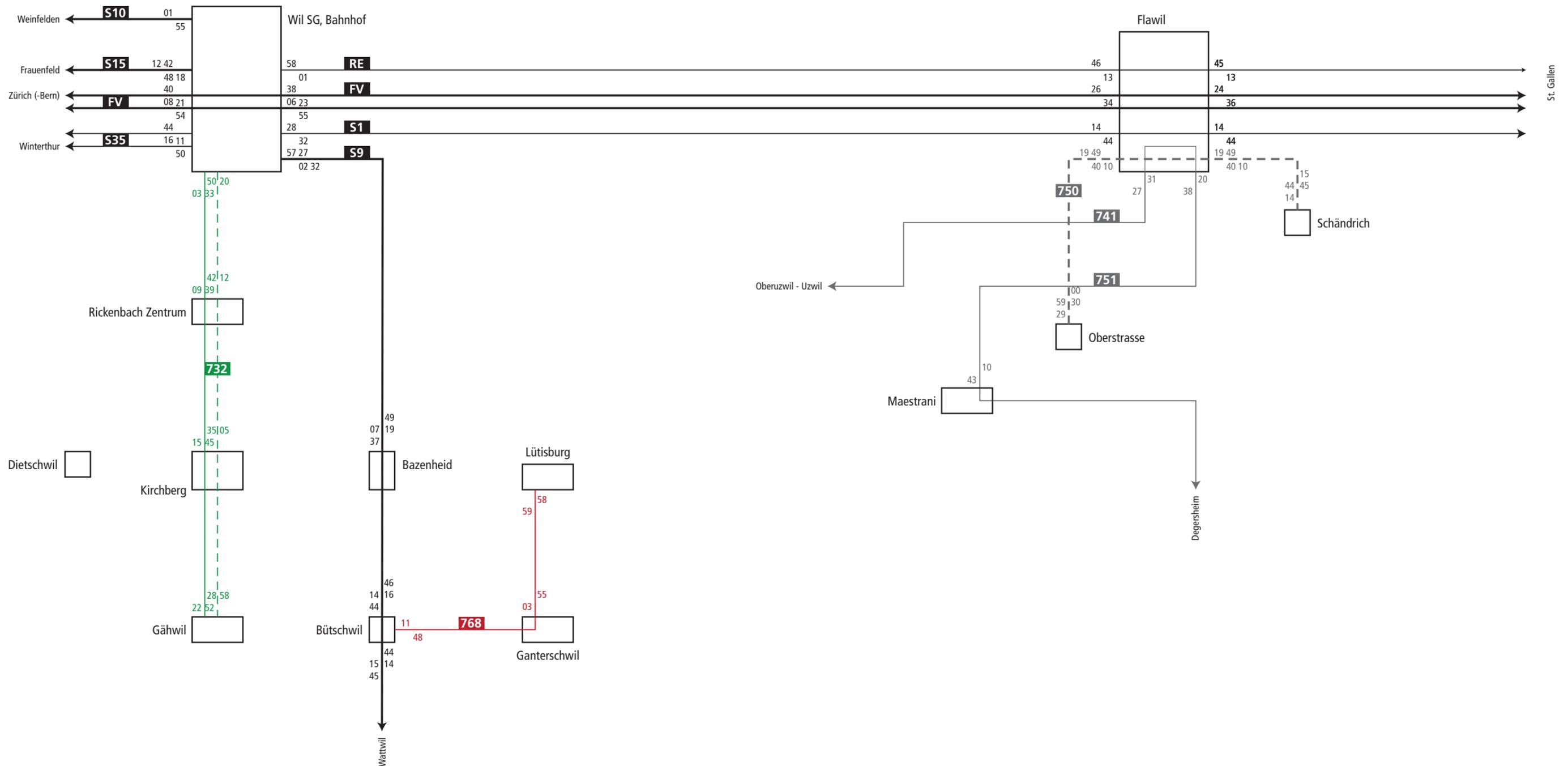
- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur Sa
- Schwarz = Bahnlinie

Fahrzeugbedarf

	Sa	So
732	2	1
761	0	0
767	0	0
768	0.5	0.5
	3.5	2.5



Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742



Modul Unt. Toggenburg, Grundvariante
Konzept 2019, Sa-So

Legende

- Stundentakt
- Halbstundentakt
- Viertelstundentakt
- - - nur Samstags
- Schwarz = Bahnlinie

Fahrzeugbedarf

	Sa	So
732	2	2
761	-	-
767	-	-
768	0.5	0.5
	3.5	3.5



Datum	kontr./gez.	Plannummer
10.07.2017	Heu/jos	1742

