

Impressum

Herausgeber

Kanton St.Gallen
Volkswirtschaftsdepartement
Amt für öffentlichen Verkehr
Davidstrasse 35
9001 St.Gallen
T +41 (0)58 229 34 88
info.vdavn@sg.ch
<http://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr.htm>

Fachliche und redaktionelle Bearbeitung

Patrick Ruggli, Amtsleiter
Silvan Egli, Stv. Amtsleiter
Florian Jud, Projektleiter Finanzen
Astrid Koller, Verkehrsplanerin
Michael Kündig, Projektleiter
Markus Schait, Verkehrsplaner
Ruth Stadler, Assistentin

Gestaltung/Layout

Astrid Koller

Copyright

Amt für öffentlichen Verkehr; St.Gallen, September 2017
Abdruck mit Quellenangabe, Belegexemplar an Amt für öffentlichen Verkehr

St.Gallen, 5. September 2017

Fotos Titelblatt

1	2	5	
3	4		
6	7	8	
	9	10	

- 1 AWA
- 2 BLWE
- 3 AöV
- 4 AB
- 5 Turbo
- 6 SOB
- 7 Regiobus
- 8 AöV
- 9 AB
- 10 AöV

Abkürzungsverzeichnis

AB	Appenzeller Bahnen AG
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AREG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation Kanton St.Gallen
AS	Ausbauschnitt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3)
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BRG 96.059)
FV	Fernverkehr
FW	Frauenfeld-Wil-Bahn AG
GöV	Gesetz über den öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen (sGS 710.5)
GVS	Gesamtverkehrsstrategie
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IF	Infrastrukturfonds
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OTV	Tarifverbund Ostwind
öV	Öffentlicher Verkehr
Pkm	Personenkilometer
REX	Rheintal-Express
RPV	Regionaler Personenverkehr
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SPöV	Strategieplan öffentlicher Verkehr
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
TBA	Tiefbauamt Kanton St.Gallen
TE	Teilergänzung
TU	Transportunternehmen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAE	Voralpen-Express
VöV	Verordnung über den öffentlichen Verkehr Kanton St.Gallen (sGS 710.51)
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZW	Zürcher Verkehrsverbund

Abgeltungen

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

Betriebsbeiträge

Betriebsbeiträge sind Subventionen der Besteller (Bund / Kantone) für Leistungen, die von Eisenbahnunternehmen, Busbetrieben, Schiffsbetrieben und Seilbahnen im RPV und Ortsverkehr erbracht werden sowie für Leistungen, die von Eisenbahnunternehmen beim Betrieb der Infrastruktur und im Güterverkehr erbracht werden. Die Beiträge entsprechen der im Voraus vereinbarten Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten.

Direkter Verkehr

Als direkter Verkehr gilt die durchgehende Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei oder mehreren TU aufgrund eines einzigen Transportvertrags und eines gemeinsamen Tarifes. Für die ganze Strecke muss nur ein Billett gelöst werden.

Erschliessungsgüte

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

Fahrplanjahr

Ein Fahrplanjahr startet mit dem Fahrplanwechsel im Dezember und dauert bis zum nächsten Fahrplanjahr im kommenden Dezember. Zum Beispiel das Fahrplanjahr 2019 startet Mitte Dezember 2018 und endet Mitte Dezember 2019.

Gemeindepool

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

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil der Vollkosten einer Linie oder des gesamten Systems durch die Erlöse aus Billett- und Abonnementverkäufen oder durch Beiträge Dritter finanziert werden. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 100 Prozent werden die fehlenden Einkünfte durch Abgeltungen entschädigt.

Kurskilometer

Kurskilometer bezeichnen die von den TU gefahrenen Kilometer im öffentlichen Fern-, Regional- und Ortsverkehr.

Modalsplit

Der Modalsplit bezeichnet die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger. Er dient als Kenngrösse über die Anteile jedes Verkehrsträgers am Gesamtverkehr beziehungsweise einem bestimmten Verkehrssegment (z.B. Güterverkehr).

Personenkilometer

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

Verpflichtungskredit

Der Verpflichtungskredit gilt als Ermächtigung, für ein bestimmtes Vorhaben oder eine Gruppe gleichartiger Vorhaben bis zum bewilligten Höchstbetrag über das laufende Voranschlagsjahr hinaus finanzielle Verpflichtungen einzugehen.

Vollkosten

Die Vollkosten im öV umfassen Investitionen und deren Folgekosten in Fahrzeuge oder Infrastruktur sowie die Aufwendungen für Personal, Unterhalt und Betrieb. Die Gemeinkosten für die Verwaltung werden den einzelnen Linien anteilig zugeschrieben.



© Foto AWA

Vorwort	10
1 Ausgangslage	12
1.1 Einleitung	12
1.2 Kantonale öV-Politik	12
1.3 Situation Bund	16
1.4 Situation Kanton	18
1.5 Situation Nachbarn	23
2 Aktuelle öV-Situation im Kanton St.Gallen	26
2.1 Erschliessungsqualität	26
2.2 Modalsplit und Pendler	28
2.3 Bahnverkehr	30
2.4 Busverkehr	38
2.5 Nachfrageentwicklung	42
2.6 Ein-/Aussteiger Bahnhöfe	46
2.7 Tarifverbunde	47
2.8 Distribution	48
2.9 Transportunternehmen	50
2.10 Rollmaterial und Busflotte	51
3 Organisation und Zusammenarbeit	52
3.1 Rolle und Aufgaben Bund und Kantone	52
3.2 Reform Regionaler Personenverkehr	54
4 Kosten und Finanzierung	56
4.1 Vollkosten	56
4.2 Abgeltungen und Erlöse	58
4.3 Kostendeckungsgrad	60
5 Finanzierung Infrastruktur	62
5.1 Finanzierung der Bahninfrastruktur	62
5.2 Finanzierung der Businfrastruktur	67
5.3 Finanzierung der Strasseninfrastruktur	68
6 Ausblick	69
6.1 Nachfrageprognosen	69
6.2 Herausforderungen Finanzierung	70

Anhang 1 Bahnhöfe – Ein- und Aussteiger pro Tag	72
Anhang 2 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	76
Anhang 3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	78



© Foto VBSG

Abbildungsverzeichnis

A1	Einbettung der GVS	20
A2	Agglomerationsprogramme	21
A3	Erschliessungsgüte Bauzone	27
A4	Erschliessungsgüte Einwohner / Beschäftigte	27
A5	Erschliessungsgüte nach Region	27
A6	Tagesdistanz	29
A7	Verkehrsmittelwahl	29
A8	Besitz eines öV-Abos	29
A9	Zu- und Wegpendler mit öV	29
A10	Transportmenge Güterverkehr	34
A11	Belastung Bahnverkehr	36
A12	Querschnittsbelastung Bahn	37
A13	Busliniennetz	39
A14	Busbehinderungen	40
A15	Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel	42
A16	Kurskilometer nach Verkehrsmittel	43
A17	Personenkilometer nach Verkehrsmittel	44
A18	Verkaufsstellen	48
A19	Fernverkehrsnetz nach BAV	52
A20	Vollkosten nach Verkehrsmittel	56
A21	Abgeltungen nach Kostenträger	58
A22	Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmitteln	60
A23	Preisentwicklung PersonenVerkehr	70

Tabellenverzeichnis

T1	Querschnittsbelastung Bahn	36
T2	Beförderte Fahrgäste	42
T3	Kurskilometer	43
T4	Personenkilometer	44
T5	Übersicht Erträge	47
T6	Pkm Bahn	50
T7	Pkm Bus	50
T8	Busflotte	51
T9	Vollkosten	56
T10	Vollkosten je Kurskilometer	57
T11	Vollkosten je Pkm	57
T12	Abgeltungen	58
T13	Erlöse	58
T14	Abgeltungen je Pkm	59
T15	Erlöse je Pkm	59
T16	Kostendeckungsgrad	60
T17	Leistungsvereinbarungen	62



© Foto AöV

Die von der Regierung verabschiedete Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St.Gallen zielt darauf ab, alle Verkehrsträger mit der Raum- und Siedlungsplanung abzustimmen. Sie gibt dem öV klare Ziele für die nächsten Jahre.

Sicherstellung der inner- und ausserkantonalen Erreichbarkeit

Insbesondere in den urbanen Verdichtungsräumen hat der öV eine wichtige Rolle, um die Erreichbarkeit sicherzustellen und die Standortattraktivität des Kantons St.Gallen zu steigern. Der öV soll in der Spitzenstunde in den Haupt- und Regionalzentren genügend Sitz- und Stehplätze anbieten und keine Verlustzeiten erleiden. Auch nach aussen sollen die Verbindungen verbessert werden. Der Kanton St.Gallen fordert seit langem eine Fahrzeit auf der Schiene von St.Gallen nach Zürich von weniger als einer Stunde und nach München von weniger als zweieinhalb Stunden. Diese Ziele scheinen nun in Reichweite zu sein. Bei der Weiterentwicklung des Bahnnetzes stehen Kapazitätserhöhungen im Vordergrund und nicht die Beschleunigung von Verbindungen.

Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des staatlichen Mitteleinsatzes und Sicherstellung der Finanzierbarkeit des öV

Wir müssen dafür sorgen, dass das öV-Angebot nicht nur gut geplant, sondern auch langfristig finanziert ist. Dabei muss der gesamtwirtschaftliche Nutzen des kantonalen Finanzmitteleinsatzes weiter erhöht werden. Das öV-Angebot muss effizient und effektiv sein. Der Kanton will den Kostendeckungsgrad des gesamten öV-Angebots erhöhen.

Steigerung Qualität

Das BAV hat im Mai 2017 die ersten Daten des Qualitätsmesssystems im RPV publiziert. Sie zeigen, dass der RPV in der Schweiz generell eine hohe Qualität ausweist. Das grösste Verbesserungspotenzial liegt bei der Sauberkeit. Weitere Optimierungsmöglichkeiten gibt es bei der Kundeninformation. Der Kanton setzt alles daran, die Kundenzufriedenheit auf dem erreichten hohen Niveau zu halten.

Verbesserung Zugänglichkeit Haltestellen

Die GVS sieht vor, das Verkehrssystem als Gesamtes zu optimieren. Dabei ist der Zugang zu den öV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr entscheidend. Insbesondere soll die Zugänglichkeit auch für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmende weiter verbessert werden.

Koordination und Vernetzung

Die Entwicklung des öV-Angebotes ist eine «Verbundaufgabe» verschiedener Beteiligten. Sie erfolgt abgestimmt auf die erwünschte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Bei der Gesamtüberarbeitung der kantonalen Richtplanung und der laufenden Agglomerationsprogramme wird auf eine auf den öV ausgerichtete Siedlungsentwicklung hingewirkt. Das 6. öV-Programm und das 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019–2023 sind eng aufeinander abgestimmt.



Für die strategische Bahnplanung der Ausbauschritte 2025 und 2030/35 stehen die vom BAV organisierten Gremien zur Verfügung. Der Kanton St.Gallen leitet den Koordinations- und den Lenkungsausschuss in der Planungsregion Ostschweiz. Die st.gallischen Bundesparlamentarier werden laufend informiert. Ansprechpartner gegenüber dem Bund ist der Kanton. Die Gemeinden bringen sich über die Regionen in den Planungsprozess ein. Leistungsvereinbarungen zwischen Kanton und den einzelnen Regionen regeln die Einzelheiten.

Der vorliegende Standbericht liefert eine umfassende und transparente Grundlage über finanzielle und verkehrliche Eckwerte, realisierte Vorhaben und weitere Entwicklungen im öV. Er knüpft an der GVS an und liefert eine Basis für die Erstellung des nächsten öV-Programms. Er hilft der Politik, ihre Entscheidungen zu treffen. Der Standbericht wird regelmässig aktualisiert.

Viele Akteure aus Politik, Verwaltung und öV-Branche haben sich in den letzten Jahren dafür eingesetzt, dass die Anbindung und innere Erschliessung des Kantons St.Gallen nachhaltig verbessert wird. Dafür danke ich allen ganz herzlich. Für Gesellschaft und Wirtschaft ist ein leistungsfähiger öV ein wichtiger Standortfaktor.

Bruno Damann, Regierungsrat
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

1.1.1 Anlass für den Standbericht

Per 1. Januar 2016 ging die Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur an den Bund über. Die Kantone organisieren sich seither in Planungsregionen als Partner im Planungsprozess. Die Finanzierung des RPV erfolgt aktuell gemeinsam durch Bund und Kantone. Die grossen Investitionen in Ausbau und Erneuerung der Infrastruktur lassen die Systemkosten stark ansteigen. Kostentreiber im RPV sind die Ausgaben für neues Rollmaterial, die gestiegenen Trassenbenutzungsgebühren und der starke Angebotsausbau der letzten Jahre. Der aus allgemeinen Steuermitteln finanzierte RPV ist deshalb mit einem überproportionalen Ausgabenwachstum konfrontiert. Die Finanzlagen von Bund und Kantonen sind angespannt. Zwischen dem ausgewiesenen Finanzierungsbedarf und den Mitteln, die in den Finanzplänen eingestellt sind, besteht eine Lücke.

Das künftige kantonale öV-Programm für die Jahre 2019–2023 verlangt angesichts der vielfältigen Herausforderungen nach einer vorgängigen Situationsanalyse. Dieser Standbericht liefert Grundlagen für zukünftige Entscheide im öV.

1.1.2 Gesetzliche Grundlagen

Seit 1. Januar 2016 sind das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und die Verordnung über den öffentlichen Verkehr in Kraft.

Zweck des Gesetzes ist die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs nach wirtschaftlichen Grundsätzen im Rahmen einer integrierten, auf den Fern- und Güterverkehr und auf die Raumordnung abgestimmten Verkehrspolitik.

1.2 Kantonale öV-Politik

1.2.1 Strategieplan öffentlicher Verkehr 2002

Im Jahr 2002 hat der Kantonsrat mit dem SPöV zehn Leitsätzen zur Kenntnis genommen. Diese lauten:

1. *Verkehrs- und Raumentwicklung*: Ganzheitlicher Förderansatz.
2. *Nationaler Fernverkehr*: Realisierung der Systemknoten St.Gallen und Sargans.
3. *Agglomerationsverkehr*: Gezielter Ausbau des öV-Angebots.
4. *Städtenetz Bodensee*: Einbindung der Knoten Singen, Bregenz und Feldkirch.
5. *Internationale Linien*: Beschleunigung und Ausbau der Verbindungen.
6. *Tarifverbund*: Zugang erleichtern.
7. *Güterverkehr*: Leistungsfähige Transportketten.
8. *Institutionelle Verbesserungen*: Angebot auf der Besteller- und Anbieterseite aktiv steuern.
9. *Finanzierung*: Den Spielraum erhöhen und Sicherheit schaffen.
10. *Öffentlicher Verkehr*: Standortfaktor und Imageförderung.

Mit den drei öV-Programmen 2004–2008, 2009–2013 und 2014–2018 konnten die strategischen Leitsätze im Bereich der Angebots- und Infrastrukturziele sowie des Tarifs durch konkrete Massnahmen weitgehend umgesetzt werden.

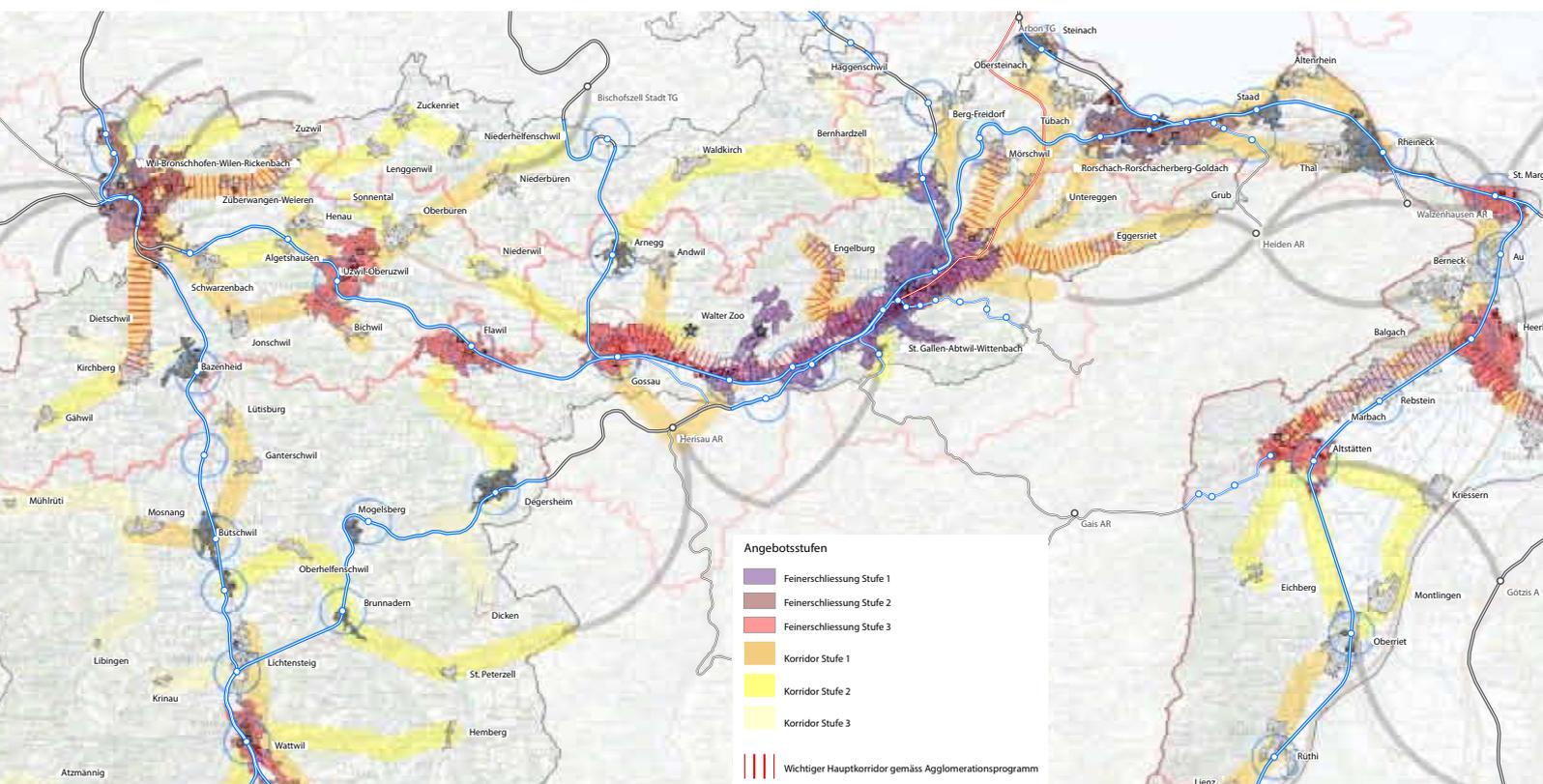
Im Bereich Finanzierung wurde ein verlässlicher Rahmen geschaffen. Handlungsbedarf besteht primär noch beim Leitsatz 8, den institutionellen Verbesserungen. Bei den Anbietern konnte zwar über verschiedene Fusionen ein überschaubarer, kooperationsfähiger Anbietermarkt geschaffen werden. Durch eine gezielte Ausschreibepolitik wurden im Busbereich Strukturen bereinigt und Kosten gespart. Auch die interkantonale Kooperation im Bestellwesen wurde stark verbessert. Noch nicht umgesetzt sind eine unternehmensübergreifende Angebotsplanung und der Aufbau einer Bestellerorganisation.

Eine unternehmerische Gesamtverantwortung auf der Anbieterseite ist für die Weiterentwicklung der in allen sieben Ostschweizer Kantonen Ende 2013 eingeführten S-Bahn St.Gallen mit 23 Linien noch pendent (z.B. Modell S-Bahn Zürich).

1.2.2 Angebotsstandards öffentlicher Regional- und Ortsverkehr

In Artikel 18 der Verfassung setzt sich der Staat zum Ziel, den ganzen Kanton verkehrsmässig ausreichend zu erschliessen und die öffentlichen und privaten Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht einzusetzen. Zusätzlich hat die Regierung das strategische Ziel formuliert, dass die Bestellung von öV-Leistungen aufgrund klarer Standards erfolgen soll. Die Überprüfung der Effektivität des bestellten Angebots soll auf klaren Kriterien basieren.

Für das 5. öV-Programm 2014–2018 wurden folglich Angebotsstandards erarbeitet, die auf den jeweiligen Raum bezogen das angemessene öV-Angebot definieren. Dadurch liegt für die Weiterentwicklung und Beurteilung des öV-Angebots eine gesamtheitliche Arbeitshilfe vor.



5. öV-Programm 2014–2018

Das 5. öV-Programm beinhaltet gemäss SPöV weitere Massnahmen zur Umsetzung der Ziele, die eine massgebliche Finanzierung seitens des Kantons erfordern und die sich mittelfristig realisieren lassen.

Die Programmperiode 2014–2018 begann mit der Einführung der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013. Die S-Bahn St.Gallen 2013 bildete so die Basis für die weiteren Ausbauvorhaben im Rahmen des öV-Programms. Die Umsetzung einzelner Projekte verzögert sich. Diese Anpassungen im Terminplan sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt.

– Beschleunigung St.Gallen–Konstanz	Einführung Dez. 2015
– Beschleunigung Zürich–München – Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt	Einführung Dez. 2020 (bisher 2018) Plangenehmigungsverfahren
– Halbstundentakt Bahn Obertoggenburg – Kreuzungsstation Krummenau	sistiert ¹ (bisher Dez. 2018)
– Durchmesserlinie AB – Neubaustrecke Ruckhalde – AB-Bahnhof St.Gallen – Liebegg – Lustmühle – Güterbahnhof Nord	Einführung Dez. 2018 im Bau im Bau Plangenehmigungsverfahren im Bau Projektierung
– Stadtbahn Obersee, 1. Etappe – Doppelspur Uznach–Schmerikon – Bahnhof Uznach 4. Perronkante	Einführung Dez. 2019 Plangenehmigungsverfahren Plangenehmigungsverfahren
– Halbstundentakt REX – Doppelspur Buchs–Sevelen – Doppelspur Oberriet–Oberriet Nord – Haltestelle Trübbach–Fährhütten	Einführung Dez. 2025 (bisher 2023) Projektierung Projektierung Projektierung
– S-Bahn FL.A.CH	sistiert ²
– S-Bahn Vorarlberg	sistiert ³

¹

Aufgrund der zusätzlichen hohen Abgeltung und der nicht aufwärtskompatiblen Infrastrukturmassnahmen sistiert.

²

Aufgrund Dissens zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und Österreich betreffend Finanzierung sistiert.

³

Aufgrund Entscheid für zweiten REX und Trassierungskonflikten S3 mit EC auf Schweizer Seite wird nur das ÖBB-Angebot mit weiteren Infrastrukturausbauten im Abschnitt Lustenau–Lauterach realisiert. In St.Margrethen bestehen weiterhin optimale Umsteigeverbindungen Richtung Altstätten und St.Gallen.

Beim Busangebot sind zusätzlich zu Taktverdichtungen folgende Ausbauschritte umgesetzt:

– <i>Region St.Gallen-Bodensee</i>	
– Schnellbus St.Gallen–Arbon	Fahrplan 2014
– Agglomerationslinien ½ h-Takt	Fahrplan 2014
– <i>Region St.Galler Rheintal</i>	
– Heerbrugg–Hohenems 1h- / HVZ ½ h-Takt	Fahrplan 2014
– Heerbrugg–Dornbirn 1h-Takt	Fahrplan 2014
– Oberriet–Rankweil	Fahrplan 2015-2016 ⁴
– Verdichtung Halbstundentakt	Fahrplan 2015
– <i>Region Sarganserland-Werdenberg</i>	
– Sennwald–Gams–Bendern 1h-Takt	Fahrplan 2014
– Buchs–Wildhaus ½ h-Takt	Fahrplan 2014
– Räfis–Buchs–Grabs ½ h-Takt	Fahrplan 2015
– <i>Region ZürichseeLinth</i>	
– Rüti–Eschenbach–Uznach–Kaltbrunn	Fahrplan 2014
– R'wil–E'bach–St.Gallenkappel HVZ ¼ h-Takt	Fahrplan 2014
– Ausrichtung Knoten Uznach	Fahrplan 2014
– <i>Region Toggenburg</i>	
– (Wattwil–) Nesslau–Wildhaus ½ h-Takt	Fahrplan 2014
– <i>Region Wil</i>	
– Wil–Zuzwil–Oberbüren–Uzwil	Fahrplan 2014
– Bahnersatz Algetshausen und Henau	Fahrplan 2014
– Agglomerationslinien ½ h-Takt	Fahrplan 2014

4

Vorzeitige Beendigung des Versuchsbetriebs im Dezember 2016 aufgrund mangelnder Nachfrage.

Neben den Angebotsausbauten konnten auch diverse Publikumsanlagen angepasst werden. Zahlreiche Bahnhöfe sind vorzeitig, im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn St.Gallen 2013, nach den Bedürfnissen der behinderten Reisenden umgebaut worden. Nur noch wenige Bahnhöfe im Kanton sind nicht hindernisfrei.

Bei den Bushaltestellen ist der Handlungsbedarf hingegen noch sehr gross. Nur eine Minderheit der rund 1'500 Haltestellen ist behindertengerecht. Um die Strasseneigentümer – Kanton, Gemeinde und Private – zu unterstützen, hat das AöV ein Projekt zur Kategorisierung der Haltestellen sowie zur Erstellung eines Leitfadens für die Umsetzung gestartet.

1.3 Situation Bund

1.3.1 Finanzperspektiven

Der Abgeltungsbedarf im RPV steigt in den nächsten Jahren weiter aufgrund des politischen Willens, das Angebot auszubauen. Für den Angebotsausbau müssen auch zusätzliches Rollmaterial beschafft sowie Depots und Werkstätten erneuert respektive ausgebaut werden. Der Bund leistete 2016 Abgeltungen von 928,8 Mio. Franken an die Gesamtsumme von 1,8 Mrd. Franken für RPV-Leistungen, die er anerkannte und gemeinsam mit den Kantonen finanzierte. Die Bundesmittel zur Finanzierung des RPV-Angebots wurden zwischen 2008 und 2016 durchschnittlich jährlich um 3 Prozent erhöht. Im Juni 2017 entschieden sich die nationalen Räte im Rahmen der Debatte um den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des RPV 2018–2021 für eine zusätzliche Erhöhung der Bundesmittel.

1.3.2 Umsetzung HGV, ZEB, IF, STEP1 (Ausbauschnitt AS2025)

Der Kanton St.Gallen profitiert von verschiedenen Bahnausbauten, die auf Ende 2013 und Ende 2015 mit und ohne finanzieller Beteiligung des Kantons realisiert wurden. Mit den Bundesprogrammen HGV, ZEB und STEP1 aus den Jahren 2005, 2009 und 2014 werden in den kommenden Jahren noch folgende weiteren Ausbauten finanziert:

Anbindung der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV)

- *St.Gallen–St.Margrethen*: Doppelspurverlängerung Rorschach Stadt, Ertüchtigung für Neigezüge und Bahnhofausbau (2017–2020)
- *Lindau–Geltendorf (D)*: Elektrifizierung, Ertüchtigung für Neigezüge und Umfahrung Inselbahnhof Lindau (2017–2020).

Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB)

- *Zürich–Winterthur*: Leistungssteigerung (2016–2018)
- *Winterthur–St.Gallen*: Beschleunigung und Leistungssteigerung (2018–2023)
- *Gossau–Sulgen*: neue Kreuzungsstellen Hauptwil und Kradolf (2017–2018).

Agglomerationsprogramm 2. Generation (IF 2015–2018)

- *St.Gallen–Appenzell*: Durchmesserlinie (2016–2018).

Erster Ausbauschnitt STEP1 (AS2025)

- *St.Gallen–Rapperswil*: Doppelspur Uznach–Schmerikon, 4. Perronkante Uznach und Verkürzung Zugfolgezeit (2018–2019)
- *Zürich–Chur*: Leistungssteigerung (2020–2023)
- *St.Gallen–Sargans*: Doppelspurausbauten (2019–2025).

1.3.3 STEP2 (Ausbauschnitt AS2030/35)

Der verkehrspolitische Rahmen wird durch vier Leitsätze konkretisiert, welche die strategischen Vorgaben und Stossrichtungen definieren⁵:

- Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der HVZ. Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb und

5

BAV, Dokumentation Planungsgrundlagen STEP AS2030 Bericht, Bern, 07.04.2014.

die Umsetzung des Substanzerhalts sowie der Erweiterung sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.

- Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.
- Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb der urbanen Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.
- Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr.

Die Planungsregion Ostschweiz hat dem BAV im November 2014 ihre Angebotsvorstellungen für den Ausbauschnitt AS2030/35 eingereicht. Die wichtigsten Elemente für den Kanton St.Gallen sind:

- *Zürich–St.Gallen*: Vier Fernverkehrsverbindungen pro Stunde mit unterschiedlicher Haltepolitik
- *Zürich–Chur*: IC-Halt Pfäffikon SZ
- *St.Gallen–Luzern*: Halbstundentakt VAE und Stadtbahn Obersee 2. Etappe
- *Gossau–Rorschach*: Durchmesserlinien im Viertelstundentakt
- *Wil–St.Gallen*: Viertelstundentakt S-Bahn
- *Wittenbach–Arbon*: Neue Bahnlinie
- *Konstanz–St.Margrethen*: Neuer Schnellzug
- *Altstätten–Sargans–Ziegelbrücke*: Halbstundentakt S-Bahn.

Der Finanzrahmen wird sich zwischen 7 und 12 Mrd. Franken bewegen. Die eingegebenen Projekte der Kantone übersteigen den Finanzrahmen um ein Mehrfaches. Deshalb prüft und priorisiert der Bund die Module. Die Beurteilung basiert primär auf dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem wird festgestellt, welche Kapazitätsengpässe abgebaut werden, ob die Module kompatibel mit der Langfristperspektive Bahn⁶ sind und ob sie mit dem Raumkonzept Schweiz⁷ übereinstimmen.

Die Umsetzung der Massnahmen dauert, abhängig vom Finanzrahmen, zwischen 7 und 12 Jahre und soll spätestens im Jahr 2035 abgeschlossen sein.

1.3.4 Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

Mit der Umsetzung des Gesetzes über FABI liegt die Finanzierungs- und Planungsverantwortung seit dem 1. Januar 2016 beim Bund. Der Bundesrat plant, dem Parlament alle vier bis acht Jahre eine Vorlage für die weiteren Ausbauschnitte vorzulegen. 2017 wird der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage zum nächsten Bahn-Ausbau Schritt STEP2 mit einem konkreten Vorschlag von Projekten verabschieden. Ende 2018 folgt die Botschaft zuhanden des Parlaments und ab 2019 wird der Ausbauschnitt im Parlament beraten.

6

BAV, Langfristperspektive Bahn - Dokumentation zu den Grundlagen der Botschaft «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)», Bern, 20.04.2012.

7

ARE, Raumkonzept Schweiz, Bern, 20.12.2012.

1.4 Situation Kanton

1.4.1 Finanzperspektiven

Langfristprojektion 2019–2035

Ergänzend zum Aufgaben- und Finanzplan 2017–2019 hat die Regierung Ende 2015 erstmals einen Bericht zu den langfristigen Finanzperspektiven verabschiedet. Demnach lässt die Langfristprojektion 2019–2035 im kantonalen Haushalt durchwegs negative Rechnungsergebnisse erwarten. Der wesentliche Grund dieser Entwicklung ist, dass das prognostizierte Aufwandswachstum wesentlich höher liegt als das Erlöswachstum. Die Staatsbeiträge wachsen dabei mit 3,3 Prozent pro Jahr überdurchschnittlich schnell. Dieses hohe Wachstum hat zur Folge, dass der Anteil der Staatsbeiträge am Gesamtaufwand im Projektionsjahr 2035 auf 48 Prozent ansteigt. Angesichts der wesentlich zunehmenden Bedeutung der Staatsbeiträge am gesamten Aufwand stellt sich die Frage, inwiefern Vorgaben zur Begrenzung des Wachstums der Staatsbeiträge zum Beispiel beim öV umzusetzen sind.

Steuerungsmöglichkeiten

Der Kanton beteiligt sich über die Staatsbeiträge an der Finanzierung von Aufgaben, bei welchen er kurz- bis mittelfristig über einen relativ hohen Handlungsspielraum in der finanziellen Steuerung verfügt. Der Kanton hat Steuerungsmöglichkeiten unter anderem im Aufgabengebiet RPV, da er hier als Besteller auftritt. Namentlich beim Ausbau des RPV kann der Kanton aktiv steuern. In der Regel bestehen hier weder engmaschige Bundesvorgaben noch klar definierte interkantonale Konkordate, die den kantonalen Handlungsbereich wesentlich einschränken.

Für den RPV legt die Regierung folgende kurz- und längerfristige Handlungsempfehlungen und konkrete Umsetzungsvorschläge vor:

Kurzfristige Handlungsempfehlungen

- Der Auf- und Ausbau eines Benchmark-Systems ist kontinuierlich weiterzufolgen.
- Mögliche Ausbautvorhaben sind frühzeitig und transparent der Regierung zum Entscheid vorzulegen, in der Regel auch in Form von Varianten.
- Mit Blick auf die Erarbeitung künftiger öV-Programme sind Grundsatzfragen zur Anpassung der Angebots- und Qualitätsstandards beziehungsweise zur Überprüfung der Steuerungsmechanismen frühzeitig und in Form von Varianten der Regierung vorzulegen.
- Es sind Massnahmen zu prüfen, welche die systematische Steuerung des effizienten Mitteleinsatzes im öV erlauben.
- Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Staatsbeiträge an den öV soll mittelfristig auf einem Niveau in der Grössenordnung von maximal zwei Prozent konsolidiert werden.

Langfristige Handlungsempfehlungen

- Generell soll das Reporting verbessert werden. Dabei sind die finanziellen Rahmenbedingungen aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang ist die langfristige Gesamtsicht darzulegen und mit der aktuell geltenden Strategie gemäss öV-Programm abzustimmen.
- Es sollen eine verlässliche und gesamtheitliche finanzielle Steuerung sowie Finanzierungsregeln entwickelt werden, damit der Kanton seine Verantwortung für eine strategiekonforme Angebots- und Infrastrukturplanung sachgerecht wahrnehmen kann. Ziel ist die Stabilisierung des Ausgabenwachstums auf einem tiefen Niveau.
- Zusammen mit den Nachbarkantonen und den TU sollen Kooperationen in ausgewählten Bereichen gesucht und systematisch ausgebaut werden.

1.4.2 Raumkonzept Kanton St.Gallen

Das Raumkonzept Kanton St.Gallen zeigt die künftige räumliche Ordnung des Kantons St.Gallen. Es ist der strategische Orientierungsrahmen für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten und es fördert die Zusammenarbeit über räumliche, sektorielle und institutionelle Grenzen hinweg. Die Regierung hat das Raumkonzept am 13. August 2013 beschlossen (RRB 2013/451). Die Regierung passte die Zentrenstruktur in der Region Rheintal am 17. Januar 2017 an (RRB 2017/37).

Zur zukünftigen Verkehrsentwicklung ist in Leitsatz 5 folgendes festgehalten:

«Der Kanton St.Gallen richtet das Verkehrsangebot auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung aus. Dabei bildet das Bahnangebot das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.»

Ziel ist, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Damit dies gelingt, muss die Siedlungsentwicklung konzentrierter erfolgen: Sie muss auf Standorte gelenkt werden, die gut mit dem öV erschlossen sind.

Dabei ist die weitere S-Bahn-Entwicklung zentral, weil sie sowohl die Erreichbarkeit von und zu den Zentren wie auch zwischen den Ortschaften in attraktiver Weise sicherstellt und dies über die Grenzen hinweg. Auf den Bahnverkehr abgestimmte Buskonzepte komplettieren das regionale öV-Angebot. Dazu zählt auch eine optimierte Anbindung der Tourismuszentren.

1.4.3 Gesamtverkehrsstrategie

Der Kanton St.Gallen erstellte zwischen April 2016 und Juni 2017 erstmals eine Gesamtverkehrsstrategie. Die Regierung genehmigte die GVS am 27. Juni 2017.

Die GVS gibt auf Ebene des Kantons die Stossrichtung für die verkehrliche Entwicklung vor. Aus einer integralen Betrachtung aller Verkehrsarten werden Grundsätze zur Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern und zwischen Siedlung und Verkehr hergeleitet. Die GVS bezeichnet Handlungsfelder und dient damit als Grundlage für die Ableitung von sektoralen Strategien und Massnahmen in nachfolgenden Programmen. Sie gibt zudem Hinweise für die Umsetzung sowie das Monitoring und Controlling.

Die GVS wird gemäss nachfolgender Abbildung A1 in die kantonalen Planungsinstrumente eingebettet:



A1 Einbettung der GVS

GVS als Klammer, welche die verkehrliche Entwicklung horizontal (verkehrsträgerübergreifend) und vertikal (Konkretisierungsebenen) verknüpft.

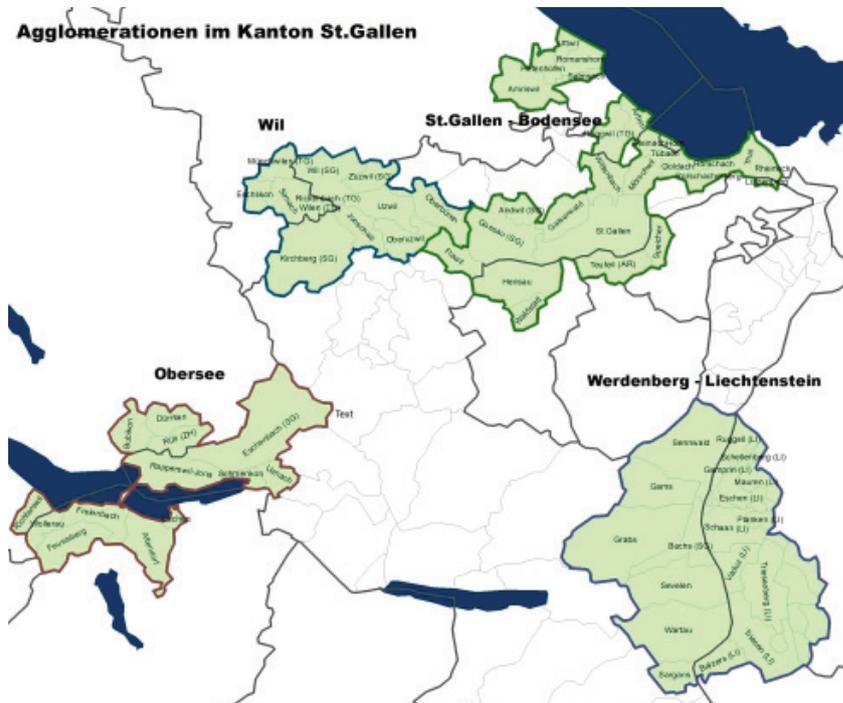
Quelle: Kanton St.Gallen, GVS 2017

Die GVS wird im Gegenstromprinzip erarbeitet: Einerseits werden «top-down» die Ziele des Raumkonzepts für die verkehrliche Entwicklung konkretisiert. Andererseits werden aus den vorliegenden teilräumlichen oder sektoralen Planungen die Stossrichtungen aufgenommen. Bei der Synthese dieser beiden Ansätze auftretende Widersprüche werden im Dialog zwischen den involvierten und gleichberechtigten Ämtern aufgelöst. Mittels Grundsätzen wird definiert, wie mit Zielkonflikten umgegangen wird. Aus einer gesamt-kantonalen Betrachtung fehlende Ziele oder Grundsätze werden ergänzt.

1.4.4 Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen an. Das Agglomerationsprogramm soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern sowie die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Dazu legen die Trägerschaften das Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung fest und erarbeiten entsprechende Strategien und Massnahmen. Die Massnahmen sind zu priorisieren (A-, B- und C-Liste).

Mit dem Agglomerationsprogramm stellen die Trägerschaften einen Antrag auf Bundesbeiträge für ihre Verkehrsinfrastrukturen. Ende 2016 wurden vier Agglomerationsprogramme eingereicht, die das Gebiet des Kantons St.Gallen betreffen.



A2 Agglomerationsprogramme

Im Kanton St.Gallen wurden im 2016 vier Agglomerationsprogramme eingereicht.

Quelle: AREG 2016

Das ARE bewertet zurzeit die eingereichten Programme. Vorgesehen ist, dass die Bundesmittel für die dritte Generation ab 2019 freigegeben werden. Die Ergebnisse der Agglomerationsprogramme für die Programmperiode 2019–2022 sind eine wichtige Grundlage für das öV-Programm 2019–2023. Dabei sind aber die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen auf die Möglichkeiten des Kantons abzustimmen.

Die Agglomerationsprogramme haben folgende Schwerpunkte:

St.Gallen-Bodensee

Die Agglomeration St.Gallen-Bodensee umfasst das Hauptzentrum St.Gallen und die Nebenzentren Herisau, Gossau, Rorschach, Arbon und neu auch Amriswil / Romanshorn. Rückgrat für die öV-Erschliessung ist die neue S-Bahn St.Gallen, die im Kerngebiet zumindest während den HVZ viertelstündlich betrieben wird.

Mit dem AP 1. Generation konnte die neue S-Bahn St.Gallen realisiert beziehungsweise mitfinanziert werden. Das AP 2. Generation wird derzeit umgesetzt und umfasst wichtige öV-Projekte wie die Umgestaltung des Bahnhofplatzes St.Gallen sowie diverse Buseigenstrassierungen.

Das AP 3. Generation basiert weiterhin auf dem Ausbau des S-Bahnnetzes. In der Kernagglomeration (Stadtgebiet St.Gallen) sollen die Stadtachsen mit einem

leistungsfähigen Verkehrsträger und einer konzentrierten Entwicklung gestärkt werden. Eine gemeinsame Projektgruppe von Kanton und Stadt untersucht zurzeit das Thema Tram. Dabei wird überprüft, ob ein Systemwechsel (Tram) weiterverfolgt werden soll. Bei positivem Ergebnis sind der geeignete Zeitpunkt beziehungsweise das notwendige Passagieraufkommen zu evaluieren. Die Frage von Kosten und Nutzen sowie ein allfälliger Einführungstermin werden abgeschätzt. Die Bearbeitung dieses Teilprojekts wird im Sommer 2017 abgeschlossen.

Werdenberg-Liechtenstein

Aufgrund der Dynamik des starken Wirtschaftsstandortes Liechtenstein hat sich dieser Raum trotz seiner peripheren Lage in den letzten Jahrzehnten schnell entwickelt. Der bestehende strassengebundene öV steht zunehmend im Stau und stellt deshalb keine attraktive Alternative dar. Auch in der 3. Generation ist die S-Bahn FL.A.CH zwischen Feldkirch und Buchs das zentrale Element. Mit der S-Bahn FL.A.CH und dem halbstündlichen REX sowie der S-Bahn in Werdenberg wird das attraktive regionale öV-Rückgrat geschaffen, entlang diesem die Agglomeration ihre Siedlungsentwicklung konzentrieren kann und will. Allerdings steht das Projekt S-Bahn FL.A.CH zurzeit still und die Einführung des Halbstundentakts REX verzögert sich.

Obersee

Der Raum rund um den Obersee hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Er profitiert von der Nähe zu Zürich und dessen Dynamik. Ein Kernelement des AP ist die Stadtbahn Obersee. Sie bildet das wichtige Rückgrat für die zukünftige Entwicklung. Die Entwicklung erfolgt primär in der Regionalstadt (Raum Rapperswil-Jona-Pfäffikon SZ). Die Stadtbahn Obersee und weitere Bahnverbindungen stellen die Hauptverbindungsachsen dar. Auf weniger nachfragestarken Achsen ist ein gut ausgebautes Busnetz vorhanden. Mit dem AP 3. Generation werden diese Ziele weiterentwickelt und vertieft.

Wil

Die gute Verkehrsanbindung auf der Achse Zürich–St.Gallen und die Nähe zu den Zentren Zürich, Winterthur und St.Gallen sind Qualitäten der Agglomeration Wil. Sie bergen aber auch die Gefahr, dass die Region vornehmlich als Wohnstandort wächst und damit an wirtschaftlicher Stärke verliert. In den letzten Jahren sind denn auch die Umlandgemeinden der beiden Zentren Wil und Uzwil besonders gewachsen. Das Herzstück des AP Wil ist der Entwicklungsschwerpunkt Wil-West. Die wirtschaftliche Entwicklung der Region soll an diesem Standort konzentriert werden.

Rheintal

Ende 2016 wurde der Verein Agglomeration Rheintal gegründet. Dieser hat sich zum Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren ein AP 4. Generation zu erarbeiten und einzureichen. Die Akteure übernehmen die Verantwortung für eine abgestimmte räumliche Entwicklung in der grenzübergreifenden Region Rheintal. Beidseits der Grenze zeigen sich gemeinsame raumplanerische Herausforderungen wie Zersiedelung, Landschaftsverbrauch oder Verkehrszunahme. Zudem sind die Nutzungsansprüche an diesen Raum vermehrt grenzüberschreitend und eng miteinander verflochten. Damit wächst auch die Notwendigkeit, die räumlichen Aktivitäten, Herausforderungen und Chancen aufeinander abzustimmen.

1.5 Situation Nachbarn

Der Kanton St.Gallen bestellt mit acht Kantonen und zwei Nachbarländern gemeinsam Leistungen im Regionalverkehr. Diese müssen mit den finanziellen Möglichkeiten, den Strategien und den Prioritäten der Bestellpartner abgestimmt werden. Die Situation kann je Nachbar kurz wie folgt zusammengefasst werden:

Kantone Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden

Mit den beiden Appenzell werden das Angebot der Appenzeller Bahnen sowie zahlreiche regionale Buslinien bestellt. Für die Anbindung an das Schnellzugsnetz sowie für das zum Viertelstundentakt verdichtete S-Bahnangebot (Hauptverkehrszeiten) besteht ein konzeptioneller Konsens. Abstimmungsbedarf besteht bei der Optimierung einzelner Linien.

Kanton Thurgau

Mit dem nördlichen Nachbarkanton bestehen über mehrere Bahnlinien und gemeinsame regionale Anschlussknoten grosse Abhängigkeiten. Bei der Gestaltung des Bahnangebots auf der Achse Zürich–St.Gallen respektive Zürich–Romanshorn besteht immer auch ein Standortwettbewerb zwischen den beiden Kantonen.

Bei den meisten Linien des Regionalverkehrs ist der Kanton Thurgau federführender Besteller. Im Korridor Wil–Rorschach und den darin enthaltenen Anschlussknoten haben somit die Planungen des Kantons Thurgau unmittelbare Auswirkungen auf die Qualität des Angebots im Kanton St.Gallen.

Kanton Zürich

Der Bahnknoten Rapperswil steht im Fokus der Bestellerbeziehung. Die fahrplantechnischen Anschlussbeziehungen sind in Rapperswil von Bedeutung. Während diese über Jahrzehnte sehr gut funktionierten, erfolgte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 ein Rückschritt in der Qualität der Anschlussbeziehungen. Trotz mehreren getroffenen Massnahmen konnte dieser Rückschritt bislang nur teilweise behoben werden. Im Angebot über den Seedamm bis Pfäffikon SZ besteht Abstimmungsbedarf mit dem Kanton Schwyz und der SOB.

Ein zweiter Endpunkt der Zürcher S-Bahn ist der Bahnhof Wil. Für den Kanton St.Gallen ist im Verkehr mit dem Kanton Zürich hier das S-Bahn-Angebot von untergeordneter Bedeutung. Massgebend für den Kanton ist das Fernverkehrsangebot ab den Knoten Wil und St.Gallen sowie den Fürstenlandbahnhöfen. Hier besteht ein grosser Abstimmungsbedarf in Bezug auf die Trassierung.

Kantone Schwyz und Luzern

Der VAE ist die schnellste Gotthardanbindung ab St.Gallen und wird funktional dem Fernverkehr zugeordnet. Er wird aber zusammen mit den Kantonen Schwyz, Luzern sowie Appenzell Ausserrhoden als Regionalverkehr bestellt und finanziert. Dieses Angebot ist ebenso wie das S-Bahnangebot über den eingleisigen Seedamm nach Einsiedeln weitergehend fahrplantechnisch fixiert. In Bezug auf Angebotsausbauten über den Seedamm und Verbesserungen im Knoten Pfäffikon SZ bestehen gemeinsame Interessen. Die Federführung liegt wegen des kleinen St.Galler Streckenanteils beim Kanton Schwyz.

Kanton Glarus

Die Bahnlinie nach Linthal ist am St.Galler Knotenbahnhof Ziegelbrücke angebunden. Die Knotenstruktur mit Anschlüssen zur vollen und halben Stunde bleibt langfristig stabil. Die Durchbindung nach Rapperswil kann Anpassungen erfahren. Der Eckanschluss Richtung Sargans, die Bedienung des Bahnhofs Mühlehorn und die Schliessung der Doppelspurlücke auf Glarner Kantonsgebiet weisen Abhängigkeiten auf.

Kanton Graubünden

Das gemeinsame S-Bahnangebot basiert auf einer stabilen Knotenstruktur. Durchbindungen über Sargans hinaus sind nicht vorgesehen. Gemeinsames Ziel ist es, mit den Schnellzügen aus St.Gallen und Zürich eine halbstündliche Erschliessung von Maienfeld zu ermöglichen und das S-Bahnangebot in der Folge zu reduzieren. Ebenfalls gleichgerichtet ist das Ziel einer vollständigen Integration des REX in die Fernverkehrskonzeption und die Sicherstellung des Eckanschlusses an den EC (Zürich–München) in St.Margrethen.

Fürstentum Liechtenstein

In der Region Werdenberg bestehen eine grenzüberschreitende S-Bahnlinie der ÖBB sowie grenzüberschreitende Busverbindungen. Aufgrund der unterschiedlichen Tarife und der staatsvertraglichen Situation gelten Spezialregelungen. Über die grundlegenden planerischen und strategischen Stossrichtungen herrscht aber weitgehend Einigkeit.

Land Vorarlberg

Zwischen Bregenz und St.Margrethen verkehrt eine grenzüberschreitende Bahnlinie. Zusätzlich sind zwei Buslinien zwischen dem St.Galler Rheintal und dem Land Vorarlberg eingeführt. Über die grundlegenden planerischen und strategischen Stossrichtungen in Bezug auf die Fahrplanstruktur herrscht weitgehend Einigkeit. Ein mittelfristiges Ziel ist der Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs, unter anderem mit der direkten Bahnverbindung St.Gallen–Bregenz. Die Anschlussverhältnisse in den Knoten sind definiert und stabil. Trotz sehr unterschiedlicher Tarifniveaus zwischen Vorarlberg und St.Gallen konnte für den kleinräumigen Grenzverkehr zusammen mit dem Ostwind und dem Verkehrsverbund Vorarlberg ein gemeinsames grenzüberschreitendes Tarifangebot geschaffen werden.



2.1 Erschliessungsqualität

Die Erschliessungsqualität wird anhand der öV-Güteklassen des ARE⁸ gemessen. Die Güteklasse A wird im Kanton St.Gallen nur um die grossen Bahnverkehrsknoten erreicht, zum Beispiel bei den Bahnhöfen St.Gallen, Rorschach, St.Margrethen, Heerbrugg, Sargans, Rapperswil, Uznach, Wattwil, Wil und Gossau sowie aufgrund des dichten Busangebots in weiten Teilen der Stadt St.Gallen.

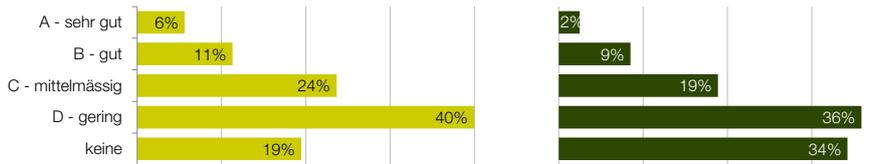
Die Überlagerung der öV-Güteklassen mit den Bauzonen ist ein Indikator bezüglich der Abstimmung Siedlung und Verkehr. Wie die Abbildung A3 zeigt, besteht diesbezüglich im Kanton St.Gallen Verbesserungspotential. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie insbesondere die Konzentration der Entwicklung an mit öV gut erschlossenen Lagen erfolgten in der Vergangenheit ungenügend. Über den gesamten Kanton sind nur 17 Prozent der Wohn- und Mischzonen sehr gut bis gut mit dem öV erschlossen. 19 Prozent sind nicht mit dem öV erschlossen. Bei den reinen Arbeitszonenflächen weisen 11 Prozent der Arbeitszonen eine sehr gute bis gute Erschliessungsgüte auf. Rund ein Drittel der Arbeitszonen ist nicht mit dem öV erschlossen.

Die Auswertung nach Einwohner und Beschäftigten innerhalb der Bauzone zeigt folgendes Bild: Über den gesamten Kanton betrachtet sind rund 26 Prozent der Einwohner sehr gut bis gut mit dem öV erschlossen. Über 60 Prozent der Einwohner verfügen über eine mittelmässige oder geringe Erschliessungsgüte, 12 Prozent sind nicht mit dem öV erschlossen.

Für die Attraktivität des Arbeitsplatzstandortes wird die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln immer wichtiger. Dies widerspiegelt sich auch in der Erschliessungsgüte: Rund 35 Prozent der Beschäftigten innerhalb der Bauzone sind gut bis sehr gut mit dem öV erschlossen. Bei rund 12 Prozent der Beschäftigten liegt der Arbeitsplatz in einem Gebiet, das über keinen öV verfügt (vgl. A4).

Die Erschliessungsgüte ist im Kanton sehr unterschiedlich. Abbildung A5 zeigt den grossen Unterschied zwischen den städtisch geprägten und den ländlichen Regionen deutlich. Während in der Region St.Gallen-Bodensee 16 Prozent aller Einwohner innerhalb der Bauzone über eine sehr gute öV-Erschliessung verfügen, sind es in den übrigen Regionen maximal 6 Prozent. Entsprechend wohnen in den ländlichen Regionen mehr Einwohner in Gebieten mit geringer bis keiner öV-Erschliessung. Dies weist auf kleinförmige, wenig dichte Bauzonen im ländlichen Raum hin, die sich nur schlecht mit einem effizienten öV-Angebot erschliessen lassen.

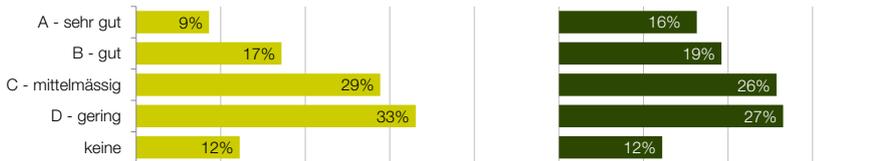
Die regionalen Unterschiede sind auch bei den Beschäftigten deutlich: Während in der Region St.Gallen-Bodensee mehr als die Hälfte der Beschäftigten gut bis sehr gut an ihren Arbeitsplatz mit dem öV angebunden sind, sind dies in der Region Zürichsee/Linth mit dem zweithöchsten Anteil nur ein Drittel der Beschäftigten. In den Regionen Rheintal, Sarganserland-Werdenberg und im Toggenburg arbeiten die meisten Beschäftigten an Arbeitsstandorten mit geringer öV-Erschliessungsgüte.



A3 Erschliessungsgüte Bauzone

- Wohn- / Mischzonen
- Arbeitszonen

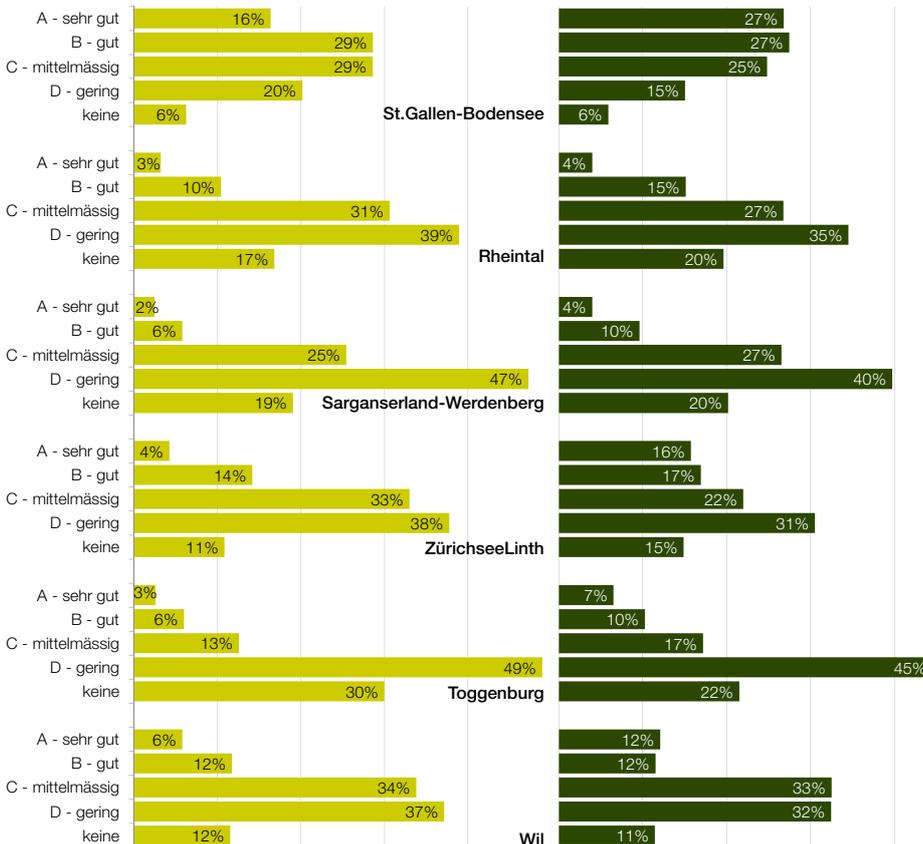
Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2017; AREG, Bauzonen April 2017



A4 Erschliessungsgüte Einwohner / Beschäftigte

- Einwohner
- Beschäftigte

Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2017; AREG, Bauzonen April 2017; BFS, STATPOP 2015 und STATENT 2014 prov.



A5 Erschliessungsgüte nach Region

- Einwohner
- Beschäftigte

Quelle: ARE, öV-Güteklassen 2017; AREG, Bauzonen April 2017; BFS, STATPOP 2015 und STATENT 2014 prov.

2.2 Modalsplit und Pendler

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr⁹ ist die wichtigste Erhebung zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Er informiert hauptsächlich über den Fahrzeug- und Abonnementbesitz, die im Alltag und auf Reisen zurückgelegten Strecken, die benutzten Verkehrsmittel und die Verkehrszwecke. Die Erhebung 2015 des Mikrozensus wurde vom BFS in Zusammenarbeit mit dem ARE durchgeführt.

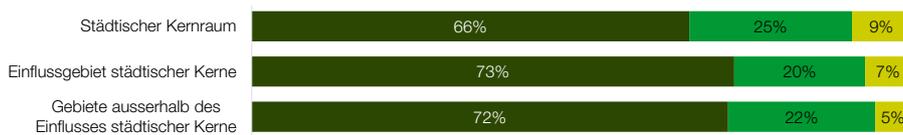
Im Kanton St.Gallen, wie in der Schweiz, legen die Menschen rund zwei Drittel ihrer Tagesdistanzen mit dem Auto zurück. Unterschiede gibt es bei der Aufteilung nach Raumtypen, wie Abbildung A6 darlegt: in den städtischen Kernräumen werden rund 25 Prozent mit öV und knapp 10 Prozent mit dem LV zurückgelegt. Ausserhalb der städtischen Kernräume liegt der Anteil des MIV bei über 70 Prozent, mit entsprechend geringeren Anteilen beim öV und LV.

Die Tagesdistanzen für die Arbeitswege sind als Folge des Angebotsausbaus und der folglich besseren Erreichbarkeit leicht angestiegen (+0.4 km). Je nach Zweck des Weges wählen St.Gallerinnen und St.Galler ein anderes Verkehrsmittel: Für die Ausbildungswege wird der öV klar bevorzugt. Rund 62 Prozent der Tagesdistanzen werden mit dem öV zurückgelegt. An zweiter Stelle folgen die Arbeitswege. Der LV hat die grösste Bedeutung für die Freizeitwege (vgl. A7).

Ein Vergleich mit der Auswertung 2010 lässt darauf schliessen, dass sich der Anteil des öV an den Tagesdistanzen nach Zwecken zwischen 2010 und 2015 leicht verschoben hat: Bei den Arbeitswegen ist der öV-Anteil etwas zurückgegangen. Dafür liegt der Anteil bei den Ausbildungs- und Freizeitwegen höher.

Bei Betrachtung der Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen zeigt der Mikrozensus 2015 auf, dass in den städtischen Kernräumen der öV von grösserer Bedeutung ist als im ländlichen Raum: rund 62 Prozent aller Einwohner in städtischen Räumen besitzen ein öV-Abonnement. St.Gallerinnen und St.Galler verfügen im Schweizer Vergleich über weniger öV-Abonnemente. Im städtischen Kernraum liegt der Anteil 7 Prozent tiefer als in der Schweiz. Im ländlichen Raum hingegen liegt die Besitzrate 2 Prozent höher als im Schweizer Durchschnitt (vgl. A8).

Die Verfügbarkeit eines Autos und eines öV-Abonnements wie auch das vorhandene öV-Angebot in unmittelbarer Nähe zum Wohn- und Arbeitsort sind entscheidende Faktoren wie gependelt wird. Gestützt auf die Strukturhebung des Bundes ergibt sich für spezifische Korridore im Kanton St.Gallen nachfolgende Abbildung A9. In den Regionen Rheintal, Sarganserland-Werdenberg ist der öV-Anteil am kleinsten. Das gut ausgebaute Strassennetz, die weiten Siedlungsstrukturen und die hohe Verfügbarkeit eines Autos können als Ursache genannt werden. Demgegenüber sind in den Räumen Rorschach-St.Gallen und Wil-Nesslau seit 2013 jährlich mehr Pendler mit öV unterwegs.

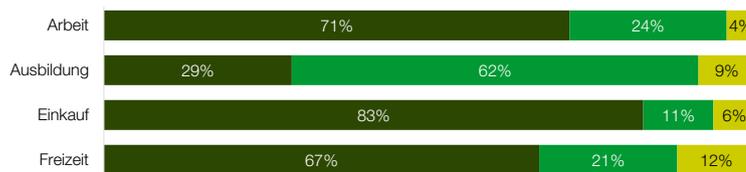


A6 Tagesdistanz

Aufteilung nach Raumtypen und Verkehrsmittel im Kanton St.Gallen (90%-Vertrauensintervall).



Quelle: BFS, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

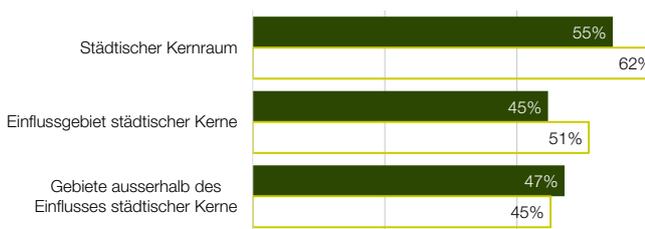


A7 Verkehrsmittelwahl

Prozentualer Anteil an den Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel und Zweck im Kanton St.Gallen (90%-Vertrauensintervall).



Quelle: BFS, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

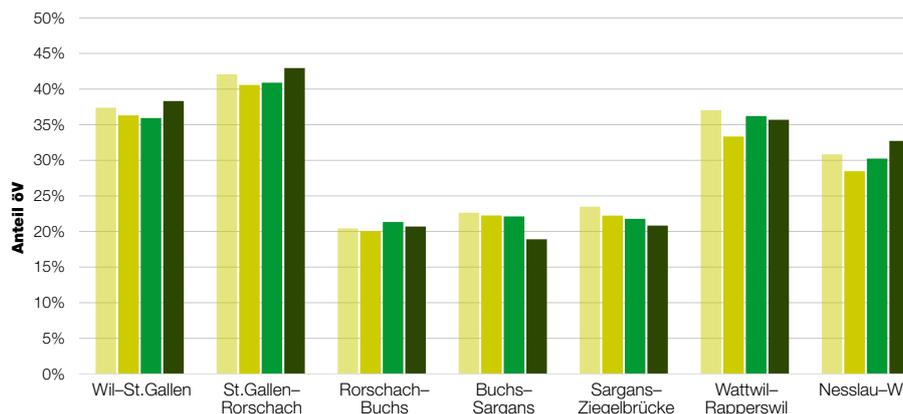


A8 Besitz eines öV-Abos

Besitz eines öV-Abos (Anteile in Prozent aller Personen) nach Raumtyp im Kanton St.Gallen und der Schweiz (90%-Vertrauensintervall).



Quelle: BFS, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



A9 Zu- und Wegpendler mit öV

Prozentualer Anteil des öV am Pendlerverkehr mit Quelle/Ziel in den Hauptkorridoren des Kantons St.Gallen (95%-Vertrauensintervall).



Quelle: VD-FfS / BFS, Strukturerhebung 2012-2015

2.3 Bahnverkehr

2.3.1 Internationales Fernverkehrsangebot

Der Kanton St.Gallen ist über die beiden EC-Linien Zürich–Wien mit Halt in Sargans und Buchs sowie Zürich–München mit Halt in St.Gallen und St.Margrethen in den internationalen Fernverkehr eingebunden. Der EC Zürich–München ist in den Jahren 2016–2018 in den IR Basel–St.Gallen integriert und hält deshalb viermal am Tag vorübergehend auch in Wil und Gossau.

Im Angebot Zürich–Wien besteht bereits ein Zweistudentakt mit guten Anschlüssen und modernem Rollmaterial der ÖBB. Allerdings kann die S-Bahn zwischen Buchs und Sargans wegen Trassierungskonflikten aktuell nur noch in Sevelen halten. Die Situation wird erst mit den geplanten Doppelspurausbauten wieder besser.

Das Angebot Zürich–München wird Ende 2018 nochmals angepasst und Ende 2020 massiv beschleunigt. Die Fahrzeit St.Gallen–München wird sich dann um eine Dreiviertelstunde auf zweieinhalb Stunden verkürzen. Die SBB sehen in der Einführungsphase den Einsatz von Neigezügen vor, die heute am Gotthard verkehren. Auf dem Schweizer Abschnitt verkehrt der EC dann eingebunden in das Knotensystem, also mit Fahrzeiten von unter 60 Minuten Zürich–St.Gallen und unter 30 Minuten St.Gallen–Bregenz. Dies bedingt unter anderem eine Nonstop-Fahrt Winterthur–St.Gallen. Mit dem Halt in St.Margrethen und den weiteren Infrastrukturausbauten im Rheintal können mit dem REX schlanke Anschlüsse für die übrigen Schnellzugbahnhöfe hergestellt werden.



© Foto Turbo

2.3.2 Nationales Fernverkehrsangebot

Die SBB betreiben den Fernverkehr im Rahmen der Fernverkehrskonzession. Diese wird Ende 2017 erneuert (vgl. Kapitel 3.1). Aktuell betreiben die SBB im Rahmen der Netzkonzession folgendes Angebot eigenwirtschaftlich:

Linie Zürich–St.Gallen

- Halbstündliche Bedienung von Wil und Gossau
- Stündliche Bedienung von Uzwil und Flawil
- Dreimal pro Stunde Verbindungen nach Zürich

Linie Zürich–Chur

- Halbstündliche Bedienung von Sargans
- Stündliche Bedienung von Ziegelbrücke, Walenstadt und Bad Ragaz
- Zweistündliche Zusatzbedienung von Sargans

Linie St.Gallen–Chur

- Zweistündliche Bedienung von Rorschach, St.Margrethen, Heerbrugg, Altstätten, Buchs, Sargans und Bad Ragaz

Nicht Gegenstand der Fernverkehrskonzession ist die von der SOB als VAE betriebene Linie St.Gallen–Rapperswil–Luzern mit stündlicher Bedienung von Wattwil, Uznach, Schmerikon und Rapperswil.

Ebenfalls nicht Gegenstand der Fernverkehrskonzession ist das von der SBB als Teil des REX betriebene Angebot Wil–St.Gallen mit stündlicher Zusatzbedienung von Wil, Uzwil, Flawil und Gossau sowie das zweistündliche Verdichtungsangebot zum Fernverkehr St.Gallen–Chur.

Mit der Erneuerung der Fernverkehrskonzession will der Kanton St.Gallen, dass folgende Angebote neu in die Fernverkehrskonzession aufgenommen werden:

- Stündliche (statt zweistündliche) Bedienung von Rorschach, St.Margrethen, Heerbrugg, Altstätten, Buchs, Sargans und Bad Ragaz (ab 2018)
- Vier (statt drei) stündliche Verbindungen ab St.Gallen nach Zürich (ab 2019)
- Stündliche Bedienung von Unterterzen und Flums (ab 2026)
- Halbstündliche Bedienung von Rorschach, St.Margrethen, Heerbrugg, Altstätten, Buchs, Sargans und Bad Ragaz (ab 2026).

In die Fernverkehrskonzession sollen nach den Vorstellungen des Kantons St.Gallen neu auch Angebote anderer Bahnen integriert werden können: Der VAE mit stündlicher Bedienung von Wattwil, Uznach und Rapperswil soll neu vom Regionalverkehr in den Fernverkehr übertragen werden. Des Weiteren soll die Linie St.Gallen–Konstanz in den Fernverkehr integriert werden.

2.3.3 Regionalverkehrsangebot

2.3.3.a S-Bahn St.Gallen

Die S-Bahn St.Gallen wurde Ende 2013 mit 23 Linien in den sieben Ostschweizer Kantonen eingeführt. Über ein Dutzend regionale Knotenbahnhöfe im ganzen Kanton werden halbstündlich vernetzt. In den Knoten bestehen optimale Anbindungen an die Busnetze und an den Schnellzugachsen auch an den Fernverkehr. Die normalspurigen Linien werden durch die drei Bahnunternehmen Thurbo, SOB und SBB im Rahmen einer Betreibervereinbarung geführt. Meter- und Spezialspurbahnen liegen in der Verantwortung der AB und der FW.

Einzelne Linien werden aktuell im Stundentakt betrieben und der Halbstundentakt entsteht in Kombination mit anderen S-Bahnlinien, dem Fernverkehr oder mit parallelen Buslinien. In weiteren Ausbausritten werden die Anschlüsse an den Fernverkehr schrittweise verbessert und die Linienstruktur weiter systematisiert.

Mit dem Fahrplan 2016 konnte das Angebot zwischen Wil und St.Gallen zum Halbstundentakt, mit Einbindung in die 00/30-Knoten, umgestaltet werden. Ergänzend wurde das Busangebot im Fürstenland optimiert. Im Dezember 2018 folgt der nächste Ausbauschritt: Auf der S5 St.Gallen–Gossau–Weinfelden ist der exakte Halbstundentakt geplant, der zumindest an Werktagen angeboten werden soll. Ebenfalls mit dem Fahrplan 2019 kann mit der neuen Durchmesserlinie der AB in Spitzenzeiten der Viertelstundentakt eingeführt werden. Mit dem Fahrplan 2020 wird dann das Angebot im Abschnitt Uznach–Rapperswil verdoppelt. Die zusätzlichen Angebote hängen aber auch von den finanziellen Möglichkeiten des Kantons ab.



2.3.3.b S-Bahn Zürich

Der Kanton St.Gallen ist seit der Eröffnung der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 mit den drei Bahnhöfen Rapperswil, Jona und Kempraten in das Liniennetz der S-Bahn Zürich eingebunden. Ende 2018 wird der Bahnhof Wil Endpunkt der Linie S12, die im Abschnitt Winterthur–Wil neun Haltestellen bedient und Wil direkt mit Zürich Stadelhofen und Zürich Altstetten verbindet.

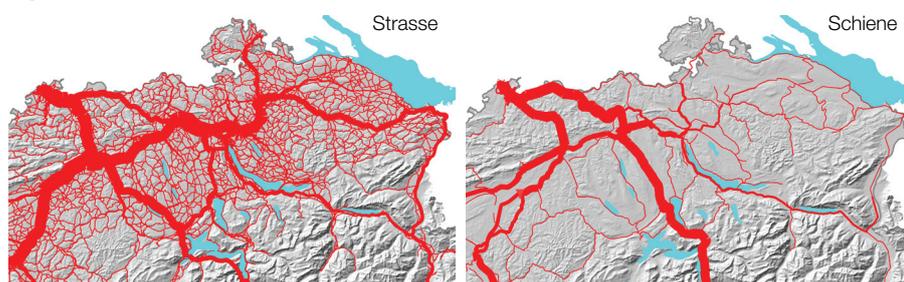
Die Linien der S-Bahn Zürich werden grundsätzlich im Halbstundentakt betrieben. Die Linien S5, S7 und S15 ab Rapperswil verkehren im Kanton Zürich beschleunigt, wodurch sich sehr attraktive Reisezeiten nach Zürich Stadelhofen und Zürich HB ergeben. Via Uster profitiert man mit der Überlagerung von S5 und S15 von einem Viertelstundentakt ab Rapperswil und Jona. Mit dem Angebot der SOB über den Seedamm bestehen mit Umsteigen in Pfäffikon SZ schlanke Anschlüsse an die ebenfalls beschleunigte S2 und den Fernverkehr nach Zürich.

Mit der 4. TE ändert sich das S-Bahnangebot im Raum Winterthur: In Winterthur wird der Fernverkehr Richtung Thurgau und St.Gallen gegabelt und zu neuen Abfahrtszeiten geführt. Zudem wird neu die S-Bahn in mehrere Korridore durchgebunden. Die halbstündlichen Linien werden alternierend im Stundentakt an unterschiedliche Endpunkte geführt: Die S11 nach Seuzach und Wila, die S12 nach Schaffhausen und Wil sowie die S24 nach Schaffhausen und Weinfelden. Dieses Konzept der Gabelung führt dazu, dass im Korridor Winterthur–Wil enge Abhängigkeiten zwischen den Fahrlagen der S-Bahn und des Fernverkehrs entstehen.

Die Linie S24 wird ab Schaffhausen und Weinfelden mit attraktiven Fahrzeiten als Alternative zum Fernverkehr geführt. Die Linie S12 hingegen bedient alle sieben beziehungsweise neun Haltestellen ab Winterthur bis Schaffhausen und Wil. Sie dient damit primär der direkten Anbindung dieser Haltestellen an Zürich. Dies wurde den Zürcher Gemeinden für die sechs beziehungsweise fünf Zürcher Stationen an der Linie im Rahmen der kantonalen Finanzierungsvorlage versprochen.

2.3.4 Güterverkehr

Die Transportmengen auf der Strasse sind weit grösser als auf der Schiene. Die Schiene verfügt vor allem auf der Nord-Süd-Achse über einen hohen Anteil am Gesamtmarkt (vgl. A10).



A10 Transportmenge Güterverkehr

Vergleich der Gütertransportmenge zwischen Strasse und Schiene (in Mio. Tonnen pro Jahr).



Quelle: ARE, Nationales Personen- und Güterverkehrsmodell des UVEK 2015

Im schweizerischen Binnenverkehr wird sich der Kampf um bahnaffine Güter verstärken, denn die Industrieproduktion nimmt tendenziell ab (von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft). Auch wird die Strasse vergleichsweise günstiger, weil der Dieselpreis sinkt und verschiedene Anbieter aus dem Ausland auf den Markt drängen. Weil diese den Wettbewerb verschärfen, hat SBB Cargo, der wichtigste Anbieter im Einzelwagenladungsverkehr, die Zahl der Bedienpunkte in den letzten Jahren stark verringert. Zurzeit werden im Expressnetz («schneller Nachtsprung») innerhalb des Kantons St.Gallen die Punkte Wil, Schwarzenbach, Gossau, St.Gallen, Altenrhein und Heerbrugg bedient. Die übrigen Bedienpunkte werden ein- bis zweimal täglich bedient. Im unbegleiteten kombinierten Verkehr stehen mit Gossau und Buchs zwei Umschlagterminals zur Verfügung. Ein Güterterminal in Wolfurt im Land Vorarlberg liegt nahe am Kanton St.Gallen und wird momentan ausgebaut.

Das eidgenössische Parlament hat in der Herbstsession 2015 die Totalrevision des Gütertransportgesetzes verabschiedet. Das Gesetz und die entsprechenden Ausführungsbestimmungen sichern dem Güterverkehr in der Fläche, d.h. Export-, Import- und Binnengüterverkehr, gute Fahrrechte (Trassen) und verhindern, dass der Güterverkehr durch den Ausbau des Personenverkehrs schlechter gestellt wird.

2.3.5 Kapazitätsengpässe im Schienennetz

Die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Wie viele Züge pro Stunde und Richtung eine Strecke passieren können, hängt auf zweigleisigen Strecke massgeblich von der gegenseitigen Lage von langsamen und schnellen Zügen ab. Ein langsamer Zug wird von schnelleren Zügen eingeholt. Je länger die gemeinsam befahrende Strecke ist, desto länger muss der nachfolgende Zug im letzten gemeinsamen Bahnhof bis zur Abfahrt warten.

Ein Beispiel illustriert den Sachverhalt: Im Abschnitt Winterthur–Wil benötigt die S-Bahn mit neun Zwischenhalten 30 Minuten Fahrzeit. Der ohne Halt verkehrende Intercity hingegen nur die Hälfte. Folglich ist die Leistungsfähigkeit der Strecke bei einem halbstündlichen S-Bahnangebot bereits mit vier Schnellzügen erreicht. Im 2009 vom eidgenössischen Parlament beschlossenen Projekt ZEB ist dieses Zugsangebot vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit kann langfristig durch milliardenteure Neubaustrecken oder kurzfristig durch kürzere S-Bahnabschnitte mit zusätzlichen Umsteigebahnhöfen gesteigert werden.

Die Leistungsfähigkeit wird aber auch massgeblich durch die Gleisanlagen in den Knotenbahnhöfen beschränkt. Überall dort, wo S-Bahnen in Bahnhöfen auf seitliche Gleise abzweigen müssen, kommt es zu Abkreuzungen mit den Hauptgleisen. Dieser Vorgang ähnelt dem Linksabbiegen auf einer stark belasteten Hauptstrasse im Strassenverkehr. Um einen Knotenbahnhof möglichst leistungsfähig zu gestalten, muss die Abfolge der Ein- und Ausfahrten auf die verschiedenen Gleise minutiös geplant und optimiert werden. Ansonsten blockieren sich die Züge gegenseitig.

Ein drittes Element sind die Zugfolgezeiten. Ein langsamerer Zug kann grundsätzlich unmittelbar nach der Durchfahrt eines schnellen Zuges auf die gleiche Strecke geschickt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass die sogenannte Blockunterteilung kurze Zugfolgezeiten zulässt. Technisch liegt die Limite bei zwei Minuten. Im Fürstenland zum Beispiel liegen die möglichen Zugfolgezeiten teilweise noch deutlich über diesen Standardwert für starkbelastete Hauptstrecken. Dies führt dazu, dass die Zeitfenster für die Trassierung des Güterverkehrs zwischen zwei Personenzügen zu knapp werden. Ein Güterzug muss dann zu lange auf die Streckenfreigabe warten und behindert damit bereits wieder den nachfolgenden Personenzug.

Schliesslich sind auf eingleisigen Strecken die fahrplanabhängigen Kreuzungsbahnhöfe zu beachten. Sie fixieren den Fahrplan minutengenau und legen die minimale Taktfolgezeit fest. Jede Anpassung der Fahrpläne oder jede Verdichtung des Zugsangebots führt zu neuen Kreuzungssituationen und verlangt nach neuen Doppelspurabschnitten oder erweiterten Bahnhofanlagen.

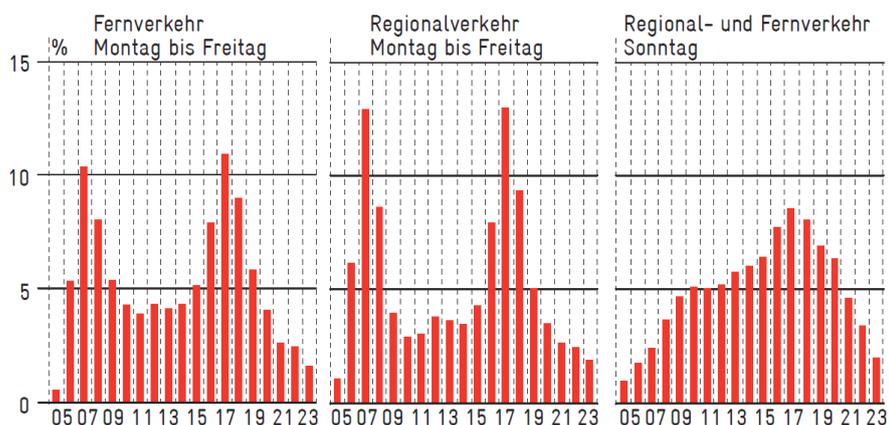
Die für den Fahrgast spürbare Kapazität äussert sich auch in ausreichend vorhandenen Sitzplätzen in den Zügen. Diese hängen von der Zuglänge und der Perronlänge ab, die aufeinander abgestimmt sein müssen. Gute Beschleunigungseigenschaften oder höhere Kurvengeschwindigkeiten neuer Züge können Spielraum für die Beibehaltung oder Ermöglichung von Zusatzhalten schaffen.

Im Kanton St.Gallen besteht noch eine Vielzahl von Infrastrukturengpässen, die mit vergleichsweise kleinen, aber gezielten Infrastrukturmassnahmen behoben werden können. Dies betrifft die Hauptstrecken und Knotenbahnhöfe mit gemischtem Verkehr, also mit Fern-, Güter- und Regionalverkehr auf den gleichen Gleisen. Auf Nebenstrecken mit ausschliesslich Regionalverkehr sind Ausbauten nur bei Anpassungen an den Fahrplangerüsten oder Taktverdichtungen nötig.

Die grossen Engpässe im Kanton Zürich (Zürich, Winterthur sowie Bahnhof Stadelhofen) sind auch für den Kanton St.Gallen relevant.

2.3.6 Belastungsspitzen im Bahnverkehr

Das heutige öV-System ist stark auf die Verkehrsspitzen am Morgen und Abend ausgerichtet. Im Regionalverkehr auf der Schiene werden in den zwei Stunden zwischen 7 und 8 Uhr morgens und zwischen 17 und 18 Uhr über 25 Prozent aller täglichen Passagiere transportiert. Damit ist das Netz auf eine sehr hohe Spitzenauslastung ausgerichtet, was hohe Kosten nach sich zieht (z.B. Fahrzeugvorhaltekosten, Infrastrukturinvestitionen). Die unten folgende Abbildung A11 zeigt die Situation für den Hauptbahnhof Zürich. Prinzipiell gelten im Kanton St.Gallen die gleichen Gesetzmässigkeiten.



A11 Belastung Bahnverkehr

Prozentanteile des durchschnittlichen Personenverkehrsaufkommens in den ankommenden und abfahrenden Zügen in Zürich HB pro Stunde zwischen 5 und 24 Uhr.

Quelle: Avenir Suisse, Mobility Pricing – Wege zur Kostenwahrheit im Verkehr, 2013

Anreize zur Glättung der Tagesganglinien können im Tarifbereich oder in der weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeiten liegen.

2.3.7 Querschnittsbelastungen Bahnnetz

Nachfolgende Abbildung A12 legt dar, dass im 2016 der Abschnitt zwischen St.Gallen und Wil die meist genutzte Bahnstrecke im Kanton war. Bis zu 26'000 Fahrgäste wurden im Fern- und Regionalverkehr pro Tag transportiert. Gegenüber dem Jahr 2014 entspricht dies einem Wachstum von knapp 12 Prozent. Die Strecke Sargans–Ziegelbrücke weist mit knapp 20'000 Fahrgästen die zweithöchste Frequenz auf. Der Abschnitt Wattwil–Nesslau ist die am wenigsten belastete Normalspurstrecke im Kanton. Beim Vergleich ist zu beachten, dass Sanierungsarbeiten mit teilweise Totalsperrungen Gründe für veränderte Querschnittsbelastungen sind (z.B. Cluster Obertoggenburg 2016).

Veränderung 2014-2016		Veränderung 2014-2016	
Wil–St.Gallen	11.8 %	Bad Ragaz–Z'brücke	2.6 %
St.Gallen–Rorschach	2.7 %	Z'brücke–Uznach	-4.0 %
Rorschach–St.M'then	3.3 %	Uznach–Rapperswil	2.6 %
St.M'then–Altstätten	2.0 %	Uznach–Wattwil	5.5 %
Altstätten–Buchs	4.8 %	Wattwil–St.Gallen	-3.6 %
Buchs–Sargans	8.6 %	Wattwil–Wil	-3.9 %

T1 Querschnittsbelastung Bahn

Veränderung der Querschnittsbelastung im Fern- und Regionalverkehrsangebot auf der Schiene, bezogen auf die Fahrplanjahre 2014 und 2016.

Quelle: SBB CFF FFS 2017



A12 Querschnittsbelastung Bahn

Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Tag im Fahrplanjahr 2016.

Quelle: SBB CFF FFS, 2017

2.4 Busverkehr

Der Busverkehr ergänzt das Bahnangebot für die Feinerschliessung. Er übernimmt eine wichtige Funktion als Bahnzubringer wie auch für die Erschliessung zwischen den Dörfern. Für ein optimales Busangebot sind systematische Bahnknoten von grosser Bedeutung. Damit können die Fahrgäste einerseits zur Bahn gebracht und andererseits von der Bahn abgeholt werden.

2.4.1 Regionales Busangebot

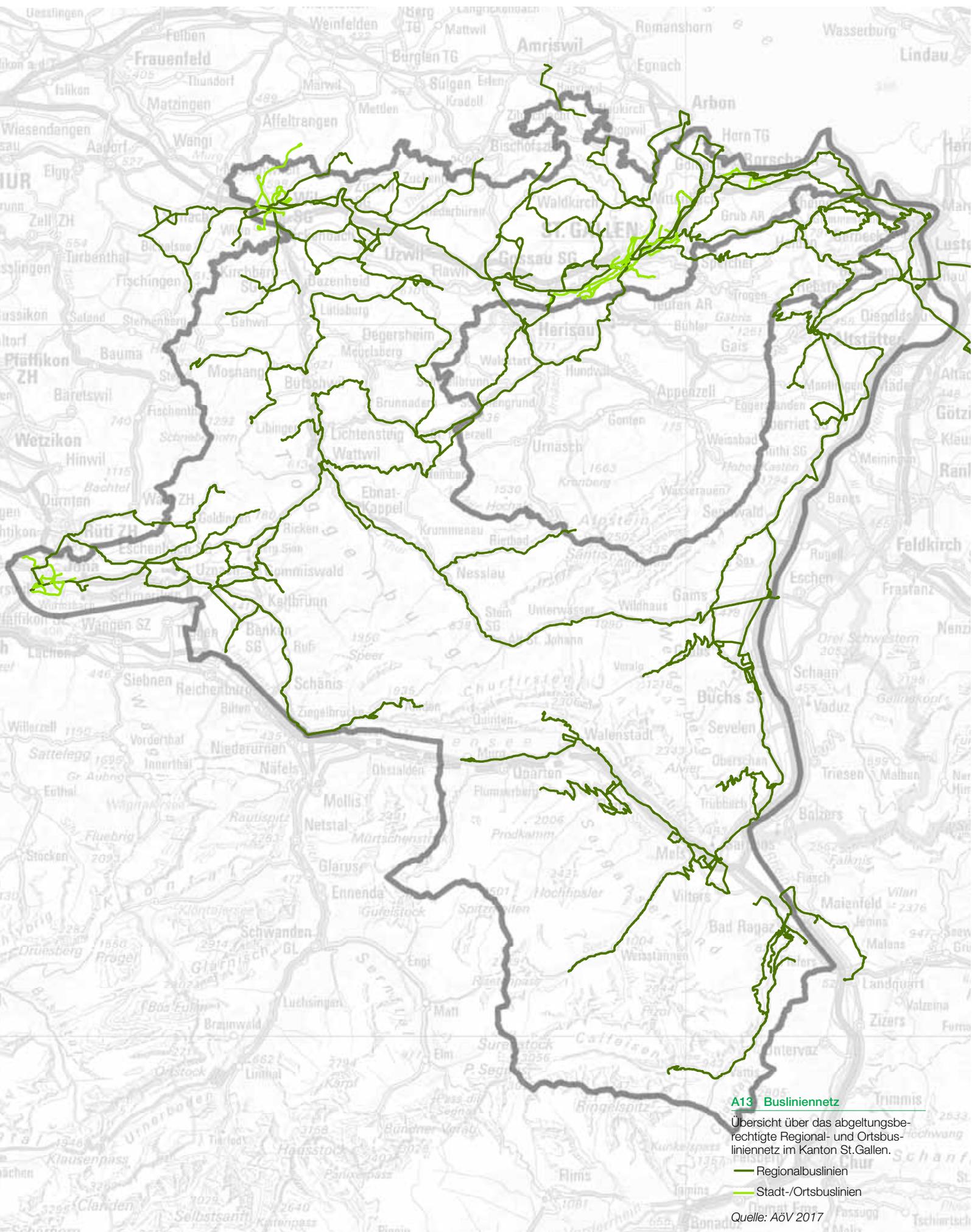
Der Kanton St.Gallen bestellt aktuell gesamthaft 120 Regionalbuslinien. Das gesamte Liniennetz innerhalb des Kantons ist rund 1'300 km lang (vgl. A13).

Nebst Linien, die nur innerhalb des Kantonsgebietes verkehren, gibt es auch zahlreiche Linien über die Kantonsgrenze hinaus. Aufgrund der engen Verknüpfung mit den angrenzenden Nachbarländern gehören im Rheintal auch zwei grenzüberschreitende Buslinien zum Angebot. Im Raum Werdenberg-Liechtenstein werden vom Fürstentum Liechtenstein grenzüberschreitende Linien angeboten, die eine immer höhere Bedeutung erhalten.

2.4.2 Ortsverkehr

Mit Inkrafttreten der neuen kantonalen öV-Gesetzgebung per 1. Januar 2016 wird der Ortsverkehr neu vom Kanton St.Gallen bestellt und mitfinanziert. Dazu zählen die 27 Ortsbuslinien in St.Gallen, Rorschach, Rapperswil-Jona und Wil. Diese Gesetzesanpassung hilft, die Planung in städtischen Gebieten noch besser mit dem Regionalverkehr abzustimmen.

Gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben Art. 4 Abs. 2 GÖV sowie Art. 3 VÖV können die Städte, aufgrund ihrer Grösse und Bedeutung sowie den Besonderheiten (z.B. Infrastrukturen, Fachkompetenzen) das öV-Angebot auf ihrem Gebiet weiterhin mitplanen. Deshalb haben Kanton und Städte für die Zusammenarbeit je eine separate Vereinbarung unterzeichnet.

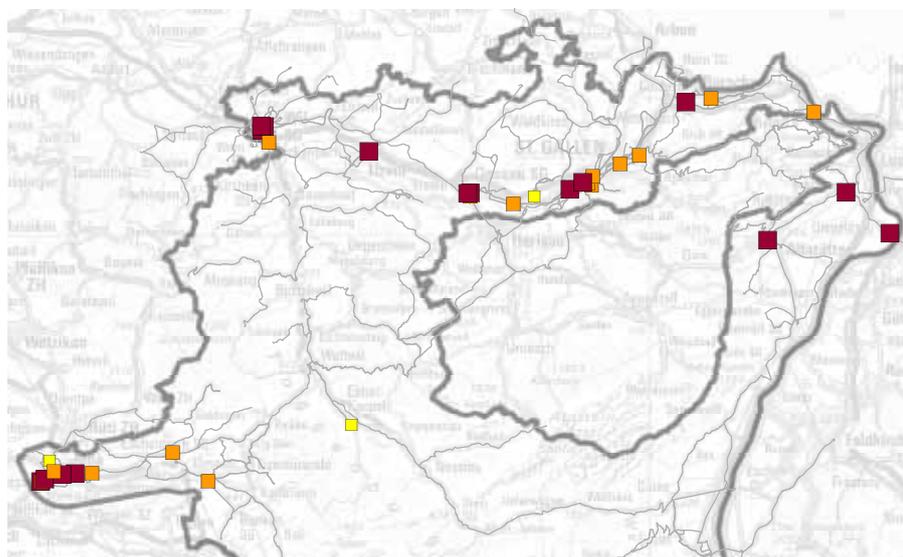


2.4.3 Stabilitätsprobleme im Busverkehr

Der Verkehr nimmt laufend zu und Staus zu den Hauptverkehrszeiten sind mancherorts im Kanton St.Gallen Alltag. Von den zunehmenden Staustunden ist der Busbetrieb direkt betroffen. Busbevorzugungen sind nicht überall vorhanden, Eigentrassierungen fehlen nahezu gänzlich. So bleiben die Busse an zahlreichen Orten im Kanton täglich im Verkehr stecken. Die Meldungen, dass Anschlüsse verpasst wurden oder Busse ganz ausfallen, nehmen zu.

Der Einsatz von Zusatzfahrzeugen oder das Verlängern der Fahrzeiten führt zu hohen, jährlichen Zusatzkosten. Im Weiteren kann das Strassennetz nicht entlastet werden und die Kosten des Gesamtverkehrssystems steigen. Diese Zusatzkosten sind schlecht vereinbar mit den Finanzrestriktionen im kantonalen Budget. Erschwerend nimmt die Attraktivität und Qualität des öV durch die Unzuverlässigkeit ab.

Im vergangenen Jahr haben deshalb das AöV und das TBA ein Projekt initiiert, das die grössten Busbehinderungen im Strassenverkehr eruierte.



A14 Busbehinderungen

Übersicht über die eruierten Schwachstellen im Strassennetz des Kantons St.Gallen.

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

Quelle: RAPP Trans AG / AöV 2017

Gesamthaft wurden 35 Schwachstellen bezeichnet, die überwiegend in den Städten St.Gallen, Rapperswil-Jona, Gossau und Wil sowie im Raum Diepoldsau-Widnau liegen (vgl. A14). Jede Schwachstelle wurde mit einer detaillierten Problembeschreibung und mit Lösungsvorschlägen systematisch erfasst. Die Schwachstellen wurden seitens AöV für das 17. Strassenbauprogramm (2019–2023) eingereicht.

Die Schwachstellenanalyse wird weitergeführt und regelmässig überprüft.



2.5 Nachfrageentwicklung

2.5.1 Beförderte Fahrgäste

Bis zum Jahr 2013 ist die Anzahl Fahrgäste im RPV stetig gestiegen. Durch die grossen Umstellungen der Bahnlinien bei der Einführung der S-Bahn St.Gallen veränderten sich die Anteile des Kantons St.Gallen. Insbesondere beim VAE wird der St.Galler Anteil nicht mehr aufgrund von Teilstrecken, sondern anhand der gesamten Strecke St.Gallen–Luzern berechnet. Deshalb kam es im Jahr 2014 zu einer Reduktion der anrechenbaren Anzahl Fahrgäste, ohne dass die Nachfrage tatsächlich gesunken ist. Der Anstieg der Zahl beförderter Fahrgäste ab 2016 ist darauf zurückzuführen, dass der Kanton neu den Ortsverkehr bestellt und finanziert. Die beförderten Fahrgäste des Ortsverkehrs flossen folglich im Jahr 2016 erstmals in die Statistik ein.

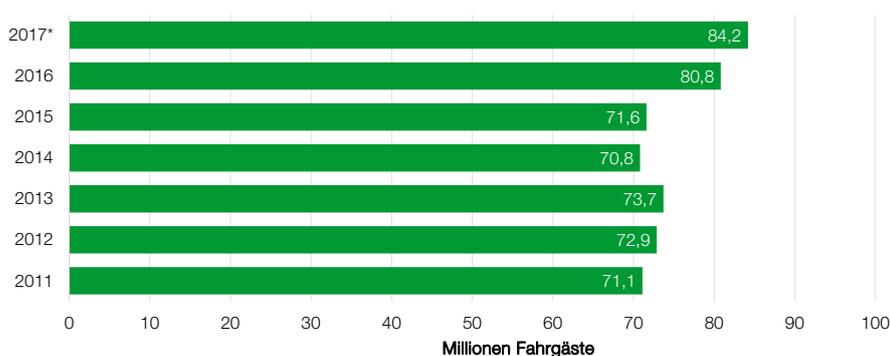
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	71,1	72,9	73,7	70,8	71,6	80,8	84,2
Veränderung gegenüber Vorjahr	4,1%	2,5%	1,1%	-3,9%	1,1%	12,9%	4,2%

T2 Beförderte Fahrgäste

Veränderung der beförderten Fahrgäste mit dem abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr des Kantons St.Gallen.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017



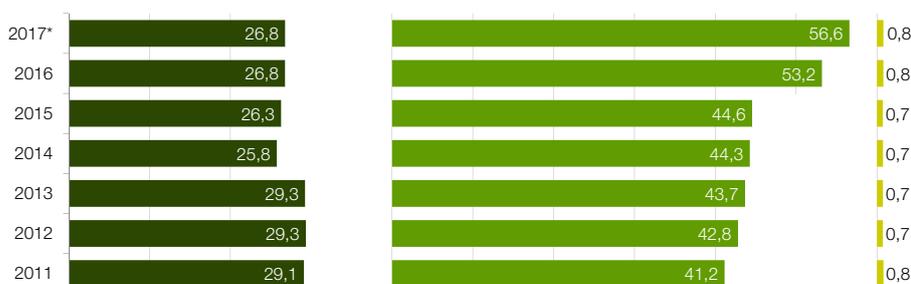
A15 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

Jahresvergleich der beförderten Fahrgäste mit dem abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr des Kantons St.Gallen, aufgeteilt nach den Verkehrsmitteln.

* Planwerte der TU

- Bahnen
- Busse
- Bergbahnen / Schiffe

Quelle: AöV 2017



2.5.2 Kurskilometer

Die erbrachten Kilometerleistungen stiegen mit der Einführung der neuen S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 markant an. Die zweite Steigerung im Jahr 2016 ist darauf zurückzuführen, dass der gesamte Ortsverkehr neu durch den Kanton St.Gallen finanziert und bestellt wird. Folglich sind die Kurskilometer neu in der Auswertung enthalten.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Kurs-km [Mio.km]	22,8	23,2	23,0	27,8	27,5	30,6	30,7
Veränderung gegenüber Vorjahr	3,2%	1,6%	-0,9%	20,8%	-0,8%	10,9%	0,5%

T3 Kurskilometer

Veränderung der bestellten Kurskilometer des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017



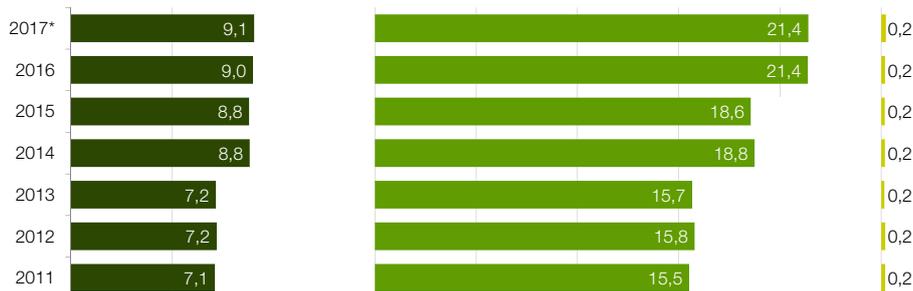
A16 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

Jahresvergleich der Kurskilometer des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach den Verkehrsmitteln.

* Planwerte der TU

- Bahnen
- Busse
- Bergbahnen / Schiffe

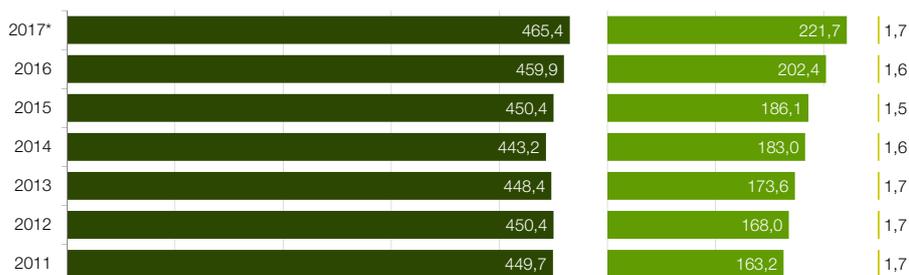
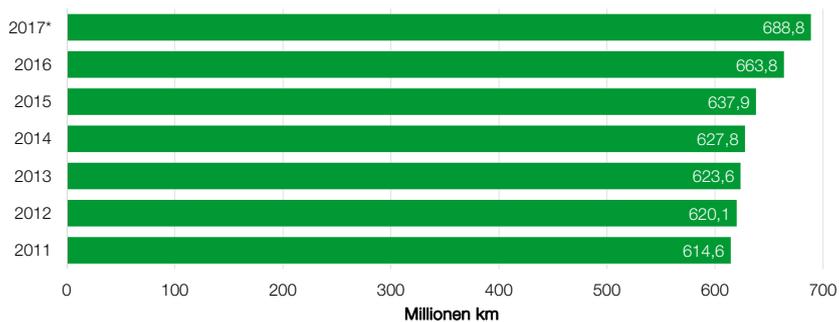
Quelle: AöV 2017



2.5.3 Personenkilometer

Die Bahnen erbringen den grössten Teil der Personenkilometer. Der Busanteil steigt aber stetig und legt ab 2016 mit der Integration des Ortsverkehrs nochmals deutlich zu.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Pkm [Mio. km]	614,6	620,1	623,6	627,8	637,9	663,8	688,8
Veränderung gegenüber Vorjahr	3,7%	0,9%	0,6%	0,7%	1,6%	4,1%	3,8%



T4 Personenkilometer

Übersicht über die geleisteten Pkm des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

A17 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

Jahresvergleich der geleisteten Pkm des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach den Verkehrsmitteln.

* Planwerte der TU

- Bahnen
- Busse
- Bergbahnen / Schiffe

Quelle: AöV 2017



© Foto BLWE

2.6 Ein-/Aussteiger Bahnhöfe

Gemäss Auswertungen der SBB für das Jahr 2014 ist St.Gallen der mit Abstand am stärksten frequentierte Bahnhof im Kanton. Hier werden täglich knapp 42'000 Ein-/Aussteigende gezählt. Es folgen Rapperswil mit 22'000 und Wil mit 18'000 Ein-/Aussteigern pro Tag. In Salez-Sennwald, Mols, Rüthi und Bronschhofen AMP steigen pro Tag rund 100 Personen ein und aus.

Die Entwicklung der Jahre 2012 und 2014 aller Bahnhöfe im Kanton ist im Anhang 1 ersichtlich. Die Daten der Ein- und Aussteigenden der Bahnhöfe werden jeweils alle zwei Jahre aktualisiert. Die Auswertung für das Jahr 2016 wird mit dem nächsten Standbericht veröffentlicht.



© Foto AöV

2.7 Tarifverbunde

Der ganze Kanton St.Gallen ist durch den Tarifverbund Ostwind abgedeckt. Für die westlichen Ostwind-Zonen besteht zudem mit dem Z-Pass ein verbundübergreifendes Tarifsystem mit dem benachbarten Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Die Abrechnung des Z-Pass erfolgt ebenfalls über den OTV.

Die OTV-Einnahmen machen damit bei den abgeltungsberechtigten Linien den weitaus grössten Anteil an den Markterlösen aus. Der Anteil des Direkten Verkehrs ist bedeutend geringer.

Heute gilt der OTV auch in den Kantonen Thurgau, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Glarus sowie dem Fürstentum Lichtenstein, einem Teil des Kantons Schwyz und des Vorarlbergs. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird der bisherige Schaffhauser Tarifverbund Flextax aufgehoben und dessen Zonen neu in den OTV integriert.

[TFr.]	Prognosen für Bestellperioden				
	Ist 2015	Ist 2016	2017*	2018**	2019**
OTV	144'963	143'565			
Z-Pass	9'096	12'235			
Halbtax-Abo	10'403	10'940			
Tariferleichterungen	764	200			
Total Erträge	165'226	166'940	174'200	194'970	196'060

T5 Übersicht Erträge

Übersicht über die Erträge des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen (inkl. MWST).

* inkl. Tarifmassnahmen per Dezember 2016

** inkl. Erweiterung des OTV-Gebiets um den Kanton Schaffhausen

Quelle: OTV 2017



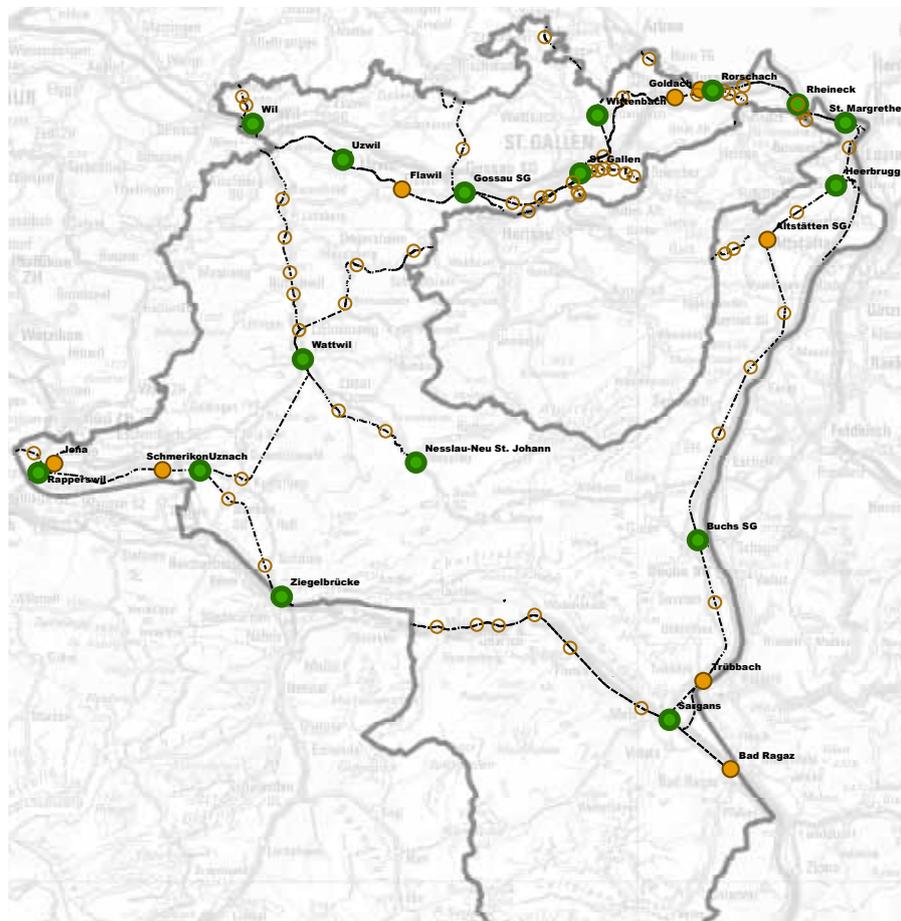
© Foto AöV

2.8 Distribution

Die SBB und SOB betreiben mehrere Verkaufsstellen im Kanton. Ergänzend übernehmen Dritte in kleineren Bahnhöfen den Verkauf von Billetten und die Beratung von Reisenden. Die Verträge zwischen SBB und den privaten Verkaufsstellen laufen Ende des Jahres 2017 aus, was die SBB dazu bewogen hat, per 1. Januar 2018 gänzlich aus dem Billettverkauf durch Dritte auszusteigen. Der Anteil dieser Billettverkäufe am Gesamtabsatz ist über die letzten Jahre kontinuierlich gesunken und lag zuletzt deutlich unter einem Prozent.

Mit dem grossen Einfluss von SwissPass und der Entwicklung des mobilen Verkaufs wird die Bedeutung dieses Verkaufskanals weiter sinken. Im Gegensatz dazu steigt der Absatz der elektronischen Vertriebskanäle der SBB (online und mobile) stark an: Allein im vergangenen Jahr wurden via Internet und Mobile App 40 Prozent mehr als im Vorjahr oder insgesamt rund 18 Mio. Billette verkauft. Damit befindet sich der Online-Verkauf erstmals auf dem Niveau der bedienten Schalter, die 19,8 Mio. Billette absetzten.

Im Kanton St.Gallen sind die betroffenen Drittverkaufsstellen in der nachfolgenden Abbildung A18 dargestellt.



A18 Verkaufsstellen

Bediente Verkaufsstellen im Kanton St.Gallen nach ihrem Status

- bedient SBB / SOB
- Drittverkaufsstellen
- keine Verkaufsstellen

Quelle: SBB / SOB 2017

In Schänis und Degersheim wurde diese Dienstleistung bereits Ende 2016 respektive im Mai 2017 eingestellt.

Bei Kantonen, Standortgemeinden und der Bevölkerung ist die flächendeckende und kurzfristige Schliessung per 1. Januar 2018 auf grosses Unverständnis gestossen. Der Kanton führt nun Gespräche mit möglichen Anbietern, die anstelle der SBB ein Verkaufsgeschäft anbieten könnten.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats hat im März 2017 die Motion «Moratorium für den Serviceabbau bei den SBB-Drittverkaufsstellen» eingereicht. Der Bundesrat wird beauftragt, die SBB zu verpflichten, die Schliessung der 52 SBB-Drittverkaufsstellen aus zeitlichen Gründen bis 2020 auszusetzen. Damit bleibt genügend Zeit, die Strukturanpassungen mit möglichen Alternativen und Weiterführungen der SBB-Drittverkaufsstellen mit Unterstützung von weiteren Partnern der öffentlichen und privaten Hand aufzugleisen. Der Nationalrat hat am 13. Juni 2017 die Motion angenommen. Voraussichtlich in der Herbstsession wird die Motion nun im Ständerat behandelt.



© Foto AöV

2.9 Transportunternehmen

Die Personenkilometer lassen sich nach den einzelnen Bahn- und Busunternehmen aufgliedern. In den vergangenen Jahren erbrachten die TU folgende Leistungen:

[Mio. km]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Anteil 2016
SBB	212,68	210,45	209,78	182,75	185,52	181,58	39,5%
Thurbo	124,02	126,76	128,87	130,67	127,44	137,49	29,9%
SOB	103,12	103,30	99,80	119,92	127,86	131,21	28,5%
AB	9,01	9,00	9,01	9,22	8,95	8,99	2,0%
FW	0,85	0,87	0,90	0,63	0,62	0,62	0,1%
Total	449,68	450,38	448,36	443,20	450,39	459,88	100%

T6 Pkm Bahn

Personenkilometer des abgeltungsberechtigten RPV Bahn im Kanton St.Gallen, unterteilt nach den EVU.

Quelle: AöV 2017

[Mio. km]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Anteil 2016
PostAuto Region Ostschweiz	58,57	60,93	64,37	74,47	75,83	71,45	35,3%
VBSG	42,78	44,85	44,99	43,56	44,61	61,96	30,6%
BUS Ostschweiz (RTB, BSW, WilMobil)	31,63	29,45	30,97	29,45	29,99	31,56	15,6%
Regiobus	14,08	15,74	15,95	17,16	16,91	16,49	8,1%
Schneider Bus	6,85	7,19	7,73	7,14	7,27	7,49	3,7%
VZO	2,81	3,08	3,18	3,18	3,18	5,02	2,5%
AWA	2,50	2,35	2,11	2,79	3,01	2,83	1,4%
SOB Bahnersatz	1,43	1,69	1,60	2,40	2,55	2,51	1,2%
BLWE	2,14	2,23	2,17	2,22	2,24	2,47	1,2%
AOT	0,24	0,24	0,25	0,24	0,24	0,24	0,1%
PostAuto Region Graubünden	-	0,14	0,15	0,15	0,14	0,14	0,1%
Stadtbus Chur	0,04	0,05	0,04	0,13	0,08	0,13	0,1%
AB Bahnersatz	0,05	0,04	0,05	0,05	0,04	0,04	0,0%
Thurbo Bahnersatz	0,07	0,03	0,03	0,04	0,03	0,04	0,0%
Total	163,19	168,02	173,59	182,97	186,10	202,36	100%

T7 Pkm Bus

Personenkilometer des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsbusverkehrs im Kanton St.Gallen, unterteilt nach den Busunternehmen.

Quelle: AöV 2017

2.10 Rollmaterial und Busflotte

Im Kanton St.Gallen stehen im Regional- und Ortsverkehr über 300 Busse im Einsatz. Je nach Strecke und Passagieraufkommen werden verschiedene Fahrzeugtypen bzw. -größen eingesetzt.

	Dieselbus	Hybridbus	Trolleybus
Doppelgelenkbus	-	-	7
Gelenkbus	57	-	17
Doppelstockbus	13	-	-
Standardbus	160	3	-
Midibus	67	-	-
Kleinbus	27	-	-
Total	324	3	24

Das Alter der Fahrzeuge verteilt sich gleichmässig über die jeweilig vorgesehene Nutzungsdauer (Kleinbusse 8 Jahre, übrige Busse je nach Einsatz 10–15 Jahre). Damit ist eine kontinuierliche Erneuerung der Flotte möglich.

T8 Busflotte

Übersicht über die eingesetzten Busse im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr des Kantons St.Gallen (Fahrplanjahr 2016).

Quelle: AöV 2017



© Foto PostAuto

3 Organisation und Zusammenarbeit

3.1 Rolle und Aufgaben Bund und Kantone

Der öV ist ein komplexes System von abgestimmten Fahrplänen (Angebot). Er bedingt ein gesamtheitliches Zusammenspiel von verschiedenen TU, ein gemeinsames Informationssystem und ein möglichst einheitliches Preissystem. Der öV soll für die Fahrgäste als ein einziges System in Erscheinung treten. Im Hintergrund bestehen jedoch drei verschiedene Finanzierungsmechanismen:

- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Ortsverkehr.

Der Fernverkehr soll nach marktwirtschaftlichen Kriterien geführt werden. Es fließen keine direkten Subventionen in den Fernverkehr. Die SBB organisieren diesen und bestimmen auch die Haltepolitik sowie die Betriebsdauer der Fernverkehrsleistungen. Die aktuellen Fernverkehrskonzessionen laufen im Dezember 2017 aus. Da für das Fernverkehrsnetz bislang eine nachvollziehbare Definition fehlte, hat das BAV im Hinblick auf die Konzessionserneuerung eine Wegleitung erarbeitet. Darin wird das Fernverkehrsnetz auf der Basis von Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet sind, klar definiert.



A19 Fernverkehrsnetz nach BAV

Entwicklung des Fernverkehrsnetzes aus Sicht BAV.

- Metropolitanisches Zentrum
- ✈ Landesflughafen
- Grossstädtisches Zentrum
- Mittelstädtisches Zentrum
- Zentrum einwohnerstarker Agglos
- Netzrelevanter Halt
- Fernverkehr Premium-Netz
- Fernverkehr Basis-Netz
- Übriges Schienennetz

Quelle: BAV, Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr, 22.08.2017

Rückgrat des Fernverkehrsnetzes ist das Basis-Netz, das die Feinerschliessung des Landes mittels Fernverkehr sicherstellt: Es erschliesst alle Handlungsräume und bindet die gross- und mittelstädtischen Zentren, die einwohnerstarken Agglomerationen und die nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an. Dazu kommt das Premium-Netz (IC-Netz), das die metropolitanen Zentren verbindet und die Anbindung an die europäischen Hauptverkehrsachsen sicherstellt.

Im Februar 2017 wurde die Wegleitung bei den Kantonen in die Konsultation geschickt. Die Antworten der Kantone sind sehr unterschiedlich ausgefallen.

Ob die SBB ihr Monopol behalten können ist noch offen. Gemäss Personenbeförderungsverordnung können die Bahnen ihre Konzessionsgesuche bis drei Monate vor Betriebsaufnahme, also bis zum 9. September 2017, einreichen. Das BAV prüft die eingehenden Gesuche auf Basis des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung fundiert. Auch die erarbeitete Wegleitung wird ein Kriterium in der Konzessionsvergabe darstellen. Der Entscheid über die Konzessionsvergabe soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erfolgen. Die Kantone werden vorgängig angehört.

Der RPV sichert die öV-Grunderschliessung der Regionen. Typische Produkte des RPV sind die S-Bahnen und die Regionalbusse. Mit der Einführung des revidierten Eisenbahngesetzes (SR 742.101; abgekürzt EBG) im Jahr 1996 wurde die Finanzierung des RPV neu geregelt und das Bestellverfahren eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt bestellen und finanzieren Bund und Kantone das Angebot für den RPV gemeinsam. Das Bestellverfahren im RPV ist ein Prozess bei dem festgelegt wird, welches Angebot zu welchen Kosten vom Bund und den Kantonen bestellt wird. Bund und Kantone legen alle zwei Jahre mit den TU die Leistungen des öV fest. Der Lead liegt bei den Kantonen. Bei interkantonalen Linien wird ein Lead-Kanton bestimmt. Der Kanton setzt sich bei Bund und TU dafür ein, dass das bestehende öV-Angebot finanziert sowie bei genügender Wirtschaftlichkeit und Nachfrage weiter ausgebaut werden kann.

Unter Ortsverkehr fallen öV-Linien innerhalb von Gemeinden oder Ortschaften (Stadt-/Ortsbussysteme). Seit 1. Januar 2016 wird der Ortsverkehr durch den Kanton bestellt und über den Gemeindepool finanziert. Der Bund zahlt dafür keine Abgeltungen.



© Foto SOB

3.2 Reform Regionaler Personenverkehr

Sowohl die Nachfrage als auch die Leistungen im RPV sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Im Durchschnitt finanzieren die Passagiere allerdings nach wie vor nur knapp 50 Prozent der Kosten, die anderen 50 Prozent bezahlen Bund und Kantone als Besteller der RPV-Angebote. Gleichzeitig hat sich gezeigt, dass die Finanzierung des RPV heute jeweils kurzfristig gesichert werden muss und zu wenige Anreize für Effizienzsteigerungen bestehen. Beim Bund, aber auch bei vielen Kantonen, gestaltet sich die Finanzierung zunehmend schwieriger. Sie sollte weiter optimiert werden.

Das BAV hat deshalb 2014 das Bestellverfahren im RPV evaluiert und eine Experten-Gruppe eingesetzt, die im November 2015 ihren Bericht vorgelegt hat. Darin wurden erste Reformideen aufgezeigt. Das BAV hat die Ergebnisse des Expertenberichts mit verschiedenen Akteuren besprochen. Bundesstellen, Kantone und TU anerkennen grundsätzlich die Notwendigkeit, das bestehende System weiter zu entwickeln. Dabei haben sich zwei Kernpunkte herauskristallisiert: Eine sinnvolle Aufteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen muss geklärt werden und die Schaffung von weiteren Anreizen für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen soll geprüft werden.

Der Bundesrat hat das UVEK im Sommer 2016 beauftragt, bis spätestens Ende 2018 eine Vernehmlassungsvorlage für eine Reform des RPV auszuarbeiten. Die Kantone als Mitbesteller des RPV wie auch die TU sind bei den Arbeiten als Partner einbezogen.



© Foto AöV

4 Kosten und Finanzierung

4.1 Vollkosten

Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den TU für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt, die Kosten für den Ortsverkehr ab 2016.

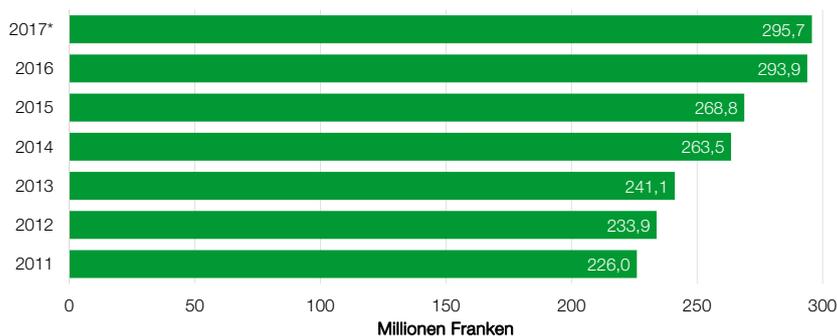
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	226,0	233,9	241,1	263,5	268,8	293,9	295,7
Veränderung gegenüber Vorjahr	3,9%	3,5%	3,1%	9,3%	2,0%	9,3%	0,6%

T9 Vollkosten

Übersicht über die Vollkosten des abteilungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017



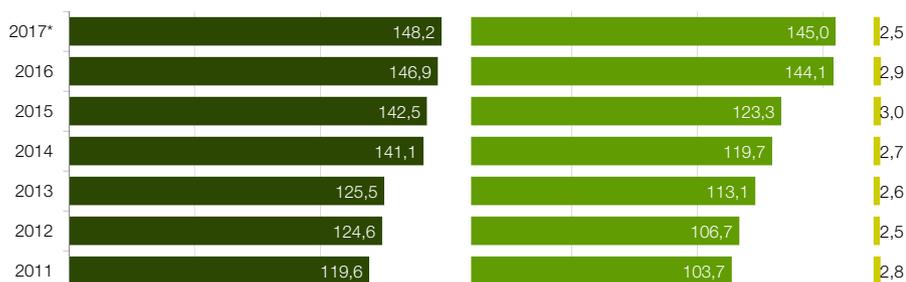
A20 Vollkosten nach Verkehrsmittel

Vollkosten des abteilungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen.

* Planwerte der TU

- Bahnen
- Busse
- Bergbahnen / Schiffe

Quelle: AöV 2017



Die Vollkosten können bezüglich Kurskilometer (T10) und Personenkilometer (T11) differenziert betrachtet werden:

[Fr.]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Bahnen	16,81	17,33	17,53	15,99	16,20	16,35	16,38
Busse	6,68	6,76	7,21	6,38	6,64	6,74	6,77
Total	9,90	10,09	10,49	9,49	9,76	9,62	9,64

[Fr.]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Bahnen	0,27	0,28	0,28	0,32	0,32	0,32	0,32
Busse	0,64	0,64	0,65	0,65	0,66	0,71	0,65
Total	0,37	0,38	0,39	0,42	0,42	0,44	0,43

T10 Vollkosten je Kurskilometer

Übersicht über die Vollkosten je Kurskilometer des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

T11 Vollkosten je Pkm

Übersicht über die Vollkosten je Personenkilometer des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

Der Kanton St.Gallen hat zusammen mit den Kantonen Thurgau, Aargau, Bern und Luzern ein Benchmark-System entwickelt, bei dem die Vollkosten von über 500 Buslinien einfließen. In den Offertverhandlungen beziehen sich die Besteller stark auf das Benchmark-System. Da sich die Vollkosten je Kurskilometer sehr stark unterscheiden, sind für einen direkten Linienvergleich die linienspezifischen Produktionsbedingungen (z.B. Umlaufgeschwindigkeit, Einsteiger/km, Fahrzeuggrösse u.a.) zwingend zu berücksichtigen.

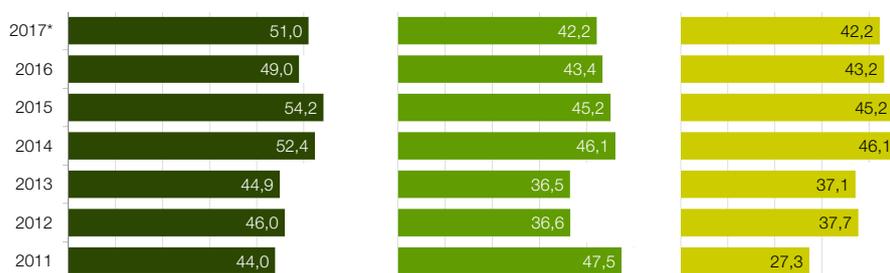
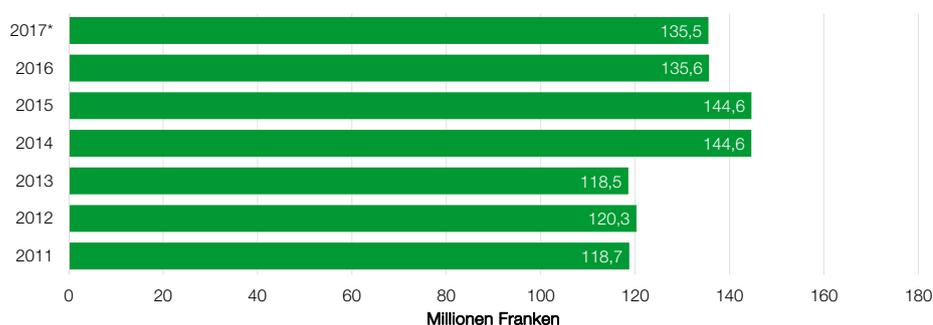


© Foto AöV

4.2 Abgeltungen und Erlöse

Im Jahr 2015 leistete der Kanton letztmals Infrastrukturabgeltungen an Privatbahnen, die auch von Bund und Gemeinden mitfinanziert wurden. An der ab 2016 durch den Kanton übernommenen Abgeltung des Ortsverkehrs beteiligen sich die Gemeinden, nicht aber der Bund. Dies führt dazu, dass das Niveau der Abgeltungen seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen stabil gehalten oder gar reduziert werden konnte (vgl. A21).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Abgeltungen [Mio. Fr]	118,7	120,3	118,5	144,6	144,6	135,6	135,5
Veränderung gegenüber Vorjahr	2,4%	1,3%	-1,4%	22,0%	0,0%	-6,2%	-0,1%



Die Erlöse setzen sich aus den Tarifierlösen, Nebenerlösen und Beiträge Dritter zusammen. In der Summe sind die Erlöse über die Jahre stetig gestiegen (vgl. T13).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Erlöse [Mio. Fr]	123,3	128,3	137,9	142,4	144,7	156,2	160,3
Veränderung gegenüber Vorjahr	6,7%	4,1%	7,4%	3,3%	1,6%	8,0%	2,6%

T12 Abgeltungen

Übersicht über die Abgeltungen für den Regional- und Ortsverkehr des Kantons St.Gallen (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2016).

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

A21 Abgeltungen nach Kostenträger

Jahresvergleich der Abgeltungen Bund, Kanton und Gemeinden für den Regional- und Ortsverkehr des Kantons St.Gallen (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2016).

* Planwerte der TU

■ Bund
■ Kanton
■ Gemeinden

Quelle: AöV 2017

T13 Erlöse

Übersicht über die Erlöse aus dem abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

Die beiden folgenden Tabellen (T14 und T15) zeigen die Finanzierung des Regional- und Ortsverkehrs durch die öffentliche Hand (Abgeltung) und durch die Fahrgäste (Erlöse).

[Fr.]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Bahnen	0,11	0,11	0,11	0,15	0,14	0,14	0,14
Busse	0,34	0,32	0,31	0,34	0,33	0,34	0,32
Total	0,17	0,17	0,17	0,20	0,20	0,20	0,20

[Fr.]	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Bahnen	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18
Busse	0,31	0,33	0,35	0,35	0,34	0,37	0,34
Total	0,20	0,21	0,22	0,23	0,23	0,24	0,23

T14 Abgeltungen je Pkm

Übersicht über die Abgeltungen je Personenkilometer des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen (exkl. Infrastruktur-, Sonder- und Pauschalabgeltungen).

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017

T15 Erlöse je Pkm

Übersicht über die Erlöse je Personenkilometer des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen.

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017



© Foto AB

4.3 Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad einer Linie ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben nach Angebotsstufe festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert.

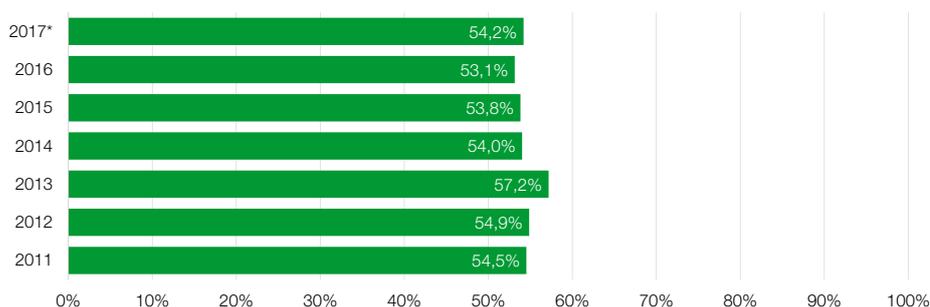
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Total Kostendeckungsgrad	54,5%	54,9%	57,2%	54,0%	53,8%	53,1%	54,2%
Veränderung gegenüber Vorjahr	1,4%	0,3%	2,3%	-3,1%	-0,2%	-0,7%	1,0%

T16 Kostendeckungsgrad

Übersicht über den Kostendeckungsgrad des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen (ohne Infrastruktur-, Sonder- und Pauschalabgeltungen).

* Planwerte der TU

Quelle: AöV 2017



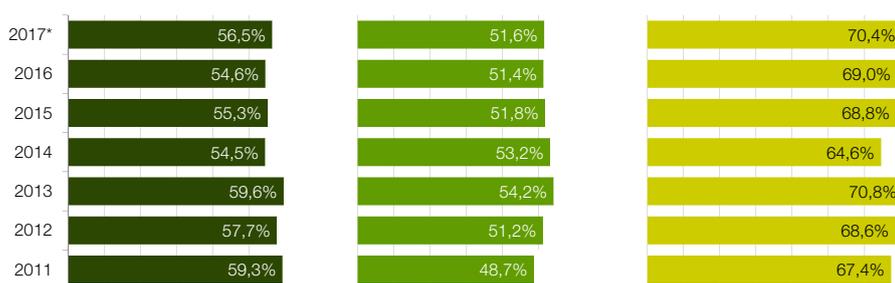
A22 Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmitteln

Jahresvergleich Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel.

* Planwerte der TU

- Bahnen
- Busse
- Bergbahnen / Schiffe

Quelle: AöV 2017



In den Anhängen 2 (Bahnen) und 3 (Busse) sind zu jeder Linie der Kostendeckungsgrad und die Einsteiger/km für das Jahr 2017 separat dargestellt.

Augenfällig ist die sehr unterschiedliche Situation in den Städten. In der Stadt St.Gallen übersteigen fast sämtliche Buslinien die Zielwerte betreffend Kostendeckungsgrad und Einsteiger/km. Das Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus erreicht in der Stadt St.Gallen den sehr hohen Kostendeckungsgrad von 72 Prozent. Anders sieht die Situation in den mittleren Städten mit eigenem Stadt-/Ortsbussystem aus.

In Wil erfüllen alle Linien die Mindestvorgaben betreffend Kostendeckungsgrad. Bei der Nachfrage werden die Zielvorgaben bezüglich Einsteiger/km erreicht. Aufgrund der Nichterreichung der Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad ist ein Angebotsausbau nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

In Rapperswil-Jona werden die Zielvorgaben betreffend Einsteiger/km klar übertroffen. Der Kostendeckungsgrad liegt über das ganze Stadt-/Ortsbussystem aber nur knapp über dem Mindestwert von 30 Prozent. Bei der Einzelbetrachtung erfüllen nicht alle Linien die Minimalanforderung. Unter diesen Voraussetzungen ist ein Angebotsausbau nicht möglich und das bestehende Angebot ist zu konsolidieren.

Auch im Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus für Rorschach, Goldach, Rorschacherberg sind die Wirtschaftlichkeitswerte tief. Sowohl bei der Gesamtbetrachtung als auch bei der Linienbetrachtung werden die vorgegebenen minimalen Kostendeckungsgrade nicht erreicht. Deshalb werden für die kommenden Bestellperioden Massnahmen geprüft.



© Foto BUS Ostschweiz

5.1 Finanzierung der Bahninfrastruktur

5.1.1 Neuregelung

Auf den 1. Januar 2016 hat der Bund den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) durch den BIF abgelöst. Mit dem BIF ist die Finanzierung wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur wie folgt geregelt:

- Aus dem Fonds werden sowohl Betrieb und Unterhalt wie auch der künftige Ausbau finanziert. Vorrang haben dabei Investitionen in den Unterhalt.
- Ausbaumassnahmen werden künftig alle vier bis acht Jahre vom eidgenössischen Parlament in Ausbausritten beschlossen.

5.1.2 Mitfinanzierung durch die Kantone

Die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen werden vollumfänglich aus dem BIF finanziert. Im Gegenzug leisten die Kantone einen Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken (300 Mio. Franken bisher und 200 Mio. Franken zusätzlich). Auf den Kanton St.Gallen entfiel für das Jahr 2017 ein Anteil von 33,15 Mio. Franken und für 2018 wird ein Anteil von 31,95 Mio. Franken anfallen. Die Höhe des Beitrags wird anhand der von Bund und Kantonen bestellten Personen- und Zugskilometer im RPV ermittelt.

Die Kantonsbeiträge an den BIF werden ab 2019 steigen, weil der Pauschalbeitrag von 500 Mio. Franken voraussichtlich entlang des Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) und der Wirtschaftsentwicklung (reale Entwicklung des Brutto-Inlandprodukts) indexiert wird.

5.1.3 Erhalt und Betrieb der Infrastruktur

Die Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur werden über den neu geschaffenen BIF gedeckt. Für die Entnahmen bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten vierjährigen Leistungsvereinbarungen werden die zu erreichenden Ziele verbindlich festgelegt. Der Bund will in den Jahren 2017–2020 mit den Leistungsvereinbarungen insgesamt 13,2 Mrd. Franken zur Verfügung stellen. Damit werden jene Kosten gedeckt, die die Einnahmen aus den Trassenpreisen übersteigen. Für die Leistungsvereinbarung 2017–2020 sind mit der SBB 7,6 Mrd. Franken und mit den Privatbahnen 4,9 Mrd. Franken bestimmt. Zudem stehen 0,2 Mrd. Franken für Optionen zur Verfügung. Für unvorhersehbare Ausgaben sind 0,5 Mrd. Franken eingestellt. Dazu zählen zum Beispiel grössere Schäden durch Naturereignisse oder allfällige Mehraufwendungen für die Fahrbahn.

Aus den Leistungsvereinbarungen 2017–2020 mit den Privatbahnen im Umfang von 4,9 Mrd. Franken entfallen folgende Anteile auf Unternehmen in der Ostschweiz:

[Mio. Fr.]	Betriebsabgeltung	Investitionsbeitrag	Total
SOB	60,0	205,0	265,0
Thurbo	4,0	25,0	29,0
AB	20,4	60,0	80,4
FW	3,4	15,0	18,4

T17 Leistungsvereinbarungen

Anteile aus BIF für die Ostschweizer Bahnunternehmen über die Jahre 2017–2020.

* Planwerte der TU

Quelle: Botschaft zur Finanzierung Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur 2017-2020, BAV 2016

5.1.4 Ausbau der Infrastruktur

Grundsätzlich werden der Ausbau, der Betrieb und der Unterhalt des Bahnnetzes – mit Ausnahme der Tram- und Metronetze und von Strecken, die keine ganzjährig bewohnten Ortsteile erschliessen (Ausflugsverkehr) – vollständig durch den Bund über den BIF finanziert. Der Bund trägt die Kosten für Bahnausbauten, wenn diese im STEP enthalten sind.

Die bereits beschlossenen Ausbauprojekte des Bundes basieren auf den zwischen 2005 und 2014 gefällten Bundesbeschlüssen zu HGV-A, ZEB, IF und STEP1. Folgende Massnahmen sind in der Umsetzung oder wurden bereits realisiert¹⁰:

HGV-A	Stand der Arbeiten	Abschlussstermin
St.Gallen–St.Margrethen	Die meisten Ausbauten bis auf die Doppelspur Goldach–Rorschach-Stadt sind abgeschlossen. Der Baubeginn der neuen Doppelspur Goldach–Rorschach Stadt ist abhängig vom Beschwerdeverfahren beim Bundesgericht. Sofern 2017 eine rechtsgültige Plan-genehmigung vorliegen sollte, wird mit den Bauarbeiten begonnen. Das Angebotskonzept Zürich–München mit dem neuen Rollmaterial ETR 610 bedingt zusätzliche Zug-folgezeitverkürzung im Raum St. Margrethen.	voraussichtlich 2020 Projektierung ausgelöst
St.Margrethen–Sargans	Die Ausbauten im Rheintal sind mehrheitlich abgeschlossen. Einzig in St.Margrethen ist noch ein zusätzliches Abstellgleis notwendig. Die Projektierungen werden 2017 weitergeführt.	voraussichtlich 2020
St.Gallen–Konstanz	Die Inbetriebnahmen sind gestaffelt erfolgt. In Münsterlingen-Scherzlingen wurde eine Objektstudie für Anpassungen im Bahnhof erstellt. Die Finanzierung für die Realisierung erfolgt voraussichtlich über die Leistungsvereinbarung der SBB.	abgeschlossen

10

BAV, Standbericht 2016 - Eisenbahn-Ausbauprogramme, Bern, 03.04.2017 (mit Ergänzungen AöV).

ZEB	Stand der Arbeiten	Abschlussstermin
St.Gallen Winkeln–St.Gallen: Zugfolgezeitverkürzung und Spurwechsel	Die SBB konnten die Unterlagen für das Vorprojekt und das Aufлагedossier Mitte 2016 abschliessen. Die Plangenehmigungsunterlagen wurden dem Bund Mitte November 2016 eingereicht. Bis Mitte 2017 wird das Bauprojekt erstellt und die Bauphasenplanung vertieft.	Ende 2018
Weinfelden–Gossau: Ausbau der Kreuzungsstationen in Kradolf und Hauptwil	Die öffentlichen Auflagen dieser Projekte sind erfolgt. Die Plangenehmigungsverfügungen des Bundes stehen noch aus.	Ende 2018
Winterthur–Wil: Überholgleise Elgg und Signalisierung Sirmach–Wil	Der Baustart ist Anfang 2016 erfolgt. Wegen der hohen Bautätigkeit im Korridor wurde die nicht angebotsrelevante Perronerhöhung P55 im Bahnhof Elgg zurückgestellt.	Ende 2018
Bahnhof Wil: Leistungssteigerung	Für das Angebot mit 400-m-Fernverkehrszügen müssen im Bahnhof Wil die Perrons verlängert werden. Im Juli 2016 haben die Projektierungen für das Vorprojekt begonnen.	Mitte 2021



© Foto SOB

Ausbauschritt 2025 (STEP1)	Stand der Arbeiten	Abschlussstermin
Uznach–Schmerikon: Ausbau Obersee	Nach Abschluss des Vorprojektes im Frühling 2016 erteilte das BAV die Phasenfreigabe für die Erstellung des Auflage-/Bauprojekts. Bereits Ende Jahr wurde das Plangenehmigungsdossier beim BAV eingereicht. 2017 werden die Projektierungen fortgeführt und die Bauphasenplanung erstellt.	voraussichtlich Ende 2019 grosses Terminrisiko für die Bewilligungsphase
Bahnhof Krummenau: Ausbau zur Kreuzungstation	Die Erarbeitung des Auflageprojektes wurde gestoppt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse hat gezeigt, dass ein Bahnangebot mit Kreuzungstation Krummenau betriebs- und volkswirtschaftlich nicht zweckmässig ist. Das heutige Angebot bleibt vorerst bestehen. Langfristig strebt der Kanton St.Gallen eine Lösung mit kürzeren Reisezeiten und Kurzwende in Nesslau-Neu St.Johann an.	sistiert
St.Gallen–Chur: Kapazitätsausbau	Die Objektstudien für die umfangreichen Ausbauten im Rheintal sind im Sommer 2016 fertiggestellt worden. Darin wird aufgezeigt, dass die Inbetriebnahme erst auf Ende 2025 möglich ist. Gründe sind die schwierigen geologischen Verhältnisse und die Bauphasenplanung auf den Einspurabschnitten. Im Dezember 2016 wurde die Phasenfreigabe für die Erstellung des Vorprojekts erteilt. Das Vorprojekt wurde Mitte 2017 gestartet.	Ende 2025

Bei Ausbauprojekten, die über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden (z.B. S-Bahn Zürich 4. TE, Durchmesserlinie der AB) gelten weiterhin die kantonalen Finanzierungsanteile von 65 beziehungsweise 60 Prozent.

Das BAV arbeitet derzeit an der Planung für STEP2. Dabei werden zwei Varianten mit einem Investitionsvolumen von 7 Mrd. Franken (2030) beziehungsweise 12 Mrd. Franken (2035) erarbeitet. Die entsprechende Botschaft soll im Jahr 2018 dem eidgenössischen Parlament überwiesen werden.

Bringen Kantone und Gemeinden besondere Wünsche an, so ist es möglich, diese zusätzlichen oder alternativen Massnahmen in den STEP ergänzend aufzunehmen. Die (Mehr-)Kosten für diese Ergänzungen werden aber nicht durch den Bund finanziert. Will ein Kanton zum Beispiel zugunsten der Siedlungsentwicklung einen Abschnitt unterirdisch statt oberirdisch führen, so muss er die Mehrkosten für die Erstellung sowie Betrieb und Substanzerhalt übernehmen. Sofern der Kanton ein Interesse daran hat, dass ein Regionalverkehrsangebot bereits früher eingeführt werden soll und der Bau der dazu erforderlichen Infrastrukturen – entgegen der Finanzierungsplanung des Bundes – vorzeitig an die Hand genommen werden muss, ist eine Vorfinanzierung möglich. In diesem Fall kann mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung abgeschlossen werden, wonach der Kanton die Bausumme vorfinanziert, die später der Bund über den BIF trägt. In beiden genannten Fällen – ergänzende Ausbauten zu BIF und Vorfinanzierung – gelten die Vorgaben des Bundes, das heisst auch ein Vorfinanzierungsvorhaben muss vom Bund positiv bewertet werden.

Ebenfalls ist es möglich, Infrastrukturvorhaben zu finanzieren, die in keinem STEP enthalten sind. Solche Massnahmen könnten im Perimeter Ortsverkehr oder in Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen in der Zukunft auf die finanzielle Unterstützung von Kanton und Gemeinden angewiesen sein. Aus grundsätzlichen präjudiziellen Gründen ist diesbezüglich allerdings Zurückhaltung geboten. Beiträge des Bundes an Agglomerationsprogramme werden in der Regel für Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastrukturen ausgerichtet, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen. Sie müssen der Verbesserung des Gesamtverkehrssystems innerhalb dieser Räume dienen und werden nicht über andere Bundesmittel mitfinanziert. Dazu zählen auch die Infrastrukturen des öV, insbesondere Tram und Busse sowie damit in Verbindung stehende Massnahmen für andere Verkehrsmittel.



© Foto AB

5.2 Finanzierung der Businfrastruktur

Der Fokus beim Ausbau der Businfrastruktur liegt auf den Bushöfen. Sie erleichtern das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum andern (Bahn-Bus oder Bus-Bus) und bieten den öV-Kundinnen und -Kunden mehr Verkehrssicherheit. Es handelt sich hierbei in der Regel um Anlagen bei Bahnhöfen. Es ist durchaus auch möglich, dass ein Bushof ausschliesslich der Verknüpfung von Buslinien dient.

Zur Verbesserung der Businfrastruktur wird der Bau von Bushöfen, an denen Linien mit regionaler Bedeutung verknüpft werden, finanziell unterstützt. Der Beitrag wird an die Bauherrschaft geleistet. Dies ist in der Regel die Standortgemeinde, kann aber auch ein TU sein.

In den letzten Jahren konnten an vielen regionalen Umsteigeknoten Bushöfe realisiert werden. Eine grössere Zahl von Knotenbahnhöfen verfügt somit bereits über entsprechende Umsteigeanlagen. Vereinzelt bestehen jedoch noch Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden sollen. Für folgende grössere regionale Bushofprojekte soll eine Mitfinanzierung durch den Kanton geprüft werden (provisorische Angaben):

- Bushof Haltestellen Marktplatz St.Gallen
- Bushof Bahnhofplatz St.Gallen Winkeln
- Bushof Bahnhofplatz Gossau
- Bushof Bahnhofplatz Goldach
- Bushof Bahnhofplatz St.Margrethen
- Bushof Bahnhofplatz Uznach (Erweiterung)
- Bushof Bahnhofplatz Wil.

Im Weiteren ist davon auszugehen, dass weitere kleinere Bushofprojekte beziehungsweise Umsteigeanlagen entstehen, bei denen eine Mitfinanzierung ebenfalls geprüft wird.



© Foto AöV

5.3 Finanzierung der Strasseninfrastruktur

Grundsätzlich richten die TU ihren Betrieb und die Fahrzeuge auf die bestehende Strasseninfrastruktur aus. Die Finanzierung obliegt dem Strasseneigentümer. Nur er ist in der Lage, eine Gesamtoptimierung durchzuführen, d.h. Ausbaurkosten der Strasse und betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen einander gegenüberzustellen (z.B. Sicherheit, bessere Erschliessung für Lastwagen, Betriebskostensparnis beim öV). Mit dieser Regelung sind auch die Verantwortlichkeiten für den späteren Betrieb klar.

Ein Hauptaugenmerk beim Ausbau der Strasseninfrastruktur liegt aus Sicht des öV im Haltestellenbereich. Dazu zählen:

- Anpassungen der Strassenführung (Haltestellenstandort, Haltestellentyp)
- Anpassungen für einen behindertengerechten Zugang gemäss Vorgaben des BehiG
- Haltestellenausstattung
- Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes (z.B. Betonplatten).



© Foto AöV

6.1 Nachfrageprognosen

Die Nachfragesteigerung im OSTWIND-Gebiet liegt insgesamt unter den ursprünglichen Erwartungen. Gewisse Linien und TU verzeichnen sogar einen Nachfragerückgang. Zumindest teilweise ist der Rückgang auch auf die Harmonisierung der Erhebungsmethode zurückzuführen.

Für die kommenden Jahre wird ein weiter wachsendes Verkehrsvolumen prognostiziert. Für den öV und den Güterverkehr wird ein überproportionales Wachstum vorhergesagt. Insbesondere im Pendlerverkehr in grösseren Agglomerationen mit beschränktem Parkplatzangebot und häufigen Staus weist die Eisenbahn einen Konkurrenzvorteil auf.

Nachfrageprognosen sind für die Dimensionierung der Fahrzeuggrösse und der notwendigen Infrastrukturanlagen von Bedeutung. Auf der Strasse, aber auch beim S-Bahnverkehr können steigende Verkehrsströme über eine gewisse Zeitspanne mit einer besseren Auslastung aufgefangen werden. Mit grösseren Bussen oder längeren Zügen bei gleichbleibendem Fahrplan kann gegebenenfalls neben der Auslastung auch die Wirtschaftlichkeit erhöht werden.



© Foto Turbo

Kritisch wird es, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht wird, also keine längeren Fahrzeuge ohne grössere Investitionen in die Infrastruktur eingesetzt werden können. Eine zweite Herausforderung sind sehr grosse Nachfrageschwankungen mit hohen Verkehrsspitzen. Da die Auslastung der Sitzplätze im Tagesdurchschnitt unter 30 Prozent liegt, kann die Glättung der Spitzen teure Ausbauten mindern. Tarifarische Massnahmen, aber auch veränderte Arbeitszeitmodelle, Homeworking oder flexiblere Unterrichtszeiten der Schulen können helfen, das Verkehrssystem gleichmässiger auszulasten.

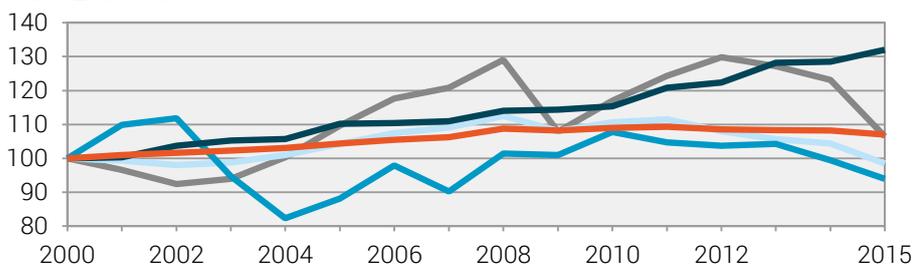
6.2 Herausforderungen Finanzierung

Der RPV wird weiterhin durch Bund und die Kantone gemeinsam finanziert. Im Kanton St.Gallen übernehmen die Gemeinden die Hälfte des kantonalen Anteils nach dem Gemeindepool-Schlüssel. Dieser bemisst sich nach der gewichteten Anzahl Haltestellenabfahrten und der Einwohnerzahl je Gemeinde. Der Bundesanteil je Kanton wird nach der eidgenössischen Verordnung über die Abgeltung des RPV berechnet und der Bundesanteil in Franken jedem Kanton als sogenannte Kantonsquote zugeteilt. Bis zum Erreichen der Quote beteiligt sich der Bund an der gemeinsamen Bestellung mit dem definierten Prozentbetrag (Kanton St.Gallen: aktuell 47 Prozent).

Verschiedene EVU sehen sich bei gleichbleibendem Fahrplanangebot mit steigenden Systemkosten konfrontiert, weil unter anderem der Bund die fahrzeugabhängigen Trassenbenutzungsgebühren erneut anheben und ab 2018 einen verschleissabhängigen Kostenfaktor einführen wird. Nur durch eine langfristige Planung der Betriebskonzepte und die zweckmässige Wahl von Fahrzeugtypen ist eine Reduktion der Systemkosten möglich. Eine effiziente Umlaufplanung trägt dazu bei, weitere Kosten zu senken. Dies setzt aber in der Regel voraus, dass die Infrastruktur entsprechend ausgebaut ist oder wird.

Bei weiteren Angebotsausbauten ist zu prüfen, wie die Finanzierung nachhaltig gesichert werden kann. Bei Infrastrukturbegehren, die zu einem Ausbau des öV-Angebots führen, ist auch die Finanzierbarkeit der ungedeckten Kosten einzubeziehen. Bestehende Angebote mit tiefer Wirtschaftlichkeit und / oder Nachfrage sind kritisch zu überprüfen.

Index 2000=100



A23 Preisentwicklung Personenverkehr

Preisentwicklung nach Verkehrsmittel.

- Landeskonsumentenpreise
- öV (Strasse und Schiene)
- PW, Motorräder, Fahrräder
- Luftverkehr
- Treibstoff

Quelle: BfS, Mobilität und Verkehr, Taschenstatistik 2016

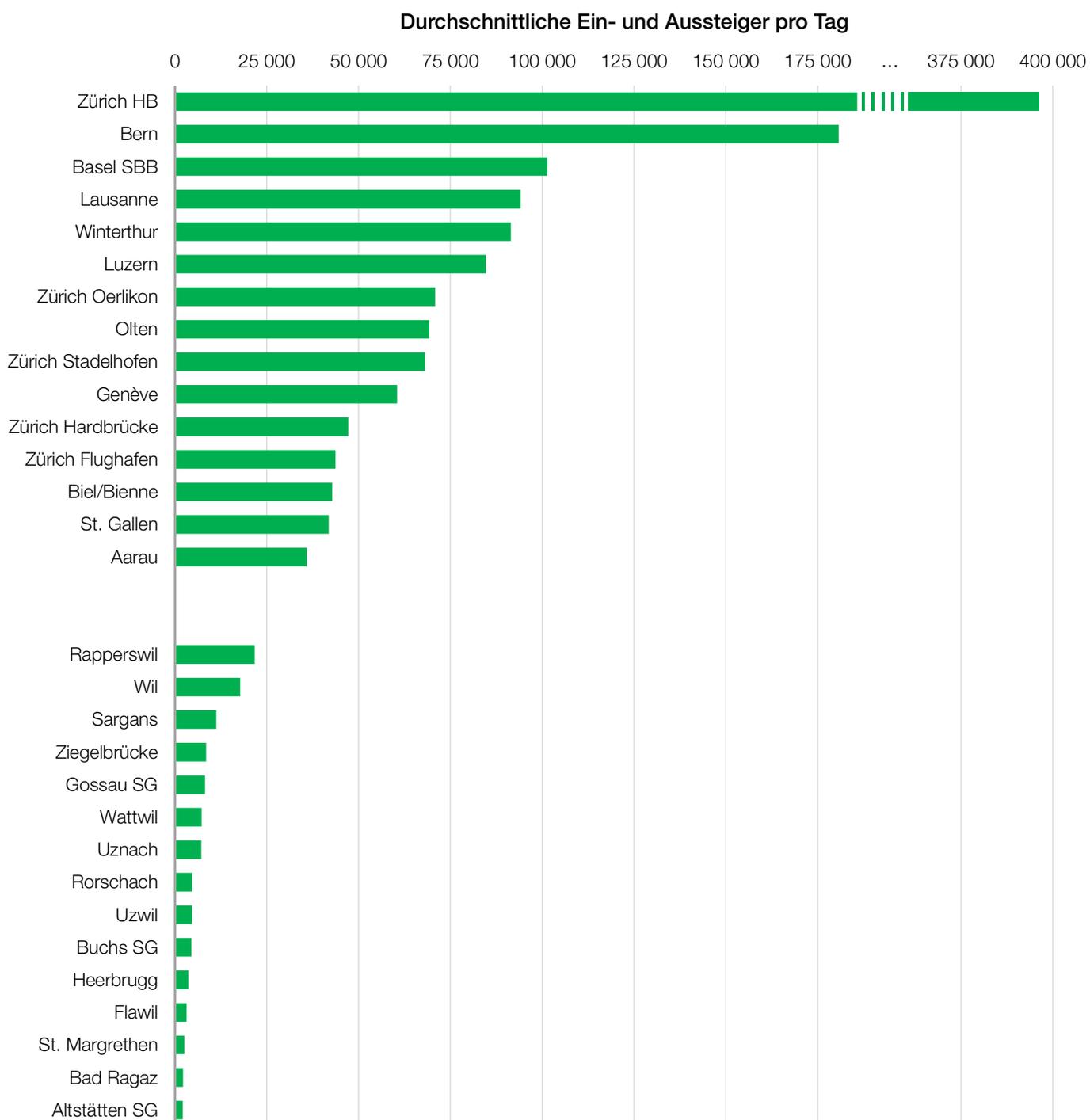
Wie Abbildung A23 darlegt, stiegen die Kosten im öV – im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern – am stärksten. Trotz Zunahme bei den Personenkilometern konnten im vergangenen Jahr die prognostizierten höheren Erlöse nicht erreicht werden. Dies ist nicht zuletzt ein Ergebnis der in den letzten Jahren stark gestiegenen Billettpreise: Seit dem Jahr 2000 wurden die Billettpreise des öV um 30 Prozent erhöht. Bei der Nutzerfinanzierung besteht kaum mehr Spielraum für generelle Preiserhöhungen, ohne die langjährigen verkehrspolitischen Verlagerungsziele zu gefährden.

Die Kosten – Anschaffung und Betrieb – für den privaten motorisierten Verkehr sind zwischen 2000 und 2008 moderat gestiegen. Danach nahmen die Kosten jährlich ab und liegen im Jahr 2015 auf dem Niveau des Jahres 2000.



Anhang 1 Bahnhöfe – Ein- und Aussteiger pro Tag

Bahnhöfe der Schweiz und des Kantons St.Gallen mit den höchsten Frequenzen



Quelle: SBB CFF FFS, 2015

Bahnhöfe des Kantons St.Gallen

Bahnhof	DTV 2012	DTV 2014	Veränderung	
			absolut	relativ
St.Gallen	39'926	41'869	1'943	5%
Rapperswil	20'672	21'713	1'041	5%
Wil	17'149	17'765	616	4%
Sargans	9'487	11'277	1'790	19%
Ziegelbrücke	9'527	8'530	-997	-10%
Gossau SG	7'843	8'188	345	4%
Wattwil	7'378	7'231	-147	-2%
Uznach	5'737	7'208	1'471	26%
Rorschach	4'914	4'688	-226	-5%
Uzwil	4'502	4'685	183	4%
Jona	4'527	4'593	66	1%
Buchs SG	4'206	4'474	268	6%
Heerbrugg	3'565	3'682	117	3%
Flawil	3'035	3'199	164	5%
St. Margrethen	2'136	2'614	478	22%
St.Gallen St. Fiden	2'386	2'426	40	2%
Bad Ragaz	2'474	2'222	-252	-10%
Rorschach Stadt	2'072	2'197	125	6%
Altstätten SG	1'841	2'125	284	15%
Rheineck	2'009	1'760	-249	-12%
Schmerikon	1'152	1'502	350	30%
Walenstadt	975	1'379	404	41%
Goldach	1'246	1'348	102	8%
Degersheim	1'329	1'324	-5	0%
Bütschwil	1'108	1'138	30	3%
St.Gallen Winkeln	1'148	1'103	-45	-4%
Wittenbach	926	1'068	142	15%
Rorschach Hafen	1'285	1'030	-255	-20%
Bazenheid	945	982	37	4%
St.Gallen Haggen	838	858	20	2%
Kempraten	846	845	-1	0%
Lichtensteig	666	826	160	24%
Nesslau-Neu St. Johann	1'046	821	-225	-22%
Muolen	627	628	1	0%
Staad	581	625	44	8%
Schänis	502	493	-9	-2%

Bahnhof	DTV 2012	DTV 2014	Veränderung	
			absolut	relativ
Ebnat-Kappel	504	474	-30	-6%
Flums	727	470	-257	-35%
Steinach	476	446	-30	-6%
Blumenau	402	387	-15	-4%
Unterterzen	408	371	-37	-9%
Oberriet	33	347	314	964%
Benken	329	321	-8	-2%
Au SG	266	294	28	11%
Brunnadern-Neckertal	453	287	-166	-37%
Mörschwil	308	267	-41	-13%
Kaltbrunn	359	257	-102	-28%
St.Gallen Bruggen	578	247	-331	-57%
Murg	243	242	-1	0%
Mels	357	239	-118	-33%
Rebstein-Marbach	130	229	99	76%
Dietfurt	222	228	6	3%
Sevelen	205	218	13	7%
Arnegg	260	211	-49	-19%
Mogelsberg	153	203	50	33%
Lütisburg	213	203	-10	-5%
Krummenau	204	167	-37	-18%
Bronschhofen	104	152	48	46%
Bronschhofen AMP	59	123	64	107%
Rüthi SG	17	93	76	450%
Mols	143	92	-51	-36%
Salez-Sennwald	9	77	68	717%
Algetshausen-Henau	283	nicht bedient	-283	-100%
Schwarzenbach SG	186	nicht bedient	-186	-100%
Trübbach	167	nicht bedient	-167	-100%
Räfis-Burgerau	109	nicht bedient	-109	-100%
Weite	70	nicht bedient	-70	-100%
TOTAL	178'585	185'061	6'476	4%

Berücksichtigt sind die Fahrgäste der SBB (FV und RPV), SOB und Thurbo.

Quelle: SBB CFF FFS, 2015

Anhang 2 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeitung Total	Abgeitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa										
670	Rapperswil-Samstagern-Einsiedeln (S40)	SOB	38	37.5	37.5	3	4.5%	5980'300	269'114	549'472	24'726	44%	2.4	
720	Zürich-Pfäffikon-Rapperswil (S8)	SBB	39	39	39	3	1.3%	11'244'758	146'182	945'765	12'295	50%	6.1	
720	Zürich-Pfäffikon-Ziegelbrücke (S2, Verlängerung)	SBB	34	34	34	3	6.2%	17'031'174	1'065'933	1'499'509	92'970	49%	3.3	
720	Siebenbrunn-Wangen-Ziegelbrücke (S27)	SOB	30	30	30	3	5.4%	3'122'400	168'610	299'373	16'166	22%	1.5	1)
720	Zürich-Pfäffikon S-Z Linthal (S25)	SBB	16	15	15	2	2.1%	3'395'295	71'301	933'856	19'611	82%	3.3	
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S16)	SBB	39	39	39	3	6.3%	4'453'476	280'569	402'602	25'364	60%	10.0	
730	Zürich-Meilen-Rapperswil (S7)	SBB	37.5	37.5	37.5	3	13.9%	3'587'717	49'862	879'391	122'235	96%	10.1	
735	Rapperswil-Ziegelbrücke-Schwanden/Linthal (S6)	SBB	20	19	19	2	44.2%	4'269'205	1'886'989	629'573	278'271	60%	3.8	
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S5)	SBB	38.5	38.5	38	3	17.4%	4'669'815	812'548	1'241'114	215'954	86%	8.3	
740	Zürich-Uster-Rapperswil (S15)	SBB	36	36	36	3	16.0%	8'416'676	1'346'676	10'747'852	171'976	71%	6.1	
740	SN5 Zürich Oerlikon-Zürich-Uster-Rapperswil	SBB	0	4	4	1	8.7%	2'887'17	251'118	39'916	3'473	77%	3.5	
820	St. Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (S8)	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	24.9%	4'041'403	1'006'309	1'160'783	289'035	72%	2.5	
820	SN St. Gallen-Romanshorn-Kreuzlingen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	23.5%	114'620	26'936	15'930	3'744	53%	1.6	
835	Wil-Weinfelden (S10)	Thurbo	27	19	19	2	23.8%	1'933'264	460'117	343'325	81'711	52%	2.3	
840	Weinfelden-Romanshorn-Rorschach (S7)	Thurbo	39	39	39	3	17.9%	5'724'079	1'024'610	802'968	143'731	47%	3.1	
841	Frauenfeld-Wil	FW	47.5	37	36	3	4.9%	3'905'936	191'391	519'624	25'462	42%	2.6	
841	Frauenfeld-Wil (Nachtangebot)	FW	0.6	3	0	1	4.9%	680'30	3'333	10'883	533	44%	1.4	
850	Winterthur-Wil (S23, Zusatzzüge)	SBB	1	0	0	1	8.2%	252'148	20'676	13'704	1'124	66%	18.5	
850	Winterthur-Wil (S35)	Thurbo	37	37	37	3	4.4%	547'131	240'730	734'483	32'317	51%	3.2	
850	Wil-St. Gallen (S1)	Thurbo	31	18.5	18.5	3	100.0%	3'791'324	3'791'324	531'870	531'870	47%	2.2	
850	St. Gallen-Winterthur (Flughafen) (Frühzug)	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	100.0%	-18'248	-18'248	20'858	20'858	107%	2.3	
850	Wil-St. Gallen-Chur (REX)	SBB	16	16	16	2	88.5%	2'537'034	2'245'275	910'708	805'977	85%	5.6	
850	SN Winterthur-Wil-St. Gallen	Thurbo	0	3	3	1	49.5%	-16'210	-8'024	38'744	19'178	103%	3.0	
850	S St. Gallen-Winterthur-Zürich	Thurbo	1	1	1	1	100.0%	288'140	288'140	64'589	64'589	62%	1.4	
852	Weinfelden-St. Gallen (S5)	Thurbo	20	20	20	2	43.3%	3'727'688	1'614'089	5'727'000	247'979	45%	2.1	
852	Weinfelden-St. Gallen (S55, Verdichtungszüge)	Thurbo	10	0	0	1	38.0%	1'767'274	671'564	197'699	75'126	38%	2.0	
853	Wil-Wattwil (S9)	Thurbo	37.5	37.5	37.5	3	100.0%	2'935'271	2'935'271	547'856	547'856	54%	2.6	
854	Gossau-Wasserma (S23)	AB	34.5	34	33	3	15.0%	4'465'762	669'864	729'257	109'389	48%	2.0	
855	St. Gallen-Gais-Appenzell (S22)	AB	37.5	34.5	31	3	15.0%	3'212'956	481'943	522'247	78'337	59%	3.4	
856	Gais-Altstätten Stadt (S24)	AB	15	14	14	2	15.0%	773'667	116'050	86'015	12'902	33%	1.8	
857	Rorschach-Heiden (S25)	AB	16	15	15	2	44.0%	14'560'17	640'647	80'751	35'530	33%	3.8	
858	Rheinneck-Walzenhausen (S26)	AB	24	23	21	2	25.0%	4'981'930	1'247'333	33'248	8'312	31%	3.4	
859	St. Gallen-Trogen (S21)	AB	51.5	38.5	35.5	3	45.0%	3'012'883	1'365'797	320'920	144'414	50%	4.4	
870	St. Gallen-Wattwil-Nesslau Neu St. Johann (S8)	Thurbo	16.5	16.5	16.5	2	81.7%	2'449'085	2'000'903	539'843	441'052	64%	2.0	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgleitung Total	Abgleitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa So										
870	Herisau-St.Gallen-Wittenbach (S81)	SOB	7	0	0	1	80.7%	541400	436910	43889	35418	46%	7.2	
870	St.Gallen-Rapperswil-Arth Goldau-Luzern (VAE)	SOB	19.5	19.5	19.5	2	37.4%	14879300	5564858	1557040	582333	64%	2.7	
870	(Wittenbach)-St.Gallen-Herisau (S81)	Thurbo	15	15	15	2	80.7%	1333488	1076125	111601	90062	22%	3.1	1)
880	Buchs-Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	100.0%	79517	79517	4937	4937	13%	1.0	
880	Wil-St.Gallen-Sargans (REX Abendangebot)	Thurbo	4	4	4	1	100.0%	1387021	1387021	266157	266157	41%	0.8	
880	St.Gallen-Alstätten (S2)	Thurbo	21	19.5	19.5	2	100.0%	31686746	31686746	570566	570566	53%	2.5	
880	St.Gallen-Sargans-Uznach-St.Gallen (S4)	SOB	20	20	20	2	91.6%	24687900	22614116	2461122	2254388	38%	1.8	
880	St.Gallen-St.Margrethen (S3)	Thurbo	16	16	16	2	100.0%	2363100	2363100	310945	310945	44%	2.6	
881	St.Gallen-St.Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	100.0%	67495	67495	12033	12033	60%	1.7	
900	Ziegelbrücke-Sargans	SBB	0.5	0.5	0	1	100.0%	90746	90746	10146	10146	38%	2.0	
905	Sargans-Chur (S12)	Thurbo	37	37	35	3	30.9%	3790401	1171234	683470	211192	46%	1.8	1)

Farbliegende BAV-Überangebot

Überangebot, Vorbehalt für zukünftige Bestellperioden
 Überangebot, Kürzung BAV-Mitfinanzierung
 teilweises Überangebot

Verweise zu Ausnahme-Regelungen Mindestvorgaben:

- 1) kantonsübergreifende und wichtige Linie
- 2) grenzüberschreitende und wichtige Linie
- 3) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben
- 4) Angebotsanpassung ergibt keine Ersparnis
- 5) tatsächlicher Betrieb erfüllt Mindestvorgaben

Farbliegende Mindest-Zielvorgaben

Mindestvorgabe nicht erreicht
 Mindestvorgabe nicht erreicht, Ausnahmeregelung
 Mindestvorgabe erreicht
 Zielvorgabe erreicht

Anhang 3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeitung Total	Abgeitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa So										
Stadt St. Gallen														
80.001	Winkeln - St.Gallen, Bahnhof - Stephanshorn	VBSG	87	77	54	4	100.0%	1'194'810	1'194'810	721'383	721'383	82%	6.8	
80.002	Bach St. Georgen - St. Gallen, Bahnhof - Hinterberg	VBSG	57	41	46	3	100.0%	1'411'646	1'411'646	343'280	343'280	55%	4.5	
80.003	St.Gallen, Bahnhof - Heiligkreuz	VBSG	121	121	76	5	100.0%	716'135	716'135	292'644	292'644	80%	10.4	
80.004	Wolfganghof St.Gallen, Bahnhof - Guggelgeh	VBSG	89	77	55	4	100.0%	1'997'909	1'997'909	626'275	626'275	70%	7.0	
80.005	Rotmonten - St.Gallen, bahnhof - Rietushi	VBSG	99	82	56	5	100.0%	1'247'351	1'247'351	320'745	320'745	66%	7.9	
80.006	St.Gallen, Bahnhof - Hblzli	VBSG	82	58	57	4	100.0%	829'799	829'799	139'566	139'566	43%	4.6	
80.007 Ost	(Abtwil/St.Josefen -) St.Gallen, Bahnhof - Neudorf	VBSG	110	98	78	5	100.0%	487'213	487'213	476'247	476'247	86%	5.2	
80.007 West	Abtwil/St.Josefen - St.Gallen, Bahnhof (- Neudorf)	VBSG	110	98	78	5	100.0%	331'652	331'652	606'132	606'132	93%	5.6	
80.008	Wendepplatz Stocken - St.Gallen, Bahnhof - Bach St. Georgen	VBSG	45	29	19	3	100.0%	776'489	776'489	266'915	266'915	65%	5.1	
80.009	St.Gallen, Bahnhof Nord - Schuppis Nord	VBSG	46	24	0	3	100.0%	1'171'397	1'171'397	197'391	197'391	41%	3.9	
80.010	Oberhofstetten - St.Gallen, Bahnhof - Abacus-Platz	VBSG	38	18	0	3	100.0%	1'224'712	1'224'712	188'156	188'156	37%	3.3	
80.011	St.Gallen, Bahnhof - Kirche Mörschwil	VBSG	59	31	0	3	100.0%	460'34	460'34	270'039	270'039	98%	4.6	
80.203	St.Gallen-Kronbüh-Wittenbach	PAG OS	66	36	30.5	4	100.0%	775'589	775'589	348'892	348'892	71%	3.8	
80.N1	St.Gallen - Obersteinach [Nachtbus]	VBSG	2	2	0	1	100.0%	64'690	64'690	6'614	6'614	33%	2.2	
80.N2	St.Gallen - Abtwil/St.Josefen [Nachtbus]	VBSG	2	2	0	1	100.0%	51'730	51'730	4'493	4'493	30%	2.3	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus						5	100.0%	12'327'166	12'327'166	4'808'772	4'808'772	72%	5.9	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgütung Total	Abgütung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa-So										

Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

80.251	Goldach, Post - Rorschach, Signalstr. - Rorschacherberg, Wilten	VBSSG	29	21	0	2	100.0%	686'151	686'151	103'080	103'080	23%	1.7	
80.252	Rorschach, Signalstr. - Rorschacherberg, Post - Goldach, Post	VBSSG	29	21	11	2	100.0%	467'003	467'003	99'129	99'129	25%	1.5	
80.253	Goldach, Post - Rorschach, Signalstr. - Rorschacherberg, Wilten	VBSSG	33	27	17	3	100.0%	815'186	815'186	165'743	165'743	34%	2.2	
Gesamtssystem Stadt-/Ortsbus						3	100.0%	1'968'340	1'968'340	367'952	103'080	28%	1.9	

übrige Region St. Gallen-Bodensee

80.120 O	Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	45	32	18	3	78.8%	1'585'836	1'249'639	473'650	373'236	52%	1.8	
80.120 W	Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden)	PAG OS	41.5	39.5	37.5	3	78.8%	813'603	641'119	178'750	140'855	48%	2.8	
80.120 N O	Heiden-Eggersriet-St.Gallen (-Engelburg) [Nachkurse]	PAG OS	2	2	0	1	78.8%	21'562	16'991	7'797	6'144	71%	1.4	
80.120 N W	Engelburg-St.Gallen (-Eggersriet-Heiden) [Nachkurse]	PAG OS	2.5	2.5	0	1	78.8%	17'286	13'621	3'420	2'695	63%	1.8	
80.121 O	Heiden-Rehetobel-St.Gallen (-Engelburg)	PAG OS	35	18.5	18	3	49.4%	1'368'890	676'232	406'154	200'640	47%	1.6	
80.121 W	Engelburg-St.Gallen (-Rehetobel-Heiden)	PAG OS	32	0	0	3	49.4%	287'465	142'008	95'365	47'110	59%	3.0	
80.132	Waldkirch-Hohfirs/Bernhardzell-Engelburg-St.Gallen	PAG OS	23	18	15	2	100.0%	566'316	566'316	177'454	177'454	34%	0.9	
80.132	Abwil - Engelburg	REGO	12	0	0	1	100.0%	172'564	172'564	36'633	36'633	32%	1.7	
80.151	Gossau - Bruggen - St.Gallen	REGO	94	75	29	5	100.0%	1'519'583	1'519'583	713'138	713'138	69%	3.8	
80.151N	St.Gallen - Gossau (- Herisau) Nachtangebot	REGO	4	4	0	1	80.0%	421'15	33'692	12'091	9'673	63%	1.5	
80.152	Gossau - (Herisau)	REGO	34	33	18	3	100.0%	211'194	211'194	64'736	64'736	51%	2.8	
80.154	St.Pelagi-berg-Waldkirch-Arnegg	PAG OS	15	13	10	2	93.3%	172'858	161'277	58'555	54'632	31%	1.0	
80.155	Gossau - Wallter Zoo	REGO	12	12	21	2	100.0%	163'980	163'980	37'805	37'805	48%	3.0	
80.156	Gossau - Andwil	REGO	21.5	18	17	2	100.0%	291'218	291'218	82'179	82'179	42%	2.1	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeitung Total	Abgeitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa So										
80.158	Herisau - Ahtwil	REGO	33	28	14	3	9	537850	337770	200367	125830	54%	2.5	
80.159	Gossau - Arnegg - Andwil	REGO	16	13	0	2		172897	172897	79180	79180	59%	2.5	
80.180	Herisau-Hundwil-Stein-St.Gallen	PAG OS	18.5	18	16.5	2		841792	109433	231384	30080	34%	1.1	
80.200	St. Gallen-Arbon	PAG OS	37	35.5	17	3		1'032'761	507086	432'394	212'305	67%	2.7	
80.201	St.Gallen-Arbon Schnellbus	PAG OS	29	0	0	2	8	434836	302211	228958	159126	66%	0.9	
80.202	St. Gallen-Wittenbach-Arbon [Nachtkurse]	PAG OS	2.5	2.5	1	1		26415	15136	8436	4834	80%	3.1	
80.205	Häggenenschwil-Winden-Lömmenschwil-Wittenbach	PAG OS	10	0	0	1		136060	134563	44'204	43718	30%	0.9	
80.206	Bernhardzell-Wittenbach	PAG OS	9	0	0	1	4	79016	79016	23998	23998	22%	0.5	
80.210	St. Gallen-Tübach-Steinach-Horn-St. Gallen	PAG OS	26.5	12.5	17	2		620473	528643	242048	206225	59%	2.1	
80.210/A	St. Gallen - Mörschwil - Tübach - Steinach - Horn - St. Gallen [Abendangebot]	VBSG	7	7	0	1		89136	75944	63633	54215	72%	1.5	
80.222	Heiden-Rheineck	PAG OS	14	13	9	1		485878	77740	77385	12382	22%	1.2	
80.223	Heiden-Rheineck [Nachtkurse]	PAG OS	4	5	0.5	1	5	151017	12987	39400	3388	13%	0.4	1)
80.240/241	Rorschach/Rorschacherberg-St. Gallen [Direktkurse]	PAG OS	19	0	0	2		724460	724460	130765	130765	43%	2.3	
80.242	St. Gallen-Untereggen-Goldach-Rorschach-Rheineck	PAG OS	32	33	17	3		1715386	1715386	507788	507788	49%	1.9	
80.305	Rheineck - Altenrhein - Rorschach	BOS	24	18	10	2	7	684373	684373	164000	164000	31%	1.1	
80.942	Amriswil-Muolen	AOT	27	14	14	2	11	420419	159339	110695	41963	32%	1.2	
845	Romanshorn-Rorschach (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1		101859	23835	7800	1825	16%	0.6	
852	Weinfelden-St. Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	1	1	1		75448	25728	8000	2728	23%	0.6	
855	St. Gallen-Gais-Appenzell (Nachtangebot)	AB	0.2	1	0	1		1382	207	4070	611	98%	3.1	
859	St. Gallen-Trogen (Nachtangebot)	AB	0.4	2	0	1		525	236	4032	1814	99%	3.0	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgütung Total	Abgütung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa-So										

Region Rheintal

80.224/225	Heiden-St.Margrethen	PAG OS	16	13	12	2	5	18.0%	742'128	133'583	164'193	27'755	20%	0.8	1)
80.226	Heiden-Heerbrugg	PAG OS	16	10	10	2		30.6%	545'438	166'904	131'709	40'303	33%	1.2	
80.227	Heiden-Alstätten	PAG OS	6	4	4	1	6	20.1%	128'769	25'883	36'354	7'307	17%	0.4	1)
80.300	Alstätten - Buchs	BOS	34	34	29	3	8	100.0%	2'092'320	2'092'320	790'374	790'374	42%	0.9	
80.301	Heerbrugg - Marbach - Alstätten	BOS	69.5	68	35	4	33	100.0%	1'222'534	1'222'534	437'000	437'000	54%	2.1	
80.301-304	St.Margrethen/Heerbrugg - Alstätten - Oberriet/Berneck - Diepoldsau	BOS	2	2	0	1		100.0%	36'020	36'020	12'178	12'178	63%	1.4	
80.302	Heerbrugg - Berneck	BOS	35	32	30	3	17	100.0%	374'822	374'822	68'200	68'200	35%	2.4	
80.303	Heerbrugg - Diepoldsau (- A-Hohenems)	BOS	61	50	42	4	29	100.0%	736'461	736'461	226'385	226'385	47%	1.9	1)
80.304	Heerbrugg - St.Margrethen - Rheineck	BOS	35	32	12	3	13	100.0%	812'682	812'682	238'600	238'600	42%	1.6	
80.331	Alstätten - Eichberg	BOS	15	13	12	2		100.0%	512'923	512'923	124'200	124'200	28%	1.0	
80.332	Alstätten - Kriessem - Oberriet - Kobelwald	BOS	15.5	13	12	2		100.0%	518'213	518'213	169'500	169'500	29%	0.6	
80.333	Alstätten - Landmark - St.Anton	BOS	3	0	3	1		100.0%	297'05	297'05	18'000	18'000	71%	0.9	
80.351 CH	Heerbrugg - Widnau (- A-Lustenau - A-Dornbirn)	BOS	45	17.5	14.5	3	29	100.0%	528'568	528'568	101'890	101'890	20%	0.9	2)

Region Sarganserland-Werdenberg

80.400	Buchs - Sevelen - Sargans	BOS	35	32	31	3	8	100.0%	1'136'445	1'136'445	471'735	471'735	54%	1.4	
80.400 N	Sargans-Buchs [Spätkurs]	BOS	0	0.5	0.5	1		100.0%	173'15	173'15	1'900	1'900	26%	0.8	
80.401	Räfis - Buchs - Grabs	BOS	28	26	0	2	10	100.0%	495'930	495'930	150'900	150'900	39%	1.6	
80.410	Buchs - Gams	BOS	19.5	3	3	2	8	100.0%	268'930	268'930	53'761	53'761	30%	1.0	
80.411 CH	Sennwald - Gams - Haag (- FL-Bendem)	BOS	19	17.5	17	2	7	100.0%	490'785	490'785	180'733	180'733	26%	0.4	2)

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeleitung Total	Abgeleitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa										
80.411 FL	(Sennwald - Gams -) Haag - FL-Bendern	BOS	16	14	14	2	100.0%	44'365	44'365	7'862	7'862	26%	1,4	
80.412	Grabs - Grabserberg - Voralp	BOS	9	7	7	1	100.0%	21'1879	21'1879	35'432	35'432	20%	0,7	
80.420	Trübbach - Oberschan - Weiße	BOS	13.5	6	6.5	1	100.0%	356'223	356'223	67'920	67'920	23%	0,9	
80.429/430	Sargans - Wangs - Vilters - Sargans	BOS	32.5	28.5	27	3	100.0%	732'517	732'517	201'000	201'000	39%	1,6	
80.431	Sargans - Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	100.0%	170'588	170'588	36'300	36'300	26%	1,2	
80.432	Mels - Weisstannen	BOS	14.5	14	7	1	100.0%	528'085	528'085	135'400	135'400	20%	0,4	
80.433	Sargans - Mels - Plons - Ragnatsch	BOS	32	30	15.5	3	100.0%	602'397	602'397	157'184	157'184	32%	1,3	
80.440	Flums-Flumserberg Portels-Flums	PAG OS	6	0	0	1	100.0%	59'111	59'111	17'413	17'413	62%	0,6	
80.441	Sargans-Flums-Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16.5	16.5	16.5	2	100.0%	876'122	876'122	261'197	261'197	41%	1,3	
80.442	Flums - Walenstadt	BOS	14	12	12	1	100.0%	392'134	392'134	83'539	83'539	21%	0,6	
80.443	Walenstadt - Walenstadtberg	BOS	11	7	7	1	100.0%	213'559	213'559	42'100	42'100	37%	1,4	
80.444	Walenstadt - Untertenzen - Murg	BOS	20	15	15	2	100.0%	500'120	500'120	99'000	99'000	20%	0,6	
80.451	Bad Ragaz-Vättis-Gigenwald	PAG OS	17	16	15	2	100.0%	950'683	950'683	214'889	214'889	26%	0,9	
80.452	Bad Ragaz-Valens (Schnellbus)	PAG OS	6.5	1	0	1	100.0%	294'182	294'182	65'969	65'969	36%	1,5	
80.453	Bad Ragaz-Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	100.0%	107'805	107'805	13'134	13'134	46%	2,3	
80.454	Pfäfers-St.Margrethenberg	PAG OS	8.5	5	0	1	100.0%	101'923	101'923	37'706	37'706	49%	0,5	
80.456	Bad Ragaz-Büdem-Bahnhof-Pizolbahn	PAG OS	19.5	14	13	2	100.0%	184'886	184'886	57'326	57'326	56%	1,0	
80.460	Chur-Landquart-Bad Ragaz-Sargans-Buchs-Grabs-Gams (Nachtbus)	SBC	0	1	1	1	63.8%	267'16	267'16	5'304	3'384	40%	0,4	
90.022	Bad Ragaz-Maienfeld-Landquart	PAG GR	15	13	12	2	12.6%	810'018	102'062	215'138	27'107	40%	1,1	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgütung Total	Abgütung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa So										

Stadt Rapperswil-Jona

70.991	Jona Bahnhof-Rapperswil Bahnhof Süd	VZO	37	37	3		100.0%	465'464	465'464	89'045	89'045	36%	4.7	
70.992	Jona Bahnhof-Rapperswil Sonnehof	VZO	33	27	0	3	100.0%	425'250	425'250	84'670	84'670	27%	2.8	3)
70.993	Rapperswil Bahnhof-Hamfländer-Tägernau Rank	VZO	35	34	30	3	100.0%	533'326	533'326	92'800	92'800	25%	2.9	3)
70.994	Rapperswil Bahnhof-Lenggis-Jona Bahnhof	VZO	44	35	31	3	100.0%	1'179'247	1'179'247	248'506	248'506	32%	2.0	
70.995	Rapperswil Bahnhof-Jona Hummelberg	VZO	30	24	0	3	100.0%	369'325	369'325	60'917	60'917	25%	2.9	3)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus					3		100.0%	2'972'612	2'972'612	575'938	575'938	30%	2.8	

übrige Region ZürichseeLinth

70.885	Rapperswil-Rüti-Laupen-Eglingen-Atzmännig	ZVV	35	35	34	3	38.3%	1'068'934	409'402	368'784	141'244	64%	3.2	
72.521	Uznach-Siebnen-Wangen-Reichenburg	PAG OS	33	18.5	17	3	5.1%	1'530'174	78'039	359'162	18'317	31%	1.3	
72.524	Ziegelbrücke-Buttikon-Gaigenen-Pfäffikon SZ	PAG OS	34	32	18	3	1.0%	1'627'120	162'711	494'350	4'944	43%	2.1	
80.622	Rapperswil - Eschenbach - Wattwil	BRER	56	36	31	3	100.0%	1'474'219	1'474'219	555'975	555'975	50%	1.8	
80.623	Rapperswil - Ricken (Nachtbus)	BRER	4	4	0	1	100.0%	65'148	65'148	14'571	14'571	41%	0.9	
80.628	Gommiswald-Geberlingen-Ricken	PAG OS	8.5	0	0	1	100.0%	69'331	69'331	26'984	26'984	57%	1.5	
80.630	Benken-Uznach-Eschenbach-Atzmännig	PAG OS	20	18	17	2	100.0%	1'285'567	1'285'567	296'919	296'919	26%	1.0	
80.631	Rüti - Eschenbach - Neuhaus Industrie	BRER	45	35	31	3	67.4%	444'871	299'843	270'723	182'467	61%	1.9	
80.631	Kalbrunn-Uznach-Neuhaus Industrie	PAG OS	34	32	31	3	100.0%	793'114	793'114	219'131	219'131	38%	1.8	
80.632	Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	17	15	14	2	100.0%	467'850	467'850	125'163	125'163	35%	1.5	
80.633	Uznach-Ernetschwil-Rieden	PAG OS	14.5	15	15	2	100.0%	423'594	423'594	85'206	85'206	33%	1.8	
80.634	Abendangebot Uznach-Gommiswald-Ricken	PAG OS	3	4	3	1	100.0%	129'046	129'046	40'441	40'441	29%	0.9	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. Stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeitung Total	Abgeitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa										

80.635	Benken-Schäns-Ziegelbrücke	PAG OS	17	17	16	2		660'128	660'128	177'762	177'762	31%	0.9	
80.650	Ziegelbrücke-Weesen-Anden	AWA	34	33	32	3		71'1000	71'1000	270'000	270'000	59%	1.8	

Region Toggenburg

80.182	Brunnaden-Neckertal-Waldstatt-Herisau	PAG OS	14.5	13	12	1		778817	428'349	224'450	123'448	35%	1.1	
80.183	Herisau-Schwellbrunn-St.Peterzell-Wattwil [Abend]	PAG OS	4	5	4	1		361'854	235'929	94'403	61'551	15%	0.4	1)
80.184	St.Peterzell-Dicken-Degersheim	PAG OS	8.5	5	4.5	1		154'868	154'868	46'398	46'398	38%	0.8	
80.185	Hemberg-St.Peterzell	PAG OS	8	5	5	1		146'142	146'142	31'600	31'600	25%	0.9	
80.765	Bütschwil-Mosnang-Libingen	PAG OS	15	8	8	2	4	30'1644	30'1644	81'270	81'270	31%	1.2	
80.766	Bütschwil-Mosnang-Mührlütli(-Hufflegg)	PAG OS	17	11	11	2	6	377'253	377'253	86'280	86'280	21%	0.9	
80.767	Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg-Rindal-Flawil	PAG OS	6	0	0	1		128'830	128'830	40'950	40'950	32%	0.8	
80.768	Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	18	454'661	454'661	111'926	111'926	32%	1.2	
80.770	Lichtensteig - Wattwil - Ebnat-Kappel	BLWE	35	33	19	3		648'870	648'870	243'541	243'541	52%	3.4	
80.771	Lichtensteig-Oberhelfenschwil-Brunnaden-Neckertal	PAG OS	14	8	8	1	4	538'825	538'825	96'700	96'700	21%	1.1	
80.772	Krinau-Lichtensteig-Diefurt	PAG OS	12	8	8	1	5	160'396	160'396	35'676	35'676	20%	0.8	
80.780	Hemberg-Wattwil	PAG OS	12.5	8.5	8.5	1		331'501	331'501	82'440	82'440	27%	0.9	
80.790	Nesslau-Wildhaus-Buchs	PAG OS	33	33	32	3		2'006'408	2'006'408	734'800	734'800	53%	1.6	
80.792 O	(Nesslau-)Ennetbühl-Schwägälp	PAG OS	7	7	8	1		188'584	188'584	61'500	61'500	29%	0.8	
80.792 W	Nesslau-Ennetbühl (-Schwägälp)	PAG OS	11	10.5	9	1		100'097	100'097	23'673	23'673	30%	0.9	
853	Wattwil-Nesslau (Bus)	SOB	17	17	17	2		816'700	816'700	156'685	156'685	29%	1.3	
853	Wil-Wattwil-Nesslau (Nachtangebot)	SOB	0	2.5	2.5	1		42'800	42'800	13'262	13'262	71%	0.8	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgütung Total	Abgütung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa So										

Stadt Wil

80.701	Wil, Bahnhof - Wil, Neulanden	BOS	25	11.5	12	2	100.0%	314769	314769	65067	65067	29%	2.0	
80.702	Neugruben - Wil, Bahnhof - Wilten	BOS	51	25	12	3	79.0%	800171	632135	165800	130982	37%	2.8	
80.703	Wil, Reuttistrasse - Wil, Bahnhof - Wil, Oelberg	BOS	50.5	24	12	3	100.0%	477507	477507	106556	106556	39%	3.0	
80.704	Wil, Bahnhof - Wil, Wilerwald	BOS	49	23.5	0	3	100.0%	297708	297708	60700	60700	31%	2.3	
80.705	Wil, Bahnhof - Wil, Himmelrich	BOS	29	23	12	2	100.0%	319055	319055	68472	68472	30%	1.8	
80.706 OV	Wil - Bronschhofen	BOS	9	12	0	1	100.0%	86566	86566	9300	9300	28%	3.3	
80.706 RP	Wil - Braunau	BOS	25	19	15	2	62.7%	340941	213770	108000	67716	36%	1.4	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus						3		2791416	2486209	644447	569345	34%	2.1	

übrige Region Wil

80.722	Wil - Rossrüti - Wuppenau - Hosenruck	BOS	23	19	14	2	54.4%	418989	227935	137000	74528	31%	0.9	
80.725	Wil-Zuzwil-Niederhelfenschwil	PAG OS	18.5	18	18	2	100.0%	868583	868583	246500	246500	37%	1.1	
80.726	Uzwil-Henau-Zuzwil-Wil	PAG OS	27.5	20	19	2	100.0%	690406	690406	234800	234800	53%	2.4	
80.727	Wil-Zuzwil-Oberbüren-Gossau	PAG OS	19	19	18	2	100.0%	1711928	1711928	374250	374250	29%	1.5	
80.728	Uzwil-Oberbüren-Niederhelfenschwil	PAG OS	19	19	18	2	100.0%	555706	555706	143515	143515	32%	1.4	
80.729	Wil - Schwarzenbach - Henau - Uzwil	REGO	19	19	17	2	100.0%	540539	540539	151506	151506	34%	1.4	
80.730	Wil-Jonschwil-Uzwil	PAG OS	19	19	18.5	2	100.0%	803452	803452	209000	209000	35%	1.7	
80.732	Wil - Kirchberg - Gähwil	BOS	42	34	18.5	3	89.4%	761882	681123	280000	250320	53%	2.2	
80.733	Wil - Littenheid	BOS	26	21	18	2	32.2%	266583	85840	83625	26927	46%	2.2	

Fahrplanfeld	Linie	TU	Anzahl Kurspaare		Ang. Stufe	BAV Überan gebot	IKV-Anteil Kt. SG	Abgeleitung Total	Abgeleitung Anteil Kt. SG	Kurs-Km Total	Kurs-Km Anteil Kt. SG	KDG	Einst. je km	Verweise
			Mo-Fr	Sa										
80.734	Wil - Sirmach - Dussnang - Fischingen	BOS	26	20	18	2	6	588377	70605	186'975	22'437	39%	1.2	
80.735	Wil - Sirmach - Eschlikon - Dussnang	BOS	33	20	18	3	9	565'689	209'871	235'804	87'483	54%	1.8	
80.737	Wil - Oberbüren - Uzwil [Nachtbus]	BOS	2	2	0	1		28'351	28'351	12'700	12'700	57%	0.6	
80.738	Wil - Jonschwil - Uzwil [Nachtbus]	BOS	2	2	0	1		28'567	28'567	8'100	8'100	45%	0.7	
80.740	Uzwil-Oberbüren-Niederbüren-Bischofszell	PAG OS	19.5	19.5	18	2	5	664'209	587'825	162'850	144'122	26%	1.2	
80.741	Uzwil-Oberuzwil-Bichwil-Flawil	PAG OS	27	19	18	2	12	579'013	579'013	155'500	155'500	38%	1.9	
80.745	Niederuzwil, Gaswerk-Uzwil, Bahnhof-Waldhof	PAG OS	29	23	0	2		157'500	157'500	68'145	68'145	57%	2.7	
80.750	Flawil, Oberdorf-Bahnhof-Schändrich	PAG OS	28	22	0	2		237'429	237'429	68'638	68'638	34%	1.5	
80.751	Flawil-Degersheim	PAG OS	19	18	16	2		474'617	474'617	148'050	148'050	34%	1.0	
80.761	Bazenheid - Kirchberg - Dietschwil	BOS	16	0	0	2		128'673	128'673	34'000	34'000	21%	0.8	
835	Wil-Weinfelden (Nachtangebot)	Thurbo	0	1	1	1		478'39	8'180	6'300	1'077	17%	0.3	

Farbliegende BAV-Überangebot

Überangebot, Vorbehalt für zukünftige Bestellperioden

Überangebot, Kürzung BAV-Mittanzierung

teilweises Überangebot

Verweise zu Ausnahme-Regelungen Mindestvorgaben:

- 1) kantonsübergreifende und wichtige Linie
- 2) grenzüberschreitende und wichtige Linie
- 3) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben
- 4) Angebotsanpassung ergibt keine Einsparung
- 5) tatsächlicher Betrieb erfüllt Mindestvorgaben

Farbliegende Mindest-/Zielvorgaben

Mindestvorgabe nicht erreicht

Mindestvorgabe nicht erreicht, Ausnahmeregelung

Mindestvorgabe erreicht

Zielvorgabe erreicht

Amt für öffentlichen Verkehr

Davidstrasse 35, 9001 St.Gallen

Telefon: 058 229 34 88, E-Mail: info.vdvt@sg.ch

<http://www.sg.ch/home/mobilitaet/oeffentlicherverkehr.htm>