



ÖFFENTLICHER VERKEHR Kanton St.Gallen

2007







## EINLEITUNG

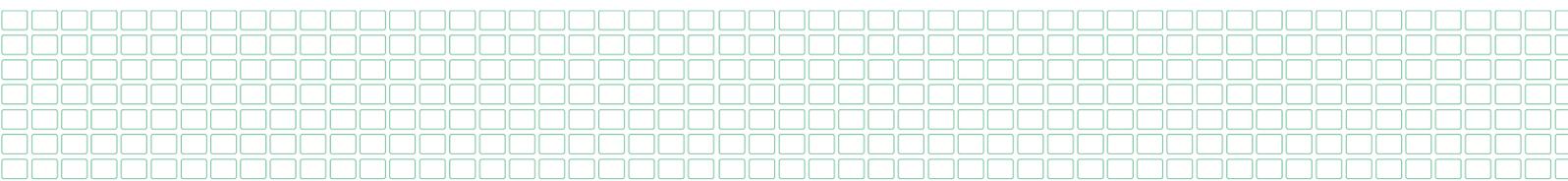
Der Kanton St.Gallen hat das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die Nachfrage hat erneut stärker zugenommen als die vom Kanton bestellten Leistungen. Eine im Jahr 2005 erstmals durchgeführte Kundenzufriedenheitsumfrage stellt dem öffentlichen Regionalverkehr im Ostwind-Gebiet ein gutes Zeugnis aus. Der erfolgreiche Tarifverbund, dichte Fahrpläne mit guten Anschlüssen im Regionalverkehr sowie grosse Anstrengungen der Transportunternehmen zur Erneuerung des Fahrzeugparks sind gute Gründe für das erfreuliche Resultat aus Kundensicht.

Die vielfältige Unternehmenslandschaft bewegt sich. So wurden die vier Bahnen ins Appenzellerland zu einem Unternehmen fusioniert. Im Sarganserland-Werdenberg führte die Ausschreibung von Busleistungen zu einem Betreiberwechsel, verbunden mit einer erheblichen Effizienzsteigerung. Bei den normalspurigen Bahnen wollen sich SBB, Südostbahn und Thurbo auf ein partnerschaftliches Modell auch für den Betrieb der künftigen S-Bahn St.Gallen einigen. Wird die Zukunft von grossen Veränderungen geprägt sein, oder kann der Weg der kleineren, kontinuierlichen Angebotsausbauten weiter beschritten werden? Grundlegende Anpassungen sind notwendig. Basierend auf der im Jahr 2005 beschlossenen Realisierung der nationalen Knoten St.Gallen und Sargans im Fernverkehr hat der Kanton St.Gallen sich an die Neukonzeption der S-Bahn St.Gallen gewagt. Der Hinketakt mit Lücken von 40 Minuten soll durch den integralen Halbstundentakt abgelöst werden. Das bringt gute Anschlüsse zwischen dem beschleunigten Fern- und dem angepassten Regionalverkehr, setzt aber Investitionen in die Bahninfrastruktur voraus. Das Angebot von Bahn und Bus soll zudem in mehreren regionalen Knoten optimal vernetzt werden. Ein zweites Ziel ist es, mit den eingesetzten Fahrzeugen möglichst viel Transportleistung zu erbringen und insbesondere die heute teils langen Standzeiten der Fahrzeuge an den Endpunkten massiv zu verkürzen.

Spätestens hier verbinden sich Leistung und Ökonomie. Ein guter öffentlicher Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er im Sinne des Systemgedankens Voraussetzungen schafft, einen hohen Anteil der Verkehrsströme mit Bahn und Bus zu bewältigen. Um dieses System weiter auszubauen, müssen neben der erforderlichen Erweiterung der st.gallischen Bahninfrastruktur auch Organisationsstrukturen optimiert und Schnittstellen bereinigt werden. Der nächste koordinierte Ausbauschritt von Bund und Kanton unter den Titeln NEAT, HGV und S-Bahn wird bis 2013 genau das umfassen. Nach kontinuierlichen kleinen Schritten ist die Zeit reif für einen grossen Schritt. Machen wir uns auf den Weg.

**Dr. Josef Keller**

Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements





## «Mit mehr Bahn und Bus...»

### ANGEBOT

#### Verkehrsmittel, Betriebslänge gemäss Fahrplan 2007

Verkehrsmittel	Betriebslänge* in km
Bahnen Regionalverkehr**	706
Autobusse***	1148
Bergbahnen/Schiffe**	9
<b>Total abgeltungsberechtigte öV-Linien</b>	<b>1863</b>

\* Die Summe der Betriebslänge der einzelnen öV-Linien bezieht sich auf den Abschnitt im Kanton St.Gallen.

\*\* Nicht abgeltungsberechtigt sind der Fernverkehr sowie das touristische Angebot von Bergbahnen und Schiffen.

\*\*\* Agglomerations- und Regionalverkehr, Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung, Bahnersatzfahrten

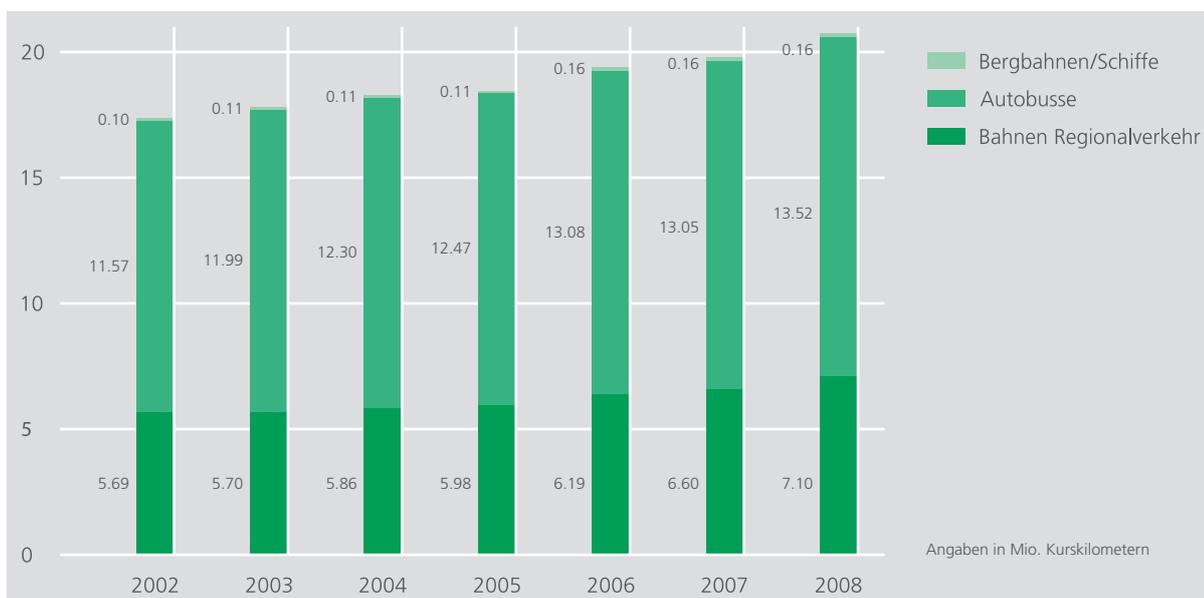
Die abgeltungsberechtigten öV-Linien, deren ungedeckte Kosten von der öffentlichen Hand übernommen werden, erstrecken sich über 1863 Kilometer. Mit rund 1300 Haltestellen blieb deren Anzahl gegenüber 2005 konstant.

## Entwicklung Kilometerleistung 2002 – 2008

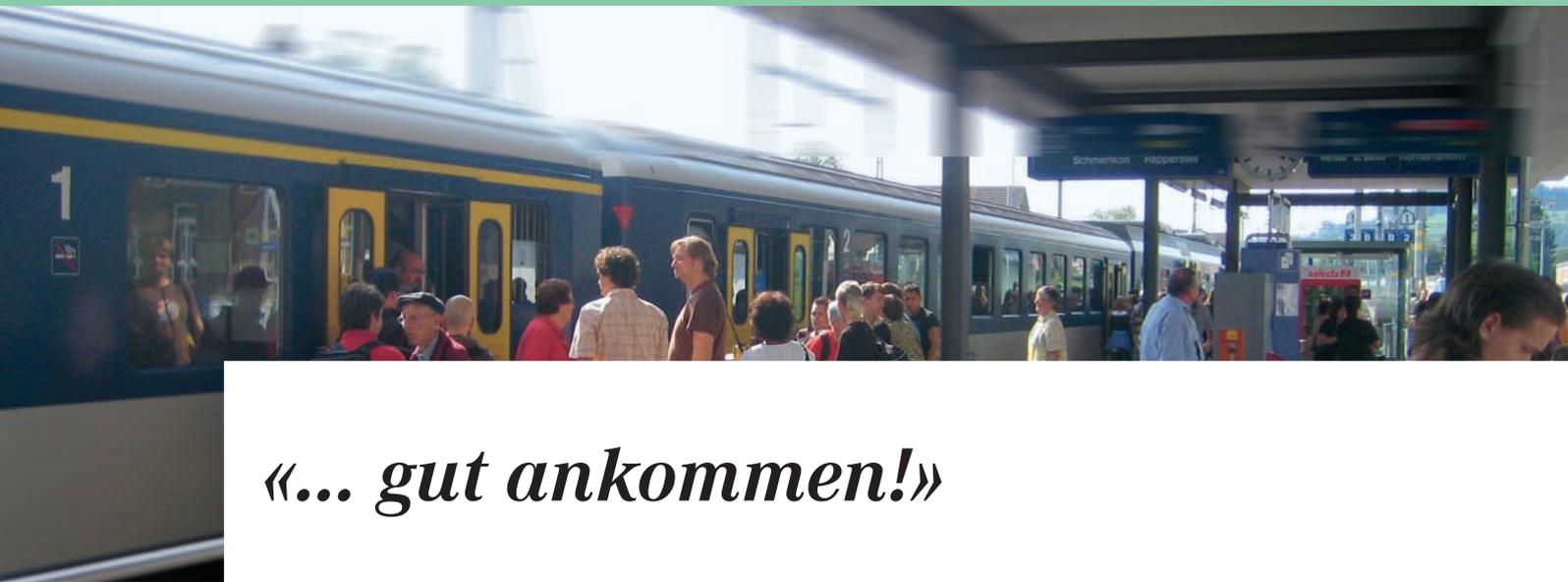
Kilometerleistung*	2002	2003	2004	2005	2006	2007**	2008**
Total abteilungsberechtigtes Angebot (in Mio.)	17,36	17,80	18,27	18,56	19,43	19,81	20,79
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)		+2,5	+2,6	+1,6	+4,7	+2,0	+4,9
Index (Jahr 2002 = 100%)		102,5	105,2	106,9	111,9	114,1	119,8

\* Bestellte Kurskilometer auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen, ohne Fernverkehr

\*\* Planwerte der Transportunternehmen



Die kontinuierliche Erhöhung der erbrachten Kilometerleistungen hat sich in den letzten Jahren fortgesetzt. Das Bahn- und Busangebot wurde verdichtet und punktuell verbessert, das Abendangebot weiter ausgebaut. Die Angebotsausbauten der Fahrplanjahre 2007 und 2008 sind auf den Seiten 12 – 13 zusammengefasst.



## «... gut ankommen!»

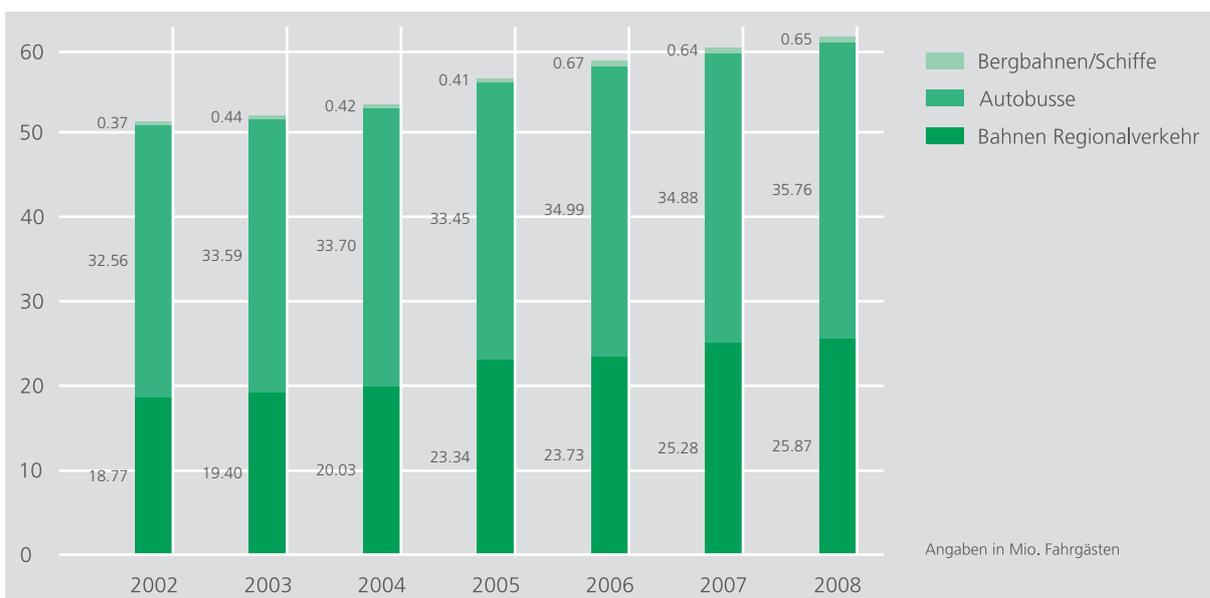
### NACHFRAGE

#### Entwicklung beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmitteln 2002 – 2008

Beförderte Fahrgäste*	2002	2003	2004	2005	2006	2007**	2008**
Total Anzahl Fahrgäste (in Mio.)	51,70	53,43	54,15	57,2	59,39	60,80	62,28
Veränderung gegenüber Vorjahr (%)		+3,3	+1,3	+5,6	+3,8	+2,4	+2,4
Index (Jahr 2002 = 100%)		103,3	104,7	110,6	114,9	117,6	120,5

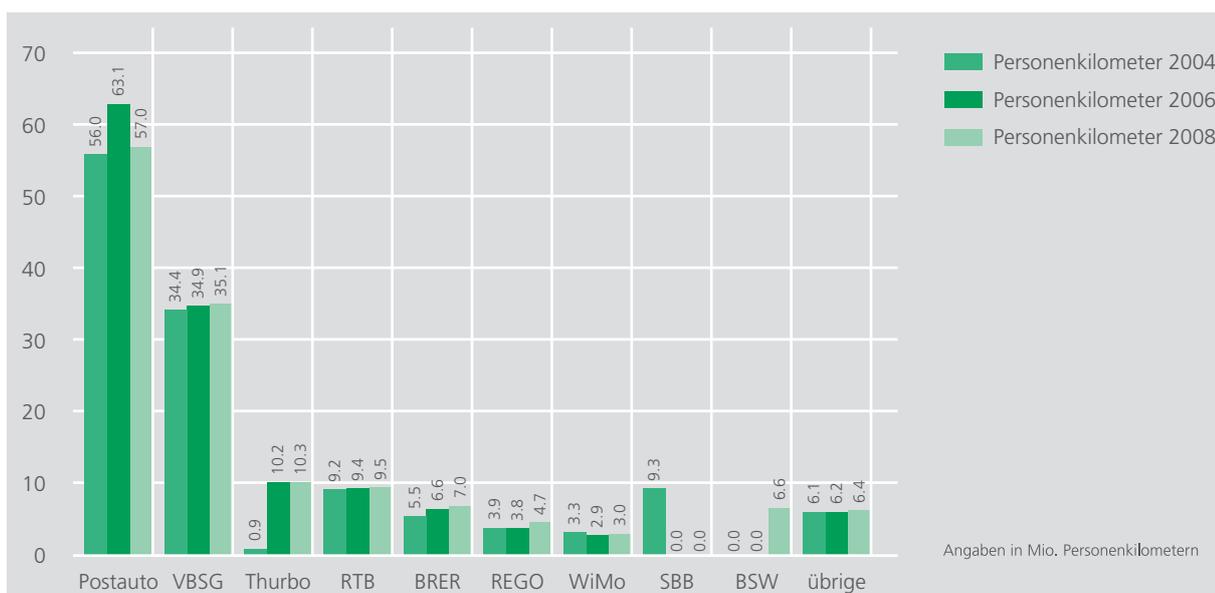
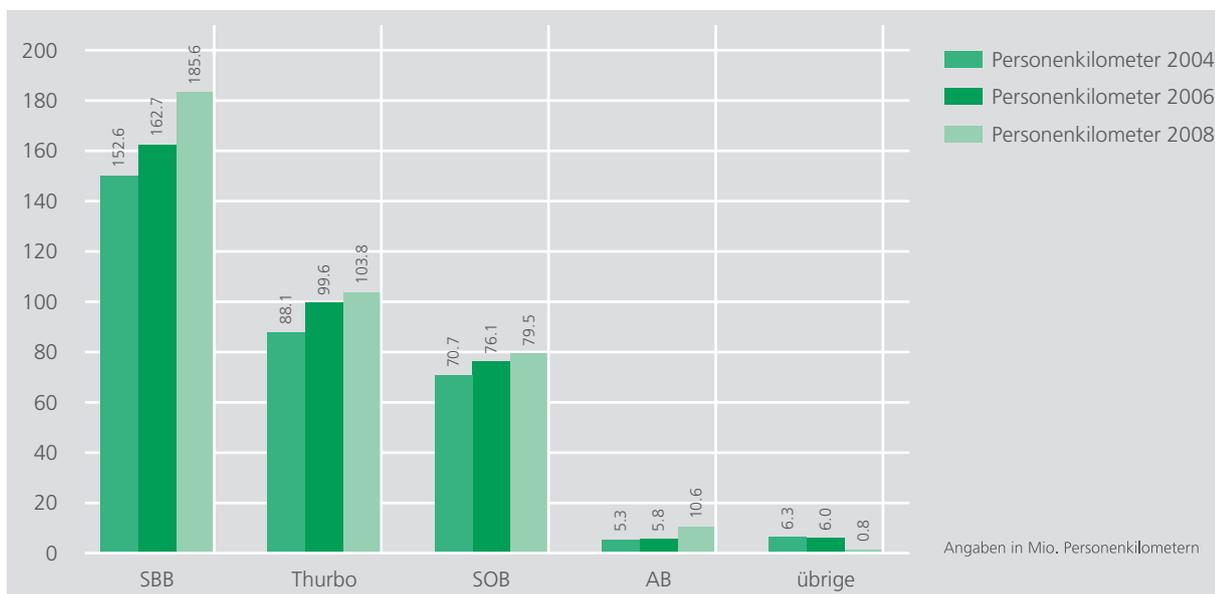
\* Beförderte Fahrgäste auf dem Gebiet des Kantons St.Gallen, ohne Fernverkehr

\*\* Planwerte der Transportunternehmen



Die öffentlichen Verkehrsmittel beförderten 2006 im Kanton St.Gallen auf abgeltungsberechtigten Linien über 59 Millionen Fahrgäste. In den Jahren 2007 und 2008 wird eine weitere Steigerung der Passagierzahlen erwartet.

## Personenkilometer nach Bahn- und Busunternehmen 2004 – 2008



Die Angaben beziehen sich auf den Abschnitt der bestellten öV-Linien im Kanton St.Gallen. Bei den Busunternehmen wurden die Bahnersatzleistungen und die Rufbus-Gebiete ebenfalls berücksichtigt. Die Tabellen mit absoluten und prozentualen Angaben pro Unternehmen für das Jahr 2006 befinden sich im Anhang.

Im Jahr 2006 wurden im Kanton St.Gallen mit Bahn und Bus rund 487 Millionen Personenkilometer zurückgelegt. Die Verkehrsleistung stieg in den letzten Jahren kontinuierlich.

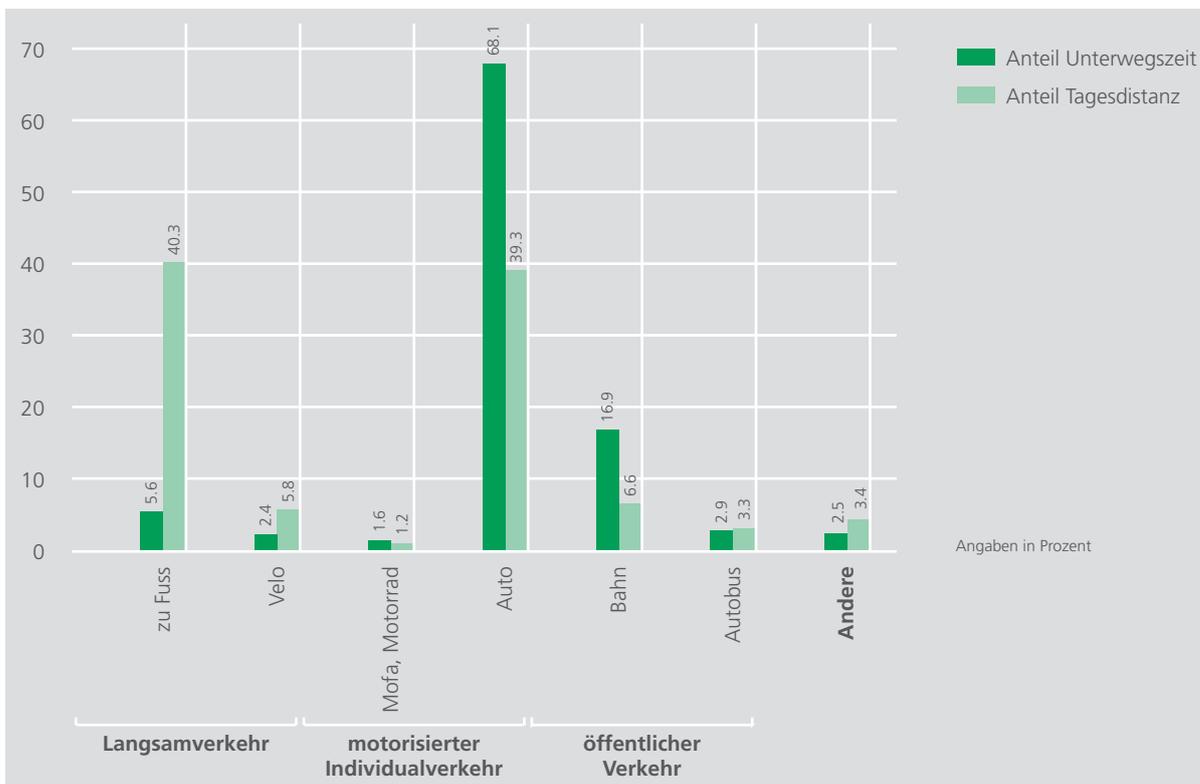
Bei den Bahnunternehmen erhöhte sich der Anteil der Appenzeller Bahnen fusionsbedingt von 1,6 Prozent (2004) auf 2,8 Prozent (2008). Die Bahnersatzkurse zwischen Altstätten–Buchs–Sargans wechselten im Fahrplanjahr 2006 von der SBB zur Thurbo. Der Anteil von Postauto sinkt nach der Ausschreibung im Sarganserland-Werdenberg von 46,0 Prozent (2006) auf 40,3 Prozent (2008), wobei das neue Transportunternehmen, die Bus Sarganserland Werdenberg, einen Anteil von 4,7 Prozent der Busleistungen erreicht.

## Nutzung von Verkehrsmitteln in der Ostschweiz

Gemäss dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (2005) entfallen auf den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz rund 20 Prozent der Distanzen und 10 Prozent der Unterwegszeit. Bei den Distanzen dominiert der motorisierte Individualverkehr mit fast 70 Prozent. Vergleicht man die Unterwegszeit, dann steht der Fussverkehr an der Spitze. Hingegen ist die Bahn sowohl punkto Distanz (rund 85 Prozent der öV-Distanz) wie punkto Dauer (zwei Drittel der Unterwegszeit) die klare Marktführerin im öV. Auf Autobus (inkl. städtische Verkehrsmittel) entfallen rund 15 Prozent der öV-Distanz, aber immerhin 34 Prozent der Unterwegszeit. Die gesamtschweizerischen Werte sind mit denen der Ostschweiz vergleichbar.

Mittlere Tagesdistanz und Unterwegszeit pro Person und Verkehrsmittel (Ostschweiz, 2005)

Tagesdistanz und Unterwegszeit	in km	in Min.
zu Fuss	2,1	35
Velo	0,9	5
Mofa, Motorrad	0,6	1
Auto	25,8	34
Bahn	6,4	6
Autobus	1,1	3
Andere	1,0	3
Total	37,9	87





## «Gemeinsam investieren»

### PLANUNG UND AUSBAU

#### Internationaler und nationaler Fernverkehr

##### Schneller nach Zürich, Sargans, München, Konstanz und Mailand

Für einzelne HGV-Infrastrukturmodule auf der Strecke St.Gallen–St.Margrethen erfolgte im August/September 2007 die öffentliche Planaufgabe. Der Baubeginn ist ein Jahr später vorgesehen. Schrittweise werden weitere Planaufgaben folgen: Bis Ende 2013 sollen alle Ausbauten auf den Abschnitten St.Gallen–St.Margrethen (80 Mio. Fr.), St.Margrethen–Sargans (70 Mio. Fr.) und St.Gallen–Konstanz (60 Mio. Fr.) sowie ausserhalb des Kantons auf den Abschnitten Zürich–Winterthur (100 Mio. Fr.) und Lindau–München (75 Mio. Fr.) in Betrieb genommen werden. Zudem wird die Strecke St.Gallen–Arth-Goldau (40 Mio. Fr.) als NEAT-Zubringer weiter ausgebaut. Mit der Elektrifizierung der Strecke nach München kann nach Abschluss der Vorfinanzierungsvereinbarungen mit der Schweiz und Bayern noch 2010 begonnen werden.

Mit diesen Investitionen in die Infrastruktur werden bis 2013 die Voraussetzungen für die Verkürzung der Fahrzeiten im Fernverkehr und die Realisierung der nationalen Knoten St.Gallen und Sargans geschaffen.

### Auf dem Weg zur «Bahn 2015»

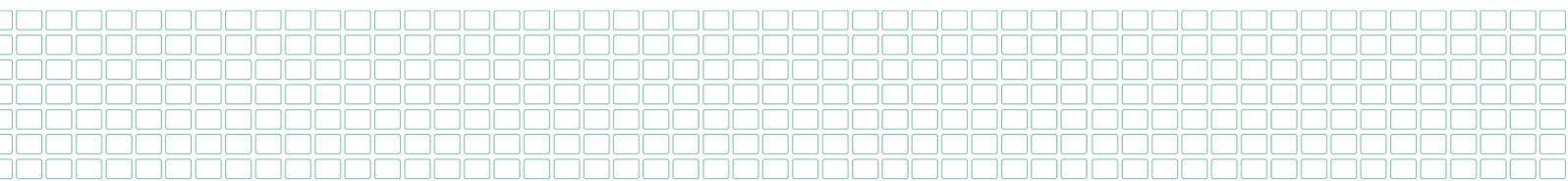
Mit der Vorlage «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)» hat der Bundesrat 2007 die Vernehmlassung für eine «Bahn 2030» und die Finanzierung der NEAT-Mehrkosten vorgelegt. Die Angebotsvorstellungen des Kantons St.Gallen sind weitgehend in die Vorlage eingeflossen. Hingegen besteht die klare Zielsetzung, die Angebotsverbesserungen in den Korridoren Zürich–Fürstenland–St.Gallen und Zürich–Sargans bereits im Zeithorizont 2013/15, zusammen mit der geplanten Inbetriebnahme der HGV-Ausbauten und des Durchgangsbahnhofs Zürich sowie der ergänzenden Ausbauten für die S-Bahn-Systeme St.Gallen und Zürich zu realisieren. Nachdem im Kanton St.Gallen mit der 1. Etappe von Bahn 2000 im Zeithorizont 2005 keine Ausbauten im Bahnnetz erfolgten, soll das Bahnangebot in die neuen Knoten St.Gallen und Sargans im Rahmen einer «Bahn 2015» prioritär umgesetzt werden.

## Regionalverkehr

### Die S-Bahn St.Gallen zieht Kreise

Ein Halbstundentakt auf dem S-Bahnnetz, ein Viertelstundentakt im Kernbereich der Agglomeration St.Gallen: Dieses Ziel steht hinter der derzeitigen Planung zur Erweiterung der S-Bahn St.Gallen. Der Blick richtet sich auf den Fahrplanwechsel 2013, wenn das neue Angebotskonzept umgesetzt und das Zugsangebot um rund einen Drittel erhöht werden soll. Der Standard «Halbstundentakt mit modernem Rollmaterial» wird dann nicht nur in der Agglomeration St.Gallen, sondern auch im ganzen Kantonsgebiet zu spürbaren Verbesserungen führen. Zukünftig sind im grenzüberschreitenden Verkehr auch Angebotsausbauten nach Feldkirch und Bregenz–Lindau möglich; allerdings liegt hier der Ball bei unseren Nachbarn.

Die Planung zur S-Bahn St.Gallen erfolgt gemeinsam mit den SBB; die Nachbarkantone und die weiteren betroffenen Transportunternehmen werden dabei einbezogen. Der Kantonsrat St.Gallen wird im Jahr 2008 über das Angebots- und Infrastrukturkonzept befinden.





### Durchmesserlinie Trogen–St.Gallen–Appenzell

Ende 2005 gaben die zuständigen politischen Behörden und Verwaltungsräte eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, wie die Bahnverbindung zwischen dem Appenzellerland und der Stadt St.Gallen verbessert werden könnte. Die Züge verkehren heute zu langsam und zu wenig häufig, und von Appenzell–Teufen her muss man erst noch am Nebenbahnhof umsteigen, um in die Altstadt zu gelangen. Der Zahnradabschnitt in der Ruckhalde und unterschiedliche Fahrzeuge auf den beiden Streckenästen von Appenzell und nach Trogen verursachen Kosten, die mit einer Durchmesserlinie entfallen.

Für das künftige Angebot steht die Gesamtverkehrsfrage im Vordergrund: Damit die Strassen entlastet werden können, muss die Bahn neue Kunden anziehen. Die prioritären Forderungen lauten daher:

- 15-Minuten-Taktfahrplan während der Hauptverkehrszeiten
- neue Haltestellen im Stadtgebiet
- Direktfahrt von Appenzell bis in die St.Galler Altstadt (Durchmesserlinie)
- modernes, attraktives, strassenbahntaugliches Rollmaterial

Um die Verbesserungen zu erreichen, sind insbesondere Streckenausbauten notwendig. Mit der Variante «Ruckhalde-Tunnel lang» sollen als wichtigste Ziele die Elimination aller Bahnübergänge und der Zahnradstrecke sowie eine Fahrzeitverkürzung zwischen St.Gallen und Teufen erreicht werden, was einen attraktiveren Fahrplan ermöglicht.

Die Mitte 2007 abgeschlossene Nutzen-/Kostenabschätzung kommt zu einem positiven Ergebnis und die Aufnahme des Projekts in das Agglomerationsprogramm St.Gallen/Arbon-Rorschach ist beantragt. Damit wird eine Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds des Bundes ermöglicht.

## Angebotsausbau Fahrplanjahre 2007 und 2008

Die Karte zeigt die eingeführten und geplanten Fahrplanänderungen per 10.12.2006 und 9.12.2007 in den einzelnen Regionen des Kantons St.Gallen (ohne Kleinmassnahmen, Änderungen vorbehalten).

### Massnahmen Bahn

#### Wil-Fürstenland

- 1 Wil-Weinfelden, Halbstundentakt Hauptverkehrszeit Mo-Fr, Betriebszeit am Wochenende eine Stunde länger (2007)
- 2 Wil-Frauenfeld, Verbesserung Abendangebot (2007/2008)
- 3 St.Gallen-Wil (S1), Frühverbindung ab St.Gallen samstags, Verdichtungszüge Hauptverkehrszeit (2007/2008)

#### St.Gallen

- 4 St.Gallen-Weinfelden (S5), zusätzliche Züge Hauptverkehrszeit, Verlängerung Bahnbetrieb um eine Stunde statt Ersatzbus (2007/2008)

#### Rorschach

- 5 St.Gallen-Rorschach, Ersatz Fernverkehrszüge SBB durch beschleunigte Regionalzüge (2007)
- 6 Rorschach-Romanshorn, neue Haltestellen Steinach und Arbon Seemoosriet (2008)

#### Rheintal

- 7 St.Gallen-Heerbrugg (S2), Einsatz von Niederflurzügen Herisau-St.Gallen-Heerbrugg mit Halt in Au (2007)

#### Werdenberg

- 8 Buchs-Sargans, Halt auf Verlangen in Weite (2008)

#### Sarganserland-Walensee

- 9 Ziegelbrücke-Sargans-Chur, Verlängerung Ziegelbrücke-Bad Ragaz bis Chur, abends und am Wochenende, zusätzliche Spätverbindungen Sargans-Ziegelbrücke-Sargans (2007/2008)
- 10 Zürich-Sargans-Chur, neue IC-Verbindungen am Abend (2008)

#### Zürichsee/Linth

- 11 Rapperswil-Uster-Zürich-Affoltern a.A., neue S15 im Halbstundentakt (Mo-Fr 6-20 Uhr), zusammen mit S5 Viertelstundentakt zwischen Rapperswil und Zürich Hardbrücke (2007)

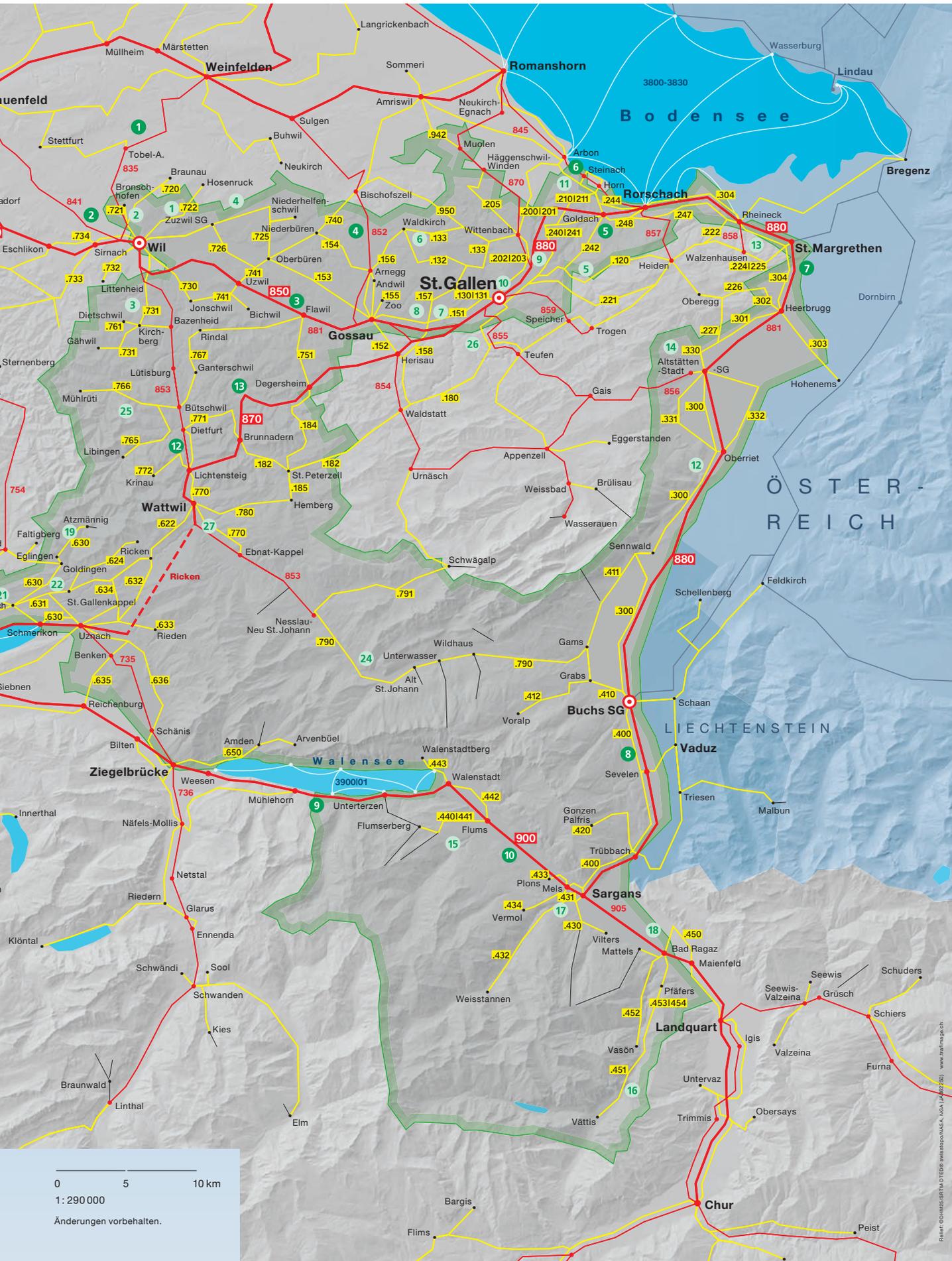
#### Toggenburg

- 12 Wil-Wattwil (S9), Schliessung der Taktlücken am Morgen (2007/2008)
- 13 St.Gallen-Wattwil-Uznach (S4), Ausbau Frühverbindungen nach Rapperswil, Spätverbindung am Wochenende Rapperswil-Wattwil (2007/2008)

### Massnahmen Bus

- 1 Wil-Rossrüti-Hosenruck/Wil-Bronschhofen-Braunau, Neukonzept Abenderschliessung (2007)
- 2 Wil-Bildfeld und Wil-Bronschhofen-Himmelfried, Zusammenlegung der Linien (2008)
- 3 Wil-Gähwil, einzelne Verdichtungen (2008)
- 4 Wil-Niederhelfenschwil-Uzwil, stündlich von Niederhelfenschwil nach Uzwil, Linienast Bischofszell wird aufgehoben, Erschliessung Sonnental (2008)
- 5 Engelburg-St.Gallen und St.Gallen-Eggersriet-Heiden, Verknüpfung zu einer Durchmesserlinie (2007)
- 6 Waldkirch-Hohfirst/Bernhardzell-St.Gallen, Systematisierung des Angebots (2007)
- 7 St.Gallen-Gossau, direkte Nachtverbindung Fr und Sa (2007)
- 8 Neues Angebotskonzept für die Erschliessung des Einkaufszentrums Arena in Winkeln (Herbst 2007)
- 9 St.Gallen-Mörschwil, Ausbau Abendangebot (2007/2008)
- 10 Stadtbus St.Gallen, Verlängerung der Betriebszeit bis 0.30 Uhr (2008)
- 11 Rorschach-Tübach-Steinach-Arbon, neue Linienführung über Obersteinach statt Horn und Verdichtung (2008)
- 12 Altstätten-Oberriet-Buchs, zusätzliche Kurse (2007)
- 13 Rorschach-Altenrhein-Rheineck und St.Margrethen-Heerbrugg, Verknüpfung der Linien mit neuem Linienabschnitt Rheineck-St.Margrethen im Stundentakt (2008)
- 14 Altstätten-Eichberg-Oberriet und Altstätten Bahnhof-Altstätten Stadt, Verbesserung der Anschlüsse auf S-Bahn und Appenzeller Bahnen (2008)
- 15 Flums-Flumserberg, zusätzliches Kurspaar am Abend (2007)
- 16 Bad Ragaz-Vättis, zusätzliche Kurse am Morgen und am Abend (2007/2008)
- 17 Erschliessung Einkaufszentrum Mels, Verdichtung des Angebots (2008)
- 18 Bad Ragaz-Landquart, neue Linienführung und Erweiterung Abendangebot (2008)
- 19 Ziegelbrücke-Uznach-Eschenbach-Atzmännig, Linienverlängerung und Systematisierung (2007)
- 20 Rütli-Rapperswil, Halbstundentakt So (2007)
- 21 Rütli-Eschenbach, Halbstundentakt und neue Fahrpläne, Mo-Fr (2007)
- 22 Rapperswil-St.Gallenkappel-Wattwil, Halbstundentakt Mo-Fr, Schliessung von Taktlücken (2007/2008)
- 23 Stadtbus Rapperswil-Jona, neue Linienführungen und Zusatzkurse (2007/2008)
- 24 Nesslau-Wildhaus, Ausbau Abendangebot (2007)
- 25 Bütschwil-Mosnang-Libingen/Mühlrütli und Lichtensteig-Krinau, bessere Ausrichtung auf Bahnanschlüsse und Schulbedürfnisse Mo-Fr (2007)
- 26 St.Gallen-Stein-Herisau und Herisau-Schönengrund-Brunnadern, Verknüpfung der Linien und Angebotsausbau am Wochenende (2008)
- 27 Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel, Halbstundentakt nachmittags (2008)





REAR: GÖTTSCHE LOWE/STEFAN MESSERSMANN, NICK/USA (2018), www.fairmap.ch



### **Bahn- und Bushöfe: Infrastruktur ausbauen**

Neben Rathaus und Kirche ist der Bahnhof ein wichtiger Merkmalspunkt der Gemeinde. Eine gute Verknüpfung zwischen Bahn und Bus sowie ein bequemer Zugang für öV-Kunden, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Auto anreisen, gehören somit zu einem attraktiven Angebot. Der Zugang zur Bahn ist auch für gehbehinderte Menschen und Passagiere mit Kinderwagen oder Gepäck zu erleichtern. Der zeitgemässe Ausbau der Bahnhöfe ist ein Gemeinschaftswerk zwischen den Transportunternehmen, den Standortgemeinden und dem Kanton. In den Jahren 2005 bis 2007 sind beträchtliche Mittel in die Modernisierung der Infrastruktur geflossen. So wurden im Kanton an vielen Bahnhöfen die Perrons auf 55 cm erhöht. Damit ist der behindertenfreundliche Zugang im Vergleich zu anderen Landesteilen weit fortgeschritten. Steinach erhält im Dezember 2007 eine neue Haltestelle; Totalerneuerungen sind in Goldach, Altstätten, Buchs, Sargans, Ziegelbrücke, Uznach, Schmerikon, Rapperswil, Wattwil, Lichtensteig, Dietfurt, Bütschwil und Bazenhaid bereits umgesetzt, im Bau oder beschlossen.

Neben der Modernisierung der Publikumsanlagen werden dabei meist auch die Gleisanlagen und Stellwerke erneuert, was eine Rationalisierung des Betriebs ermöglicht. Durch die Realisierung von Bushöfen kann bequem umgestiegen werden.

### **Attraktive Verbindungen in der Agglomeration St.Gallen**

Der Verkehr in der Agglomeration St.Gallen wächst kontinuierlich. Dem öffentlichen Verkehr kommt eine wichtige Rolle zu, um die zukünftigen Verkehrsmengen zu bewältigen. Für das sich dynamisch entwickelnde Siedlungsgebiet zwischen St.Gallen, Gossau, Abtwil und Herisau wurden bereits vor vier Jahren die Weichen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs gestellt. Ein erster Schritt erfolgte 2004 mit der teilweisen Verlängerung der Buslinie Gossau–Bruggen bis zum Bahnhof St.Gallen. Mit der Teileröffnung des Einkaufszentrums Ende September 2007 wird das Busangebot noch attraktiver: Die Buslinie Gossau–Winkeln–Bruggen–St.Gallen wird verdichtet, ab Gossau und Herisau werden neue Buslinien nach Abtwil eingeführt.

Das Angebot bringt nicht nur mehr Busse, sondern vor allem mehr Fahrgäste. Auf den drei Linien werden gegen zwei Millionen Fahrgäste jährlich erwartet, mehr als doppelt so viele wie heute auf der Linie Gossau-St.Gallen. Da für die neuen Linien noch keine Erfahrungen vorliegen, werden sie vorerst für drei Jahre versuchsweise eingeführt.

Im Hinblick auf die Eröffnung des Fussballstadions im Frühling 2008 ist eine Modernisierung des Bahnhofs St.Gallen-Winkeln geplant, der in 600 Metern Fussdistanz vom Stadion und Einkaufszentrum liegt.

#### Saubere Busse mit Partikelfilter

Die Luftbelastung durch Feinstaub ist in der Schweiz zu hoch. Feinstaub besteht aus Partikeln mit einem Durchmesser von weniger als 10 Tausendstel-Millimetern. Besonders gefährlich für die Gesundheit sind dabei die Krebs erzeugenden Russpartikel aus den Abgasen von Dieselmotoren. Es ist deshalb erfreulich, dass zahlreiche Transportunternehmen bereits grosse Anstrengungen unternommen haben, um die Emissionen ihrer Busflotte zu reduzieren.

Die neuen Euro 4/5-Normen für Busse kennen verschärfte Grenzwerte bezüglich aller emittierten Partikel nach ihrem Gewicht. Da Dieselmotoren sehr kleine Partikel sind, die wenig Gewicht aufweisen, werden sie in den EURO-Normen nicht automatisch genügend limitiert. Bei einer Neubeschaffung von Dieselnissen schreibt der Kanton Partikelfilter vor.

Neben den Vorgaben für Neubeschaffungen gehört die Umrüstung bestehender Fahrzeuge zu den bisher realisierten Massnahmen gegen den Feinstaub. 2006 wurde eine Partikelfilter-Nachrüstaktion für 27 Dieselnisse finanziert. Der Anteil der «sauberen» Linienbusse im Kanton St.Gallen liegt zurzeit bei rund 60 Prozent. In den nächsten Jahren werden eine grössere Zahl der veralteten Autobusse ersetzt und weitere Fahrzeuge mit Partikelfilter beschafft. Der Anteil der Linienbusse im öffentlichen Verkehr mit Partikelfilter wird bis Anfang 2009 auf rund 90 Prozent steigen.





## «Zusammen finanzieren»

### KOSTEN UND FINANZIERUNG

#### Kosten des öffentlichen Verkehrs und Änderungen in der Finanzierung

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) reduziert sich der Anteil des Bundes an den Regionalverkehr von durchschnittlich 69 auf unter 50 Prozent. Bund und Kantone werden somit künftig je die Hälfte der ungedeckten Kosten des gemeinsam bestellten Regionalverkehrs finanzieren. Die NFA beinhaltet eine Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen und ist kein Massnahmenpaket zum Abbau oder zur Ausweitung der staatlichen Tätigkeit. Der öffentliche Regionalverkehr bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen.

Bezogen auf den Kanton St.Gallen bedeutet dies, dass der Bundesanteil ab 2008 von 65 auf 45 Prozent sinken wird. Die Abgeltungsbeiträge des Kantons St.Gallen (inkl. Gemeindeanteil) von derzeit 48,5 Mio. Franken werden auf rund 68,3 Mio. Franken pro Jahr steigen. Dies führt zu einer jährlichen Mehrbelastung für den Kanton von 19,8 Mio. Franken (Stand: Budget 2008), welche durch zusätzliche freie Mittel aus der NFA kompensiert wird.

Um eine finanzielle Mehrbelastung der Gemeinden als Folge der Reduktion der Bundesbeiträge an den öffentlichen Regionalverkehr zu vermeiden, wird der Kostenteiler Kanton/Gemeinden angepasst. Somit beteiligen sich die Gemeinden neu mit 35 statt 50 Prozent an den Abgeltungen.

Hingegen wird sich der Bund bei der Infrastruktur statt mit 27 Prozent neu mit 35 Prozent an den Investitionsdarlehen der konzessionierten Transportunternehmen beteiligen.

In den Jahren 2002 bis 2008 haben sich die Abgeltungsleistungen von Bund, Kanton und Gemeinden für den öffentlichen Regionalverkehr im Kanton St.Gallen wie folgt entwickelt:



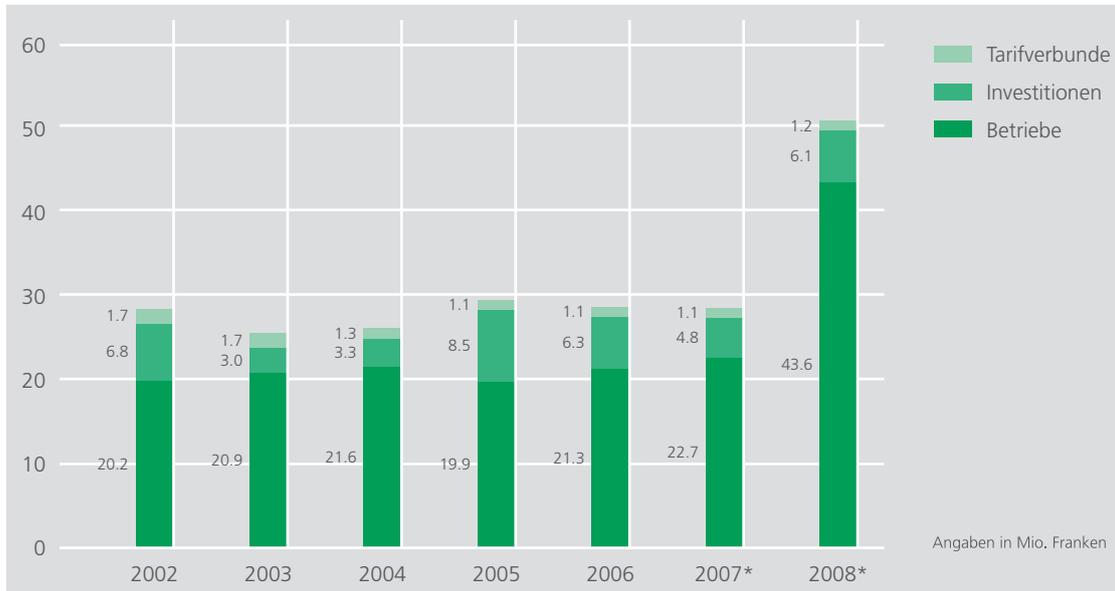
\* Die Zahlen 2007 und 2008 basieren auf Budgetzahlen des Kantons St.Gallen, 2008 gemäss Entwurf der Regierung

Zur Entwicklung der Abgeltung in den Jahren 2007 bis 2008 lässt sich Folgendes anmerken:

- Der kontinuierliche Ausbau des Angebots führt zu höheren Abgeltungen. Insbesondere Angebotsausbauten in der Agglomeration St.Gallen sowie neues Rollmaterial der Bahnunternehmen erhöhen den Abgeltungsbedarf.
- Als Folge der Ausschreibung im Sarganserland-Werdenberg reduziert sich die Abgeltung jährlich um über 1 Mio. Franken. Dieser Betrag wird für Angebotsverbesserungen verwendet.
- Wegen der NFA sinkt der Bundesanteil ab 2008 von 65 auf 45 Prozent. Die Gemeinden tragen neu 35 statt bisher 50 Prozent der kantonalen Abgeltung über den Gemeindepool.

## Kantonale Ausgaben

Der Kanton hat folgende Beiträge für den öffentlichen Verkehr (Nettoaufwand nach Abzug von Bund und Gemeinden) in den Jahren 2002 – 2008 geleistet:



\* Die Zahlen 2007 und 2008 basieren auf Budgetzahlen des Kantons St.Gallen: 2007 mutmassliche Rechnung, 2008 gemäss Entwurf der Regierung

Wegen der NFA steigen die Betriebsbeiträge des Kantons 2008 markant an. Die Schwankungen der Investitionsbeiträge widerspiegeln die Jahr für Jahr unterschiedliche Investitionstätigkeit der Transportunternehmen. Die Kantonsbeiträge an den Tarifverbund Ostwind blieben konstant.

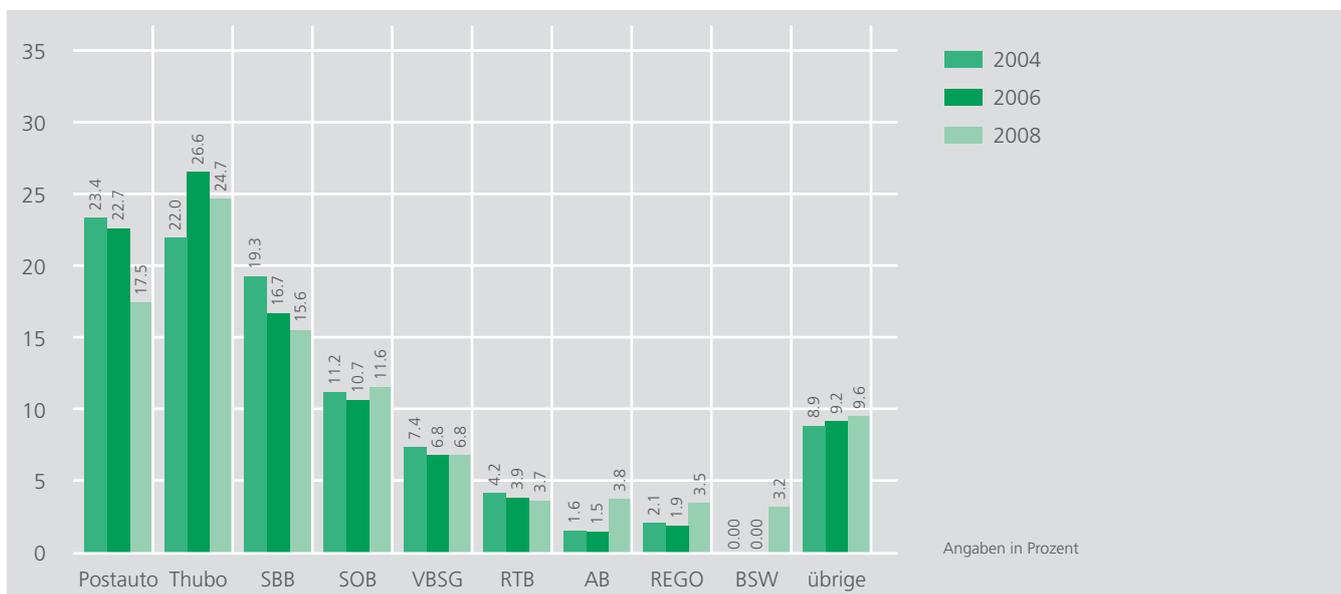


## Abgeltung nach Transportunternehmen

Die ungedeckten Betriebskosten, verteilt auf die Verkehrsmittelkategorien, haben sich im Jahr 2006 gegenüber 2004 kaum geändert. Einzig eine leichte Verschiebung der Ausgaben (1,6 Prozent) von den Busbetrieben zu den Bahnbetrieben ist festzustellen.

Bahnen Regionalverkehr 58,2%  
Autobusse 41%  
Bergbahnen/Schiffe 0,8%

Die ungedeckten Betriebskosten zwischen 2004 und 2008 verteilen sich wie folgt auf die Transportunternehmen:



Die Anteile der Transportunternehmen veränderten sich aus den gleichen Gründen wie bei den Personenkilometern (Fusion der Appenzeller Bahnen, Wechsel Bahnersatz von der SBB zur Thurbo, Ausschreibung Sarganserland-Werdenberg). Ausserdem bewirkt der Ausbau des Angebots für die Erschliessung des Einkaufszentrums in Winkeln, dass der Regiobus seinen Anteil 2008 gegenüber 2004 beinahe verdoppelt.

## Kostendeckungsgrad

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad von 51 Prozent für das Jahr 2006 wird auch 2008 erreicht.

## Controlling und Benchmark

Der öffentliche Verkehr wird in einem bedeutenden Ausmass mit Steuergeldern unterstützt. Es ist deshalb von grosser Bedeutung, dass der Kanton nachfragegerechte Leistungen bestellt und die Transportunternehmen diese Leistungen effizient erbringen. Zu diesem Zweck verstärkt der Kanton St.Gallen die Wirkungskontrolle im öffentlichen Verkehr kontinuierlich. Beispiele dafür sind:

- Beurteilung der Verkehrsräume, um zu prüfen, ob Handlungsbedarf in Form von Ausschreibungen besteht. Konkret führte diese Beurteilung im Jahr 2006 zur Ausschreibung von Busleistungen im Sarganserland-Werdenberg.
- Qualitative und finanzielle Kennzahlenvergleiche zwischen den Transportunternehmen, um bei Bedarf Zielvereinbarungen abzuschliessen. Zurzeit laufen entsprechende Verhandlungen.
- Überprüfung der Nachfrage auf einzelnen Linien, um festzustellen, ob die Frequenzen das Angebot rechtfertigen oder Angebotsausbauten anzustreben sind.

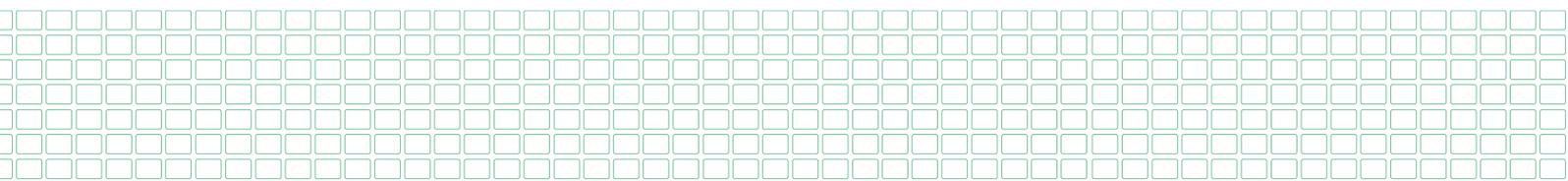
Wichtige Grundlagen für die Beurteilung der einzelnen Transportunternehmen sind Kundenzufriedenheitsumfragen im Bereich der Qualitätsmessung sowie finanzielle Kennzahlenvergleiche. Auf diese Weise kann die Leistungserbringung umfassend überprüft werden.

## Kundenzufriedenheitsumfrage

Die Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. haben erstmals im Jahr 2005 für das gesamte Gebiet des Tarifverbunds Ostwind eine Kundenzufriedenheitsumfrage durchgeführt. Beurteilt wurden neben dem Fahrplanangebot Faktoren wie Sauberkeit von Fahrzeugen und von Haltestellen, Pünktlichkeit, Fahrkomfort, Verhalten des Fahrpersonals, Information im Fahrzeug etc. In die Umfrage waren 24 Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs einbezogen.

Das Resultat mit 75 von 100 möglichen Punkten stellt dem öffentlichen Regionalverkehr in der Ostschweiz ein gutes Zeugnis aus. Es zeigt, wie weit das bestellte Verkehrsangebot und die Transportunternehmen die Erwartungen der Kundinnen und Kunden erfüllen. Vergleichbare Kundenzufriedenheitsstudien wurden 2004 vom Kanton Solothurn (69 Punkte), vom Kanton Luzern (71 Punkte) und vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV (76 Punkte) durchgeführt. Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2005 zeigt aber auch, dass es Bereiche gibt, in denen noch Verbesserungspotenzial besteht. Die Transportunternehmen und die Kantone prüfen zurzeit entsprechende Massnahmen beispielsweise im Bereich der Fahrgastinformation.

Im Jahr 2008 ist eine weitere Umfrage geplant. Mit deren Resultaten wird es möglich sein, die Veränderung der Zufriedenheit und den Erfolg aus den umgesetzten Massnahmen festzustellen und die Weiterentwicklung gezielt vorzunehmen.



# «Mit Rückenwind»

## TARIFVERBUND OSTWIND

### Entwicklung

Der Tarifverbund Ostwind, der das Gebiet der Kantone St.Gallen, Thurgau, Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. umfasst, ist ein grosser Erfolg. Auch in den vergangenen zwei Jahren konnten die Verkäufe und Umsätze deutlich gesteigert werden. Im Detail sieht die Entwicklung wie folgt aus:

Einnahmen in Mio. Fr.		2002	2003	2004	2005	2006
	<b>Tarif</b>					
Abonnemente	Erwachsene	14,6	14,4	15,3	16,1	17,0
	Junioren	13,9	15,2	16,2	17,7	18,7
	Senioren	2,1	2,0	2,3	2,2	2,2
<b>Zwischentotal</b>		<b>30,6</b>	<b>31,6</b>	<b>33,8</b>	<b>36,0</b>	<b>37,9</b>
Tageskarten	Halbtax-Abo	1,6	2,2	2,4	2,6	2,7
<b>Total</b>		<b>32,2</b>	<b>33,8</b>	<b>36,2</b>	<b>38,6</b>	<b>40,6</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr (%)</b>			<b>+4,9</b>	<b>+7,2</b>	<b>+6,6</b>	<b>+5,2</b>



## Integraler Tarifverbund

Der integrale Tarifverbund (ITV) soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eingeführt werden. Integral bedeutet, dass neu auch Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten Teil des Verbundangebots sind.

Mit der Einführung eines ITV sind folgende Vorteile verbunden:

- Innerhalb der gelösten Zonen kann der Fahrgast das Transportunternehmen und die Strecke frei wählen.
- Das Fahrausweissortiment wird vereinfacht (nur ein Sortiment für die ganze Region).
- Für die Kundschaft der städtischen Transportunternehmen berechtigt das Halbtax-Abonnement zu ermässigten Fahrten.
- Für kurze Distanzen im städtischen Verkehr kann eine Kurzstrecke gelöst werden.
- Mit Einführung des ITV sind weitere Verbesserungen im verbundüberschreitenden Verkehr möglich.

Der ITV hat zum Ziel, die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs weiter zu steigern.

## Anhang

### Personenkilometer nach Bahn- und Busunternehmen

Bahnen Regionalverkehr	Mio. Personenkm 2006	Anteil an Personenkm 2006
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	162,7	46,5%
Thurbo	99,6	28,4%
Schweizerische Südostbahn (SOB)	76,1	21,7%
Appenzeller Bahnen (AB)	5,8	1,6%
Trogenerbahn (TB)	4,3	1,2%
Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB)	0,8	0,2%
Frauenfeld-Wil-Bahn (FW)	0,8	0,2%
Bergbahn Rheineck-Walzenhausen (RhW)	0,1	0,0%
<b>Total</b>	<b>350,2</b>	<b>100,0%</b>

Autobusse	Mio. Personenkm 2006	Anteil an Personenkm 2006
Postauto St.Gallen-Appenzell	52,2	38,1%
Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG)	34,9	25,4%
Thurbo / Bahnersatz	10,2	7,5%
RTB Rheintal Bus (RTB)	9,4	6,8%
O. Schneider (BRER)	6,6	4,8%
Postauto Graubünden-Sarganserland-Werdenberg	6,3	4,6%
Postauto Linth-Schwyz-Glarus	4,6	3,3%
Regiobus (REGO)	3,8	2,8%
WilMobil (WiMo)	2,9	2,1%
Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel (BLWE)	2,5	1,8%
Autobetrieb Weesen-Amden (AWA)	2,1	1,6%
Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO)	0,9	0,6%
Schweizerische Südostbahn (SOB) / Bahnersatz	0,4	0,3%
Autokurse Oberthurgau (AOT)	0,2	0,1%
<b>Total</b>	<b>137,0</b>	<b>100,0%</b>

Neues Transportunternehmen ab 9. Dezember 2007: Bus Sarganserland Werdenberg (BSW)

## IMPRESSUM

Kanton St.Gallen  
Volkswirtschaftsdepartement  
Amt für öffentlichen Verkehr

Davidstrasse 35  
9001 St.Gallen

Telefon 071 229 34 88  
Fax 071 229 34 94  
E-Mail [info.vdavn@sg.ch](mailto:info.vdavn@sg.ch)  
[www.sg.ch/home/verkehr/oeffentlicherverkehr.html](http://www.sg.ch/home/verkehr/oeffentlicherverkehr.html)

Auflage: 1000 Ex., 2. Ausgabe, Oktober 2007  
Druck und Gestaltung: Cavelti AG, Druck und Media, 9201 Gossau



**verbinden  
und  
vernetzen**

**St Gallen kann es.**