



August 2024

Bericht öffentlicher Verkehr





Reihe «Statistik aktuell»

In der von der Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen herausgegebenen Reihe werden Berichte mit statistischen Ergebnissen publiziert, die von Statistikakteuren der kantonalen Verwaltung produziert werden. Die Produktion der Ergebnisse untersteht dem kantonalen Statistikgesetz und seinen Qualitätskriterien. Falls die Berichte auch politische Schlussfolgerungen enthalten, werden diese transparent als solche gekennzeichnet.

Aktuelle Ausgabe

Amt für öffentlichen Verkehr (2024): Bericht öffentlicher Verkehr
Statistik aktuell Kanton St.Gallen Nr. 115

Hinweis zu den Kennzahlen in Kapitel 3 sowie im Anhang

Wegen Rundungsdifferenzen können die Totale von der Summe der Einzelwerte abweichen. Bei der Berechnung von prozentualen Veränderungen sind ebenfalls kleinere Abweichungen aufgrund von Rundungsdifferenzen möglich.

Verantwortlich für den Inhalt

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen

Autoren

Patrick Ruggli, Amt für öffentlichen Verkehr
Urs Benz, Amt für öffentlichen Verkehr
Silvan Egli, Amt für öffentlichen Verkehr
Florian Jud, Amt für öffentlichen Verkehr
Michael Kündig, Amt für öffentlichen Verkehr
Marianne Kunz-Tobler, Amt für öffentlichen Verkehr
Markus Schait, Amt für öffentlichen Verkehr

Auskunft

Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV)
058 229 34 88 · aoev@sg.ch

Bezug

Der Bericht ist elektronisch erhältlich unter www.statistik.sg.ch

Titelbild

© PostAuto AG

Gestaltung

Umschlag: Andreas Bannwart, Staatskanzlei, Kommunikation
Inhalt: Corinne Minder, Amt für öffentlichen Verkehr

Copyright

Abdruck mit Quellenangabe, Belegexemplar an Amt für öffentlichen Verkehr

1	Vorwort	5
2	Zusammenarbeit	6
2.1	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
2.2	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern	6
2.3	Zusammenarbeit mit den Agglomerationen, Regionen und Gemeinden	7
2.4	Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen	7
2.5	Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Ostwind	7
3	Zahlen und Fakten	8
3.1	Angebot im Regional- und Ortsverkehr nach Verkehrsmittel	8
3.2	Erschliessungsqualität, Vergleich Fahrplan 2023 zu 2024	9
3.3	Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln	12
3.4	Nachfrage	13
3.5	Finanzen / Wirtschaftlichkeit	16
4	Projekte	20
4.1	öV-Ausbau Rheintal	20
4.2	Nachtnetz 2.0	21
4.3	Grenzüberschreitender Verkehr	22
4.4	Alternative Erschliessungsformen	24
4.5	öV42	25
4.6	Umsetzung E-Bus-Strategie	27
5	Perspektiven	28
5.1	Bahnperspektiven bis 2025	28
5.2	Bahnperspektiven bis 2035	29
5.3	Regionale Konzepte	31
5.4	Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2024	32
A	Anhang	34
A1	Bahnhofsfrequenzen	34
A2	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn	36
A3	Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus	38
A4	Glossar	47





2023 war für den öV ein absolutes Erfolgswort. Die Fahrgastzahlen liegen über dem Niveau von 2019, dem bisherigen Spitzenjahr. Die Kundinnen und Kunden sind zurückgekommen und nutzen das Angebot. Allerdings hat sich das Fahrverhalten verändert: Weniger Pendelverkehr, der über den Tag auch etwas besser verteilt ist, steht einer höheren Auslastung im Freizeitverkehr gegenüber. Aber auch die Verkehrsmenge auf den Strassen hat zugelegt. Der Modalsplit zugunsten des öV ändert sich nicht von alleine, es braucht weitere Massnahmen. Mit dem Infrastrukturausbau und der Einführung des Fernverkehr-Halbstundentakts im Rheintal erleben wir einen Quantensprung beim Bahn- und Busangebot. Weiter engagiert sich der Kanton St.Gallen zusammen mit dem Tarifverbund Ostwind beim betrieblichen Mobilitätsmanagement. Wir versuchen, Firmen im Kanton zu motivieren, das Verkehrsverhalten ihrer Mitarbeitenden zu verändern, um die Autofahrten auf dem Arbeitsweg zu reduzieren. Damit können heutige Stautellen auf der Strasse entschärft und Investitionen in den Ausbau verzögert oder gar vermieden werden. Das freut auch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Bekanntlich hat auch der grenzüberschreitende Verkehr für mich eine hohe Bedeutung, weil hier ein grosses Verlagerungspotential brachliegt. Vorarlberg, Liechtenstein und der Kanton St.Gallen arbeiten eng zusammen. Das zeigt sich beim Busangebot ab Dezember 2024. Ab dann fahren die Busse häufiger über die Grenze. Gemeinsam mit Vorarlberg wollen wir ab Fahrplan 2026 zudem eine neue grenzüberschreitende S-Bahn-Linie anbieten. Auch wird die bestehende S7 ab Dezember 2024 nach Lindau-Insel verlängert.

Die vollständige Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 dauert drei bis fünf Jahre länger als ursprünglich vorgesehen. Das geplante Fahrplankonzept für die ganze Schweiz und im Speziellen zwischen Zürich, St.Gallen und St.Margrethen musste nochmals überarbeitet werden. Die detaillierten Auswirkungen werden aktuell geprüft. Die Ergebnisse sowie die Vorschläge zum weiteren Vorgehen werden in einer Botschaft des Bundes zusammengefasst. Das Bundesparlament soll diese voraussichtlich 2027 beschliessen. Die St.Galler Regierung fordert in enger Abstimmung mit den Ostschweizer Nachbarkantonen, dass mit dieser Botschaft insbesondere das unverrückbare Angebotsziel eines Vollknotens St.Gallen erfüllt wird.

Regierungsrat Beat Tinner
Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes



Die Planung, Finanzierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs verlangt eine funktionierende Zusammenarbeit über alle Staatsebenen hinweg. Zusätzlich nehmen die ausführenden Transportunternehmen (TU) eine wichtige Rolle ein. Ziel aller Beteiligten ist es, einen qualitativ hochstehenden, aber doch finanzierbaren öffentlichen Verkehr anzubieten.

2.1 Zusammenarbeit mit dem Bund

Dem Bund obliegt die Federführung bei der Planung und Weiterentwicklung des Bahnangebots auf dem Schweizer Schienennetz. Die Kantone und Transportunternehmen werden in die Arbeiten einbezogen.

Der Regionalverkehr wird gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und finanziert. Im Rahmen der Reform Regionaler Personenverkehr wurden die Aufgaben zwischen Bund und Kantonen überprüft. Ziel war eine Vereinfachung des heute komplexen Bestellverfahrens und damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Das Bundesparlament hat die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Dezember 2022 beschlossen. Die gemeinsame Umsetzung ist angelaufen.

2.2 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und -ländern

Nur die wenigsten öV-Linien verlaufen ausschliesslich innerhalb eines Kantons. Die betroffenen Kantone und Länder stimmen darum in enger Absprache das grenzüberschreitende öV-Angebot untereinander ab. Die anschliessende Bestellung und Finanzierung des Angebots erfolgt ebenfalls gemeinsam.

Die Ostschweizer Kantone intensivieren ihre Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs stetig. Dank der engen Kooperation können die Interessensvertretung gestärkt, Synergien besser genutzt und das System rascher weiterentwickelt werden. Der Kanton St.Gallen führt die Geschäftsstelle.

Der Kanton St.Gallen will, zusammen mit seinen ausländischen Nachbarn, den grenzüberschreitenden öV verbessern. Eine Absichtserklärung der Regierungen des Landes Vorarlberg, des Fürstentums Liechtenstein und des Kantons St.Gallen betreffend die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs unterstreicht diese Stossrichtung. Auch das Engagement in der Internationalen Bodenseekonferenz wurde verstärkt.



© Marina Hasler

2.3 Zusammenarbeit mit den Regionen und Gemeinden

Über eine Vereinbarung ist geregelt, dass die sechs St.Galler Regionen die Interessen ihrer angeschlossenen Gemeinden gegenüber dem Kanton koordiniert einbringen und vertreten. Diese bewährte Form der Zusammenarbeit erlaubt bei der Planung des öffentlichen Verkehrs die wichtige regionale Gesamtsicht über Gemeindegrenzen hinaus. Mit den Gemeinden ist der Kanton direkt in Kontakt beispielsweise bei der Planung von zusätzlichen Haltestellen oder beim Festlegen einer Linienführung durch ein Quartier.

2.4 Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen

Die Transportunternehmen erbringen die von den Bestellern gewünschten Transportleistungen. Bund, Kantone und Gemeinden finanzieren dabei die ungedeckten Kosten. Die TU übernehmen weiter die Detailplanung der Angebote und die Weiterentwicklung von wichtigen Themen wie beispielsweise der Kundeninformation. Gemeinsam mit dem Kanton wird die E-Bus-Strategie umgesetzt. Der Kanton begrüsst die Bestrebungen einzelner Transportunternehmungen, die Zusammenarbeit untereinander zu stärken.

2.5 Zusammenarbeit mit dem Tarifverbund Ostwind

Das Gebiet des Tarifverbunds erstreckt sich über die gesamte Ostschweiz. Ein einheitliches Zonentarifsystem ermöglicht ein flexibles Reisen. An der Genossenschaft Ostwind sind 30 Transportunternehmen beteiligt. Beschlüsse mit entsprechender Tragweite werden im Tarifverbundrat gefällt, in welchem die Kantone und die TU paritätisch vertreten sind. Ziel ist es, die Tarifstrukturen schweizweit möglichst zu harmonisieren, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr weiter zu vereinfachen. Weiter wird an einem attraktiven und einfachen Sortiment bei internationalen Fahrausweisen in der Bodenseeregion gearbeitet.

3.1 Angebot im Regional- und Ortsverkehr

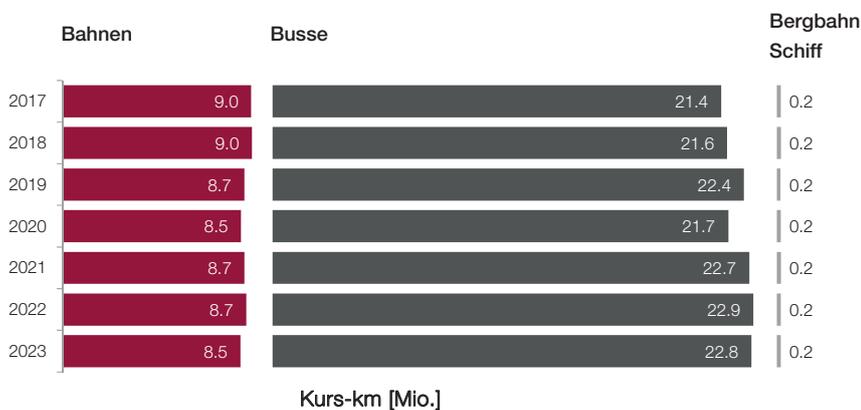
Aufgrund geänderter Fahrlagen des Fernverkehrs sind 2019 Anpassungen im Regionalverkehr notwendig geworden. Dies betrifft insbesondere das Busangebot im Fürstenland. Zudem wurde der Ortsverkehr in der Stadt St.Gallen mit dem neu konzipierten Liniennetz ausgebaut. Seit 2019 wird der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) als Fernverkehr finanziert. Diese Leistungen fallen beim bestellten Verkehr weg. Deshalb verringert sich bei der Bahn das ausgewiesene Angebot. Im Jahr 2020 sind die Angebotsausdünnungen während des Lockdowns und die längeren Ausfälle der Nachtangebote berücksichtigt. Im Jahr 2021 konnte mit Ausnahme der bis Ende Juni ausgesetzten Nachtverbindungen wieder das vollständige Angebot gefahren werden. Die achtmonatige Totalsperre des Abschnitts Altstätten–Buch für den Doppelspurausbau verursachte 2023 einen leichten Rückgang der Kurs-km bei der Bahn.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Kurs-km [Mio.]	30.6	30.9	31.3	30.4	31.6	31.8	31.6
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.1%	1.0%	1.4%	-2.9%	3.8%	0.8%	-0.7%

T1 Kurskilometer

Gesamthaft bestellte Kurskilometer im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV



A1 Kurskilometer nach Verkehrsmittel

Bestellte Kurskilometer im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Berechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV



© VZO

3.2 Erschliessungsqualität, Vergleich Fahrplan 2023 zu Fahrplan 2024

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wurde das Angebot in der Region Zürichsee-Linth deutlich ausgebaut. Weiter wurde zwischen St.Gallen, Wittenbach und Arbon ein neues öV-Konzept eingeführt. In Goldach, Widnau und Jona erhielten die Arbeitsplatzgebiete eine bessere Erschliessung mit dem öV. Der Angebotsausbau verbesserte an mehreren Orten die öV-Güteklasse.

Über den gesamten Kanton betrachtet, erhöhte der Angebotsausbau die Anzahl Beschäftigte in den öV-Güteklassen D (+3109) und B (+2680). Neu sind markant mehr Einwohnerinnen und Einwohner in der öV-Güteklasse B (+6275).

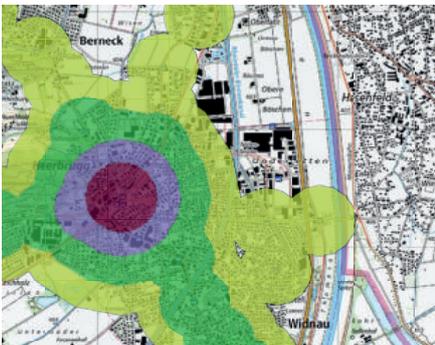
In den folgenden Unterkapiteln werden die Verbesserungen der öV-Güteklassen genauer nach Teilgebieten dargestellt.

3.2.1 Arbeitsplatzgebiete Goldach Rietli, Widnau Nordost und Jona Buech

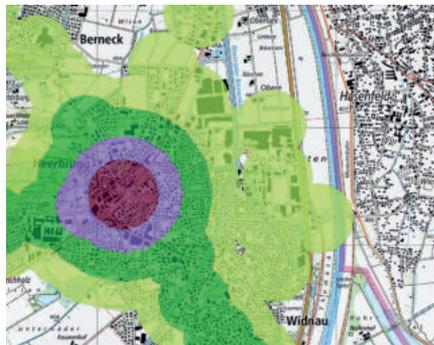
Die Industriegebiete Goldach Rietli, Widnau Nordost und Jona Buech waren im Fahrplan 2023 nur bedarfsmässig erschlossen und lagen deshalb ausserhalb der öV-Güteklassen. Mit dem Angebotsausbau auf Fahrplan 2024 sind nun folgende Anzahl Beschäftigte neu in der öV-Güteklasse D kategorisiert:

- Goldach Rietli, plus 650 Beschäftigte in öV-Güteklasse D
- Widnau Nordost, plus 2350 Beschäftigte in öV-Güteklasse D
- Jona Buech, plus 2050 Beschäftigte in öV-Güteklasse D

Widnau Nordost, 2023



Widnau Nordost, 2024



öV-Güteklassen ARE:

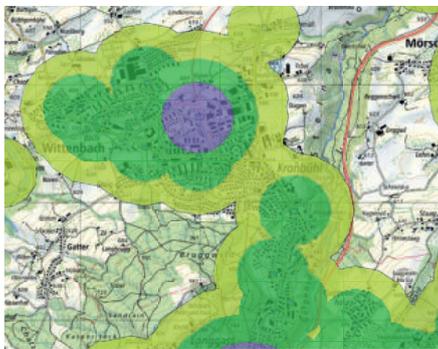
- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

3.2.2 Korridor Heiligkreuz–Wittenbach

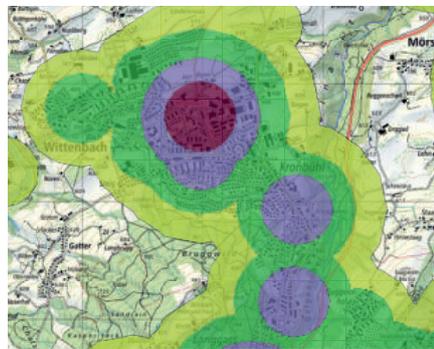
Mit dem neuen öV-Konzept zwischen St.Gallen, Wittenbach und Arbon erhielten die Haltestellen Sonnrainweg, Bruggbach und Kronbühl alte Post / Kantonalbank einen 7,5-Minuten-Takt. Die Haltestelle Wittenbach Zentrum wird durch zwei zusätzliche Linien bedient. Die öV-Güteklasse der jeweiligen Haltestellen verbesserte sich von C zu B. Der Bahnhof Wittenbach wurde zu einem Umsteigepunkt im Busnetz, wodurch er in die höchste öV-Güteklasse A aufstieg.

Der Angebotsausbau führte bei den öV-Güteklassen A und B zu einer deutlichen Zunahme der Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner sowie Beschäftigte. Gleichzeitig reduzierte sich die Anzahl in den öV-Güteklassen C und D.

2023



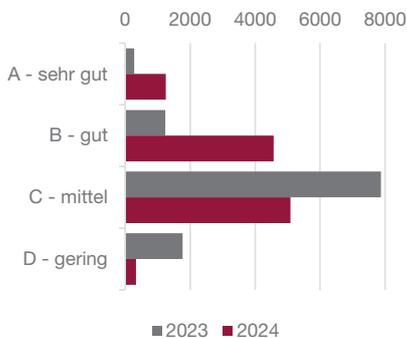
2024



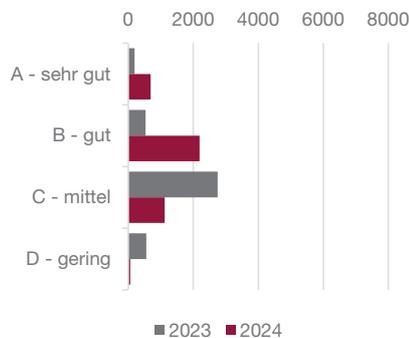
öV-Güteklassen ARE:

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Einwohnerinnen und Einwohner



Beschäftigte



A2 Entwicklung Erschliessungsgüte 2023 zu 2024

Anzahl Beschäftigte und Einwohner nach öV-Güteklassen, Entwicklung im Korridor Heiligkreuz–Wittenbach, Vergleich von 2023 zu 2024.

Quellen: öV-Güteklassen ARE, Stand 2023 und 2024; Bundesamt für Statistik, STATENT 2021, STATPOP 2022

Aufbereitung: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation

3.2.3 Region Zürichsee-Linth

In der Region Zürichsee-Linth wurde das Bahnangebot zwischen Uznach und Rapperswil ausgebaut. Der Bahnhof Benken wird nun im Halbstundentakt bedient, wodurch er von der öV-Güteklasse D zu C aufstieg. Der Ausbau der Linie 622 zum durchgehenden Viertelstundentakt führte auf der Achse Rapperswil-Wagen-Eschenbach-St.Gallenkappel zu einer Verbesserung der öV-Güteklassen von D zu C sowie von C zu B. Im Osten von Kaltbrunn sowie im Westen von Uznach verbesserte sich die öV-Güteklasse von D zu C.

Der Angebotsaufbau führte somit zu einer deutlichen Verlagerung der Anzahl Beschäftigte und Bewohnerinnen und Bewohner von der öV-Güteklasse D in die öV-Güteklassen C und B.

2023



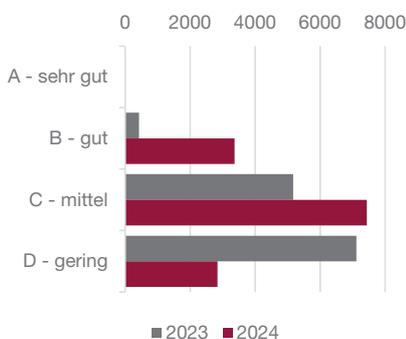
2024



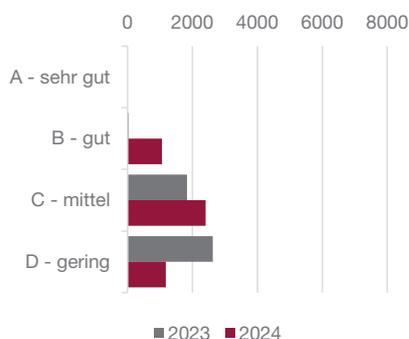
öV-Güteklassen ARE:

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Einwohnerinnen und Einwohner



Beschäftigte

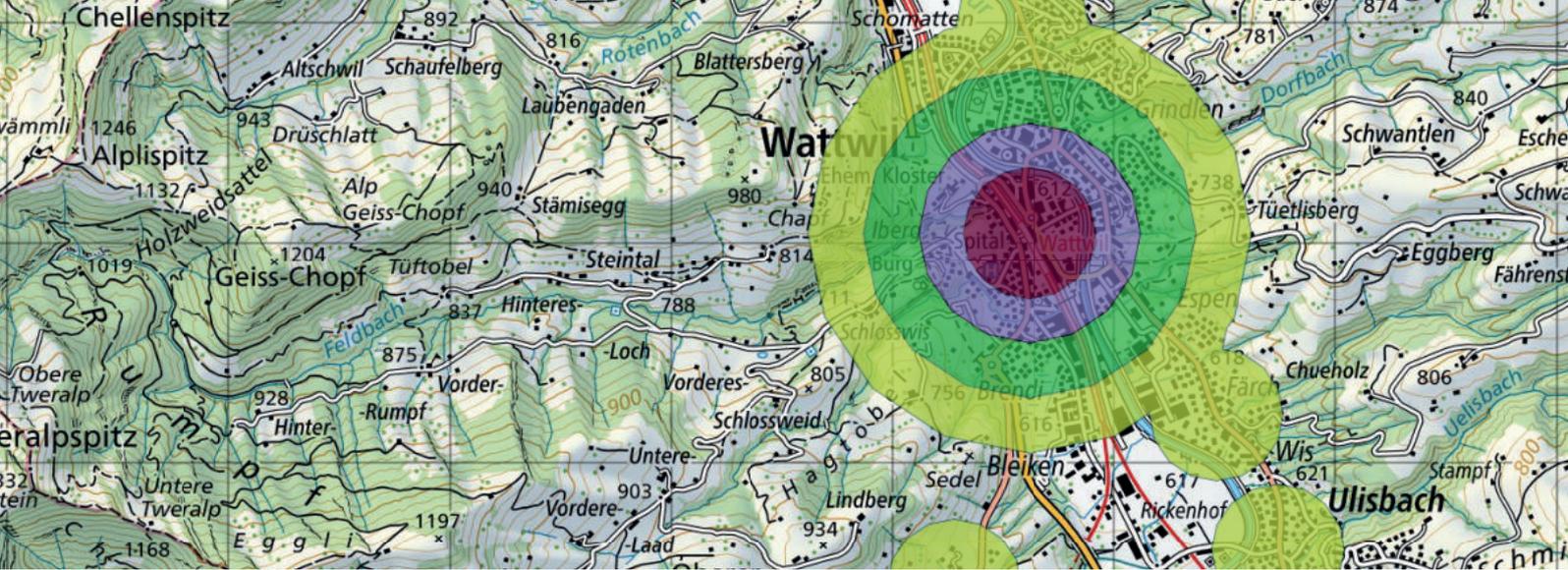


A3 Entwicklung Erschliessungsgüte 2023 zu 2024

Anzahl Beschäftigte und Einwohner nach öV-Güteklassen, Entwicklung in der Region Zürichsee-Linth, Vergleich von 2023 zu 2024.

Quellen: öV-Güteklassen ARE, Stand 2023 und 2024; Bundesamt für Statistik, STATENT 2021, STATPOP 2022

Aufbereitung: Amt für Raumentwicklung und Geoinformation



3.3 Nutzung des öffentlichen Verkehrs beim Pendeln

Das vorhandene öV-Angebot beeinflusst die Wahl der Verkehrsmittel beim Pendeln zur Arbeit oder Ausbildung massgeblich: je kleiner der Unterschied der Reisezeit im Vergleich zum Auto ist und je kürzer die Abfahrtsintervalle sind, desto grösser scheint die Bereitschaft, den öV zu nutzen.

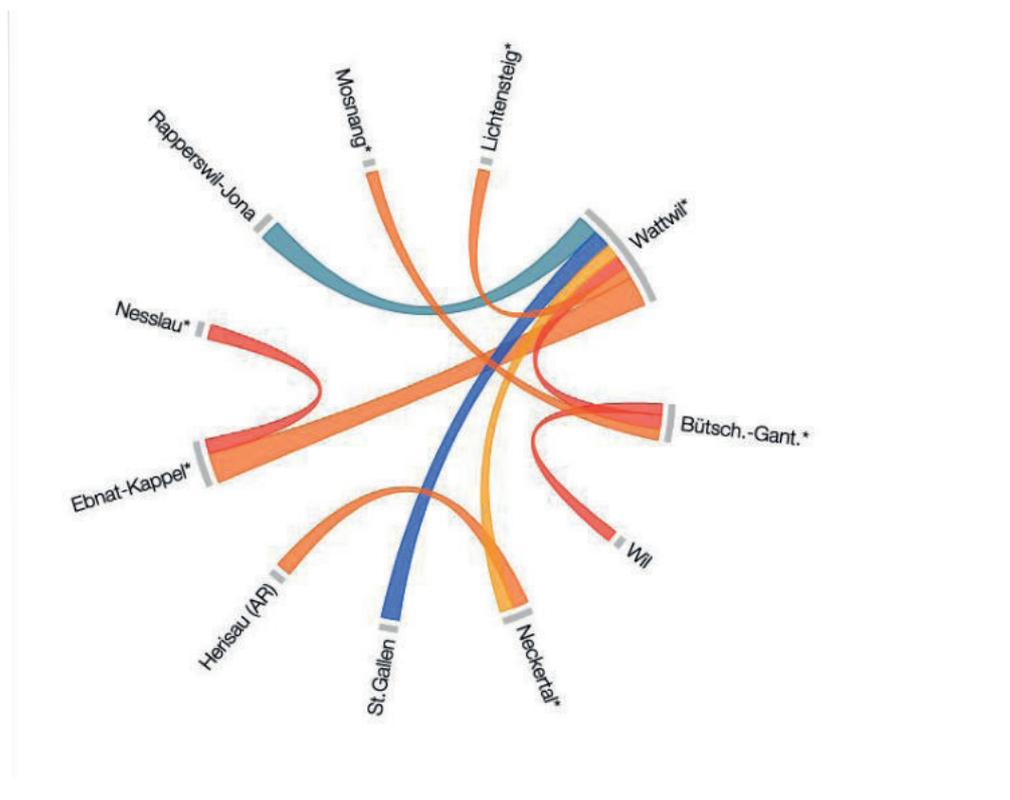
Die Grafik zeigt am Beispiel der Region Toggenburg die Pendlerströme zwischen den Regionsgemeinden und anderen Gemeinden innerhalb oder ausserhalb der Region. Wie hoch der Anteil der Pendelnden ist, die den öV benutzen, wird durch unterschiedliche Farbwerte verdeutlicht. Der öV-Anteil in der Region Toggenburg ist im Vergleich zu anderen Regionen des Kantons tief. Das hängt u.a. mit der traditionell verstreuten Siedlung zusammen. Auf kurzen Strecken wird der öV kaum genutzt. Über längere Distanzen und wenn Städte das Pendelziel sind, wird der öV bevorzugt. Am deutlichsten zeigt sich dies zwischen Wattwil und St.Gallen sowie Wattwil und Rapperswil.

Link zu den [Pendlerbeziehungen](#) aller Regionen im Kanton St.Gallen.

Was sind NRP-Regionen? Link zur [Internetseite](#) der Fachstelle für Statistik des Kantons St.Gallen.

Link zu den [Statistiken für die Bodenseeregion](#) anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK).

Pendlerströme zur Arbeit und zur Ausbildung in der Region Toggenburg ab 250 Personen



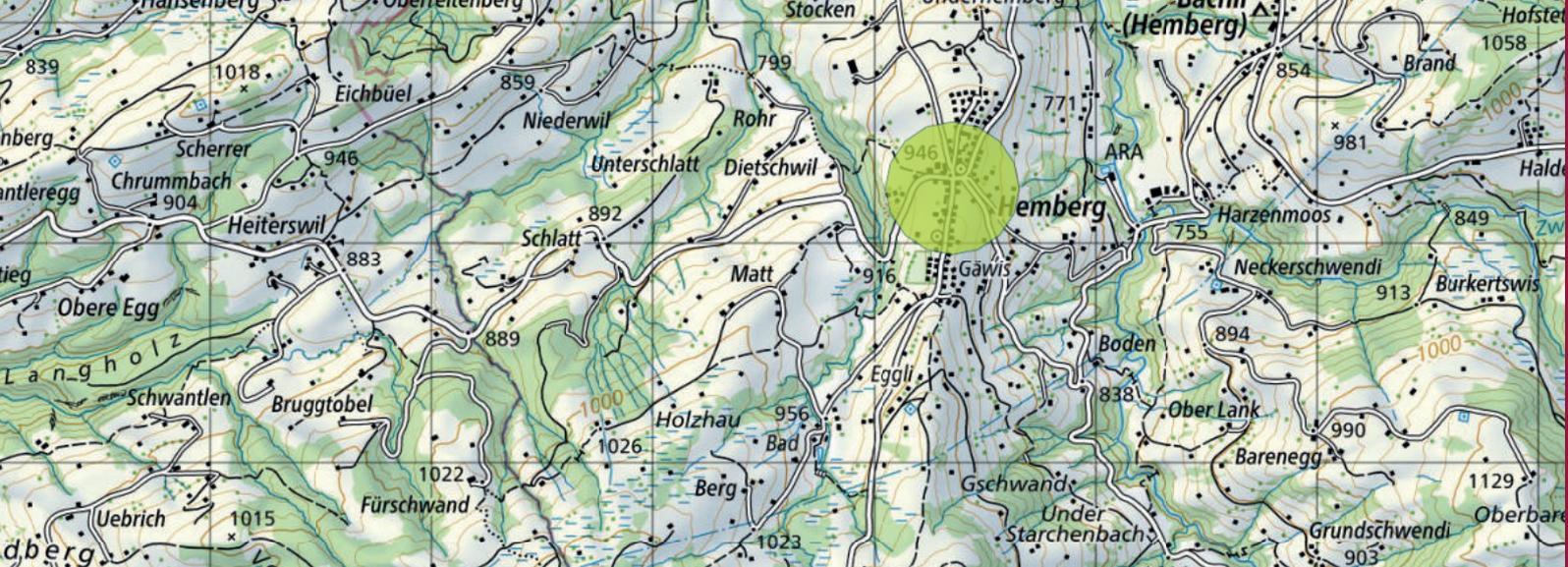
A4 Pendlernetzwerk der Gemeinden der Region Toggenburg

Pendlerbeziehungen zur Arbeit und zur Ausbildung zwischen den St.Galler Gemeinden der Region Toggenburg (mit * markiert) und anderen Gemeinden mit mindestens 250 Pendlerinnen und Pendler. Die Strichdicke ist proportional zur Anzahl der Pendlerinnen und Pendler zwischen den beteiligten Gemeinden.

öV-Anteil an den Pendlerwegen

- 90 - 100 %
- 80 - 90 %
- 70 - 80 %
- 60 - 70 %
- 50 - 60 %
- 40 - 50 %
- 30 - 40 %
- 20 - 30 %
- 10 - 20 %
- 0 - 10 %
- ohne Angabe

Quelle: BFS Strukturerhebung, Zeitraum 2020-2022, Grenzgängerstatistik
Grafik und Berechnung: Fachstelle für Statistik Kanton St.Gallen



© map.geo.admin.ch

3.4 Nachfrage

3.4.1 Fahrgäste je Jahr

Der Angebotsausbau im Jahr 2019 hat insbesondere bei den Buslinien zu einer höheren Nachfrage geführt. Der bei den Bahnen gleichzeitig dargestellte Rückgang wird dadurch verursacht, dass der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) seit 2019 als Fernverkehr finanziert wird und nicht mehr in die Statistik des bestellten Verkehrs einfließt.

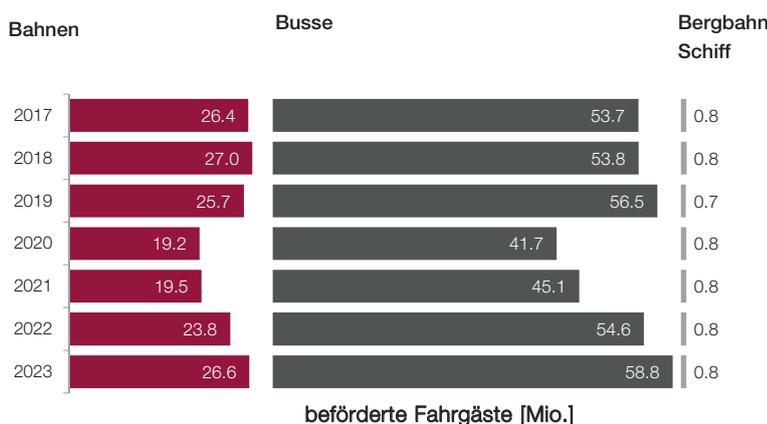
Eindrucklich zeigt sich der Nachfrageeinbruch im Jahr 2020. Aufgrund der Covid-19-Pandemie ging die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorjahr um fast ein Viertel zurück. Die Nachfrage erholte sich dann aber ab 2021 schnell und kontinuierlich. 2023 lag sie deutlich über dem Wert von vor der Pandemie.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total beförderte Fahrgäste [Mio.]	80.9	81.6	83.0	61.8	65.4	79.1	86.2
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.2%	0.8%	1.7%	-25.6%	5.9%	21.0%	8.9%

T2 Beförderte Fahrgäste

Gesamthaft beförderte Fahrgäste im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.



beförderte Fahrgäste [Mio.]

A5 Beförderte Fahrgäste nach Verkehrsmittel

Beförderte Fahrgäste im abteilungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

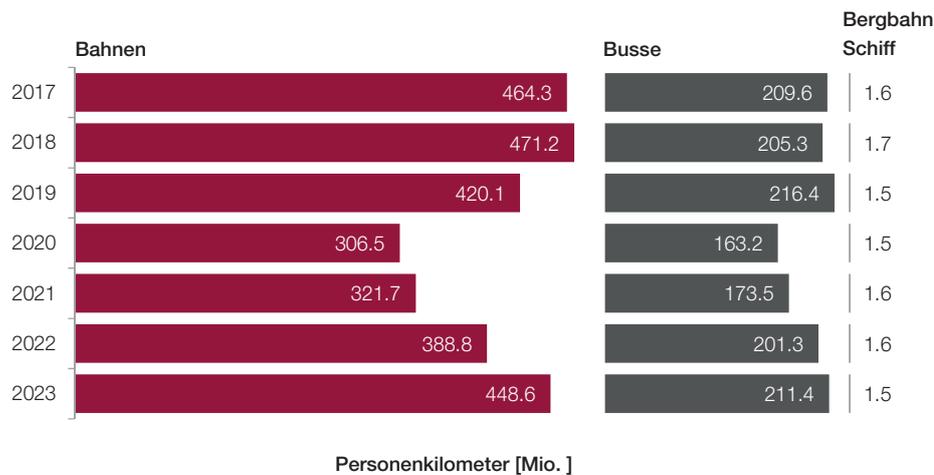


3.4.2 Personenkilometer (Pkm) je Jahr

Die Bahnen erbringen rund zwei Drittel der Verkehrsleistung. Der Einbruch der Pkm im Jahr 2019 erklärt sich dadurch, dass der Interregio Wil–St.Gallen–Chur (REX) als Fernverkehr finanziert wird und seine Leistung seit 2019 nicht mehr in den Statistiken des bestellten Verkehrs einfließt.

Ganz real ist jedoch die Nachfrage im Jahr 2020 eingebrochen. Die Anzahl der Personenkilometer reduzierte sich dabei noch etwas mehr als die Zahl beförderter Fahrgäste. Auch hier setzte 2021 eine leichte Erholung ein, die sich 2022 fortsetzte. 2023 lag die Anzahl Personenkilometer über dem Wert von vor der Pandemie.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Pkm [Mio.]	675.5	678.2	638.0	471.3	496.8	591.7	661.9
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.8%	0.4%	-5.9%	-26.1%	5.4%	19.1%	11.9%



T3 Personenkilometer

Gesamthaft geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV

A6 Personenkilometer nach Verkehrsmittel

Geleistete Pkm im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV

3.4.3 Personenkilometer je Transportunternehmen

Die Transportleistungen der einzelnen Bahn- und Busunternehmen wurden in den vergangenen Jahren wie folgt nachgefragt:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Anteil 2023
Thurbo	139.12	143.87	163.37	120.18	125.18	151.05	179.45	39.9%
SOB	137.00	136.10	137.18	101.42	122.39	144.43	162.69	36.3%
SBB	180.80	181.86	109.50	77.58	66.21	83.75	96.32	21.5%
AB*	9.17	8.97	9.62	6.98	7.98	9.72	10.31	2.3%
FW	0.64	0.64	0.63	0.48	-	-	-	0.0%
Total	466.73	471.44	420.31	306.65	321.77	388.94	448.77	100.0%

*ab 2021 inkl. FW

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Anteil 2023
PostAuto	78.22	73.41	78.33	59.57	62.64	72.63	76.24	36.0%
VBSG	62.04	63.17	65.56	47.25	51.37	61.94	63.41	30.0%
BOS	31.77	31.88	33.62	25.95	27.51	30.52	34.58	16.3%
Regiobus	16.38	17.29	18.31	13.80	14.06	16.44	17.39	8.2%
Schneider	7.91	8.34	8.86	6.83	7.17	8.32	7.86	3.7%
VZO	5.05	5.07	5.42	5.12	5.28	5.81	6.14	2.9%
AWA	2.94	2.88	3.25	2.77	2.84	2.78	2.92	1.4%
BLWE	2.55	2.73	2.64	1.61	2.32	2.56	2.88	1.4%
AOT	0.26	0.27	0.22	0.16	0.18	0.14	0.15	0.1%
Chur Bus	0.05	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02	0.04	0.0%
Total	207.16	205.06	216.24	163.08	173.39	201.15	211.61	100.0%

T4 Pkm nach Bahnunternehmen

Geleistete Personenkilometer (Mio.) im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Bahnunternehmen (inkl. kurzfristigen und permanenten Bahnersatz-Angeboten auf der Strasse). Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

T5 Pkm nach Busunternehmen

Geleistete Personenkilometer (Mio.) im abgeltungsberechtigten Verkehr im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Busunternehmen. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilungsschlüssel.

Quelle: Erhebungen der einzelnen Transportunternehmen (Teil- oder Vollerhebung mit automatisierten Zählsystemen), konsolidiert durch das AöV.

Legende

SOB: Schweizerische Südostbahn
 SBB: Schweizerische Bundesbahnen
 AB: Appenzeller Bahnen
 FW: Frauenfeld-Wil-Bahn
 VBSG: Verkehrsbetriebe St.Gallen
 BOS: BUS Ostschweiz
 VZO: Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland
 AWA: Autobetrieb Weesen-Amden
 BLWE: Busbetrieb Lichtensteig - Wattwil - Ebnet-Kappel
 AOT: Autokurse Oberthurgau

3.5 Finanzen / Wirtschaftlichkeit

3.5.1 Vollkosten

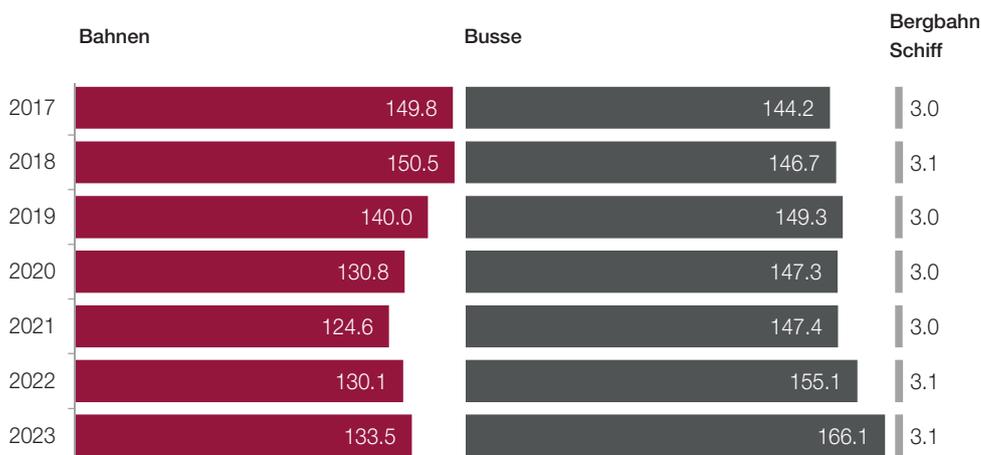
Die in der untenstehenden Tabelle ausgewiesenen Vollkosten entsprechen den Aufwänden, die den Transportunternehmen für die Leistungserbringung entstehen. Infrastrukturbeiträge sind darin nicht berücksichtigt. Während des Corona-Lockdowns im Frühjahr 2020 ist das Verkehrsangebot ausgedünnt worden. Damit wurden zwar Kosten gesenkt, die den Einnahmeverlust aber bei weitem nicht ausgleichen konnten. Insbesondere bei den Bahnen konnten 2021 weitere Einsparungen umgesetzt werden (u.a. Betreiberwechsel auf einer Linie). 2022 stiegen die Kosten aufgrund deutlich höherer Energie- und Treibstoffpreise und der allgemeinen Teuerung an.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Vollkosten [Mio. Fr.]	298.7	301.9	292.9	281.6	276.0	288.8	303.7
Veränderung gegenüber Vorjahr	1.5%	1.1%	-3.0%	-3.8%	-2.0%	4.6%	5.2%

T6 Vollkosten

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX. Mit Berücksichtigung von Spezialabteilungen.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



A7 Vollkosten nach Verkehrsmittel

Vollkosten des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonalem Verteilschlüssel. Seit 2019 ohne REX. Ohne Berücksichtigung von Spezialabteilungen.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



© AB

3.5.2 Erlöse

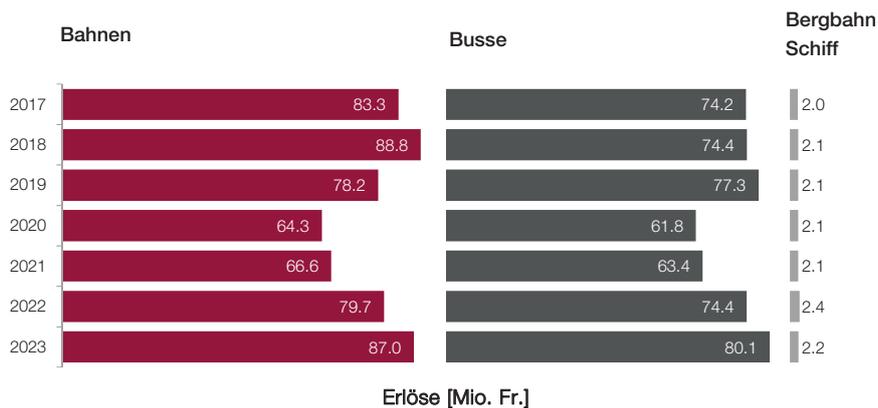
Die Erlöse setzen sich aus den Tarifeinnahmen, Nebenerträgen und Beiträgen Dritter zusammen. Die Tarife wurden letztmals im Dezember 2016 erhöht. Die Covid-19-Pandemie hat den öV hart getroffen und im Jahr 2020 zu einem starken Einbruch bei der Nachfrage und den Einnahmen geführt. Im Jahr 2021 setzte eine Erholung ein, die 2022 weiter zulegte. Im Jahr 2023 wurde sogar ein neuer Höchstwert erreicht.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Erlöse [Mio. Fr.]	159.5	165.4	160.6	128.3	132.1	156.4	169.4
Veränderung gegenüber Vorjahr	2.3%	3.7%	-2.9%	-20.1%	3.0%	18.4%	8.3%

T7 Erlöse

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.



A8 Erlöse nach Verkehrsmittel

Erlöse des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, aufgeteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung gemäss interkantonaalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: Linienerfolgsrechnungen der einzelnen Transportunternehmen, konsolidiert durch das AöV.

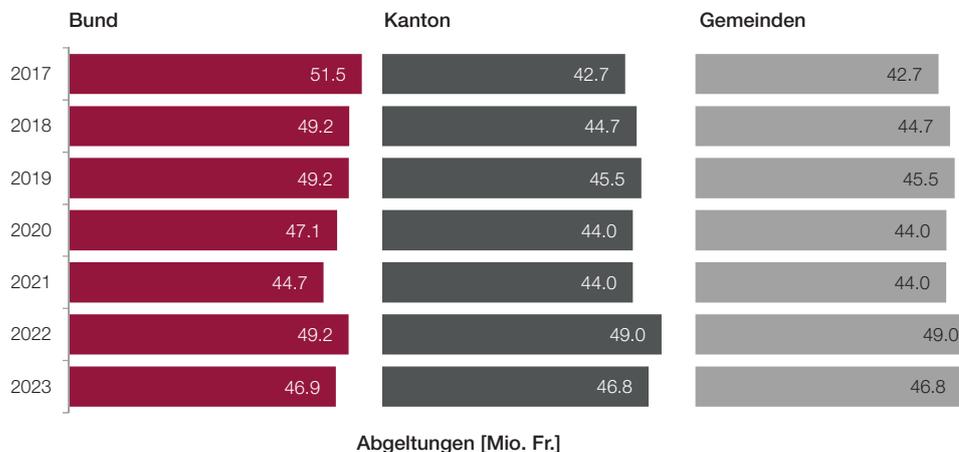


© Schneider Bus

3.5.3 Abgeltungen an den Regional- und Ortsverkehr

Der Fernverkehr (Intercity- und Interregiozüge) ist eigenwirtschaftlich und erhält keine Abgeltungen. Bund und Kanton leisten Abgeltungen an den regionalen Personenverkehr. Die Gemeinden beteiligen sich über den sogenannten «Gemeindepool» (siehe Glossar) an allen vom Kanton ausbezahlten Abgeltungen. Seit der Inbetriebnahme der S-Bahn St.Gallen im Dezember 2013 konnten die Abgeltungen gehalten oder gar reduziert werden. Auch die Aufteilung zwischen den Kostenträgern ist seither sehr stabil. Die in den Jahren 2020 und 2021 ausgewiesenen Abgeltungen beruhen auf Offerten, die noch vor der Corona-Krise erstellt wurden. Die im Zusammenhang mit Covid-19 zu leistenden Defizitabgeltungen 2020 und 2021 sind nicht berücksichtigt. 2022 stiegen die Abgeltungen deutlich an, weil erstmals die durch die Folgen der Pandemie gesunkenen Erlöse in die Offerten einflossen. Die ab 2023 erwartete Erholung der Nachfrage führte zu einem gegenteiligen Effekt und wieder tieferen Abgeltungen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Abgeltungen [Mio. Fr.]	136.9	138.6	140.2	135.2	132.8	147.2	140.5
Veränderung gegenüber Vorjahr	0.9%	1.2%	1.2%	-3.5%	-1.8%	10.9%	-4.6%



T8 Abgeltungen

Abgeltungen des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und deren Veränderung zum Vorjahr. (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2017). Seit 2019 ohne REX. 2020 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

Quelle: AöV

A9 Abgeltungen nach Kostenträger

Abgeltungen von Bund, Kanton und Gemeinden für den Regional- und Ortsverkehr im Kanton St.Gallen (inkl. Infrastrukturbeiträge bis 2015, Ortsverkehr ab 2017). Seit 2019 ohne REX. 2020 und 2021 ohne Defizit-Deckung Covid-19.

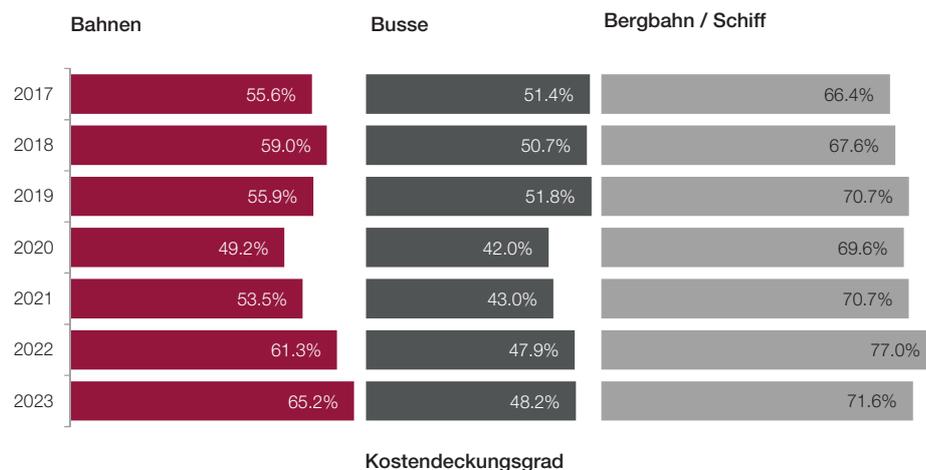
Quelle: AöV



3.5.4 Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad drückt das Verhältnis der Erlöse zu den Kosten aus und ist die wichtigste Kennzahl für die Wirtschaftlichkeit. In der kantonalen Gesetzgebung sind Mindest- und Zielvorgaben je Linie festgelegt. Dabei wird nach Verkehrsmittel und Angebotsstufe differenziert. Der Covid-19-bedingte Einbruch bei der Nachfrage und den Erlösen führte im Jahr 2020 auch zu einem deutlich tieferen Kostendeckungsgrad, der sich im Jahr 2021 wieder zu erholen begann. 2022 wurde fast wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Mit der weiterhin guten Entwicklung der Nachfrage konnte der Kostendeckungsgrad 2023 weiter gesteigert werden.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Kostendeckungsgrad	53.7%	55.0%	53.9%	45.6%	48.1%	54.3%	55.9%
Veränderung gegenüber Vorjahr (Prozentpunkte)	0.6%	1.4%	-1.1%	-8.3%	2.4%	6.2%	1.7%



T9 Kostendeckungsgrad

Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen und die Veränderung zum Vorjahr (ohne Infrastruktur-, Sonder- und Pauschalabgeltungen). Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung der Kosten und Erlöse gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel.

Quelle: AöV

A10 Kostendeckungsgrad nach Verkehrsmittel

Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Verkehrs im Kanton St.Gallen, unterteilt nach Verkehrsmittel. Bei kantonsübergreifenden Linien Zuteilung der Kosten und Erlöse gemäss interkantonalem Verteilungsschlüssel. Seit 2019 ohne REX.

Quelle: AöV

4.1 Quantensprung im Rheintal

Der Ausbau im Rheintal ist ein entscheidender Schritt zur Stärkung des öV in der Region. Dank des Doppelspurausbaus erleben das Rheintal und die Region Sarganserland-Werdenberg einen Quantensprung im Bereich des öV. Das Bahn- und Busangebot wird deutlich ausgebaut. «Allpott» wird ein Zug oder Bus zur Verfügung stehen, damit mehr Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern und auf den öV umsteigen. Im Rheintal, der zweitstärksten Exportregion der Schweiz, besteht bei der öV-Quote noch Steigerungspotenzial.

Die SBB hat im Rheintal zusätzliche Doppelspurabschnitte gebaut sowie weitere Arbeiten an der Bahninfrastruktur ausgeführt. Die Kosten betragen rund 250 Millionen Franken und werden über den Ausbauschnitt 2025 des Bundes (STEP AS 2025) finanziert. Die Bauarbeiten werden zwischen Herbst 2022 und Frühling 2025 ausgeführt. Zwischen Februar und Oktober 2023 war die Bahnstrecke von Altstätten bis Buchs gesperrt und die Fahrgäste mussten mit dem Bus reisen.

Dank des Doppelspurausbaus verkehren ab Dezember 2024 die Fernverkehrszüge zwischen St.Gallen und Sargans im Halbstundentakt. Dies bedeutet, dass der Stundentakt des bekannten IR13 der SBB – künftig von Sargans via Rheintal nach Zürich unterwegs – durch ein zweites stündliches Fernverkehrsprodukt der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) ergänzt wird: den Alpenrhein-Express von St.Gallen bis Chur. Zusammen bilden sie den lang ersehnten Halbstundentakt auf der Rheintallinie. Weiterhin fahren auch die bekannten S-Bahnen. Die Busse übernehmen in den Regionen eine zentrale Funktion als Zu- und Wegbringer zur Schiene. Viele Fahrplanverbesserungen sind deshalb bei den Buslinien geplant. In Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen, den Gemeinden sowie dem Verein Rheintal und der Region Sarganserland-Werdenberg wurden neue Buskonzepte erarbeitet.

«Allpott» - mit diesem Mundartwort für «häufig, oft, immer wieder» wird der neue Fahrplan beworben. Allpott ein Zug oder Bus - weitere Informationen unter www.allpott.ch.

Links zum [Buskonzept Rheintal](#) und zum [Buskonzept Sarganserland-Werdenberg](#)



© Turbo

4.2 Nachtnetz 2025

In den Regionen Wil, Toggenburg, Bischofszell, St.Gallen-Bodensee, Rheintal sowie im Appenzellerland verkehren in der Nacht zukünftig mehr S-Bahnen und Busse. Die Umsetzung erfolgt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024. Zahlreiche Ortschaften werden neu oder besser erschlossen.

In einer gemeinsamen Planung legten die Kantone St.Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden neue Angebotsgrundsätze für das Nachtnetz fest. Der Betrieb ist in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zwischen 0.30 Uhr und 3.30 Uhr vorgesehen. Für Ortschaften mit mehr als 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner streben die Kantone eine Anbindung im Stundentakt an. Das Nachtnetz soll sich am Liniennetz des Tages orientieren und sichere Anschlüsse in verschiedene Richtungen bieten. Die Nachtangebote müssen einen Kostendeckungsgrad von mindestens 20% erreichen.

Das neue Nachtnetz sieht zwischen Winterthur und St.Gallen zwei Nacht-S-Bahnen pro Stunde vor. In Winterthur bestehen halbstündlich Anschlüsse von und nach Zürich. Zwischen Winterthur und Wil bedient eine Nacht-S-Bahn stündlich alle Stationen und eine beschleunigte Nacht-S-Bahn verkehrt stündlich ohne Zwischenhalt. Zwischen Wil und St.Gallen bilden die zwei Nacht-S-Bahnen dadurch einen 20/40-Minuten-Takt. Ab St.Gallen fährt die beschleunigte Nacht-S-Bahn stündlich weiter bis nach Heerbrugg. Gegenüber heute verkürzt sich die Reisezeit zwischen Zürich und St.Gallen um eine Viertelstunde.

Zwischen St.Gallen, Herisau und Liechtensteig wird eine neue Nacht-S-Bahn eingeführt. Schachen, Degersheim, Mogelsberg und Brunnadern werden neu erschlossen. In Liechtensteig ergeben sich schlanke Anschlüsse auf die Nachtbusse in Richtig Nesslau und Wil.

Neue Nachtbusangebote bieten schlanke Anschlüsse zu den Nacht-S-Bahnen. Zahlreiche Ortschaften wie Wilen bei Wil, Gähwil, Niederwil, Niederbüren, Zihlschlacht, Waldkirch, Waldstatt, Urnäsch, Untereggen, Rorschacherberg, Thal, Altenrhein, Kriessern und Montlingen sind neu mit dem Nachtbus erschlossen. In der Stadt St.Gallen werden die Rorschacherstrasse und die Langgasse zukünftig im Halbstundentakt bedient. Zwischen Heerbrugg, Diepoldsau und Hohenems entsteht zudem eine neue grenzüberschreitende Verbindung zum Nachtnetz in Vorarlberg.

Link zum [Nachtnetz 2025](#)



4.3 Grenzüberschreitender Verkehr

Der weitaus grösste Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs erfolgt mit dem Auto. Ziel der Bundesländer und Kantone rund um den Bodensee ist, den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu stärken und möglichst viele Fahrten des motorisierten Individualverkehrs durch öV-Fahrten zu ersetzen. Im grenzüberschreitenden Verkehr spielen nebst dem Angebot auch das Ticketing, die unterschiedlichen Tarife sowie weitere Anreize, die über betriebliches Mobilitätsmanagement geschaffen werden, eine Rolle.

Die Regierungen des Landes Vorarlberg, des Fürstentums Liechtenstein und des Kantons St.Gallen wollen den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr stark verbessern. Deshalb haben sie die Fachstellen mit verschiedenen Planungen beauftragt.

4.3.1 Bahn- und Busangebot

Unter Einbezug der Transportunternehmen, der Infrastrukturbetreiberinnen und weiteren Stellen wurden verschiedene Fahrplanvarianten zur Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebots erarbeitet, geprüft und bewertet. Die vom Land Vorarlberg und dem Kanton St.Gallen favorisierte Variante führt zu einer stündlichen Verknüpfung der Vorarlberger S-Bahn zwischen Bregenz und St.Margrethen mit der St.Galler S-Bahn zwischen St.Margrethen, St.Gallen und Weinfelden. Die Variante baut grundsätzlich auf bereits bestehenden Produkten auf. Das Land Vorarlberg und der Kanton St.Gallen wollen das Angebot per Dezember 2025 einführen. Die beiden Regierungen haben das im Mai 2024 mit einer Absichtserklärung bekräftigt.

Das Land Vorarlberg und der Kanton St.Gallen planen, zeitlich nachgelagert, den weiteren Ausbau der S7 zwischen Lindau, Bregenz und St.Margrethen/Rorschach. Der Umsetzungszeitpunkt ist abhängig von finanziellen Mitteln der Besteller, der Mitfinanzierung der beiden Bundesministerien BAV und BMK und der Fahrzeugverfügbarkeit.

Mit der verkürzten Fahrzeit des EC Zürich–München und der Verlängerung der S7 nach Lindau-Reutin am Wochenende in den EC-Taktlücken wurde im Dezember 2021 das grenzüberschreitende Bahnangebot im Bodenseeraum verbessert. Seit Dezember 2023 verkehrt die S7 nach Lindau-Reutin morgens und abends auch von Montag bis Freitag. Ab Dezember 2024 verkehrt die S7 weiter bis Lindau-Insel. In den Busplanungen auf den Fahrplan 2025 werden für die Regionen Rheintal und Sarganserland-Werdenberg neue grenzüberschreitende durchgebundene Linien geprüft und angestrebt.

4.3.1 Tarifwesen und Modalsplit

Die unterschiedlichen Tarifniveaus in Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, Liechtenstein und dem Kanton St.Gallen tragen dazu bei, dass ein gutes grenzüberschreitendes öV-Angebot alleine nicht ausreicht, um eine Verlagerung vom Auto Richtung öV zu erreichen. So sind weitere Anreize zu schaffen, damit das künftige grenzüberschreitende öV-Angebot besser genutzt wird und einen wesentlichen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten kann. Der Kanton St.Gallen, Liechtenstein und Vorarlberg ermöglichen seit Sommer 2023 unter dem Motto «Freie Fahrt Kultur», Vergünstigungen bei der (grenzüberschreitenden) Reise mit dem öV zu Kulturinstitutionen und Kulturveranstaltungen. Das Fürstentum Liechtenstein forciert das betriebliche Mobilitätsmanagement bei drei grossen Firmen. Ziel ist, Pendlerinnen und Pendler zu motivieren, mit öV, Velo oder zu Fuss zur Arbeit zu gelangen. Der Umstieg einer überschaubaren Anzahl Personen könnte den Stau an den Rheinbrücken massiv abbauen.

4.3.2 Institution grenzüberschreitender ÖV Bodenseeraum

Angestossen durch die IBK wurde am 1. Januar 2023 die Organisation ÖV Bodenseeraum (ÖVB) für die grenzüberschreitende Vermarktung des öffentlichen Verkehrs im Bodenseeraum gegründet. Sie kümmert sich vorerst bis Ende 2025 um eine verbesserte grenzüberschreitende Kommunikation des öV, attraktive grenzüberschreitende Tarife und Tarifangebote sowie die nötigen Verbesserungen beim Vertrieb über Grenzen hinweg. Zudem wurde die Verantwortung für das etablierte BODENSEE TICKET und die Angebotskommunikation «S-Bahn Bodensee» in die Organisation ÖV Bodenseeraum integriert.

Die IBK unterstützt die Bestrebungen, die Institution ab 2026 in einen Regelbetrieb mit mehr personellen Ressourcen zu überführen.



4.4 Alternative Erschliessungsformen

4.4.1 «mybuxi» fürs Obertoggenburg - Rufbus auf Probe

Wie lässt sich individuelle Mobilität im ländlichen Raum mit Streusiedlungen auch ohne eigenes Auto flexibel gestalten? Als Antwort auf diese Frage testen die Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St.Johann seit dem 12. Dezember 2023 einen Fahrdienst auf Verlangen. Zwei elektrisch betriebene Minibusse mit sieben Plätzen des Anbieters «mybuxi» verkehren in den beiden Obertoggenburger Gemeinden. Sie bringen ihre Fahrgäste von A nach B, ohne festen Fahrplan. Hinter dem Steuer sitzen freiwillige Fahrerinnen und Fahrer aus der Region, die für eine kleine Entschädigung den Fahrdienst bewerkstelligen.

«mybuxi» erbringt während des Pilotbetriebs die Mobilitätsdienstleistung «Fahren auf Verlangen» in den Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann im Auftrag der Region Toggenburg im Rahmen des KOMO-Projekts «Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau». Die beiden Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St.Johann, das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen sowie das Bundesamt für Energie mit dem Programm EnergieSchweiz finanzieren das Pilotangebot. Obwohl «mybuxi» bereits in mehreren Gebieten der Schweiz (Herzogenbuchsee, Emmental, Gotthardregion sowie Belp-Gantrisch) im Einsatz ist, brauchte es u.a. wegen anfänglich mangelndem Fahrpersonal eine mehrwöchige Anlaufzeit, bis das neue On-Demand-Angebot Fahrt aufnahm. Inzwischen verkehren die Minibusse im Regelfall täglich von 8 bis 22 Uhr - bei entsprechender Nachfrage auch über die Betriebszeit hinaus. Die Buchungen steigen kontinuierlich. Der Monat Mai 2024 generierte mit knapp 450 Fahrten bislang die höchste Nachfrage. Eine Fahrt auf Verlangen kann im Voraus über eine App gebucht werden. Das empfiehlt sich beispielsweise, wenn ein bestimmter Termin wahrgenommen werden muss oder um einen öV-Anschluss zu erreichen. Wer zeitlich flexibler ist, kann eine Fahrt auch spontan buchen. Das System ist so ausgerichtet, dass verschiedene Fahraufträge möglichst effizient miteinander verknüpft werden. Potenzial versprechen sich die beiden Gemeinden nicht nur bei den Ortsansässigen, die den Service im Alltag nutzen. Auch für Touristen kann der Fahrdienst auf Verlangen eine Ergänzung zum bestehenden öV-Angebot sein, um beispielweise zum Ausgangspunkt einer Wanderung zu gelangen. Weiter unterstützt der Fahrdienst auf Verlangen die Erschliessung des Klanghauses und des Klangcampus in der Schwendi. Der Pilotbetrieb «mybuxi Toggenburg» dauert voraussichtlich noch bis Ende 2025. Das Amt für öffentlichen Verkehr unterstützte die Region Toggenburg mit einer Anschubfinanzierung, um wertvolle Erfahrungen zu einem On-Demand-Angebot im ländlichen Gebiet zu sammeln. Dies, ohne sich bereits für die Finanzierung eines unbefristeten Angebots verpflichten zu müssen, bei dem die Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit noch unklar sind. Nebst den Erfahrungswerten aus dem Pilotbetrieb müssen für die Bestellung dieses Bedarfsangebots noch diverse gesetzliche und tarifliche Rahmenbedingungen im Detail geklärt werden.

4.5 öV42

Seit 2022 beteiligt sich der Kanton St.Gallen finanziell am Projekt «öV42». Ziel des Projekts ist es, die Mobilität smarter zu gestalten und den vom Verkehr verursachten Ausstoss von CO₂ zu reduzieren. Das Projekt wurde von einem Konsortium mit SBB, BLS, SOB und PostAuto getragen und vom Kanton St.Gallen sowie vom Tarifverbund Ostwind unterstützt. Auch das Bundesamt für Verkehr beauftragte 42hacks mit einer schweizweiten Auswertung der grössten Verkehrsverursacher. Die Partner beteiligten sich zum einen finanziell, zum anderen auch mit Fachexpertise daran, das gemeinsame Ziel des Modal-Split-Gewinns für den Schweizer öV zu erreichen.

«öV42» nutzt bestehende anonymisierte Mobilfunkdaten der Swisscom und analysiert damit historische wie auch Echtzeit-Daten, um damit das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufzuzeigen. Eine eigens dafür entwickelte künstliche Intelligenz (KI) deckt dabei unbekannte Korrelationen auf und bildet den Ist-Zustand zu Modalsplit, Verkehrsaufkommen und weiteren wichtigen Faktoren mit einer hohen Präzision ab. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen und Betrachtungen ermöglichen ein gezieltes Ergreifen von Massnahmen, beispielsweise um Stau zu reduzieren oder eine Verkehrsverlagerung herbeizuführen. Aus den Daten wird ersichtlich, dass die zehn grössten Hotspots im Kanton St.Gallen 27.5 Prozent des Gesamtverkehrs und 12 Prozent des Strassenverkehrs generieren. Ein grosser Teil dieser Kilometer stammen aus Pendlerfahrten. Deshalb werden die Daten und Auswertungen namhaften im Kanton ansässigen Firmen zur Verfügung gestellt, die damit ihre Pendlermobilität nachhaltiger gestalten wollen. Nach einem ersten Erfolg im Jahr 2023 mit der Firma Bühler in Uzwil sollen weitere Firmen motiviert werden, es gleich zu tun. Für das Verkehrssystem resultieren grosse Vorteile: Mehr Passagiere im öV erhöhen den Kostendeckungsgrad und senken die Abgeltungen, weniger Autofahrten führen zu weniger Stau, was den anderen Autofahrerinnen und Autofahrern zu Gute kommt. Zudem können Investitionen in den Ausbau des Strassennetzes verzögert oder vermieden werden, was Kosten spart.





4.6 Umsetzung E-Bus-Strategie

Die Energie- sowie Klimapolitik des Kantons St.Gallen konkretisiert die nationale Energiestrategie 2050 und das internationale Klimaabkommen von Paris. Die Ziele bis 2050 sind klar: Die Schweiz soll unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Gleichzeitig soll sie über eine sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung verfügen. Die Umsetzung der Energiestrategie ist ein Schlüsselement für die Erreichung der Klimaziele, für die Versorgungssicherheit und für eine starke Wirtschaft der Schweiz. Energie muss zukünftig effizienter genutzt und aus erneuerbaren Quellen produziert werden. Diese Ziele sind ehrgeizig aber erreichbar. Mit der Umstellung auf CO₂-neutrale Fahrzeuge leistet der öffentliche Verkehr einen wertvollen Beitrag dazu. Die Ablösung der Dieselbusse erfolgt im Kanton St.Gallen Schritt für Schritt.

Die Elektrobusse sind den herkömmlichen Dieselbussen klar überlegen hinsichtlich CO₂- und Schadstoffemissionen, Energieeffizienz sowie Lärm. Die Einführung von Elektrobussen stellt die Transportunternehmen allerdings vor zahlreiche Herausforderungen. Lange Lieferfristen oder verzögerte Auslieferung der Busse sind zurzeit die Regel. Nebst der Beschaffung der Fahrzeuge sind auch Ladeinfrastrukturen zu bauen und die internen Prozesse für Betrieb und Unterhalt umzustellen.

Die Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen haben 2023 mehrere Batterietrolleybusse in Betrieb genommen. Auch die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland fahren mit zwei E-Bussen auf dem Stadtbus Rapperswil-Jona und demnächst rollen auch zwischen Buchs und Wildhaus sowie in Bad Ragaz elektrische Postautos.

5.1 Bahnperspektiven bis 2025

In den vergangenen Jahren konnten dank Infrastrukturausbauten verschiedene Angebote verbessert werden. So wurde im Jahr 2023 sowohl im Fürstenland als auch im Linthgebiet je ein grosses Infrastrukturprojekt abgeschlossen:

Weiterführende Informationen finden Sie [hier](#).

Kapazitätssteigerung Zürich–Wil–Gossau–St.Gallen

- Finanzierung Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 742.140.2)
- Ausbauten Perronverlängerung Bahnhof Wil
- Umsetzung Inbetriebnahme im Dezember 2023

Verlängerung S-Bahn St.Gallen–Uznach nach Rapperswil

Halbstundentakt S-Bahn Benken und Blumenau

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Doppelspur Uznach–Schmerikon, 4. Perronkante Uznach, Verkürzung Zugfolgezeiten
- Umsetzung Inbetriebnahme im Dezember 2023

Zur Zeit laufen umfangreiche Bauarbeiten für weitere Ausbauten:

Halbstundentakt RE St.Gallen–Sargans

Zusätzliche Halte RE Zürich–Chur in Unterterzen und Flums

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Doppelspurausbau Trübbach-Buchs und Oberriet, Verlängerung Bahnhof Buchs Nord, Anlagenanpassungen Rüthi
- Umsetzung geplant bis Dezember 2024, RE-Halt in Flums bis Dezember 2025

Halbstundentakt IC Zürich–Sargans–Chur

- Finanzierung Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur AS 2025
- Ausbauten Überholgleis Siebnen-Wangen, Ausbauten entlang der Strecke
- Umsetzung geplant bis Dezember 2025



5.2 Bahnperspektiven bis 2035

Das Bundesparlament hat in der Sommersession 2019 den Bahnausbau bis 2035 beschlossen. In der Frühjahrssession 2024 haben die Räte den Beschluss um zusätzliche Infrastrukturausbauten erweitert. Zusätzlich beschlossen wurden auch für den Kanton St.Gallen wichtige Projekte wie die Projektierung des Doppelspurausbau im Tiefenwinkel am Walensee sowie Vorinvestitionen für einen möglichen Meilibachtunnel im Raum Thalwil. Der Kreditrahmen wurde erhöht. Damit stehen im Bahnausbau bis 2035 über 16 Milliarden Franken zum Ausbau des Schienennetzes zur Verfügung. Die Realisierung einzelner Grossprojekte verzögert sich, soll aber bis 2040 abgeschlossen sein.

Im Bahnausbau bis 2035 sind verschiedene Projekte mit grosser Relevanz für den Kanton St.Gallen vorgesehen:

- Bau Brüttener Tunnel: Kapazitätssteigerung zwischen Zürich und Winterthur und Fahrzeitreduktion zwischen Zürich und St.Gallen
- Bau 4. Gleis Zürich Stadelhofen: Kapazitätssteigerung mit Auswirkungen bis Rapperswil und Wil
- Ausbau Knoten St.Gallen: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation und Erhöhung Fahrplanstabilität
- Ausbau Knoten Wil: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation
- Bau von Kreuzungsstellen im unteren Toggenburg und zwischen Wil und Weinfelden: Verbesserung Anschlusssituation in Wil
- Ausbau Korridor Winterthur–St.Gallen–St.Margrethen inklusive Bau Doppelspur Rorschach–Rorschach Stadt: Kapazitätssteigerung, Verbesserung Anschlusssituation St.Gallen, Verbesserung der Fahrplanstabilität
- Ausbau Wil–Frauenfeld mit neuer Haltestelle Wil West und Taktverdichtung
- Projektierung Doppelspurausbau Tiefenwinkel: Verbesserung der Fahrplanstabilität, Verkürzung der Reisezeit und Kapazitätssteigerung
- Integration der Vorleistung für einen künftigen Meilibachtunnel im Bauprojekt Zimmerberg-Basistunnel 2

Dank diesen Ausbauten können Takte verdichtet, Anschlüsse optimiert und damit die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr verkürzt werden. Die Projektierung der ersten Ausbauten läuft bereits. Der Kanton St.Gallen setzt sich beim Bundesamt für Verkehr stark dafür ein, dass das Angebot in den nächsten Jahren schrittweise Richtung Angebotskonzept 2035 verbessert wird.

Weiterführende Informationen finden Sie [hier](#).

Im Sommer 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Entwurf zum «Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050» vorgelegt. Das Bundesparlament hat den Bericht zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird ausgeführt, dass das Angebotskonzept 2035 nochmals auf seine Produzierbarkeit hin überprüft wird.

Weiter hat die SBB informiert, dass sie auf das schnelle Fahren in Kurven mit Hilfe der Wankkompensation verzichten wird. Das geplante Fahrplankonzept zwischen Zürich, St.Gallen und St.Margethen kann so nicht realisiert werden. Die detaillierten Auswirkungen und Möglichkeiten zur Kompensation werden zurzeit geprüft. Es ist absehbar, dass sich nicht alle Angebotsverbesserungen wie geplant umsetzen lassen werden.



5.3 Regionale Konzepte

Folgende Planungen sind aktuell in Bearbeitung oder Umsetzung:

5.3.1 Buskonzept Gossau 2026

Auf Fahrplan 2026 wurde für Gossau ein neues Buskonzept vorgeschlagen. Am 2. Juli 2024 hat das Stadtparlament die Vorlage beraten. Eine neue Linie 150 wird versuchsweise für drei Jahre im Halbstundentakt vom Bahnhof Gossau via Büel ins Gebiet Eichen verkehren. Das Stadtparlament lehnte das neue Konzept für die Linien 151 und 159 ab. Aus diesem Grund werden auf Fahrplan 2027 nochmals Verbesserungen im Busangebot geprüft.

5.3.2 Busplanung Herisau/Appenzeller Hinterland 2027

Im Raum Herisau soll das Busangebot optimiert werden. Die Linie 158 soll zukünftig zwischen Herisau und Säntispark im Viertelstundentakt verkehren. Weiter ist der Kanton St.Gallen von der Überprüfung des Angebots auf den Linien 180 und 182 betroffen. Erste Verbesserungen werden im Idealfall auf Fahrplan 2027 umgesetzt.

5.3.3 Nachtnetz Süd 2027

Mit der Überarbeitung des Nachtnetzes in den Regionen Wil, Toggenburg, St.Gallen-Bodensee und Rheintal wurden neue Angebotsstandards für die öV-Erschliessung in der Nacht definiert. Im Hinblick auf Fahrplan 2027 wird das Nachtangebot auch in den Regionen Zürichsee-Linth und Sarganserland-Werdenberg überarbeitet. Die neuen Angebotsstandards dienen als wichtige Grundlage.

5.3.4 Grenzüberschreitendes Busangebot Heerbrugg-Dornbirn 2027/28

In den Jahren 2027 und 2028 wird die Wiesenrainbrücke zwischen Widnau und Lustenau instandgesetzt. Die Brücke wird für den gesamten Verkehr gesperrt. Davon betroffen ist auch die Buslinie 351 (Heerbrugg–Dornbirn). Im Rahmen der Planung wird geprüft, über welche Grenzübergänge der Bus während den Bauarbeiten geführt wird und mit welchem Angebot.

Weiterführende Informationen finden Sie [hier](#).

5.4 Nächster Fahrplanwechsel Dezember 2024

Mehr öV Angebot im Rheintal und Sarganserland-Werdenberg

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 sind in den Regionen Rheintal und Sarganserland-Werdenberg grosse Angebotsausbauten vorgesehen. Zwischen St.Gallen und Sargans verkehrt der Fernverkehr neu im Halbstundentakt. Die Busangebote werden auf den neuen Bahnfahrplan angepasst und ausgebaut. «Allpott» - mit diesem Mundartwort für «häufig, oft, immer wieder» wird der neue Fahrplan beworben.

Weitere Informationen zum nächsten [Fahrplanwechsel](#).

Mehr Nacht-S-Bahnen und Nachtbusse

In den Regionen Wil, Toggenburg, St.Gallen-Bodensee und Rheintal wird das Nachtnetz ausgebaut. Zwischen Winterthur und St.Gallen verkehren künftig zwei Nacht-S-Bahnen pro Stunde und Richtung. Das Nachtbusnetz wird neukonzipiert und ausgebaut.

Mehr Fernverkehr zwischen Zürich und St.Gallen

Die SBB baut das schnelle Fernverkehrsangebot zwischen St.Gallen und Zürich HB aus. Von Montag bis Freitag sowie am Sonntagnachmittag verkehren zusätzliche Züge des IC5 zwischen St.Gallen und Zürich HB mit Halten in Winterthur und Zürich Flughafen. Sie ergänzen die bestehenden beschleunigten Verbindungen zu einem durchgehenden Halbstundentakt. Der EC zwischen Zürich und München wird um ein achttes Zugspaar erweitert.

Mehr Busangebot am Wochenende und weitere Änderungen

In den Regionen Wil, Toggenburg, Zürichsee-Linth und St.Gallen-Bodensee wird das öV-Angebot punktuell ausgebaut. Auf den Linien 121, 210, 211, 726 und 730 wird das Angebot am Samstag verdichtet. Auf den Linien 1, 2 und 770 ist eine Taktverdichtung am Sonntag vorgesehen.



ALLPOTT

KULTUR
IM STELLWERK

Gemeinde
zu

Anhang

A1 Ein- und Aussteiger Bahnhöfe

Berechnungen Veränderung 2018–2023 in %

DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr (= Ein- und Aussteiger)

Bahnhof	DTV 2018	DTV 2022	DTV 2023	Veränderung 2018-2022		Veränderung 2022-2023	
				absolut	relativ	absolut	relativ
St.Gallen	46'770	39'310	43'684	-7'460	-16%	4'374	11%
Rapperswil	21'227	20'365	22'977	-862	-4%	2'612	13%
Wil	19'801	15'425	17'493	-4'376	-22%	2'067	13%
Sargans	11'300	11'446	11'556	146	1%	110	1%
Ziegelbrücke	9'422	9'616	11'459	194	2%	1'842	19%
Uznach	7'615	7'886	8'720	272	4%	833	11%
Wattwil	7'273	6'701	7'203	-572	-8%	502	7%
Gossau	8'244	6'792	7'184	-1'452	-18%	392	6%
Rorschach	4'845	5'453	5'956	608	13%	503	9%
Buchs	4'678	4'251	5'609	-427	-9%	1'358	32%
Jona	5'163	4'909	5'452	-254	-5%	543	11%
Uzwil	4'850	4'465	5'123	-385	-8%	659	15%
Altstätten	2'308	2'372	4'258	64	3%	1'886	80%
St.Margrethen	2'543	2'940	4'216	397	16%	1'276	43%
Heerbrugg	3'758	3'560	3'730	-198	-5%	170	5%
Flawil	3'498	3'206	3'565	-292	-8%	359	11%
Bad Ragaz	2'677	2'790	2'821	114	4%	31	1%
St.Gallen St.Fiden	2'614	2'578	2'733	-37	-1%	155	6%
Rorschach Stadt	2'361	2'324	2'502	-37	-2%	178	8%
Walenstadt	1'505	1'700	1'869	195	13%	169	10%
Rheineck	1'700	1'498	1'687	-202	-12%	189	13%
Goldach	1'446	1'462	1'676	16	1%	214	15%
St.Gallen Winkeln	1'006	1'311	1'474	305	30%	163	12%
Schmerikon	1'301	1'347	1'468	45	3%	121	9%
Wittenbach	1'202	1'169	1'342	-33	-3%	173	15%
Bütschwil	1'167	1'086	1'203	-80	-7%	117	11%
Degersheim	1'247	1'178	1'167	-69	-6%	-11	-1%
Rorschach Hafen	986	1'025	1'115	39	4%	89	9%
Bazenheid	1'042	994	1'064	-48	-5%	71	7%
Lichtensteig	835	1'000	944	164	20%	-56	-6%
Nesslau-Neu St.Johann	686	683	846	-2	0%	162	24%
Kempraten	781	689	781	-92	-12%	92	13%
Staad	670	622	742	-48	-7%	120	19%
St.Gallen Bruggen	332	597	695	266	80%	97	16%
St.Gallen Haggen	1'032	613	666	-419	-41%	54	9%
Unterterzen	585	607	618	22	4%	11	2%
Schänis	644	627	569	-18	-3%	-58	-9%

Bahnhof	DTV 2018	DTV 2022	DTV 2023	Veränderung 2018-2022		Veränderung 2022-2023	
				absolut	relativ	absolut	relativ
Flums	546	502	556	-44	-8%	54	11%
Arnegg	188	501	527	313	167%	26	5%
Muolen	589	458	508	-131	-22%	49	11%
Blumenau	405	469	505	63	16%	36	8%
Brunnadern-Neckertal	476	526	494	50	10%	-32	-6%
Au	352	395	461	43	12%	67	17%
Steinach	461	405	447	-56	-12%	42	10%
Ebnat-Kappel	441	420	413	-22	-5%	-6	-2%
Rebstein-Marbach	290	343	407	53	18%	64	19%
Benken	297	327	359	30	10%	33	10%
Mörschwil	316	286	355	-31	-10%	69	24%
Oberriet	396	361	353	-35	-9%	-8	-2%
Mels	280	277	345	-3	-1%	69	25%
Murg	285	270	276	-16	-5%	7	2%
Kaltbrunn	249	252	272	3	1%	19	8%
Dietfurt	240	228	257	-12	-5%	28	12%
Sevelen	261	237	253	-24	-9%	16	7%
Mogelsberg	316	244	238	-72	-23%	-6	-2%
Lütisburg	203	173	201	-30	-15%	28	16%
Krummenau	154	144	149	-10	-6%	5	3%
Bronschhofen AMP	145	162	148	16	11%	-14	-8%
Rüthi	113	117	137	4	4%	20	17%
Bronschhofen	151	131	134	-21	-14%	4	3%
Salez-Sennwald	103	111	98	8	7%	-12	-11%
Mols	85	nicht bedient	nicht bedient	-	-	-	-
Total	196'462	181'937	204'061	-14'439	-7%	22'124	12%

Quelle: SBB CFF FFS, 2024

Hinweis:

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

In den Zahlen des Jahres 2018 sind überdies die Fahrgäste der AB enthalten. Im Jahr 2018 waren zudem längere Streckensperrungen zu verzeichnen. Dies bedeutet, dass Abweichungen des Durchschnittswertes vom tatsächlichen Verkehr im Normalbetrieb von bis zu 20 Prozent möglich sind. Deshalb ergeben sich bei einzelnen Bahnhaltstellen grössere Abweichungen. Die Fahrgasterhebung im Pandemie-Jahr 2020 ermöglichte keine repräsentativen Aussagen, weshalb keine offiziellen Ein- und Aussteigerzahlen an Bahnhöfen veröffentlicht wurden.

A2 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bahn (Offerten 2024)

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25	35	
670	S40 Rapperswil SG - Einsiedeln	SOB	39	38	38	3	584'788	4.6%	146'015	158'183	38%					23					
720	S8 (Winterthur - Wallisellen -) Zürich HB - Pfäffikon SZ (- Rapperswil)	SBB	38.5	38.5	38.5	3	962'126	1.2%	64'901	70'309	63%					103					
720	S2 (Zürich Flughafen -) Zürich HB - Pfäffikon SZ - Ziegelbrücke (- Unterterzen)	SBB	36	36	36	3	1'542'562	6.6%	449'934	487'428	65%					90					
720	S27 Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen	SOB	10	0	0	1	68'350	7.9%	64'422	69'791	6%					8					1)
720	S25 Zürich HB - Ziegelbrücke - Linthal	SBB	15	15	15	2	940'530	2.2%	57'536	62'330	77%					102					
730	S16 (Zürich Flughafen -) Zürich HB - Herrliberg-Feldmeilen (- Rapperswil)	SBB	39.5	39.5	39.5	3	409'682	6.2%	161'525	174'985	61%					70					
730	S7 (Winterthur - Kloten -) Zürich HB -Meilen - Rapperswil	SBB	37.5	37.5	37.5	3	876'207	13.9%	145'933	158'095	92%					145					
735/736	S6 Rapperswil SG - Ziegelbrücke - Schwanden - Linthal	SOB	21	19.5	19.5	2	646'355	44.2%	698'664	756'886	70%					48					
740	S5 (Zug - Affoltern am Albis -) Zürich HB - Uster - Pfäffikon SZ	SBB	38.5	38.5	38	3	1'238'804	17.9%	-23'447	-25'400	101%					170					
740	S15 Rapperswil - Uster - Zürich HB (- Oberglatt - Niederweningen)	SBB	36.5	36	36	3	1'082'731	16.0%	227'725	246'703	91%					153					
740	SN5 (Knonau - Affoltern am Albis -) Zürich HB - Uster - Pfäffikon SZ	SBB	0	4	4	1	39'377	8.7%	19'081	20'672	58%					77					
820/870	S1 (Wil SG -) St. Gallen - Romanshorn - Kreuzlingen (- Schaffhausen) (ex S8)	Thurbo	40	40	40	3	1'170'195	24.8%	689'896	747'387	63%					35					
820/870	RE8 Konstanz - Romanshorn - St. Gallen - Herisau	Thurbo	19	19	19	2	589'490	35.8%	217'938	236'100	76%					43					
835/840	S10 Wil SG - Weinfelden - Romanshorn	Thurbo	35	20.5	20.5	3	928'725	12.8%	351'520	380'814	45%					20					
840/845	S7 Weinfelden - Romanshorn - Rorschach (- St. Margrethen - Lindau)	Thurbo	39	39	39	3	743'635	21.4%	577'464	625'587	52%					36					
841	S15 Frauenfeld - Wil SG	AB	48	38	37	3	527'295	5.1%	90'374	97'906	49%					22					
841	S15 Frauenfeld - Wil SG (Nachtangebot)	AB	0.6	3	0	1	11'929	4.8%	3'646	3'950	21%					11					1)
850	S35 Winterthur - Wil SG	Thurbo	22.5	39.5	39.5	3	552'045	4.4%	97'692	105'832	48%					36					
850	S1 Wil SG - St. Gallen (- Romanshorn - Schaffhausen)	Thurbo	38	36	36	3	817'210	100.0%	1'152'187	1'248'202	77%					51					
850	SN10 (Zürich HB -) Winterthur - St. Gallen (Nachtangebot)	Thurbo	0	3	3	1	39'087	49.5%	29'775	32'256	81%					66					
750/850	SN10 St. Gallen - Winterthur - Zürich HB (Abendangebot)	Thurbo	0.5	0.5	0.5	1	26'576	100.0%	0	-91'691	132%					62					
850	S12 (Brugg AG - Zürich HB - Stadelhofen -) Winterthur - Wil	SBB	17	0	0	2	234'787	4.4%	46'272	50'129	65%					79					
852	S5 Weinfelden - St. Gallen (- St. Margrethen)	Thurbo	39	39	39	3	973'664	40.9%	1'282'707	1'389'599	43%					24					
853	S9 Wil SG - Wattwil	Thurbo	39.5	39.5	39.5	3	577'075	100.0%	1'283'753	1'390'733	61%					32					
854	S23 Gossau SG - Herisau - Appenzell - Wasserauen	AB	34	33	33	3	733'092	7.8%	202'710	219'603	47%					25					
855	S21/S22 Appenzell - Gais - St. Gallen (- Speicher - Trogen)	AB	53	37	35	3	606'777	15.7%	422'162	457'343	47%					28					

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung				Verweis				
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%					
			5	15	25				35											
856	S24 Gais - Altstätten Stadt	AB	13	12	12	1	70'947	50.0%	307'939	333'601	25%					13				
857	S25 Rorschach Hafen - Rorschach - Heiden	AB	16	15	15	2	76'247	50.0%	305'087	330'510	35%					16				
858	S26 Rheineck - Walzenhausen	AB	25	23	21	2	34'215	50.0%	104'933	113'677	36%					5				1)
855	S21/S22 (Appenzell - Gais -) St. Gallen - Speicher - Trogen	AB	57	40.5	37.5	3	354'399	57.0%	1'050'220	1'137'739	45%					22				
870/853	S2 (Altstätten SG -) St. Gallen - Wattwil - Nesslau-Neu St.Johann (ex S8)	Thurbo	18	17.5	17.5	2	547'808	81.6%	1'498'387	1'623'253	49%					32				
870/670/600	VAE St. Gallen - Rapperswil SG - Luzern	SOB	19.5	20	20	2	1'592'012	36.5%	950'793	1'030'026	85%					87				
870	S81 St. Gallen - St.Gallen Haggen - Herisau	Thurbo	15	0	0	2	62'409	73.2%	292'168	316'516	34%					22				
870	S82 St. Gallen - St. Gallen St. Fiden - Wittenbach	Thurbo	11	0	0	1	40'443	100.0%	359'267	389'206	26%					19				
870	SN81 St Gallen - Wittenbach - Romanshorn (Nachtangebot)	Thurbo	0	1.5	1.5	1	7'344	54.2%	18'133	19'644	47%					37				
880	RE13 St. Gallen - Rorschach - St. Margrethen - Heerbrugg - Altstätten SG -	Thurbo	2.5	2.5	2	1	133'758	100.0%	0	577'348	47%					20				
880	S2 Altstätten SG - St. Gallen (- Wattwil - Nesslau-Neu St.Johann)	Thurbo	20.5	20	20	2	571'499	100.0%	1'501'022	1'626'107	62%					46				
880	S5 (Weinfelden -) St. Gallen -St. Margrethen (ex S3)	Thurbo	18	18	18	2	345'717	100.0%	1'031'961	1'117'957	51%					31				
880/870/735	S4 Sargans - St. Gallen - Rapperswil SG	SOB	22	22	22	2	1'998'739	93.5%	6'105'161	6'613'925	52%					46				
880/401	S7 (Weinfelden - Romanshorn -) Rorschach - St. Margrethen (- Lindau)	Thurbo	3.3	8	7.5	1	38'387	100.0%	230'365	249'562	38%					45				
881	SN10 St. Gallen - St. Margrethen (Nachtangebot)	Thurbo	0	2	2	1	12'140	100.0%	52'063	56'401	46%					38				
900	RE4 Ziegelbrücke - Sargans	Thurbo	0.5	0.5	0	1	10'112	100.0%	43'709	47'351	47%					41				
900/735	S17 Sargans - Ziegelbrücke - Rapperswil SG	SOB	20	20	20	2	833'032	90.1%	2'548'777	2'761'176	47%					38				
905	S12 Sargans- Chur	Thurbo	38	38	36	3	702'008	30.9%	396'661	429'717	65%					30				

Vorgaben für Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Bahnlinien gemäss Anhang 2 VöV				
Angebotsstufe	Wirtschaftlichkeit		Nachfrage	
	Kostendeckungsgrad		Linienbelastung	
	Mindestvorgabe	Zielvorgabe	Mindestvorgabe	Zielvorgabe
1 bis 14 Kurspaare pro Tag	25%	35%	3	9
2 15 bis 29 Kurspaare pro Tag	30%	40%	6	12
3 30 bis 59 Kurspaare pro Tag	35%	45%	9	15
4 60 bis 89 Kurspaare pro Tag	40%	50%	12	24
5 90 und mehr Kurspaare pro Tag	45%	55%	18	30

Berechnungsart

Kostendeckungsgrad: $\frac{\text{Erträge} + \text{Abgeltungen Dritter}}{\text{Kosten}}$

Linienbelastung: $\frac{\text{Personenkilometer (Pkm)}}{\text{Kurskilometer}}$

A3 Erreichung der kantonalen Vorgaben Bus (Offerten 2024)

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung				Verweis	
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		
80.001	1 Winkeln - St. Gallen Bahnhof - Stephanshorn	VBSG	91	71	59	5 E	679'252	100.0%	0	1'941'517	71%					16	
80.002	2 Wolfganghof - St. Gallen Bahnhof - Guggelen	VBSG	91	70	59	5 E	590'378	100.0%	0	1'855'485	69%					15	
80.003 O	3 St. Gallen Bahnhof - Olma Messen - Heiligkreuz - Wittenbach	VBSG	70	58	39	4 E	266'042	100.0%	0	886'087	59%					14	
80.003 W	3 Abtwil St. Josefen - Säntispark - St. Gallen Bahnhof	VBSG	71	59	39	4 E	365'887	100.0%	222'063	579'078	66%					15	
80.004 O	4 St. Gallen Bahnhof - Heiligkreuz - Wittenbach	VBSG	70	57	38	4 E	401'017	100.0%	0	1'173'615	65%					16	
80.004 W	4 Abtwil Säntispark - St. Gallen Bahnhof	VBSG	71	58	40	4 E	309'880	100.0%	0	761'043	67%					16	
80.005	5 Riethüsli - St. Gallen Bahnhof - Universität - Rotmonten	VBSG	102	68	58	5 E	290'720	100.0%	0	1'475'361	54%					11	
80.006	6 Bach St. Georgen - St. Gallen Bahnhof - Heiligkreuz	VBSG	104	70	59	5 E	457'048	100.0%	0	1'889'659	59%					12	
80.007	7 Neudorf - St. Gallen Bahnhof - Hinterberg	VBSG	59	51	40	3	432'721	100.0%	0	2'111'371	52%					12	
80.008	8 Wendeplatz Stocken - St. Gallen Bahnhof - Neudorf	VBSG	58	50	39	3	458'313	100.0%	0	2'127'317	53%					12	
80.009	9 Hölzli - St. Gallen Bahnhof - Rotmonten - Schuppis Nord	VBSG	76	57	55	4	415'843	100.0%	0	2'461'933	37%					7	
80.010	10 Oberhofstetten - St. Gallen Bahnhof - Röteli	VBSG	48	32	32	3	138'889	100.0%	0	825'079	33%					5	
80.011	11 St.Gallen Bahnhof - Karlstor - Abacus-Platz	VBSG	34	31	31	3	141'257	100.0%	0	1'023'449	31%					7	
80.012	12 Abtwil - Spisegg - St. Gallen Bahnhof	VBSG	20	0	0	2	58'646	100.0%	0	219'385	51%					10	
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus St.Gallen						5 E	5'005'893		222'063	19'330'379	59%					13	

Vorgaben für Wirtschaftlichkeit und Nachfrage bei Buslinien					gemäß Anhang 2 VöV		
Angebotsstufe	Wirtschaftlichkeit				Nachfrage		
	Kostendeckungsgrad				Linienbelastung		
	fossiler Antrieb		fossilfreier Antrieb AS mit «E»		Mindestvorgabe	Zielvorgabe	
	Mindestvorgabe	Zielvorgabe	Mindestvorgabe	Zielvorgabe			
1	bis 14 Kurspaare pro Tag	20%	30%	20%	25%	1	3
2	15 bis 29 Kurspaare pro Tag	25%	35%	20%	30%	2	4
3	30 bis 59 Kurspaare pro Tag	30%	40%	25%	35%	3	5
4	60 bis 89 Kurspaare pro Tag	35%	45%	30%	40%	4	8
5	90 und mehr Kurspaare pro Tag	40%	50%	35%	45%	6	10

Berechnungsart

Kostendeckungsgrad: $\frac{\text{Erträge} + \text{Abgeltungen Dritter}}{\text{Kosten}}$

Linienbelastung: $\frac{\text{Personenkilometer (Pkm)}}{\text{Kurskilometer}}$

kantonale Mindestvorgabe
kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
80.251	251 Goldach - Rorschach - Rorschacherberg - Altenrhein	BOS	33	28	17	3	208'424	100.0%	350'172	379'353	46%						8	5	15	25	35		
80.252	252 Goldach - Rorschacherberg - Rorschach - Tübach	BOS	29	21.5	11	2	155'299	100.0%	0	371'183	32%						3						
80.253	253 Goldach Bahnhof - Goldach Rietli	BOS	19	21	21	2	36'414	100.0%	0	187'000	35%						4						
80.254 (o.Bund)	254 Rorschach HB Süd - Rorschacherberg - Rorschach - Goldach TZM/Kellen	PAG OS	17	28	17.5	2	115'033	100.0%	0	753'493	21%						3						2)
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg						3	515'170		350'172	1'691'029	34%						5						

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
70.991	991 Rapperswil SG Bahnhof Süd - Schachenstrasse - Jona Bahnhof	VZO	40	37	37	3	93'318	100.0%	0	300'662	61%						9	5	15	25	35		
70.992	992 Rapperswil SG Glärnischstrasse - Jona Bahnhof	VZO	33	27	0	3	82'144	100.0%	0	319'870	47%						6						
70.993	993 Rapperswil SG Bahnhof - Hanfländer - Jona Vogelau/Bahnhof - Tägernau	VZO	40	34	30	3	96'940	100.0%	0	600'645	29%						4						2)
70.994	994 Rapperswil SG Bahnhof - Kempraten Bahnhof - Wohnheim Balm - Jona Bahnhof	VZO	44	34.5	31.5	3	241'255	100.0%	0	1'060'716	41%						6						
70.995	995 Jona Bahnhof - Hummelberg - Buechstrasse Ost	BRER	28	22	0	2	68'550	100.0%	0	278'133	42%						5						
70.996	996 Rapperswil SG Bahnhof Süd - Oberseeplatz - Jona Geberit - Feldlistrasse -	VZO	30	24	0	3	20'343	100.0%	0	109'307	32%						4						
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona						3	602'550		0	2'669'333	43%						6						

Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis						
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35			
80.701	701 Wil SG Bahnhof - Neulanden - Spital	BOS	58	23	12	3	97'780	100.0%	0	688'142	23%						3	5	15	25	35	2)	
80.702	702 Wilen bei Wil - Wil SG Bahnhof - Rosrüti	BOS	59	25	12	3	190'825	75.2%	0	769'077	30%						4						
80.703	703 Reuttistrasse - Wil SG Bahnhof - Neugruben	BOS	57	23.5	12	3	156'104	100.0%	0	981'955	31%						5						
80.704	704 Wil SG Bahnhof - Wilerwald	BOS	57	23.5	0	3	67'976	100.0%	0	357'839	28%						3						2)
80.705	705 Wil SG Bahnhof - Bildfeld - Bronschofen Gemeindehaus - Himmelrich	BOS	29	23	12	2	65'768	100.0%	0	331'183	38%						6						
80.706 (m.Bund)	706 Wil SG - Bronschhofen - Braunau	BOS	25.5	19	17	2	110'726	70.6%	80'164	203'750	31%						4						
80.706 (o.Bund)	706 Wil SG - Bronschhofen	BOS	7	12	0	1	7'598	100.0%	0	115'546	14%						3						2)
80.731	731 Wil SG Bahnhof - Rickenbach bei Wil - Kirchberg SG Fetzhof	REGO	29	21	0	2	55'548	64.8%	0	132'722	51%						5						
Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil						3	752'325		80'164	3'580'214	31%						4						

Buslinien

Offerten 2024

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region St.Gallen-Bodensee (ohne Gesamtsysteme Stadt-/Ortsbus St.Gallen und Rorschach/Goldach/Rorschacherberg)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung				Verweis					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%						
			5	15	25				35												
80.091	N91 St. Gallen - Neudorf - Mörschwil - Steinach (Nachtbus)	VBSG	2	2	0	1	6'954	100.0%	42'735	46'297	21%					11					
80.092	N92 St. Gallen - Abtwil St. Josefien (Nachtbus)	VBSG	2	2	0	1	4'937	100.0%	36'701	39'760	14%					8					3)
80.120 O	120 Heiden - Eggersriet - St. Gallen (- Engelburg)	PAG OS	44.5	33	18	3	483'960	72.2%	389'269	672'158	54%					15					
80.120 W	120 Engelburg - St. Gallen (- Eggersriet - Heiden)	PAG OS	39	38.5	36.5	3	179'440	100.0%	301'120	677'520	39%					11					
80.120N O	120 Heiden - Eggersriet - St. Gallen (- Engelburg) (Nachtbus)	PAG OS	3.5	3.5	0	1	7'436	72.7%	15'792	17'109	40%					17					
80.120N W	120 Engelburg - St. Gallen (- Eggersriet - Heiden) (Nachtbus)	PAG OS	2.5	2.5	0	1	4'359	100.0%	17'278	18'717	20%					7					
80.121 O	121 Heiden - Rehetobel - St.Gallen (- Engelburg)	PAG OS	34.5	20	18	3	402'022	32.1%	171'497	185'788	58%					14					
80.121 W	121 Engelburg - St. Gallen (- Rehetobel - Heiden)	PAG OS	31	18	0	3	111'186	100.0%	224'765	243'495	50%					10					
80.132	132 Engelburg - Hohfirst - Waldkirch	PAG OS	10	0	0	1	41'446	100.0%	85'064	92'153	31%					4					
80.151	151 Gossau SG - Mettendorf - Arena - St. Gallen Bahnhof - Spisertor	REGO	100	81.5	29	5	795'022	100.0%	164'515	520'964	87%					16					
80.152	152 Gossau SG (- Herisau)	REGO	35.5	34.5	18	3	59'115	100.0%	0	186'786	54%					8					
80.154	154 Wittenbach - Waldkirch - Arnegg	PAG OS	24	19	17	2	225'907	100.0%	202'156	519'830	35%					6					
80.155	155 Gossau SG Bahnhof - Walter Zoo	REGO	28.5	22	22.5	2	67'476	100.0%	0	284'995	43%					5					
80.158	158 Herisau - St. Gallen Arena - Abtwil SG - Engelburg	REGO	34.5	29.5	14	3	283'626	80.7%	158'685	316'544	65%					8					
80.159	159 Gossau SG - Arnegg - Andwil SG - Gossau SG Mettendorf	REGO	34.5	32.5	17	3	237'639	100.0%	217'931	652'280	34%					5					
80.180	180 Herisau - Hundwil - Stein AR - St. Gallen	PAG OS	18.5	19	17	2	238'830	14.1%	50'676	54'900	43%					8					
80.200	200 St. Gallen - Wittenbach - Arbon	PAG OS	38	39	36	3	376'380	51.6%	283'263	306'869	54%					13					
80.200N	200 St. Gallen - Wittenbach - Arbon (Nachtbus)	PAG OS	2	2	0	1	7'770	56.1%	14'057	15'228	41%					20					
80.201	201 St. Gallen - Arbon (Expressbus)	PAG OS	36	19	0	3	307'628	65.3%	208'788	226'188	58%					15					
80.205	205 Wittenbach - Lömmenschwil - Häggenschwil-Winden	PAG OS	10	0	0	1	43'943	97.4%	115'857	125'512	23%					5					
80.207	207 Arbon - Berg SG - Wittenbach	PAG OS	6	0	0	1	38'681	46.1%	0	68'883	19%					2					1)
80.210	210 St. Gallen - Mörschwil - Tübach - Steinach (- Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	369'966	100.0%	364'149	394'495	69%					13					
80.211	211 St. Gallen - Mörschwil - Tübach - Horn - Steinach (-Arbon)	PAG OS	33	19	17	3	380'301	85.3%	308'658	334'379	68%					14					
80.222	222 Heiden - Rheineck	PAG OS	15	14	9	2	83'063	16.0%	19'841	36'525	36%					7					
80.223	223 Heiden - Walzenhausen - Rheineck (Abendbus)	PAG OS	4	5	1	1	38'929	8.6%	6'178	6'692	18%					3					1)

Buslinien

Offerten 2024

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region St.Gallen-Bodensee (ohne Gesamtsysteme Stadt-/Ortsbus St.Gallen und Rorschach/Goldach/Rorschacherberg) Fortsetzung

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis			
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35
80.254 (m.Bund)	254 Rorschach - Rorschacherberg - Rorschach Stadt - Goldach - St. Gallen	PAG OS	18.5	0	0	2	181'470	100.0%	352'132	381'477	46%									
80.242	242 Rheineck - RorschachThal - Rorschach - Untereggen - St. Gallen	PAG OS	33	33	17	3	549'301	100.0%	945'907	1'024'733	46%									
80.305	305 Rheineck - Altenrhein	BOS	24	18	11	2	75'349	100.0%	151'458	431'072	18%						3)			
80.942	942 Amriswil - Muolen	BOTG	15	14	14	2	68'648	41.4%	67'420	73'038	27%									
852	N5 Weinfelden - Bischofszell - Gossau (Nachtangebot Bus)	Thurbo	0	2	2	1	11'968	40.5%	12'743	13'805	34%									
854	B23 Appenzell - Wasserauen (Randstunden Bus)	AB	3	3	3	1	13'280	7.8%	3'349	3'629	24%									
855	N21 Appenzell - Gais - St. Gallen (Nachtangebot Bus)	AB	0	3	3	1	12'920	15.7%	6'710	7'270	45%									
856	B24 Gais - Altstätten Stadt (Randstunden Bus)	AB	2	2	2	1	15'277	50.0%	22'341	24'203	17%						2)			
855	N21 St. Gallen - Speicher - Trogen (Nachtangebot Bus)	AB	0	3	3	1	6'656	57.0%	13'320	14'431	41%									

Buslinien

Offerten 2024

- | kantonale Mindestvorgabe
- | kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
- 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

- 3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region Rheintal

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung				Verweis			
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		5	15	25
80.224	224 Heiden - Zelg - Walzenhausen - St. Margrethen SG	PAG OS	8	6.5	6	1	76'802	21.1%	32'055	34'726	28%		4						
80.225	225 Heiden - Lachen - Walzenhausen - St. Margrethen SG	PAG OS	8	6.5	6	1	79'780	20.8%	30'647	33'200	30%		4						
80.226	226 Heiden - Heerbrugg	PAG OS	15	15	15	2	149'793	30.6%	80'772	87'502	39%		7						
80.227	227 Heiden - Altstätten SG	PAG OS	6	4	4	1	41'114	20.1%	17'560	19'024	22%		3						
80.300	300 Altstätten SG - Buchs SG	BOS	35	33.5	28	3	792'130	100.0%	714'729	1'369'898	46%		7						
80.301	301 Altstätten SG - Lüdingen - Marbach SG - Rebstein - Balgach - Heerbrugg	BOS	68.5	53	35	4	435'696	100.0%	352'692	1'127'666	48%		8						
80.302	302 Heerbrugg - Berneck	BOS	35	32.5	30	3	67'250	100.0%	104'649	372'266	29%		5						3)
80.303 (m.Bund)	303 Heerbrugg - Diepoldsau (- Hohenems)	BOS	60.5	52	42	4	225'014	100.0%	198'971	765'593	40%		7						
80.303 (o.Bund)	303 (Heerbrugg-) Diepoldsau - Hohenems Emspark	BOS	32	6	0	3	36'764	100.0%	0	342'368	11%		2						1)
80.304	304 Heerbrugg - Au SG - St. Margrethen SG - Rheineck	BOS	35	34	12	3	237'992	100.0%	257'344	595'597	42%		6						
80.331	331 Altstätten SG - Eichberg	BOS	15.5	13	12	2	122'828	100.0%	246'821	267'390	32%		4						
80.332	332 Altstätten SG - Kriessern - Montlingen - Oberriet SG - Kobelwald	BOS	15.5	13	12	2	170'415	100.0%	271'080	293'671	31%		5						
80.333	333 Altstätten SG - Landmark - St. Anton	BOS	3	0	3	1	13'149	100.0%	0	46'316	60%		4						
80.351 CH	351 Heerbrugg - Widnau (- Lustenau - Dornbirn)	BOS	15	14	13	2	40'798	100.0%	71'148	175'894	19%		2						1)
80.352/353	352/353 Heerbrugg - Widnau - Heerbrugg	BOS	18.5	16.5	0	2	96'828	100.0%	0	435'564	35%		2						

Buslinien

Offerten 2024

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region Sarganserland-Werdenberg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Ve we
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		
80.400	400 Buchs SG - Sargans - Mels	BOS	36	32.5	31	3	479'543	100.0%	467'542	506'504	65%	13	5	15	25	35	
80.401	401 Räfis-Burgerau - Buchs SG - Grabs	BOS	27	24	0	2	144'933	100.0%	199'839	424'659	35%	5					
80.410	410 Buchs SG - Gams	BOS	19.5	4.5	3	2	54'860	100.0%	81'471	219'417	24%	4					3)
80.411 CH	411 Sennwald - Gams - Haag (- Bendern)	BOS	19	17.5	17	2	192'341	100.0%	175'636	519'589	20%	2					1)
80.411 FL	411 (Sennwald - Gams -) Haag - Bendern	BOS	16	14	14	2	7'857	100.0%	0	32'739	33%	2					
80.412	412 Grabs - Grabserberg - Voralp	BOS	8.5	3	3	1	38'336	100.0%	112'664	122'052	25%	5					
80.420	420 Trübbach - Oberschan - Gonzen Palfris - Oberschan - Gretschins - Weite	BOS	13.5	6	6	1	59'830	100.0%	138'182	250'455	23%	4					
80.429/430	429/430 Sargans - Vilters - Wangs - Sargans	BOS	33	28.5	27	3	189'937	100.0%	120'122	314'529	67%	7					
80.431	431 Sargans - Oberheiligkreuz - Mels	BOS	14.5	13.5	0	1	36'666	100.0%	0	116'336	46%	5					
80.432	432 Sargans - Mels - Weisstannen - Vorsiez	BOS	14.5	14	7	1	136'014	100.0%	149'015	413'672	21%	3					
80.433	433 Sargans - Mels - Plons - Ragnatsch	BOS	32	30	15.5	3	161'563	100.0%	0	353'221	68%	5					
80.440	440 Flums - Flumserberg Portels - Flums	PAG OS	6	0	0	1	17'694	100.0%	0	138'141	36%	2					
80.441	441 Sargans - Flums - Flumserberg Tannenbodenalp	PAG OS	16	16	16	2	261'919	100.0%	458'153	496'332	45%	12					
80.442	442 Walenstadt - Flums	BOS	14.5	6	6	1	84'074	100.0%	199'671	216'310	26%	4					
80.443	443 Walenstadt - Walenstadtberg	BOS	11	8	8	1	44'417	100.0%	123'654	133'959	35%	7					
80.444	444 Walenstadt - Unterterzen - Murg	BOS	40	40	40	3	172'685	100.0%	113'737	443'796	40%	4					
80.445	445 Unterterzen - Quarten - Oberterzen	BOS	19.5	15	15	2	40'122	100.0%	162'439	175'975	35%	3					
80.451	451 Bad Ragaz - Pfäfers - Valebns - Vättis - Gigerwald	PAG OS	17	16	14	2	235'450	100.0%	527'398	571'348	30%	8					
80.452	452 Bad Ragaz - Valens (Expressbus)	PAG OS	6.5	0	0	1	24'642	100.0%	65'583	71'048	36%	11					
80.453	453 Bad Ragaz - Altes Bad Pfäfers	PAG OS	8	8	8	1	16'757	100.0%	0	50'120	77%	15					
80.454	454 Pfäfers - Vadura - St. Margrethenberg	PAG OS	8.5	6	6	1	52'256	100.0%	80'363	87'060	38%	2					
80.456	456 Bidems - Bad Ragaz Bahnhof - Pizolbahn	PAG OS	14	12	12	1	66'594	100.0%	0	187'705	59%	5					
90.022	22 Bad Ragaz - Fläsch - Maienfeld - Jenins Landquart	PAG OS	23.5	20.5	16	2 E	234'324	12.6%	78'244	84'764	36%	6					
90.030	N30 Chur - Bad Ragaz - Sargans - Buchs -	BuS	0	1	1	1	5'520	63.8%	0	21'894	32%	21					

Buslinien

Offerten 2024

- | kantonale Mindestvorgabe
- | kantonale Zielvorgabe

- 1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
- 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

- 3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region ZürichseeLinth (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Rapperswil-Jona)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis			
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35
70.885	885 Rapperswil SG - Rüti ZH - Wald ZH - Goldingen - Atzmännig	ZVV	57.5	35	35	3	479'662	38.3%	121'014	131'099	83%	14	5	15	25	35				
72.513	513 Ziegelbrücke - Bülten - Reichenburg	PAG OS	33.5	31.5	31.5	3	279'746	3.6%	11'077	25'738	33%	6	5	15	25	35				
72.521	521 Pfäffikon SZ - Siebnen-Wangen - Uznach	PAG OS	37	35.5	35	3	564'271	4.5%	30'974	51'356	51%	11	5	15	25	35				
80.622	622 Rapperswil SG - Jona - Wagen - Eschenbach SG - Neuhaus SG - St.	BRER	67	59	31	4	718'885	100.0%	376'370	1'374'798	51%	8	5	15	25	35				
80.623	623 Rapperswil SG - Uznach - Ricken SG - Rapperswil SG (Nachtbus)	BRER	0	3	3	1	14'800	100.0%	35'648	38'619	38%	10	5	15	25	35				
80.628	628 Gommiswald - Gebertingen - Ricken SG	PAG OS	6	0	0	1	25'504	100.0%	0	67'510	57%	4	5	15	25	35				
80.630	630 Uznach - Schmerikon - Eschenbach - Goldingen - Atzmännig	PAG OS	35.5	32.5	31.5	3	289'581	100.0%	255'650	856'555	34%	6	5	15	25	35				
80.631 O	631 Uznach - Neuhaus SG - Eschenbach SG (- Rüti ZH)	BRER	35	15	13	3	149'537	100.0%	0	436'035	43%	8	5	15	25	35				
80.631 W	631 Rüti ZH - Eschenbach SG (- Neuhaus SG - Uznach)	BRER	45	35	32	3	210'714	67.2%	117'583	127'382	65%	9	5	15	25	35				
80.632	632 Uznach - Gommiswald - Ricken SG	PAG OS	23	18.5	17	2	171'310	100.0%	331'300	358'908	38%	7	5	15	25	35				
80.633	633 Uznach - Ernetschwil - Gommiswald - Rieden SG	PAG OS	18	17.5	17	2	98'516	100.0%	249'237	270'007	36%	8	5	15	25	35				
80.635	635 Ziegelbrücke - Schänis - Kaltbrunn - Benken SG	PAG OS	24	17	16	2	231'931	100.0%	345'775	374'590	35%	5	5	15	25	35				
80.636	636 Uznach - Kaltbrunn	PAG OS	34	33	33	3	129'309	100.0%	0	784'580	42%	9	5	15	25	35				
80.650	650 Ziegelbrücke - Weesen - Amden - Arvenbühl	AWA	34	33	32	3	273'000	100.0%	286'732	310'627	62%	11	5	15	25	35				

Buslinien

Offerten 2024

| kantonale Mindestvorgabe
| kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region Toggenburg

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	ikV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					V					
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%	5		15	25	35		
80.182	182 Brunnadern-Neckertal - Schönggrund Waldstatt - Herisau	PAG OS	15	13.5	12.5	2	227'940	55.0%	205'279	222'385	34%						7					
80.183	183 Herisau - Schwellbrunn - Schönggrund (Abendbus)	PAG OS	4	4.5	3.5	1	32'281	7.1%	4'927	5'337	24%						4					
80.184	184 Degersheim - Dicken - St. Peterzell	PAG OS	9.5	5.5	4.5	1	53'555	100.0%	109'218	118'319	30%						3					
80.185	185 St. Peterzell - Hemberg	PAG OS	7	5	4	1	28'743	100.0%	71'784	77'767	28%						5					
80.186	186 Wattwil - Hemberg - St. Peterzell - Brunnadern-Neckertal (Abendbus)	PAG OS	1	1	1	1	17'328	100.0%	0	101'071	20%						2					
80.765	765 Bütschwil - Mosnang - Libingen	PAG OS	14	8	8	1	83'112	100.0%	161'033	174'452	31%						5					
80.766	766 Bütschwil - Mosnang - Mührüti (- Hulftegg - Steg)	PAG OS	17	11	11	2	88'913	100.0%	124'072	275'404	27%						4					
80.766 (o.Bund 1)	766 (Bütschwil - Mosnang -) Mührüti - Hulftegg (-Steg ZH)	PAG OS	10	6.5	6.5	1	6'576	100.0%	0	41'045	30%						1					
80.766 (o.Bund 2)	766 (Bütschwil - Mosnang - Mührüti -) Hulftegg -Steg ZH	PAG OS	0	6	6	1	3'534	100.0%	0	17'085	30%						4					
80.767	767 Ganterschwil - Lütisburg - Rindal - Flawil	PAG OS	6	0	0	1	40'863	100.0%	43'709	47'352	57%						11					
80.768	768 Bütschwil - Ganterschwil - Lütisburg	PAG OS	34	19	19	3	114'224	100.0%	107'407	315'261	40%						5					
80.770	770 Lichtensteig - Wattwil - Ebnat-Kappel	BLWE	44	33	19	3	282'543	100.0%	179'055	350'409	69%						9					
80.770B	770 Wattwil - Nesslau-Neu St. Johann (Bahnersatz)	BLWE	2	2.5	2.5	1	21'420	100.0%	40'009	43'343	34%						8					
80.770N	N9 Wil SG - Wattwil - Ebnat-Kappel - Nesslau (Nachtbus)	BLWE	0	2.5	2.5	1	13'772	100.0%	41'825	45'310	25%						8					
80.771	771 Dietfurt - Oberhelfenschwil - Brunnadern-Neckertal	PAG OS	15	8	8	2	67'193	100.0%	129'600	320'398	21%						4					3)
80.772	772 Dietfurt - Lichtensteig - Krinau	PAG OS	12	8	8	1	67'686	100.0%	106'694	274'357	20%						3					
80.780	780 Wattwil - Hemberg	PAG OS	13	9	9	1	87'780	100.0%	186'190	201'705	27%						5					
80.790	790 Wattwil - Nesslau - Wildhaus - Buchs SG	PAG OS	33	32	31	3	886'535	100.0%	1'386'325	1'501'852	48%						13					
80.792 (m.Bund)	792 Nesslau - Ennetbühl (- Schwägälp)	PAG OS	11.5	11	9	1	19'604	100.0%	46'568	50'448	35%						8					
80.792 (o.Bund)	792 (Nesslau -) Ennetbühl - Schwägälp	PAG OS	11.5	11	9	1	65'483	89.8%	0	150'087	46%						5					

Buslinien

Offerten 2024

█ kantonale Mindestvorgabe
█ kantonale Zielvorgabe

1) kantonsübergreifende oder grenzüberschreitende und wichtige Linie (Art. 12 Abs. 1 Bst a) VöV)
 2) Teil eines Gesamtsystems mit erfüllten Mindestvorgaben (Art. 12 Abs. 1 Bst. b) VöV)

3) Mindestvorgabe nicht erreicht, Angebot wird überprüft

Region Wil (ohne Gesamtsystem Stadt-/Ortsbus Wil)

Fahrplanfeld	Linie	Transportunternehmen	Anzahl Kurspaare			Ang. Stufe	Kurs-km Total	iKV-Anteil SG	Abgeltung für Anteil SG		Kostendeckungsgrad	Linienbelastung					Verweis
			Mo-Fr	Sa	So				Bund in Fr.	Kanton in Fr.		25%	50%	75%	100%		
80.722	722 Wil SG - Hosenruck - Weinfeld	PAG OS	8.5	8	8	1	124'992	19.9%	42'761	46'324	33%	4	5	15	25	35	
80.722	722 Wil SG - Hosenruck - Weinfeld	BOS	11.5	18	13	2	145'937	24.3%	68'459	74'164	24%	4	5	15	25	35	1)
80.724	724 Wil SG - Zuckenriet - Niederbüren	PAG OS	18.5	15	0	2	154'111	100.0%	231'417	250'701	39%	7	5	15	25	35	
80.725	725 Wil SG - Zuzwil SG - Niederhelfenschwil	PAG OS	19	19	18	2	249'447	100.0%	406'202	440'053	34%	6	5	15	25	35	
80.726	726 Wil SG - Henau - Uzwil Bahnhof - Waldhof	PAG OS	35.5	34.5	34.5	3	360'025	100.0%	242'803	951'063	46%	7	5	15	25	35	
80.727	727 Zuzwil - Oberbüren - Gossau SG	PAG OS	34	19.5	19	3	289'877	100.0%	593'384	642'832	30%	6	5	15	25	35	
80.728	728 Uzwil - Oberbüren - Zuckenriet	PAG OS	19.5	19	18.5	2	126'948	100.0%	204'555	221'601	44%	6	5	15	25	35	
80.729	729 Wil SG - Schwarzenbach - Henau - Niederuzwil - Uzwil	REGO	19	19	17	2	155'770	100.0%	177'961	363'907	36%	6	5	15	25	35	
80.730	730 Wil SG - Jonschwil - Uzwil	PAG OS	34.5	19.5	19	3	253'250	100.0%	235'062	532'897	52%	10	5	15	25	35	
80.732	732 Wil SG - Kirchberg SG - Gähwil	BOS	49.5	37.5	30	3	328'791	80.5%	248'871	667'728	43%	7	5	15	25	35	
80.733	733 Wil SG - Littenheid	BOS	30	30	15	3	104'016	39.9%	67'198	72'798	45%	6	5	15	25	35	
80.734	734 Wil SG - Sirmach - Dussnang - Fischingen	BOS	22	15	14	2	158'744	15.5%	35'394	38'343	49%	8	5	15	25	35	
80.733/734	733/734 Wil SG - Littenheid - Dussnang - Fischingen (Abendangebot)	BOS	4	5	4	1	44'807	13.7%	10'534	11'412	24%	3	5	15	25	35	
80.735	735 Wil SG - Sirmach - Eschlikon TG - Bichelsee	BOS	26	20	18	2	207'660	17.1%	56'221	60'907	40%	7	5	15	25	35	
80.737	737 Wil SG - Zuzwil SG - Oberbüren - Uzwil (Nachtbus)	BOS	2	2	0	1	12'311	100.0%	23'827	25'812	32%	7	5	15	25	35	
80.738	738 Wil SG - Schwarzenbach SG - Algetshausen - Uzwil - Bichwil (Nachtbus)	BOS	2	2	0	1	8'925	100.0%	20'728	22'455	31%	7	5	15	25	35	
80.740	740 Uzwil - Oberbüren - Niederbüren - Bischofszell	PAG OS	19	18.5	17.5	2	168'787	88.4%	180'374	195'406	51%	7	5	15	25	35	
80.741	741 Flawil - Uzwil - Niederuzwil	PAG OS	33.5	33	18	3	255'904	100.0%	138'084	805'236	40%	5	5	15	25	35	
80.750	750 Flawil Bahnhof - Isnyplatz	PAG OS	29	29	0	2	56'719	100.0%	0	213'756	43%	4	5	15	25	35	
80.751	751 Degersheim - Flawil Bahnhof - Burgau	PAG OS	23.5	19	18	2	156'486	100.0%	163'999	514'302	32%	7	5	15	25	35	
80.761	761 Bazenhaid - Kirchberg SG - Dietschwil b. Kirchberg SG	BOS	16	0	0	2	32'948	100.0%	0	128'220	26%	3	5	15	25	35	

Abgeltungen

Die Abgeltung ist die Entschädigung der ungedeckten Kosten eines bestellten Leistungsangebotes im Bereich des Regional- und Ortsverkehrs. Die Abgeltung an die Transportunternehmen 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.

Erlöse

Die Erlöse der einzelnen Verkehrsangebote bestehen zum grössten Teil aus Verkehrserträgen (z.B. Einnahmen von Billett- und Abonnementsverkäufen). Berücksichtigt werden aber auch Nebenerlöse, welche beispielsweise aus Werbeeinnahmen oder Verkaufsprovisionen bestehen. Zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit rechnet der Kanton St.Gallen im Gegensatz zum Bund auch linienbezogene Beiträge von Gemeinden zu den Erlösen.

Erschliessungsgüte

Die Erschliessungsgüte bezeichnet die Qualität der Erschliessung eines Gebietes. Sie wird in unterschiedlichen Klassen angegeben. Die Berechnung der öV-Güteklassen nach ARE 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.

Gemeindepool

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs 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 Transportunternehmen mittels Abgeltungen entschädigt. Der Anteil je Gemeinde errechnet sich zu drei Vierteln aus der Qualität der Erschliessung (gewichtete Anzahl der Abfahrten) und zu einem Viertel aus der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner.

Interkantonaler Verteilschlüssel

Bedient eine Linie das Gebiet mehrerer Kantone, so legen diese für die Abgeltungen einen interkantonalen Verteilschlüssel (ikV) fest. Meist werden dabei die Linienlänge und die Anzahl Haltestellen berücksichtigt. In diesem Bericht werden auch andere Kennzahlen einer Linie (z.B. Vollkosten, Erlöse, Einsteiger und Kurskilometer) anhand des ikV dem Kanton St.Gallen zugeordnet.

Kostendeckungsgrad

Der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil der Vollkosten einer Linie oder des gesamten Systems durch die Erlöse aus Billett- und Abonnementverkäufen und Beiträge Dritter finanziert werden. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 100 Prozent werden die ungedeckten Kosten durch Abgeltungen entschädigt. Im Gegensatz zum Kanton rechnet der Bund linienbezogene Beiträge von Gemeinden nicht als Erlöse an. Gewisse Verkehrsangebote werden deshalb mit unterschiedlichen Kostendeckungsgraden publiziert. Erfüllt der tatsächliche Betrieb einer Linie die Mindestvorgaben nicht, passt das Transportunternehmen das Angebot in seiner Offerte für die nächste Fahrplanperiode an.

Kurskilometer

Kurskilometer oder produktive Kilometer bezeichnen die von den Transportunternehmen gefahrenen Kilometer im öffentlichen Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Leerfahrten zählen nicht dazu.

Kurspaar

Die Dichte eines Verkehrsangebots wird in der Anzahl Kurspaaren pro Verkehrstag angegeben. Auf einer Linie ergibt eine Hin- und eine Rückfahrt ein Kurspaar. Es sind auch halbe Kurspaare möglich, da die Anzahl Kurse in die beiden Richtungen unterschiedlich sein können.

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). Den Auswertungen in diesem Bericht liegen nur die Regionsteile im Kanton St.Gallen zugrunde.

NRP-Regionen

NRP steht für die Neue Regionalpolitik des Bundes. Das kantonale NRP-Umsetzungsprogramm sieht die Regionen als Kerngebiete der Regionalentwicklung vor. Hierfür haben sich die St.Galler Gemeinden zu sechs NRP-Regionen zusammengeschlossen. Der NRP-Region Wil haben sich ausserdem auch Gemeinden des Kantons Thurgau und der Regio St.Gallen auch Gemeinden der Kantone Appenzell AR und Thurgau mit angeschlossen. Mehr zum Perimeter siehe <https://www.sg.ch/ueber-den-kanton-st-gallen/statistik/metainformationen/nrpreionen.html>. Den Auswertungen in diesem Bericht liegen nur die Regionsteile im Kanton St.Gallen zugrunde.

Personenkilometer

Personenkilometer dienen der Messung von Verkehrsleistungen. Der Wert wird ermittelt, indem die Anzahl der Kurskilometer mit der durchschnittlichen Belegung des Fahrzeuges multipliziert wird. Der Zahl ergibt sich aus dem Produkt zwischen der transportierten Anzahl von Personen und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern

Vollkosten

Die Vollkosten im öffentlichen Verkehr umfassen Investitionen und deren Folgekosten in Fahrzeuge oder Infrastruktur sowie die Aufwendungen für Personal, Unterhalt und Betrieb sowie die Folgekosten aus Investitionen (Abschreibungen, Zinsen). Die Gemeinkosten für die Verwaltung werden den einzelnen Linien anteilig zugeschrieben.