



Triebzüge der Südostbahn in Wattwil. Solche Kompositionen fahren auch einige Kurse der S9 nach Wil. Bild: Martin Knoepfel



Busse von Wil Mobil warten am Bahnhof der Stadt auf Passagiere. Bild: PD

## Hohe Kostendeckung im Regionalverkehr

Der jüngste Bericht über den öffentlichen Verkehr zeigt steigende Frequenzen auf verschiedenen Linien.

Martin Knoepfel

Der Bahnhof Wil ist der dritt wichtigste Bahnhof im Kanton, was die Passagiere angeht; vor Wil liegen St. Gallen und Rapperswil. 2018 nutzten ihn 19 801 Passagiere pro Tag. Gegenüber 2016 ist das ein Minus von 444 Personen oder zwei Prozent. Die Passagierzahlen beziehen sich allerdings auf 2018, als der Knoten Wil noch funktionierte. Auf Platz 8 der Rangliste liegt Wattwil mit 7273 Passagieren, 431 oder sechs Prozent weniger als 2016. Platz 10 belegt Uzwil mit 4850 Passagieren pro Tag. Das sind 80 Personen oder zwei Prozent weniger als im Jahr 2016.

### «2019 war gutes Jahr für den ÖV im Kanton»

Interessant ist auch ein Blick auf die Querschnittsbelastung im Korridor Flawil-Gossau. Er zeigt einen Anstieg von rund 19 000 auf rund 28 000 Passagiere pro Tag in den Jahren 2005 bis 2018. Dann folgt ein Rückgang um rund 2000 Passagiere, bevor wieder ein Auf-

wärtstrend einsetzt. 2019 war nach Auskunft vom Markus Schait in Bezug auf die Nachfrage ein relativ gutes Jahr für den ÖV im Kanton. Von 2014 bis 2019 verdoppelten sich die Zahlen der Einsteiger in der S1 (Wil-St. Gallen) beinahe von 1,22 auf 2,24 Millionen pro Jahr. Die Zahl der Personenkilometer pro Jahr stieg von knapp 20 auf knapp 41 Millionen. Allerdings gab es ab 2019 ein neues Fahrplankonzept.

Im Korridor Wil-Wattwil, wo die S9 fährt, variierten die Einsteigerzahlen von 2014 bis 2018 zwischen 1,44 und 1,52 Millionen, mit der Ausnahme von 2017 (eine Million Einsteiger). 2019 erfolgte ein Sprung auf 1,5 Millionen Passagiere, wobei die Personenkilometer fast unverändert blieben. Im Korridor St. Gallen-Wattwil mit Fortsetzung nach Nesslau-Neu St. Johann verkehrte erst die S8, die dann von der S2 abgelöst wurde. Hier nahm die Zahl der Einsteiger von 2014 bis 2017 von 1,23 auf 1,1 Millionen ab und steigt seither wieder auf 1,2 Millionen an. Allerdings zeigen die Zahlen die Nachfrage auf der

ganzen Linie, nicht nur auf dem Teilstück im Toggenburg.

Auf der S4 nahmen die Einsteiger seit 2014 bis 2019 um rund ein Viertel von 4,3 auf 5,4 Millionen pro Jahr zu. Allerdings beziehen sich diese Zahlen wie beim Voralpen-Express auf die ganze Linie, nicht nur auf den Abschnitt im Toggenburg. Der Voralpen-Express beförderte 2014 noch 4,1 Millionen Personen. 2019 waren es schon 4,6 Millionen. Die Personenkilometer legten jedoch schwächer zu, von 129 auf 134 Millionen. Es fuhren also mehr Passagiere kürzere Strecken.

### Erhebliche Spannweite beim Kostendeckungsgrad

Bei der Kostendeckung liegen die S1 und die S8/S2 mit 48 Prozent und 52 Prozent über der kantonalen Zielvorgabe. Die S4 übertrifft mit 48 Prozent die kantonalen Zielvorgabe, ebenso die S9 mit 55 Prozent.

Der Wiler Ortsbus liegt mit 36 Prozent Kostendeckung zwischen der kantonalen Mindest- und der Zielvorgabe.

Allerdings gibt es doch erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Linien. Die Busse vom Bahnhof nach Neulanden und nach Bronschhofen verpassen die Mindestvorgabe oder ritzen sie gerade. Die anderen Linien liegen dementsprechend darüber.

Im Toggenburg erreicht der Busbetrieb Lichtensteig-Wattwil-Ebnat-Kappel eine Kostendeckung von 65 Prozent und liegt damit an der Spitze. Auf der Postautolinie von Nesslau nach Ennetbühl sind es 57 Prozent. Von Ennetbühl auf die Schwägalp sind es dagegen nur noch 25 Prozent. Fast doppelt so hoch ist dagegen die Kostendeckung auf der Churfürstenlinie von Wattwil via Wildhaus nach Buchs. Tiefe Kostendeckungsgrade weisen im Toggenburg die Linien Dietfurt-Lichtensteig-Krinau und Brunnadern-Hemberg-Wattwil (Abendkurs) mit 18 und 20 Prozent aus.

Deutlich über dem kantonalen Zielwert liegen in der Region Wil zahlreiche Buslinien. Der Nachtbus von Wil via Oberbüren nach Uzwil erreicht 65 Prozent. Mit 63 Prozent folgt die

Verbindung Wil-Eschlikon-Bichelsee. Knapp dahinter, mit 62 Prozent Kostendeckungsgrad, findet man die Postautolinie Uzwil-Niederbüren-Bischofszell. Die Linie von Wil nach Niederbüren deckt mit den Billeteinahmen 59 Prozent der verursachten Ausgaben.

Es folgen die Strecken Wil-Dussnang-Fischingen mit 53 Prozent und Wil-Jonschwil-Uzwil mit 52 Prozent. Den gleichen Wert erreicht der Nachtbus auf dieser Strecke. Einen Kostendeckungsgrad von 46 Prozent verzeichnen die Strecken Wil-Schwarzenbach-Uzwil, Wil-Kirchberg-Gähwil und Wil-Littenheid. Alle hier erwähnten Strecken übertreffen damit zugleich die kantonale Zielvorgabe. Den tiefsten Kostendeckungsgrad hat der Abendkurs Wil-Dussnang-Fischingen, der aber als grenzüberschreitende Linie und wichtiges Angebot eingestuft ist.

### Hinweis

[https://www.sg.ch/news/sgch\\_allgemein/2020/08/mehr-reisende-in-bahn-und-bus-.html](https://www.sg.ch/news/sgch_allgemein/2020/08/mehr-reisende-in-bahn-und-bus-.html)

## Toggenburg ist die am wenigsten mit ÖV erschlossene Region im Kanton

**Schlusslicht** Nicht alle Regionen im Kanton St. Gallen sind gleich gut mit öffentlichem Verkehr (ÖV) erschlossen. Der ÖV-Bericht 2020 enthält auch Informationen zur Anbindung der verschiedenen Regionen an den ÖV. Der Kanton unterscheidet hier fünf Kategorien. Es geht von A (sehr gut) bis D (gering) und keine Erschliessung.

75 Prozent der Menschen im Toggenburg haben an ihrem Wohnort eine geringe oder keine Erschliessung mit dem ÖV. Bei den Arbeitsplätzen sind die Zahlen ähnlich. Damit ist das Toggenburg die am wenigsten mit dem ÖV erschlossene Region im Kanton. In der Region Sarganserland-Werdenberg,

der zweitletzten Region, fallen noch 67 Prozent in die Kategorien D und keine Erschliessung.

Besser sieht es in der Region Wil aus, wo knapp 40 Prozent der Einwohner in mittelmässig oder gering erschlossenen Gebieten leben und neun Prozent keine Erschliessung mit Bahn und Bus haben. 39, 27 und wiederum 9 Prozent lauten die Zahlen für die Arbeitsplätze. Wie gut Gebiete vom ÖV bedient werden, schlägt sich im Verhalten der Berufspendler nieder. Von Wattwil, Wil oder Uzwil, um nur einige Beispiele zu nennen, nimmt rund die Hälfte der Berufspendler nach St. Gallen den ÖV. (mkn)

## Neues Buskonzept in Wil geplant

**Zukunft** Der Bericht enthält Aussagen über geplante Ausbauten. Bis 2023 wollen die SBB die Verlängerung von Perrons im Bahnhof Wil realisieren. Gleichzeitig soll der Bahnhof für Behinderte einfacher zugänglich werden. Geplant sind Investitionen von gut 35 Millionen Franken (diese Zeitung berichtete). Die Einsprachefrist ist vor kurzem abgelaufen. Im Linthgebiet hofft der Kanton, auf den Dezember 2023 die Verlängerung der S4 nach Rapperswil realisieren zu können. Sie setzt Ausbauten voraus, etwa ein weiteres Perron im Bahnhof Uznach und eine Doppelspur Uznach-Schmerikon. Diese Pläne sind derzeit durch Einsprachen der Gemeinde Schmerikon blockiert. Die Verlänge-

rung der S4 schafft eine zweite stündliche umsteigefreie Verbindung Wattwil-Rapperswil.

In Wattwil finden seit wenigen Wochen und noch bis 2021 Erneuerungsarbeiten statt. Abgenutzte Gleise und Weichen werden ersetzt und die Gleisanlage wird so umgebaut, dass die Züge rascher in den Bahnhof ein- und aus diesem ausfahren können.

In Wil soll mit dem Fahrplanwechsel im Dezember dieses Jahres die erste Etappe des neuen Buskonzepts eingeführt werden. Konkret sollen die drei Buslinien 701, 702 und 703 eine neue Linienführung erhalten. Ferner will man mehr Busse einsetzen, die dann pünktlicher als bisher fahren sollen. Zu

den künftigen Buskonzepten Werdenberg-Obertoggenburg ist nur zu erfahren, dass die Konzepte überarbeitet werden.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 will der Bund unter anderem 300 Millionen Franken in den Ausbau der Strecken von Winterthur nach Konstanz, Romanshorn und St. Gallen/St. Margrethen investieren. Zudem werden Passagiere aus der Region Wil vom Brütten Tunnel zwischen Winterthur und Zürich profitieren. Dieser kostet nochmals 2,4 Milliarden Franken. Stündlich soll ein Zug in 35 statt wie bisher 46 Minuten Wil und Zürich verbinden.

Martin Knoepfel