

SCHLUSSBERICHT | Bern, 21. August 2026

Monitoring Nachtnetz 2025

Regionen Wil, Toggenburg, St. Gallen,
Appenzellerland und Rheintal

Raphael Grässli, Sandro Tanner

Im Auftrag vom Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen

Impressum

Monitoring Nachtnetz 2025

Regionen Wil, Toggenburg, St. Gallen, Appenzellerland und Rheintal

Schlussbericht, 21. August 2026

b-4399a_Bericht_260821.docx

Auftraggeber

Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen

Projektleitung

Markus Schait (Amt für öffentlichen Verkehr, Kt. St. Gallen)

Daniel Zollinger (Abteilung öffentlicher Verkehr, Kt. Thurgau)

Michael Sutter (Fachstelle Öffentlicher Verkehr, Kt. Appenzell Ausserrhoden)

Autorinnen und Autoren

Raphael Grässli, Sandro Tanner

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern

Tel. +41 31 370 19 19

Quellangabe des Titelbilds

Raphael Grässli

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Ausgangslage	5
2. Nachfrage	6
2.1. Datengrundlage	6
2.2. Bahnangebot	6
2.2.1. Winterthur – St. Gallen – Heerbrugg	6
2.2.2. Lichtensteig – St. Gallen – Romanshorn	9
2.3. Busangebot	11
2.3.1. Teilregion Wil/Toggenburg	11
2.3.2. Teilregion St. Gallen/Appenzell	13
2.3.3. Teilregion Rheintal	17
2.4. Aussteiger je Gemeinde	19
3. Finanzen / Wirtschaftlichkeit	26
3.1. Bahnangebot	26
3.2. Busangebot	29
4. Qualitative Rückmeldungen	34
5. Ausblick	38
Annex	40
A1. TU-Umfrage	40
Abbildungsverzeichnis	41
Tabellenverzeichnis	42
Glossar	43

Zusammenfassung

Ausgangslage	Mit dem Fahrplan 2025 wurde das Nachtnetz in den Regionen Wil, Toggenburg, St. Gallen, Appenzellerland und Rheintal umfassend ausgebaut und neu strukturiert. Zentral sind der Halbstundentakt der Nacht-S-Bahn Winterthur–St. Gallen, die Verlängerung bis Heerbrugg sowie neue bzw. systematisierte Nachtbusangebote. Ziel war eine bessere regionale Erschliessung, kürzere Reisezeiten und verbesserte Anschlüsse. Das vorliegende Monitoring analysiert das erste Betriebsjahr hinsichtlich Nachfrage, Wirtschaftlichkeit und betrieblichen Erfahrungen.
Bahn-Nachfrage	Die Nachfrage nahm im ersten Betriebsjahr des neuen Konzepts beim Bahnangebot mit +50% (von 1'500 auf 2'200 Fahrgäste pro Betriebsnacht) deutlich zu. Damit zeigt sich, dass der Angebotsausbau klar einem Kundenbedürfnis entspricht. Bahnseitig findet insbesondere auch das neue Angebot zwischen St. Gallen und Lichtensteig mit 70 Fahrgästen pro Zugpaar Anklang.
Bus-Nachfrage	Die Busangebote verzeichnen mit +75% (von 1'300 auf 2'300 Fahrgäste pro Betriebsnacht) sogar noch eine grössere Nachfragezunahme. Die Nachfragezunahme steht im Einklang mit den Angebotsausbauten: Auf Buslinien mit einem deutlichen Angebotsausbau oder gar ganz neuen Linien ist der Zuwachs gross. Auf Linien mit geringen Anpassungen fällt auch das Wachstum geringer aus. Ein linienweiser Direktvergleich zwischen 2024 und 2025 ist allerdings schwierig, da sich die Linienführungen und Betriebszeiten oft stark unterscheiden.
Wirtschaftlichkeit	Bahnseitig erreichen alle Angebote die Mindestanforderungen des Kantons St. Gallens problemlos, wenn auch die Erlöse teils deutlich tiefer als offeriert liegen. Dadurch resultiert über alle Nacht-Bahnangebote im Jahr 2025 ein Kostendeckungsgrad von 56% (Offerte 2025: 71%). Die separat offerierten Nachtbuslinien erreichen einen durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 25% (Offerte 2025: 28%), wobei allerdings fünf Linien die Mindestanforderungen nicht erreichen und weitere zwei Linien die Mindestanforderungen nur mit Beiträgen Dritter erreichen. Handlungsbedarf könnte ich den Folgejahren insbesondere auf den Linien N23 und N741 bestehen.
Betriebsqualität	Die Rückmeldungen der TU zeigen ein weitestgehend gut funktionierendes Nachtnetz, auch aus betrieblicher Sicht. Die Umläufe, Fahrpläne und Anschlüsse funktionieren. Vereinzelt sind die Fahrzeiten knapp, insbesondere bei grösseren Veranstaltungen. Wo möglich sind daher Anpassungen im Minutenbereich vorgesehen.
Ausblick	Per Dezember 2026 werden Nacht-Fernverkehrsverbindungen zwischen Zürich und Chur mit Zwischenhalt u.a. in Ziegelbrücke, Unterterzen, Walenstadt, Flums, Sargans und Bad Ragaz eingeführt. Sobald es die finanziellen Mittel vom Kanton St. Gallen zulassen, sind zudem weitere Ausbauten in den Regionen Zürichsee-Linth und Sarganserland-Werdenberg sowie bei den Frühverbindungen an den Flughafen Zürich vorgesehen.

1. Ausgangslage

Seit Fahrplan 2022 verkehren die Nacht-S-Bahnen zwischen Zürich und Winterthur halbstündlich. Aufgrund der hohen Nachfrage konnte daher per Fahrplan 2025 auch ein Halbstundentakt zwischen Winterthur und St. Gallen eingeführt werden. Die bisherigen Verbindungen verkehren neu ohne Halt zwischen Winterthur und Wil SG und können dadurch nach Heerbrugg (statt St. Margrethen) verlängert werden. Um eine Halbstunde versetzt verkehren Nacht-S-Bahnen mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Winterthur und St. Gallen. Diese bahnseitigen Fahrplananpassungen hatten Auswirkungen auf zahlreiche Bahn-Bus-Knoten wie Wil SG, Gossau, St. Gallen oder St. Margrethen, wodurch sich eine Anpassung des Nachtbusnetzes aufdrängte. Mit einem optimierten Nachtbusangebot soll der Nutzen der ausgebauten Nacht-S-Bahn auch den Regionen, welche nicht direkt mit der Bahn erschlossen sind, weitergegeben werden.

Abgestimmt auf das neue Bahnangebot wurde im Jahr 2023 durch INFRAS das Konzept Nachtnetz 2.0 für die Regionen Wil, Toggenburg, St. Gallen, Appenzell und Rheintal erarbeitet, welches im Dezember 2024 anschliessend umgesetzt wurde. Das Konzept beinhaltet zusätzlich auch eine neue Nacht-S-Bahn zwischen St. Gallen und Lichtensteig. Die Linienführungen der Nachtbuslinien wurden neu konzipiert und auch systematisiert. Sie verkehren, mit wenigen Ausnahmen, in einem systematischen Stundentakt. Das Angebot wurde sowohl räumlich als auch zeitlich deutlich ausgebaut. Verschiedene Erschliessungslücken konnten geschlossen, die Reisezeiten reduziert und die Vernetzung innerhalb der Regionen verbessert werden.

Für das erste Betriebsjahr lässt das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen gemeinsam mit den Kantonen Thurgau und Appenzell Ausserrhoden ein Monitoring durchführen. Der vorliegende Bericht dokumentiert die daraus gewonnen Erkenntnisse. Das Monitoring umfasst die folgenden Aspekte:

- **Nachfrage:** Linienscharfe Auswertungen der Aussteigerzahlen je Gemeinde, jeweils mit Vergleich zum Vorjahr. Die Auswertung erfolgt pro Betriebsnacht.
- **Finanzen / Wirtschaftlichkeit:** Vergleich der Finanzkennzahlen der Nachtangebote als Zeitreihe sowie als Vergleich zwischen Offerte und Ist-Rechnung.
- **Rückmeldungen der TU:** Umfrage bei den TU zu Rückmeldungen aus dem Betrieb wie Fahrzeiten, Umläufe oder Anschlusssicherheit.

2. Nachfrage

2.1. Datengrundlage

Die Nachfragezahlen wurden von den Transportunternehmen (TU) zur Verfügung gestellt. Diese basiert in der Regel auf den automatischen Fahrgastzählssystemen, mit welchem jeweils ein Teil der Fahrzeugflotte ausgerüstet ist. Daher sind es mehrheitlich keine Vollerhebungen. Teilweise werden die Frequenzen auch von Hand erfasst.

Für die nachfolgenden Analysen wird mehrheitlich auf die Aussteigerzahlen abgestützt, um insbesondere für die Lastrichtung einen Eindruck zu erhalten, wohin die Fahrgäste reisen. Für die Frequenzen pro Linie bestehen keine Unterschiede zwischen der Verwendung der Einsteiger- oder Aussteigerzahlen.

Teilweise liegen nur die Rohdaten oder nur teilweise aggregierte Daten vor. In diesem Fall wurden die Daten aggregiert (hochgerechnet auf die gesamte Anzahl Betriebsnächte), sodass ein einziger Mittelwert über alle Betriebsnächte resultiert. Je nach Stichprobe können dadurch Abweichungen bestehen.

2.2. Bahnangebot

2.2.1. Winterthur – St. Gallen – Heerbrugg¹

Auf dem Korridor Winterthur – St. Gallen – Heerbrugg erfolgt von 2024 auf 2025 ein deutlicher Angebotsausbau. Die SN22 wurde zwischen Winterthur und Wil SG beschleunigt, sodass sie von St. Margrethen bis Heerbrugg verlängert werden konnte. Zusätzlich wurde zwischen Winterthur und St. Gallen die SN21 eingeführt, welche die Feinerschliessung zwischen Winterthur und Wil SG sowie eine zweite stündliche Verbindung bis St. Gallen sicherstellt.

Der Angebotsausbau auf diesem Korridor führt zu einer deutlichen Nachfragezunahme. Die **Querschnittsbelastungen** zwischen Winterthur und St. Gallen liegen rund 40-50% höher als 2024, jene zwischen St. Gallen und St. Margrethen haben rund 30% zugenommen. Der meistbelastete Querschnitt befindet sich weiterhin zwischen St. Gallen Bruggen und St. Gallen. Dort beträgt das Wachstum 48% (2024: 476, 2025: 707 Fahrgäste). Der Belastungsteppich für die Jahre 2024 und 2025 kann der Abbildung 1 entnommen werden.

Bei den Aussteigerzahlen konnte ein Wachstum von +33% verzeichnet werden. Bei den einzelnen Bahnhöfen zeigt sich allerdings ein unterschiedliches Bild. Die grössten

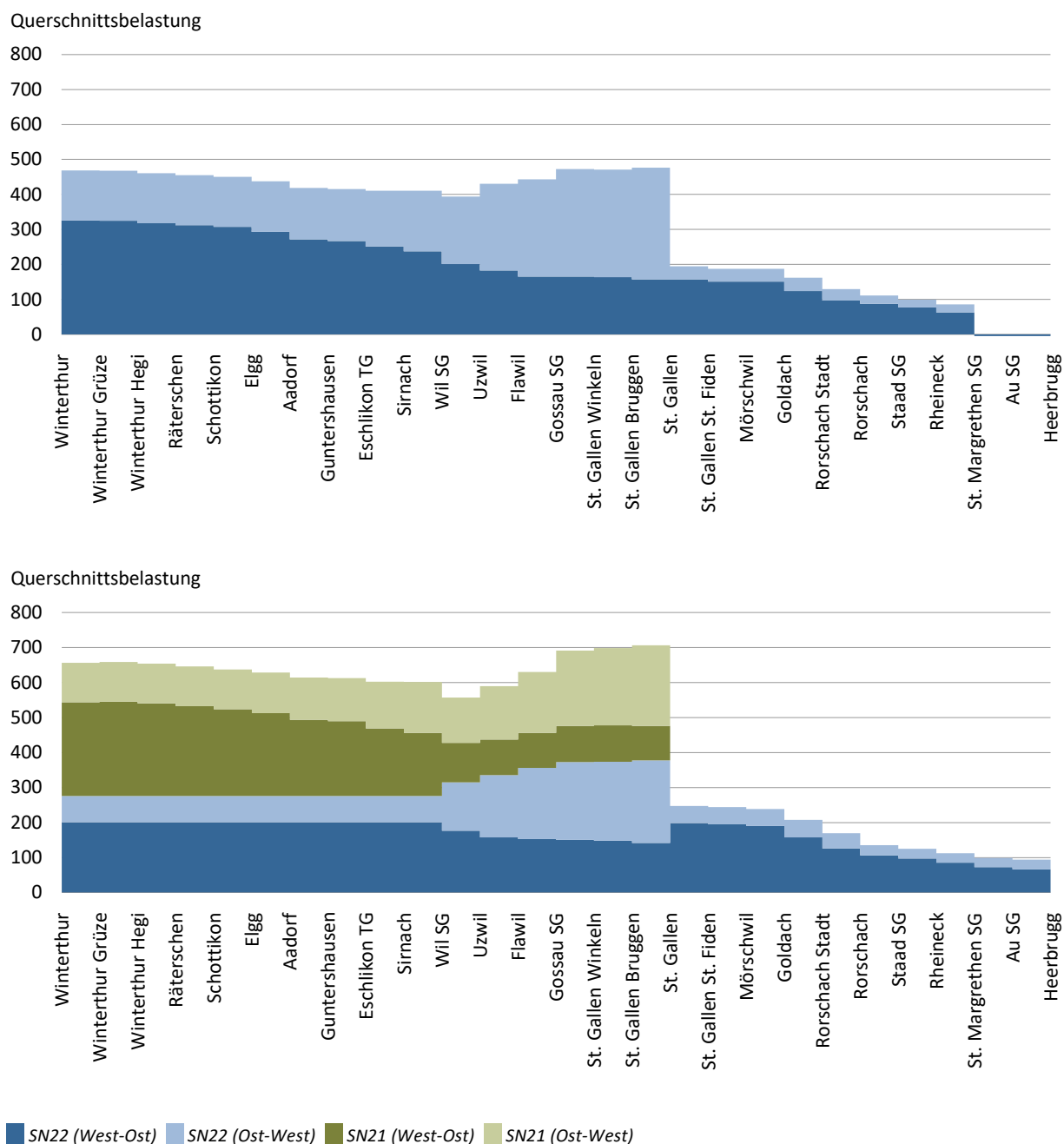
¹ Im Jahr 2024 werden folgende Zugnummern berücksichtigt: 13611, 13612, 13613, 13614, 13615, 13616, 13617. Im Jahr 2025 werden folgende Zugnummern berücksichtigt: 13610, 13611, 13612, 13613, 13614, 13615, 13616, 13617, 13621, 13623, 13624, 13625, 13626, 13628.

absoluten Zuwächse verzeichneten die Bahnhöfe Wil SG (+108 Aussteiger), Gossau SG (+58) und Winterthur (+42). Das relative Wachstum war in Rorschach (+91%), St. Gallen Winkeln (+66%) und St. Gallen Bruggen (+64%) besonders gross. Rückläufig waren die Aussteiger in St. Margrethen SG (-67%), Rheineck (-15%) und Staad SG (-12%) sowie an diversen Bahnhöfen zwischen Winterthur und Wil SG.

Der grosse Rückgang in St. Margrethen SG ist auf die Verlängerung der S-Bahn bis Heerbrugg und damit der Verlegung des Nachtbusknotens nach Heerbrugg zurückzuführen. Die Gesamtnachfrage der Bahnhöfe St. Margrethen SG, Au SG und Heerbrugg nahm um +59% zu.

Die beiden Fernverkehrszüge 3292 (St. Gallen ab 00:37 / Wil SG an 01:02 Uhr) und 3293 (Zürich HB ab 00:17 / St. Gallen an 01:28 Uhr) werden durch die zusätzlichen Nacht-S-Bahnen teilweise konkurrenziert. Im meistbelasteten Abschnitt zwischen Winterthur und St. Gallen liegt der Rückgang bei 0-10 Personen (Zugnr. 3292; -4%) bzw. bei 20-30 Personen (Zugnr. 3293; -13%). Die Fernverkehrszüge sind mit jeweils über 100 Fahrgästen allerdings weiterhin gut besetzt.

Abbildung 1: Querschnittsbelastung für die Jahre 2024 (oben) und 2025 (unten)



Grafik INFRAS. Quelle: Thurbo.

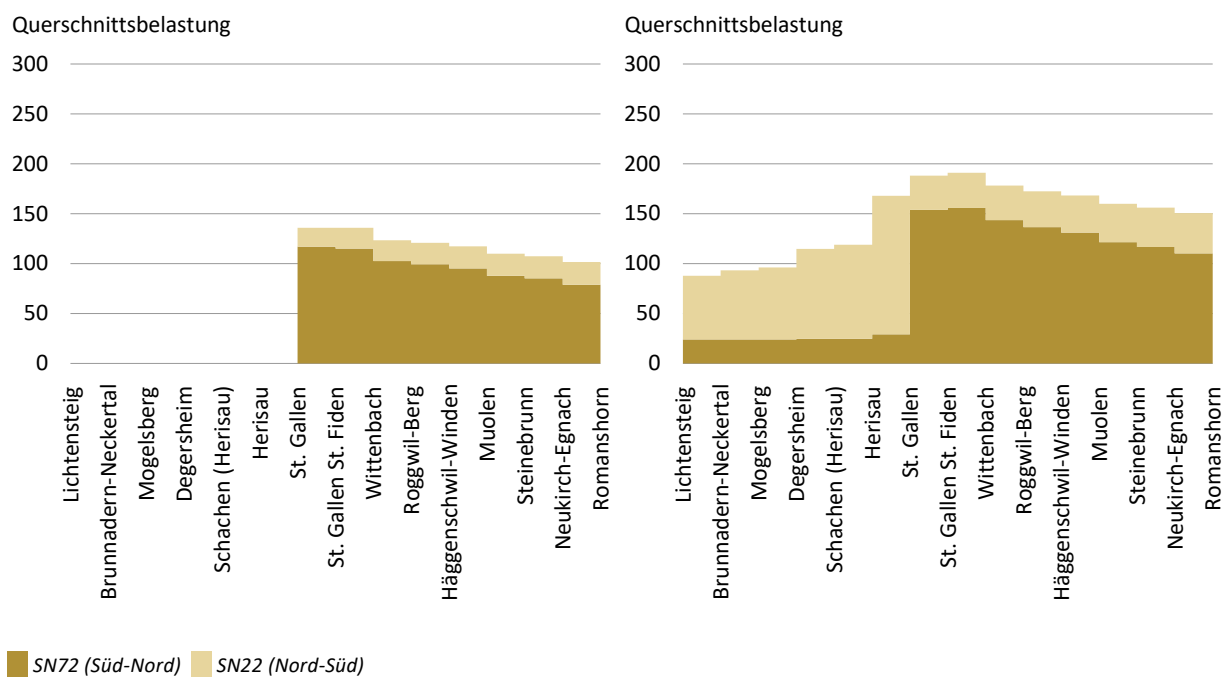
2.2.2. Lichtensteig – St. Gallen – Romanshorn²

Auf dem Korridor Lichtensteig – St. Gallen – Romanshorn erfolgte per 2025 ebenfalls ein deutlicher Angebotsausbau. Zwischen Lichtensteig und St. Gallen wurde erstmals ein Nachtangebot mit drei Zugpaaren eingeführt. Zwischen St. Gallen und Romanshorn wurde die Betriebsdauer um eine Stunde verlängert.

Auf dem Teilabschnitt St. Gallen – Romanshorn nahmen die **Querschnittsbelastungen** im Vergleich zum Vorjahr um 40-50% zu. Der meistbelastete Abschnitt befindet sich weiterhin zwischen St. Gallen St. Fiden und Wittenbach (191 Fahrgäste) mit einem Wachstum von 40%. Zwischen Lichtensteig und St. Gallen befindet sich der stärkste Querschnitt zwischen Herisau und St. Gallen mit einer Nachfrage von 168 Fahrgästen.

Die grössten absoluten Aussteigerzahlen auf diesem Korridor weisen Romanshorn (111 Aussteiger), Herisau (64) und Lichtensteig (63) auf. Der Romanshorne Linienast weist 274 Aussteiger (+33%), der Lichtensteiger Linienast 212 Aussteiger auf.

Abbildung 2: Querschnittsbelastung für die Jahre 2024 (links) und 2025 (rechts)



Grafik INFRAS. Quelle: Thurbo.

² Im Jahr 2024 werden folgende Zugnummern berücksichtigt: 13650, 13651, 13653.

Im Jahr 2025 werden folgende Zugnummern berücksichtigt: 13650, 13651, 13652, 13653, 13654, 13655, 13657.

Fazit

Bereits im ersten Betriebsjahr nahmen die Fahrgastzahlen aller Nacht-Bahnangebote von 1'500 (2024) auf 2'200 Fahrgäste (2025) pro Betriebsnacht zu. Dies entspricht einer Zunahme von beinahe 50%. Neben gewissen Verlagerungen vom Abendangebot, vom Fernverkehr oder von Busangeboten dürfte ein wesentlicher Teil der Nachfragezunahme auf zusätzliche, neue Fahrgäste zurückzuführen sein.

Zwischen Winterthur und St. Gallen wurde im Jahr 2024 insbesondere bei Veranstaltungen die Kapazitätsgrenze erreicht. Durch den Angebotsausbau zum Halbstundentakt konnte die durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Zug von 156 auf 106 Fahrgäste (-32%; Winterthur – St. Gallen) bzw. von 185 auf 120 Fahrgäste (-35%; St. Gallen – Winterthur) reduziert werden. Dies vereinfacht wie erhofft die betriebliche Produktion für Turbo. Absolut gesehen liegt die Zunahme zwischen Winterthur und St. Gallen bei +33%.

Erfreulich ist die Nachfrage zwischen St. Gallen und Lichtensteig, wo bereits im ersten Betriebsjahr pro Zugpaar durchschnittlich 70 Fahrgäste unterwegs sind. Mit dem angestrebten Ausbau des Bahnangebots zwischen Rapperswil und Lichtensteig ist eine weitere Zunahme wahrscheinlich.

Auch zwischen St. Gallen und Heerbrugg nahm, u.a. durch die Verlängerung bis Heerbrugg (statt St. Margrethen) die Nachfrage bereits im ersten Betriebsjahr um 34% zu.

2.3. Busangebot

Die Busangebote, insbesondere bei ins Tagesangebot integrierter Linien, lassen sich teilweise nicht exakt zwischen Tages- und Nachtangebot abgrenzen. Im Grundsatz werden dem Nachtangebot Kurse zugewiesen, die nach 00:30 Uhr am Ausgangspunkt abfahren und nur in den Nächten Fr/Sa und Sa/So verkehren. Einige Kurse zwischen 00:30 und 01:00 Uhr werden noch dem Tagesangebot zugeordnet, wenn ihr Taktmuster und ihre Linienführung vom Nachtangebot abweicht.

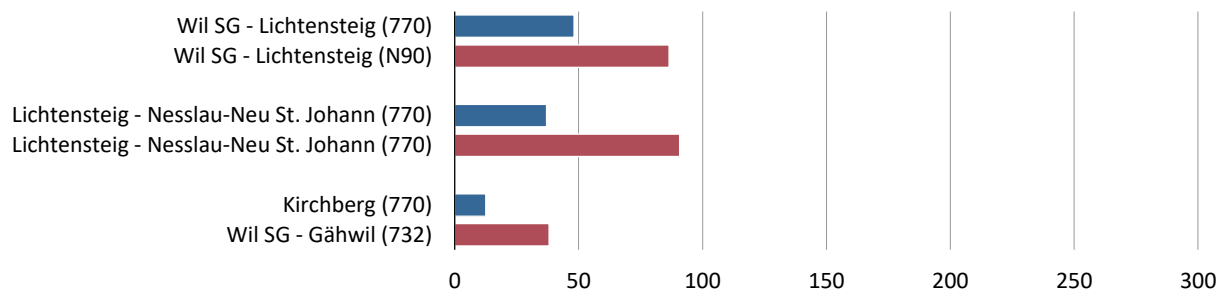
Die Nachfrage aller Nachtbusangebote stieg 2025 von 1'300 auf 2'300 Fahrgäste pro Betriebsnacht (+75%) im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl berücksichtigter Kurse nahm in ähnlichem Ausmass zu (2024: 79 Kurse, 2025: 135 Kurse)³. Im Folgenden wird die Nachfrage je Linie nach den drei Teilregionen dargestellt. Als Kenngrösse wird die Anzahl Aussteiger pro Betriebsnacht verwendet.

2.3.1. Teilregion Wil/Toggenburg

Die bisherige Nachtbuslinie 770 von Wil SG nach Nesslau-Neu St. Johann wird im neuen Konzept aufgeteilt: Kirchberg SG wird durch die Linie 732, der restliche Abschnitt Wil SG – Lichtensteig durch die Linie N90 und der Abschnitt Lichtensteig – Nesslau-Neu St. Johann weiterhin durch die Linie N770 abgedeckt. Am Bahnhof Lichtensteig ist ein Umsteigeknoten zwischen den beiden Buslinien sowie der neuen Nacht-S-Bahn St. Gallen – Lichtensteig entstanden.

Wie die Abbildung 3 zeigt, nahm die Nachfrage auf dem Abschnitt Wil SG – Lichtensteig (ohne Aussteiger in Kirchberg SG) um 80% zu (von 48 auf 86 Fahrgäste pro Betriebsnacht). Auf dem Abschnitt Lichtensteig – Nesslau-Neu St. Johann lag die Zunahme gar bei 145% (37 bzw. 91 Fahrgäste). Hinzu kommen im Jahr 2025 rund 38 Fahrgäste pro Nacht auf der Linie 732. Im Jahr 2024 wurde die Linie 732 teilweise ebenfalls durch die Linie 770 abgedeckt. Diese verzeichnete auf dem korrespondierenden Abschnitt (zwischen Kirchberg, Fetzhof und Kirchberg, Breiti) rund 13 Aussteiger pro Betriebsnacht. Insgesamt nutzten die drei Linien damit 215 Fahrgäste pro Nacht, was einer Zunahme von 119% entspricht. Umsteigefahrgäste in Lichtensteig (von N90 zu N770) werden allerdings doppelt gezählt. Nicht berücksichtigt sind Fahrgäste, die mit der Nacht-S-Bahn in Lichtensteig ankommen und keinen Anschlussbus benutzen.

³ In der Tendenz fallen die Linien im neuen Konzept jedoch kürzer aus als dies bislang der Fall war.

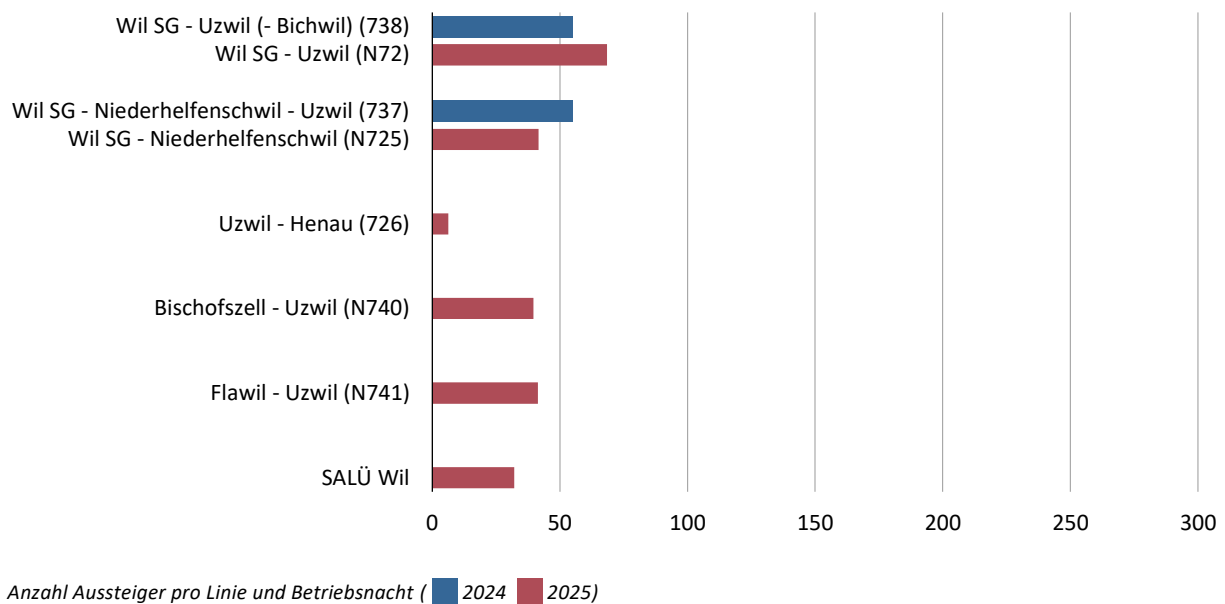
Abbildung 3: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Wil – Lichtensteig

Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

Grafik INFRAS. Quelle: BLWE, BOS.

Im Raum Wil SG – Uzwil – Flawil erfolgte mit dem neuen Konzept ein deutlicher Angebotsausbau. Die bisherigen Linien 737 (Wil SG – Niederhelfenschwil – Uzwil) und 738 (Wil SG – Jonschwil – Uzwil – Bichwil) wurden durch vier neue Linien ersetzt. Hinzu kommt ein zusätzlicher Spätkurs auf der Linie 726. Sie erschliessen zusätzliche Gemeinden und verkehren gegenüber dem bisherigen Angebot regelmässiger und öfter. Zusätzlich wurden in den Wochenendnächten die Betriebszeiten des On-Demand-Angebots SALÜ in Wil SG ausgedehnt.

Wie die Abbildung 4 zeigt, liegt die Gesamtnachfrage in diesem Raum im Jahr 2025 bei 230 Fahrgästen pro Nacht, was im Vergleich zum Vorjahr (110 Fahrgäste) mehr als einer Verdoppelung entspricht. Die Nachfrage verteilt sich relativ gleichmässig auf die verschiedenen Linien: Am stärksten ist die Linie N72 68 Fahrgästen nachgefragt, die Linien N725, N740 und N741 weisen alle gut 40 Fahrgäste pro Nacht auf. Die Linie N725 weist im Vergleich zur früheren Linie 737 einen Nachfragerückgang auf, allerdings hat sich ihr Bediengebiet auch reduziert. Das On-Demand-Angebot SALÜ wurde von 32 Fahrgästen pro Betriebsnacht genutzt.

Abbildung 4: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Wil – Uzwil – Flawil

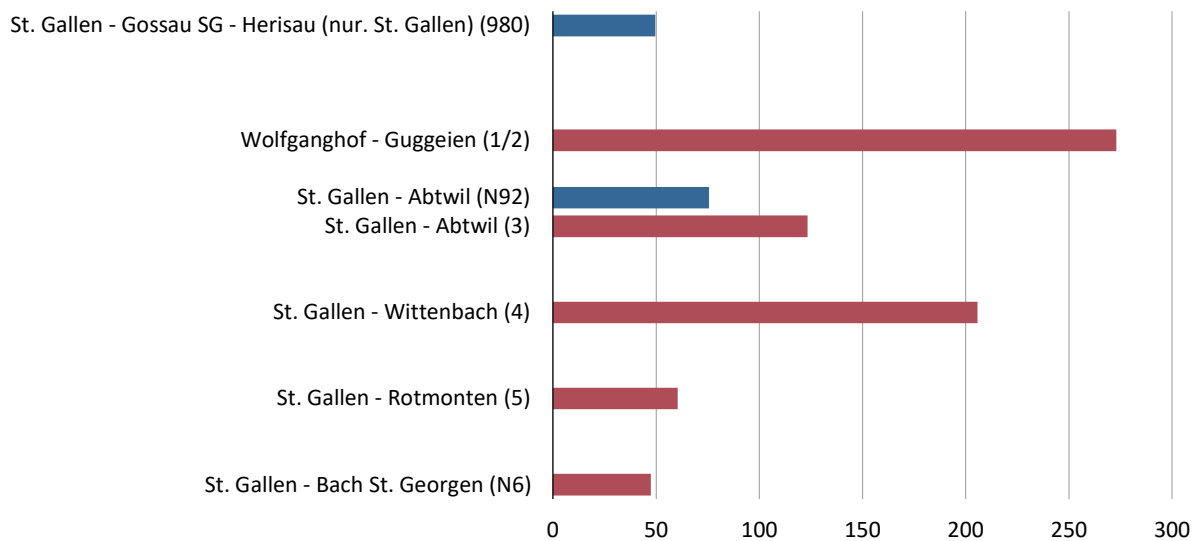
Grafik INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Regiobus.

2.3.2. Teilregion St. Gallen/Appenzell

Ein deutlicher Angebotsausbau fand auch in der Teilregion St. Gallen/Appenzell statt. So verkehren in der Stadt St. Gallen seit 2025 mehrere Stadtbuslinien auch nachts (Linien 1/2, 3, 4, 5 und N6⁴). Grosser Beliebtheit erfreuen sich insbesondere die Linien 1/2 und 4 mit 273 und 206 Fahrgästen pro Nacht (siehe Abbildung 5). Die Nachfrage der Linie 3 übersteigt jene der bisherigen Linie N92 (jeweils nur Lastrichtung) im Jahr 2024, welche allerdings noch zusätzliche Gebiete abdeckte. Die neuen Linien 5 und N6 verzeichneten 2025 61 resp. 47 Fahrgäste.

Insgesamt wiesen die fünf städtischen Linien im Jahr 2025 eine Nachfrage von 710 Fahrgästen pro Nacht auf, verteilt auf 28 Kurse. Dies entspricht einer durchschnittlichen Auslastung von 25 Fahrgästen pro Kurs. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist nicht direkt möglich, da auch Regionalbuslinien einen Teil der städtischen Erschliessung sicherstellen.

⁴ Teilweise verkehren die Linien nur auf Teilabschnitten.

Abbildung 5: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien der Stadt St. Gallen

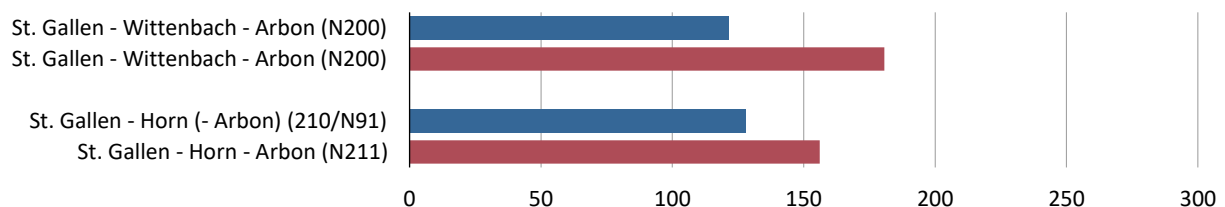
Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

Hinweis: Bei der Linie N92 sind nur die Frequenzen stadtauswärts berücksichtigt.

Grafik INFRAS. Quelle: VBSG.

Im Korridor St. Gallen – Arbon (via Wittenbach bzw. Horn) erfolgte ebenfalls eine Systematisierung des Angebots. Die Linie N211 ersetzt die bisherige Linie N91 und wurde bis Arbon verlängert, auf dem Abschnitt St. Gallen – Wittenbach ergänzt die Linie N200 die Linie 4 zum Halbstundentakt.

In Kombination mit dem zusätzlichen Kurspaar verzeichnet die Linie N200 eine deutliche Nachfragezunahme von 122 auf 181 Fahrgäste (+49%). Auf der Linie N211 lag die Nachfrage 2025 bei 156 Fahrgästen, womit das Wachstum mit +22% zur bisherigen Linie N91 geringer ausfällt. Allerdings ist das städtische Gebiet Guggeien neu durch die Linie 1/2 und Mörschwil zusätzlich durch die SN22 erschlossen.

Abbildung 6: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Wittenbach – Arbon

Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

Hinweis: Bei der Linie N91 sind nur die Frequenzen stadtauswärts berücksichtigt.

Grafik INFRAS. Quelle: PAG, VBSG.

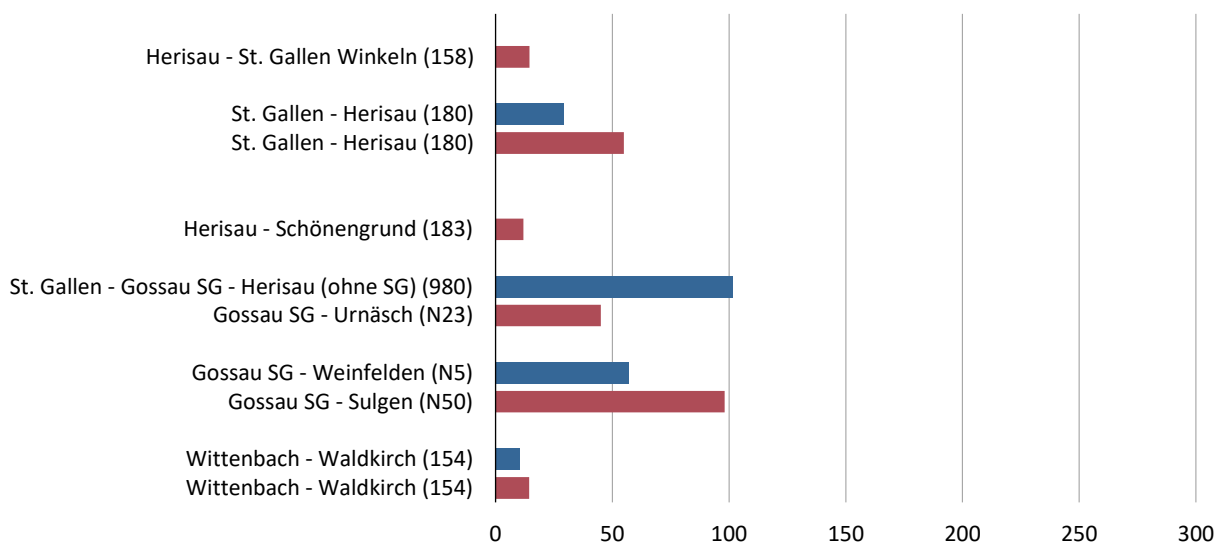
Im Raum Herisau – Gossau – Bischofszell erfolgten angebotsseitig ebenfalls deutliche Veränderungen. Die Linie N50 ersetzte zwischen Gossau SG und Sulgen die bisherige

N5 und erschliesst zusätzliche Gemeinden. Die bisherige Linie 980 wurde eingestellt, wobei die Erschliessung neu durch das Bahnangebot St. Gallen – Winterthur und die Linien N23 und 158 erfolgt. Ergänzt wird das Angebot durch Spätverbindungen auf den Linien 154, 180 und 183.

Die Linie N50 wurde als stärkste Linie von 98 Fahrgästen pro Nacht genutzt (siehe Abbildung 7). Dies entspricht im Vergleich zur Linie N5 im Jahr 2024 (57 Fahrgäste) einer Zunahme von 72%. Das zusätzliche Kurspaar auf der Linie 180 führte ebenfalls zu einem deutlichen Nachfragezuwachs von 29 auf 55 Fahrgäste. Die neue Linie N23 wird von 45 Fahrgästen pro Betriebsnacht genutzt. Bei den Angeboten auf den Linien 154, 158 und 183 handelt es sich nur um einzelne Kurs(paar)e, entsprechend ist die Nachfrage auch tiefer.

Im gesamten Raum Herisau – Gossau – Bischofszell hat die Nachfrage beim Busangebot, trotz Wegfall der Linie 980, spürbar zugenommen (um 20% von 198 auf 239 Fahrgäste).

Abbildung 7: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Herisau – Gossau – Bischofszell



Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

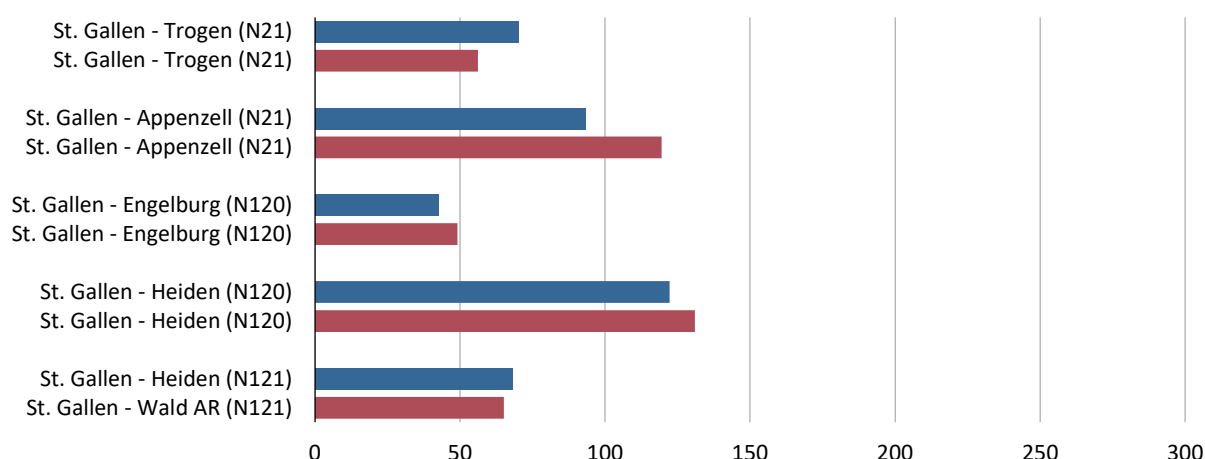
Grafik INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Regiobus.

In den Korridoren von St. Gallen nach Appenzell, Trogen, Heiden, Engelburg und Rehetobel – Wald AR wurden nur kleinere Anpassungen am Angebot und den Linienführungen vorgenommen. Entsprechend stagnierte die Nachfrage 2025 im Vergleich zu 2024 im ganzen Teilraum, wie Abbildung 8 zeigt.

Auf der Linie N21 Appenzell – Trogen wurde einerseits die Betriebsdauer beim Bahnangebot um 30 Minuten ausgedehnt, andererseits die Abfahrtszeiten der drei Busabfahrten systematisiert. Auf dem Linienast nach Trogen ging die Nachfrage um 20% zurück, jene nach Appenzell nahm um 28% zu. Das Wachstum dürfte unter anderen auf

die zusätzlich bedienten Haltestellen zurückzuführen sein. Auf der Linie N120 nahm die Nachfrage Richtung Engelburg um 16% (von 43 auf 49 Fahrgäste) und Richtung Heiden um 7% (von 122 auf 131 Fahrgäste) zu. Die Nachfrage auf der Linie N121 nahm pro Nacht mit 5% (von 68 auf 65 Fahrgäste) leicht ab. Allerdings wurde das Angebot vom einem Kurspaar (2024) auf 2.5 Kurspaare (2025) ausgebaut. Die Auslastung pro Kurs liegt durch den Wegfall von Heiden deutlich tiefer.

Abbildung 8: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Appenzell – Heiden⁵

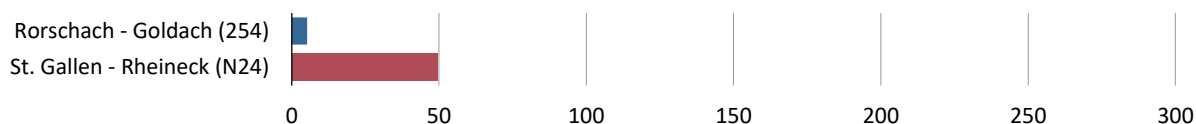


Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

Grafik INFRAS. Quelle: PAG.

Im Raum St. Gallen – Rorschach – Rheineck abseits der Bahnachse stellt die neue Linie N24 die Feinerschliessung sicher. Es handelt sich dabei mehrheitlich um ein neues Angebot. Auf einem kurzen Abschnitt ersetzt sie einen Spätkurs der Linie 254. Wie die Abbildung 9 zeigt, nutzten 49 Fahrgäste die Linie N24.

Abbildung 9: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Rorschach – Rheineck



Anzahl Aussteiger pro Linie und Betriebsnacht (■ 2024 ■ 2025)

Grafik INFRAS. Quelle: PAG.

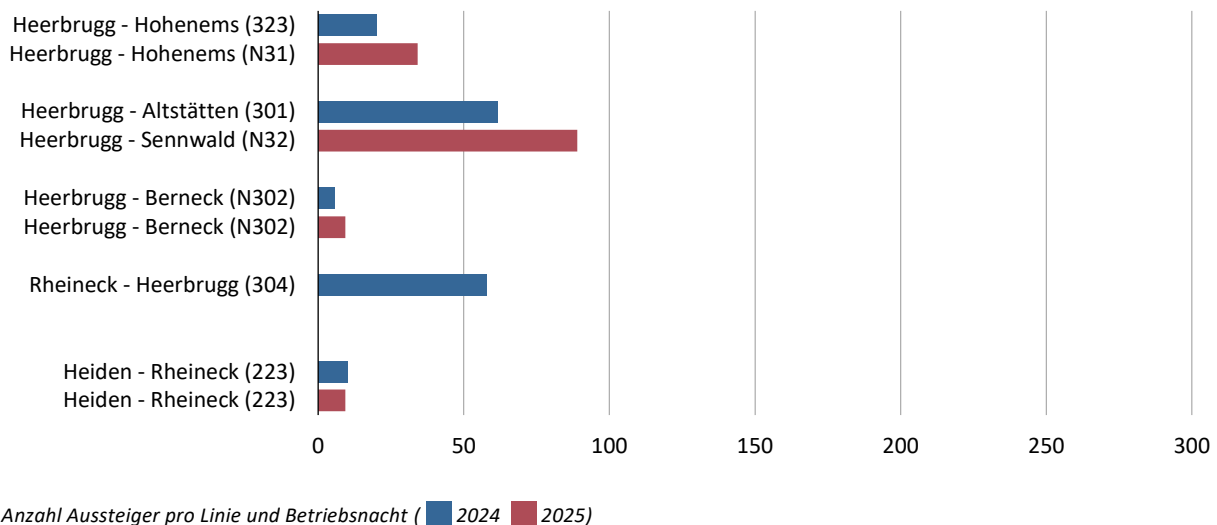
⁵ Bei Events (z.B. OLMA) verkehren zwischen St. Gallen und Appenzell Züge. Die Fahrgastzahlen des Bahnangebots wurde nicht berücksichtigt.

2.3.3. Teilregion Rheintal

Im Rheintal wurde das Angebot – infolge der Verlängerung SN22 bis Heerbrugg – neu strukturiert. Die neue grenzüberschreitende Linie Heerbrugg – Hohenems (N31) ist betrieblich mit der zweiten Linie Heerbrugg – Altstätten SG – Sennwald (N32) verknüpft. Die bisherige Buserschliessung auf der Achse St. Margrethen – Heerbrugg entfiel.

Die Linie N31 verzeichnete 34 Fahrgäste, dies entspricht im Vergleich zum bisherigen Angebot der Linie 323 (20 Fahrgäste) einer Zunahme von 70%. Der Bahnhof Hohenems verzeichnete 2025 sechs Ein- und vier Aussteiger. Damit wird die grenzüberschreitende Verbindung im ersten Betriebsjahr noch nicht stark nachgefragt. Wie üblich bei neuen Angeboten ist zu erwarten, dass es eine gewisse «Angewöhnungszeit» braucht, bis sich die Nachfrage eingependelt hat. Die Linie N32 wurde von 89 Fahrgästen genutzt. Im Vergleich zum bisherigen Angebot der Linie 301 (61 Fahrgäste) entspricht dies einer Zunahme von 45%. Ergänzt wird das Angebot durch das Bustaxi N302, welches neu auch noch periphere Gebiete von Au SG abdeckt. Die Nachfrage stieg dort auf tiefem Niveau von sechs auf neun Fahrgäste.

Abbildung 10: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Rheintal



Grafik INFRAS. Quelle: BOS, PAG.

Fazit

Die Nachfrage aller Nachtbusangebote stieg 2025 gegenüber dem Vorjahr von 1'300 auf 2'300 Fahrgäste pro Betriebsnacht. Dies entspricht einer Erhöhung der Nachfrage um 75% bereits im ersten Betriebsjahr. Es kann davon ausgegangen werden, dass neben gewissen Verlagerungen vom Abendangebot ein Grossteil der Nachfragezunahme durch zusätzliche, neue Fahrgäste entstanden ist.

- In der Teilregion Wil/Toggenburg führte der Angebotsausbau zu mehr als einer Verdoppelung der Anzahl Fahrgäste auf den Buslinien.
- In der Teilregion St. Gallen/Appenzell verlief die Nachfrageentwicklung je nach Korridor unterschiedlich. In der Stadt St. Gallen, im Raum Herisau – Gossau – Bischofszell und im Raum St. Gallen – Rorschach – Rheineck wurde ein starkes Nachfragewachstum registriert. Auch wenn ein direkter Vergleich mit 2024 auf einigen Linien nicht möglich ist, zeigt sich dort eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen. Im Raum St. Gallen – Wittenbach – Arbon stieg die Nachfrage leicht an, obwohl gleichzeitig ein Teil der Nachfrage durch neue Stadtbus- und Bahnlinien übernommen wurde. Im Raum St. Gallen – Appenzell – Heiden stagnierte die Nachfrage trotz eines leichten Angebotsausbaus.
- In der Region Rheintal entwickelte sich die Nachfrage auf den Buslinien ebenfalls positiv. Das Wachstum fiel zwar nicht so hoch aus wie in einigen anderen Räumen, es war aber doch deutlich. Mit der Verlängerung der SN22 bis Heerbrugg kam es zudem zu einer Verlagerung vom Bus- auf das Bahnangebot.

Für Linien, deren Nachfrageentwicklung hinter den Erwartungen zurückblieb, sollten keine Schnellschüsse gezogen werden. Die Entwicklungen basieren auf erst einem Betriebsjahr. Es ist davon auszugehen, dass manche Angebote ihr Nachfragepotenzial erst nach drei bis fünf Jahren Betriebsdauer ausschöpfen.

2.4. Aussteiger je Gemeinde

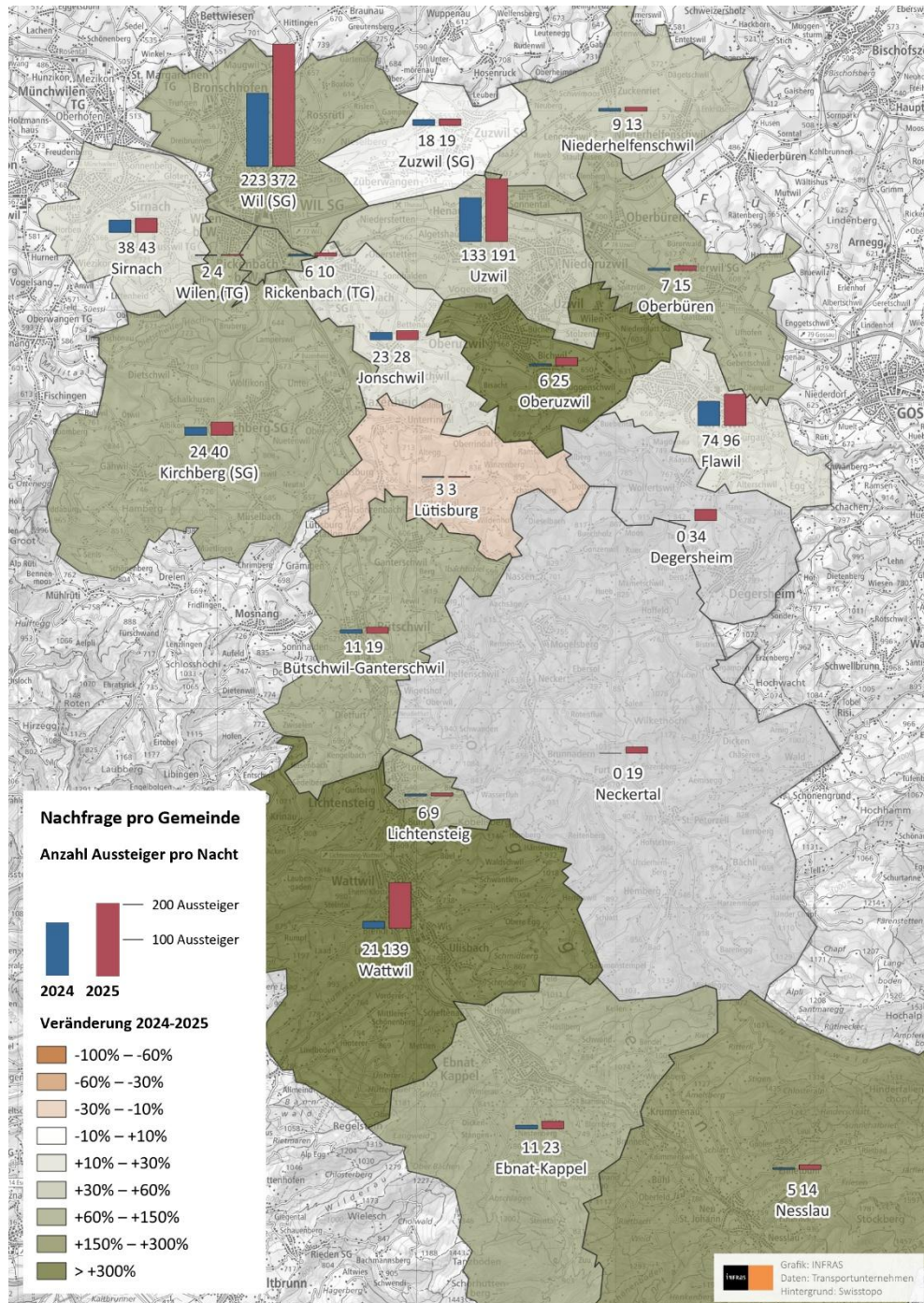
Die grossen Veränderungen bei Linienführung, Nummerierung und Angebot beim Bahn- und Busangebot erschweren auf Linienebene einen direkten Vergleich zwischen den Jahren 2024 und 2025. Daher werden in den nachfolgenden Abbildungen je Teilregion die Aussteigerzahlen pro Gemeinde dargestellt. Damit soll es möglich sein, einen Überblick über die Nutzung des Nachtangebots – ohne Fokus auf die einzelnen Linien – zu erhalten. Die Gemeinden sind zudem entsprechend ihrer relativen Veränderung von 2024 zu 2025 eingefärbt.

Gewisse Schwächen hat auch dieses Vorgehen: Fahrgäste, die an einem Bahnhof vom Zug auf einen Bus umsteigen, werden der Bahnhofsgemeinde angerechnet, obwohl sie dort nur umsteigen. Daher sind die Zahlen für die Gemeinden mit Bahn- und Busangebot tendenziell eher überschätzt.

Die grosse Mehrheit der Gemeinden verzeichnen eine deutliche Zunahme der Nachfrage. Besonders hohe relative Zunahmen verzeichnen Wattwil (+550%), Herisau (+400%) und Oberuzwil (+325%). Die Ursachen dafür sind vielschichtig: Einerseits profitieren diese Gemeinden von häufigeren und auch deutlich schnelleren Verbindungen, andererseits ist die Zunahme in Wattwil teilweise auf den neuen Umsteigeknoten am Bahnhof Lichtensteig und damit verbundenen Doppelzählungen verbunden. In absoluten Zahlen verzeichnen St. Gallen (+640 Fahrgäste), Wil SG (+150 Fahrgäste), Wattwil (+120 Fahrgäste) und Herisau (+100 Fahrgäste) die grössten Zunahmen.

Eine Abnahme verzeichnen die Gemeinden St. Margrethen (-72%), Walzenhausen (-27%), Gais (-21%), Grub AR (-19%) und Trogen (-11%). Mit Ausnahme von St. Margrethen handelt es sich allerdings absolut gesehen um geringfügige Rückgänge von 1-3 Fahrgäste pro Nacht. Der deutlichere Rückgang in St. Margrethen (-60 Fahrgäste) ist auf die Verlängerung der Nacht-S-Bahn bis Heerbrugg zurückzuführen, wodurch der Umstieg von Bahn auf Bus nicht mehr in St. Margrethen erfolgt.

Abbildung 11: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Wil/Toggenburg (Bahn und Bus)



Grafik INFRAS. Quelle: BLWE, BOS, PAG, Regiobus, Thurbo.

Tabelle 1: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Wil/Toggenburg (Bahn und Bus)

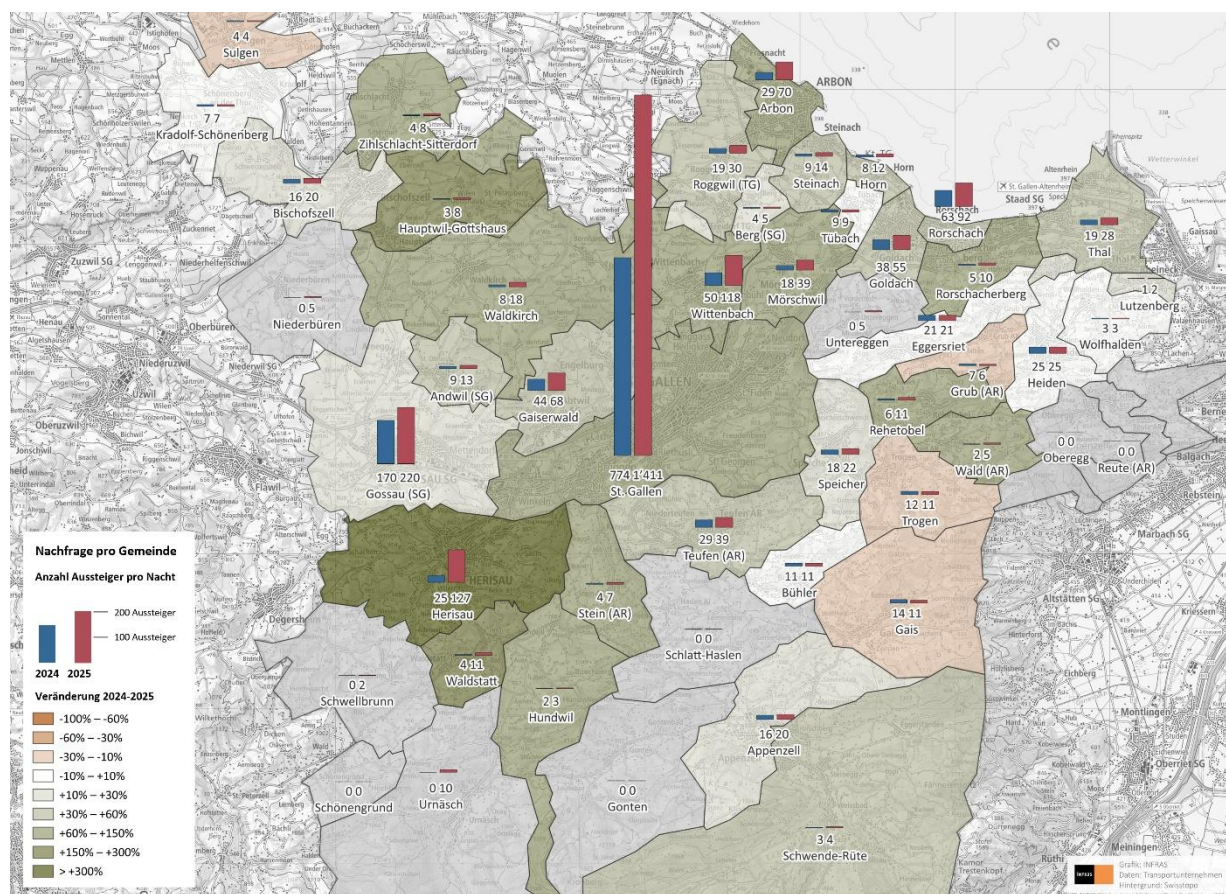
Gemeinde	Aussteiger 2024		Aussteiger 2025		Veränderung 2024-25
					
					Bahn + Bus
Bütschwil-Ganterschwil	-	11	-	19	+68%
Degersheim	-	-	34	-	↑
Ebnat-Kappel	-	11	-	23	+108%
Flawil	74	-	89	7	+30%
Jonschwil	-	23	-	28	+21%
Kirchberg (SG)	-	24	-	40	+69%
Lichtensteig	-	6	-	9	+65%
Lütisburg	-	3	-	3	-10%
Neckertal	-	-	16	3	↑
Nesslau	-	5	-	14	+210%

Gemeinde	Aussteiger 2024		Aussteiger 2025		Veränderung 2024-25
					
					Bahn + Bus
Niederhelfenschwil	-	9	-	13	+44%
Oberbüren	-	7	-	15	+118%
Oberuzwil	-	6	-	25	+325%
Rickenbach (TG)	-	6	-	10	+69%
Sirnach	38	-	43	-	+12%
Uzwil	107	26	135	56	+44%
Wattwil	-	21	63	75	+551%
Wil (SG)	193	30	301	71	+67%
Wilen (TG)	-	2	-	4	+92%
Zuzwil (SG)	-	18	-	19	+6%

↑: Neu durch ÖV-Nachtangebote erschlossen.

Tabelle INFRAS. Quelle: BLWE, BOS, PAG, Regiobus, Turbo.

Abbildung 12: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion St. Gallen/Appenzell (Bahn und Bus)



Bahnnachfrage in Sulgen nicht berücksichtigt.

Grafik INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Regiobus, VBSG, Thurbo.

Tabelle 2: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion St. Gallen/Appenzell (Bahn und Bus)

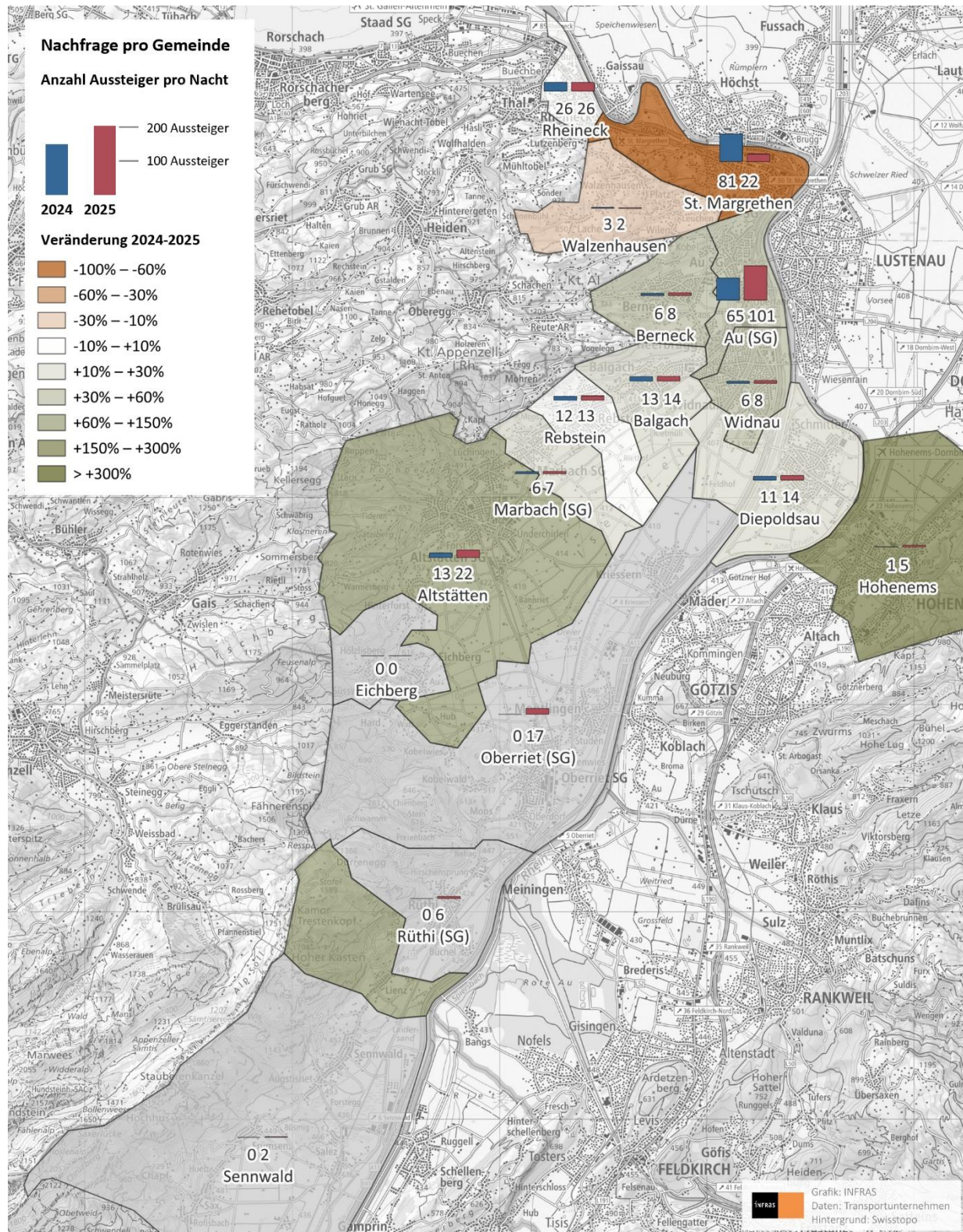
Gemeinde	Aussteiger 2024		Aussteiger 2025		Veränderung 2024-25
					
	Bahn + Bus				
Andwil (SG)	-	9	-	13	+48%
Appenzell	-	16	-	20	+25%
Arbon	-	29	-	70	+145%
Berg (SG)	-	4	-	5	+27%
Bischofszell	-	16	-	20	+25%
Bühler	-	11	-	11	-2%
Eggersriet	-	21	-	21	+0%
Gais	-	14	-	11	-21%
Gaiserwald	-	44	-	68	+53%
Goldach	38	-	46	9	+43%
Gonten	Kein ÖV-Nachtangebot				
Gossau (SG)	109	61	167	53	+29%
Grub (AR)	-	7	-	6	-19%
Hauptwil-Gottshaus	-	3	-	8	+152%
Heiden	-	25	-	25	-1%
Herisau	-	25	72	55	+401%
Horn	-	8	-	12	+55%
Hundwil	-	2	-	3	+64%
Kradolf-Schönenberg	-	7	-	7	-6%
Lutzenberg	-	1	-	2	+21%
Mörschwil	-	18	15	24	+116%
Niederbüren	-	-	-	5	↑
Oberegg	Kein ÖV-Nachtangebot				
Rehetobel	-	6	-	11	+74%
Reute (AR)	Kein ÖV-Nachtangebot				
Roggwil (TG)	10	9	16	14	+60%
Rorschach	63	-	92	-	+46%
Rorschacherberg	-	5	-	10	+89%
Schlatt-Haslen	Kein ÖV-Nachtangebot				
Schönengrund	-	-	-	0	0%
Schwellbrunn	-	-	-	2	↑
Schwende-Rüte	-	3	-	4	+34%
Speicher	-	18	-	22	+21%
St. Gallen	281	493	401	1'011	+82%
Stein (AR)	-	4	-	7	+80%
Steinach	-	12	-	14	+18%
Sulgen	*	4	*	4	-10%
Teufen (AR)	-	29	-	39	+34%
Thal	19	-	17	11	+46%
Trogen	-	12	-	11	-11%
Tübach	-	9	-	9	+0%
Untereggen	-	-	-	5	↑
Urnäsch	-	-	-	10	↑
Wald (AR)	-	2	-	5	+115%
Waldkirch	-	8	-	18	+124%
Waldstatt	-	4	-	11	+159%
Wittenbach	23	27	26	92	+136%
Wolfhalden	-	3	-	3	-3%
Zihlschlacht-Sitterdorf	-	4	-	8	+107%

↑: Neu durch ÖV-Nachtangebote erschlossen.

*: Bahnnachfrage in Sulgen nicht berücksichtigt.

Tabelle INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Regiobus, VBSG, Thurbo.

Abbildung 13: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Rheintal (Bahn und Bus)



Grafik INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Regiobus, VBSG, Thurbo.

Tabelle 3: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Rheintal (Bahn und Bus)

Gemeinde	Aussteiger 2024		Aussteiger 2025		Veränderung 2024-25
					
	Bahn + Bus				
Altstätten	-	13	-	22	+69%
Au (SG)	-	65	85	16	+56%
Balgach	-	13	-	14	+12%
Berneck	-	6	-	8	+38%
Diepoldsau	-	11	-	14	+26%
Eichberg	Kein ÖV-Nachtangebot				
Hohenems	-	1	-	5	+284%
Marbach (SG)	-	6	-	7	+21%
Oberriet (SG)	-	-	-	17	↑
Rebstein	-	12	-	13	+10%
Rheineck	24	2	20	6	+2%
Rüthi (SG)	-	-	-	6	↑
Sennwald	-	-	-	2	↑
St. Margrethen	68	13	22	-	-72%
Walzenhausen	-	3	-	2	-27%
Widnau	-	6	-	8	+46%

↑: Neu durch ÖV-Nachtangebote erschlossen.

Tabelle INFRAS. Quelle: BOS, PAG, Thurbo.

3. Finanzen / Wirtschaftlichkeit

Die Nachtangebote können in zwei Kategorien unterteilt werden. Ein Teil des Angebots verkehrt als eigenständige Nachtlinien, welche auch separat offeriert werden; sie verkehren in der Regel mit einer vom Tagesangebot abweichenden Liniennummer. Der andere Teil des Angebots verkehrt als Tageslinie mit ausgedehnten Betriebszeiten. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo nachts die Linienführung nicht oder nur marginal vom Tagesangebot abweicht.

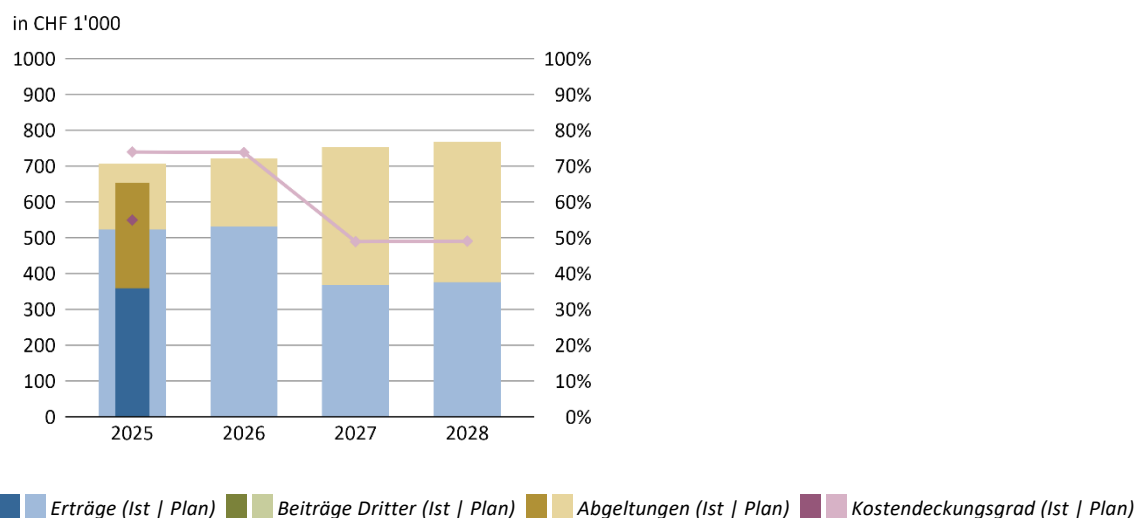
Die nachfolgende Analyse der Finanzkennzahlen ist daher nur für separat offeriert Nachtlinien möglich. Dies betrifft alle Nacht-S-Bahnen sowie 16 Nachtbuslinien. Die übrigen Linien verkehren integriert in die Tageslinie. Aufgrund Veränderungen bei der Netz- und Angebotsstruktur sind Vergleiche mit dem Vorjahr 2024 sowohl bei den Bahn- als auch bei den Busangeboten wenig sinnvoll, da sich die Angebote mehrheitlich nicht vergleichen lassen.

Die Daten für die Jahre 2027 und 2028 basieren auf den Erstofferten.

3.1. Bahnangebot

Die neu eingeführte SN21 Winterthur – St. Gallen, welche das Angebot zwischen Winterthur und St. Gallen zum Halbstundentakt verdichtet, erreichte im Jahr 2025 einen Kostendeckungsgrad von 55% (-19 %-Punkte ggü. Offerte). Die Vollkosten liegen 8% tiefer als offeriert.

Abbildung 14: SN21 Winterthur – St. Gallen

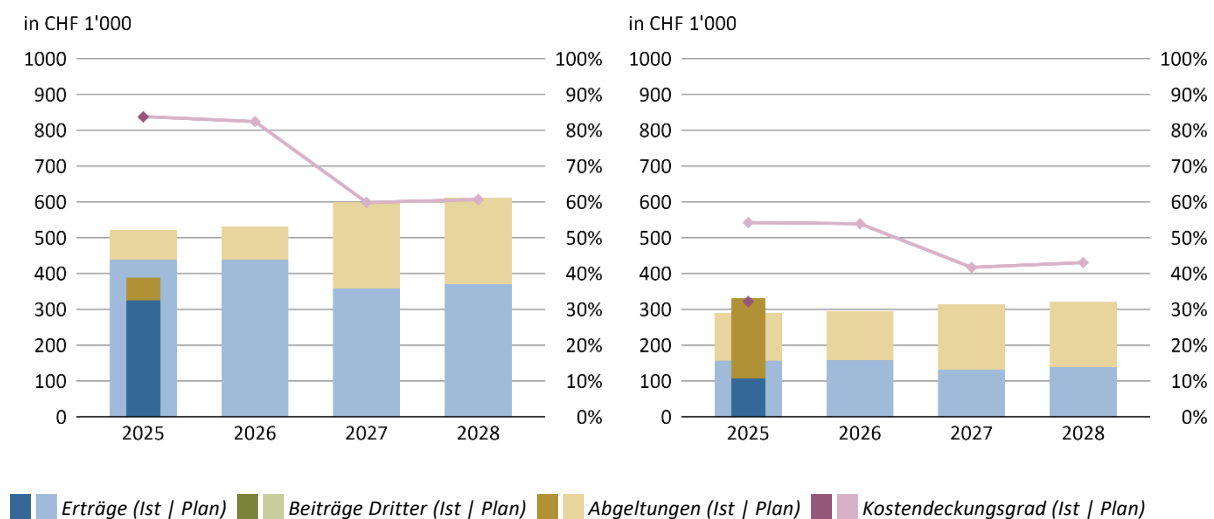


Grafik INFRAS. Quelle: Thurbo.

Bei der beschleunigten und verlängerten SN22 zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Auf dem Abschnitt zwischen Winterthur und St. Gallen erreicht die Linie einen hohen Kostendeckungsgrad von 84% und trifft damit die Offerte ziemlich exakt. Auf dem Abschnitt zwischen St. Gallen und Heerbrugg hingegen wird ein gegenüber der Offerte deutlich tieferer Kostendeckungsgrad von 32% erreicht (Offerte ging von 54% aus). Auffallend ist, dass die Vollkosten auf dem ersten Abschnitt rund 26% tiefer als budgetiert liegen, während sie auf dem zweiten Abschnitt das Budget um 15% übersteigen.

Dem ÖV-Bericht 2024 des Kantons St. Gallens können für das bisherige Angebot Kostendeckungsgrade von 81% bzw. 46% entnommen werden. Es handelt sich dabei um Angaben aus den Offerten 2024. Damit ging der Kostendeckungsgrad insbesondere auf dem östlichen Teilabschnitt – trotz Verlängerung – deutlich zurück.

Abbildung 15: SN22 Winterthur – St. Gallen (links) und St. Gallen – Heerbrugg (rechts)

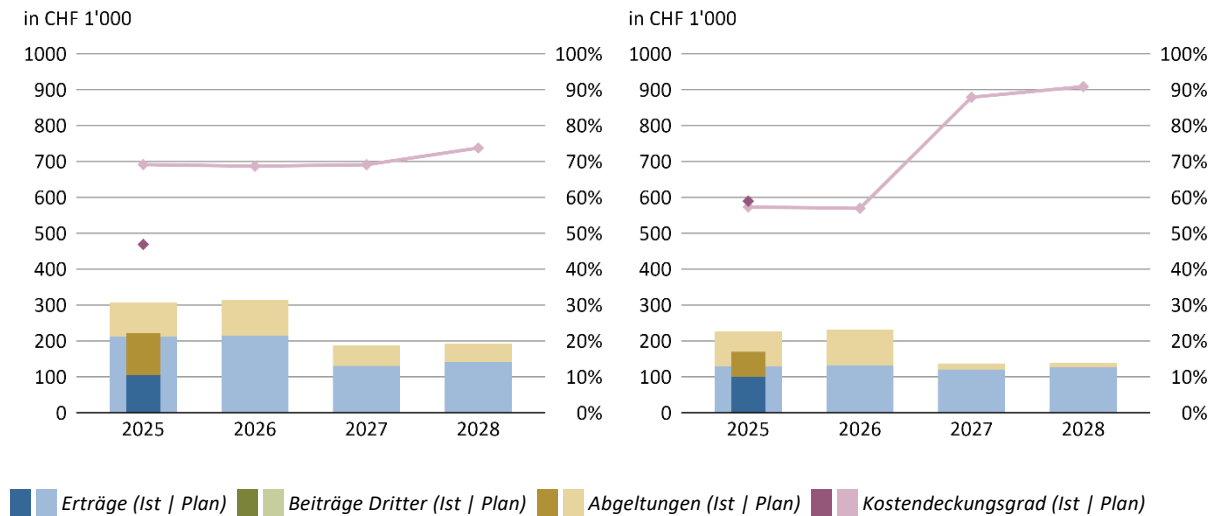


Grafik INFRAS. Quelle: Thurbo.

Auf der SN72 wurde das Angebot deutlich ausgebaut. Während der Teilabschnitt Lichtensteig – St. Gallen mit drei Zugpaaren gänzlich neu ist, verkehrt auf dem Teilabschnitt St. Gallen – Romanshorn ein zusätzliches Zugpaar.

Das neue Angebot erreicht auf Anhieb einen Kostendeckungsgrad von 47%, das ausgebauter Angebot liegt bei 59% (entspricht auch der Offerte). Für beide Linien liegen die Vollkosten rund ein Viertel tiefer als budgetiert, allerdings sind insbesondere die Erlöse auf dem neuen Abschnitt 50% tiefer als budgetiert.

In der Offerte 2024 wurde für den Teilabschnitt St. Gallen – Romanshorn ein Kostendeckungsgrad von 47% budgetiert.

Abbildung 16: SN72 Lichtensteig – St. Gallen (links) und St. Gallen – Romanshorn (rechts)

Grafik INFRAS. Quelle: Turbo.

Fazit

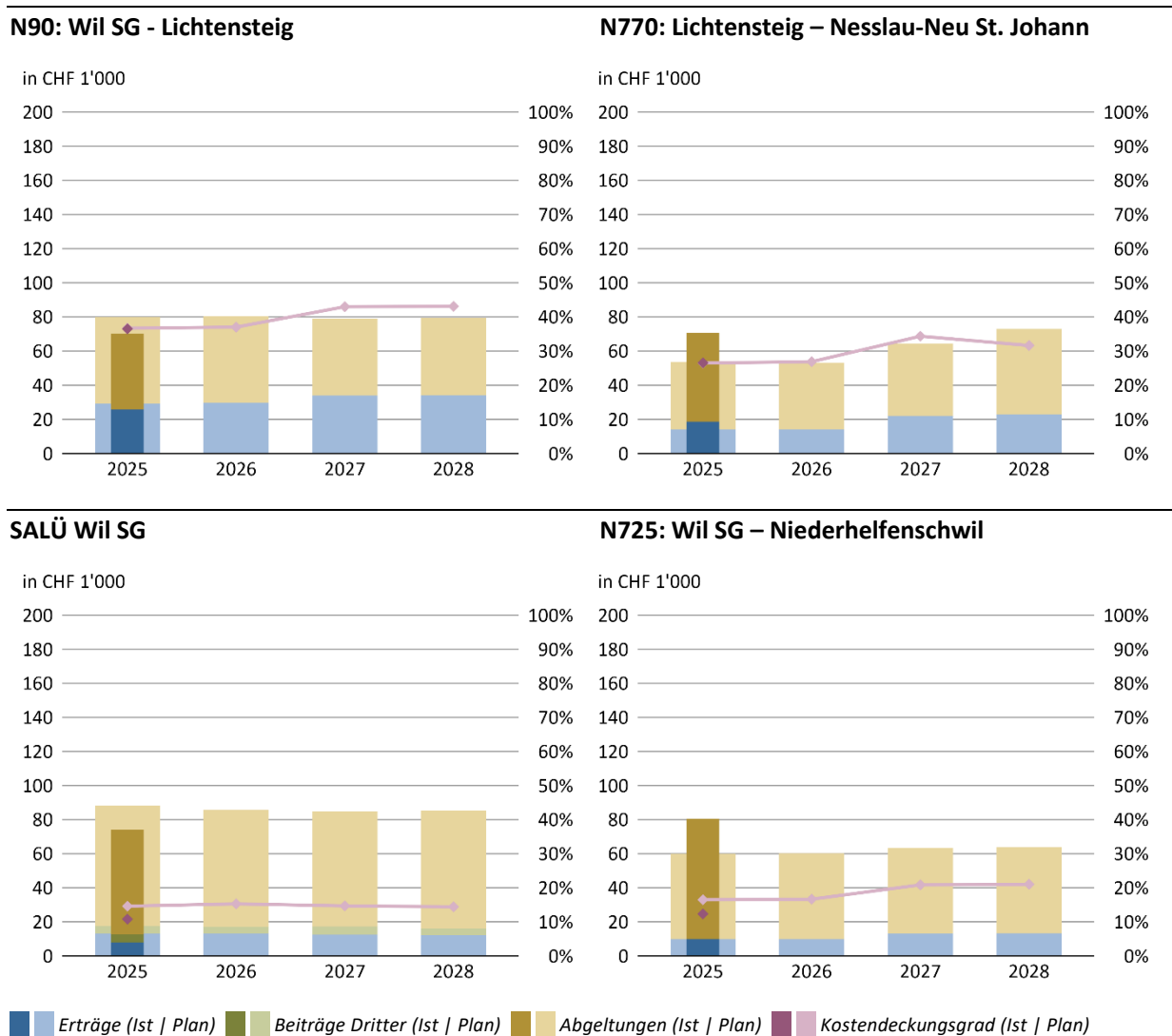
Aus finanzieller Perspektive konnte das Nacht-Bahnangebot im Jahr 2025 mit Vollkosten von 1.8 Mio. CHF rund 14% günstiger als offeriert produziert werden. Allerdings lagen auch die Erträge mit 1.0 Mio. CHF knapp einen Drittel tiefer als offeriert. Der resultierende Abgeltungsbedarf fällt mit 0.8 Mio. CHF (statt 0.6 Mio. CHF) höher aus als offeriert. Insgesamt erreichten die Nacht-Bahnangebote aber dennoch einen hohen Kostendeckungsgrad von 56%.

Zwischen den einzelnen Linien(abschnitten) bestehen deutliche Unterschiede: Positiv hervorzuheben ist das neue Nachtangebot zwischen St. Gallen und Lichtensteig mit einem Kostendeckungsgrad von bereits 47%. Vergleichsweise schlecht schneidet das Angebot zwischen St. Gallen und Heerbrugg mit einem Kostendeckungsgrad von nur 32% ab.

3.2. Busangebot

In der **Teilregion Wil/Toggenburg** erreichten im Jahr 2025 die Linien N41 (Uzwil – Flawil – Niederwil) sowie die Linie N725 (Wil SG – Niederhelfenschwil) mit 13% bzw. 12% den minimalen Kostendeckungsgrad von 20% nicht. Gleiches gilt für das SALÜ-Angebot in Wil SG mit 11%, wobei dort allerdings noch Beträge Dritter einfließen. Die übrigen Linien erreichen die Vorgaben, wenn auch im Fall der Linie N72 (Wil SG – Uzwil) mit 21% nur knapp.

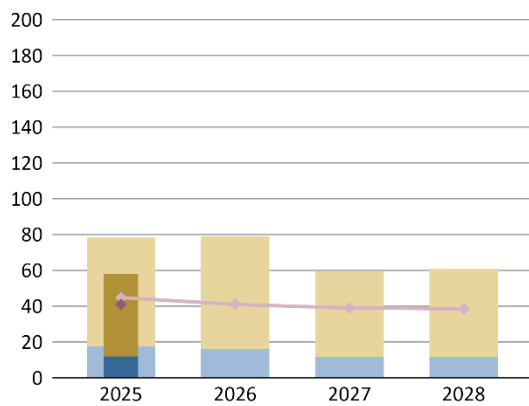
Abbildung 17: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion Wil/Toggenburg)



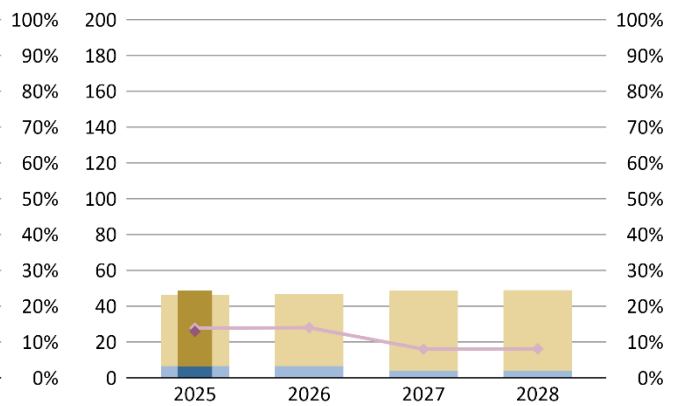
Grafik INFRAS. Quelle: BLWE/BOS/PAG/Regiobus.

N72: Wil SG – Uzwil

in CHF 1'000

**N41: Uzwil – Flawil – Niederwil**

in CHF 1'000



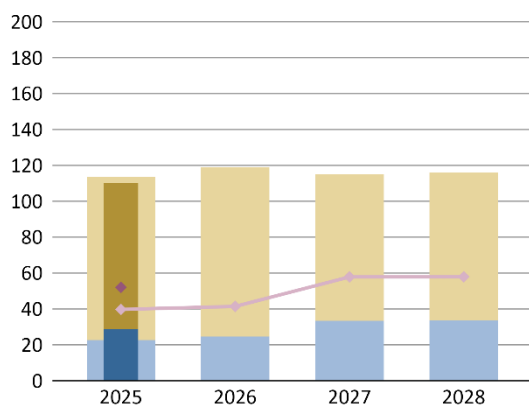
■ Erträge (Ist / Plan) ■ Beiträge Dritter (Ist / Plan) ■ Abgeltungen (Ist / Plan) ■ Kostendeckungsgrad (Ist / Plan)

Grafik INFRAS. Quelle: BLWE/BOS/PAG/Regiobus.

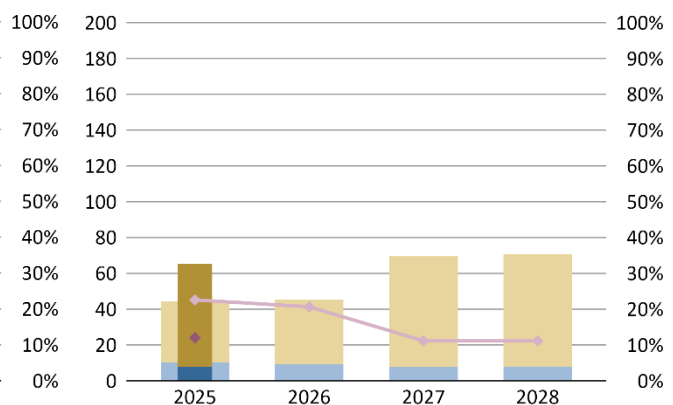
In der **Teilregion St. Gallen/Appenzell** erreichen die Linien N23 (Gossau SG – Herisau – Urnäsch) mit 12%, N24 (St. Gallen – Goldach – Rheineck) mit 15% und N211 (St. Gallen – Horn – Arbon) mit 14% die kantonalen Minimalanforderungen nicht. Die Linie N6 (St. Gallen – St. Georgen) erreicht den geforderten Minimalwert mit 20% nur knapp.

Abbildung 18: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion St. Gallen/Appenzell)**N50: Gossau SG – Sulgen**

in CHF 1'000

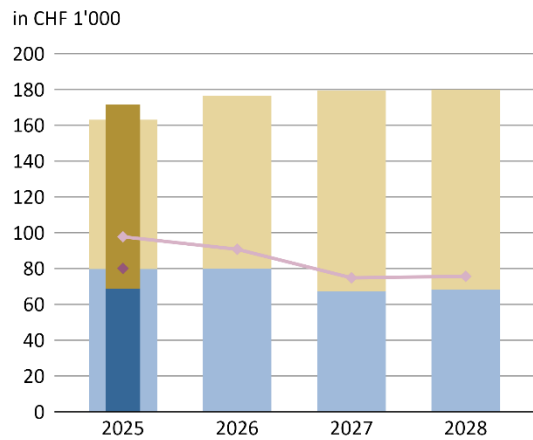
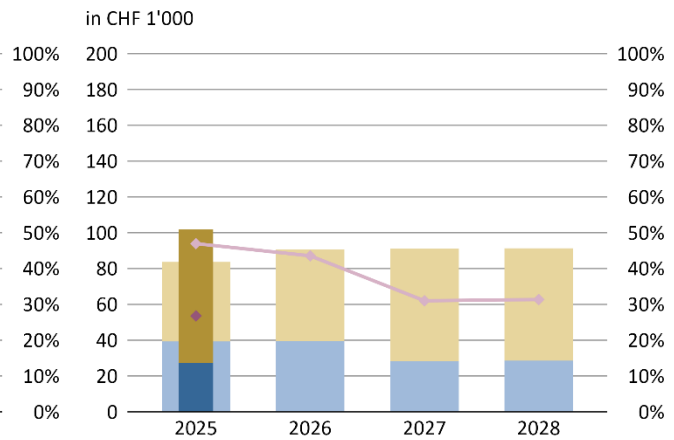
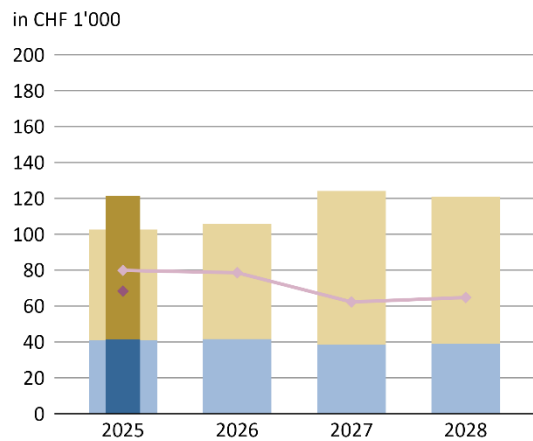
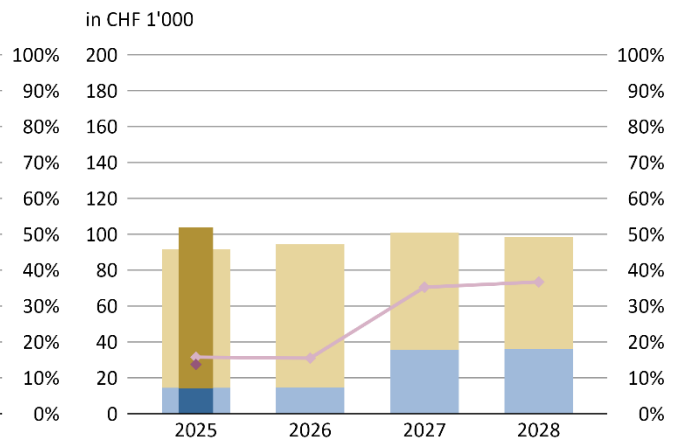
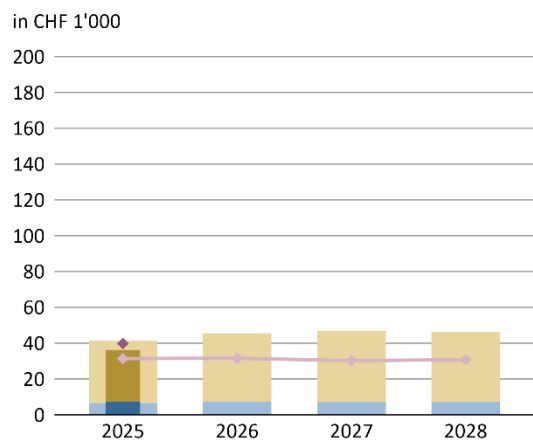
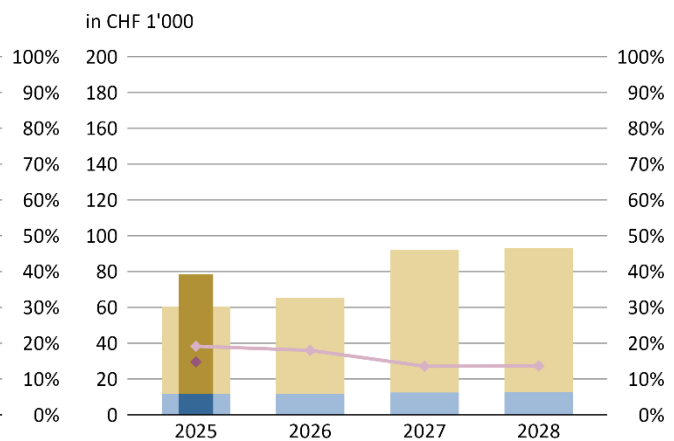
**N23: Gossau SG – Urnäsch**

in CHF 1'000



■ Erträge (Ist / Plan) ■ Beiträge Dritter (Ist / Plan) ■ Abgeltungen (Ist / Plan) ■ Kostendeckungsgrad (Ist / Plan)

Grafik INFRAS. Quelle: BLWE/BOS/PAG/Regiobus.

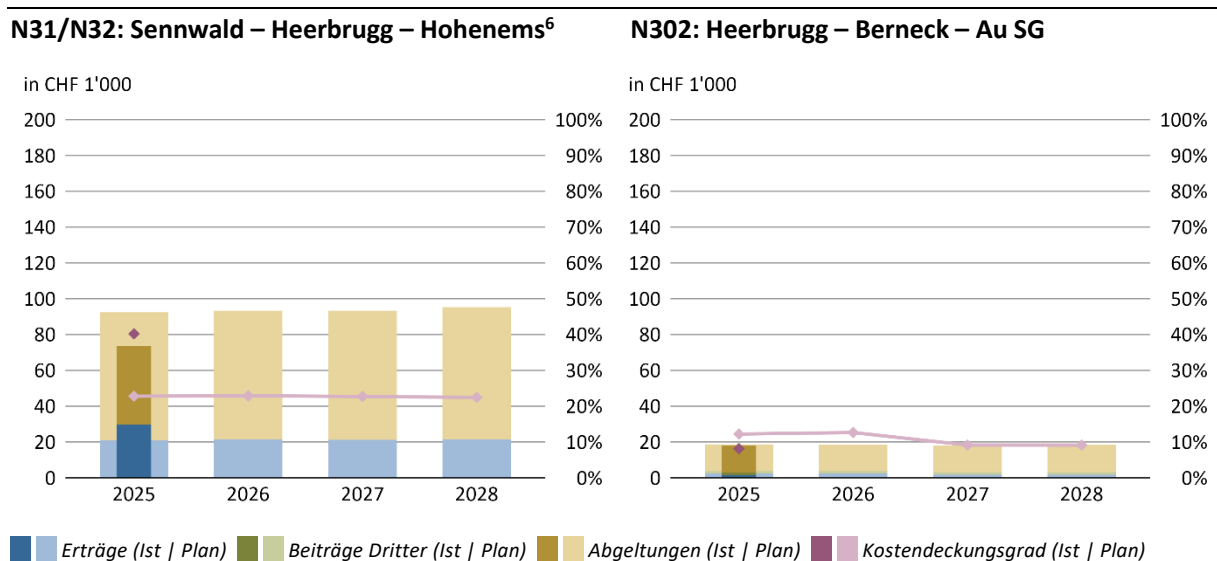
N21: St. Gallen – Appenzell**N21: St. Gallen – Trogen****N200: St. Gallen – Arbon****N211: St. Gallen – Arbon****N6: St. Gallen – St. Georgen****N24: St. Gallen – Rheineck**

■ Erträge (Ist / Plan) ■ Beiträge Dritter (Ist / Plan) ■ Abgeltungen (Ist / Plan) ■ Kostendeckungsgrad (Ist / Plan)

Grafik INFRAS. Quelle: PAG.

In der **Teilregion Rheintal** erreicht die Hauptlinie N31/N32 mit einem Kostendeckungsgrad von 40% die Anforderungen problemlos. Im Vergleich zur Offerte fielen die Erträge höher und die Vollkosten geringer aus. Das Nachttaxi nach Berneck und Au SG erreicht die Minimalanforderung von 20% nicht. Aufgrund Beiträge Dritter durch die Gemeinde kann das Angebot trotzdem bestellt werden.

Abbildung 19: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion Rheintal)



Grafik INFRAS. Quelle: BLWE/BOS/PAG/Regiobus.

Fazit

Die 16 Nachtbuslinien, welche nicht in Tagesangebote integriert sind, wurden im Jahr 2025 zu Vollkosten von 1.3 Mio. CHF (+5% ggü. Offerte) produziert. Die Erlöse liegen mit 0.32 Mio. CHF 6% tiefer als offeriert. Der Abgeltungsbedarf liegt damit knapp 10% über den Offerten. Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad über alle 16 Linien liegt bei 25%.

Allerdings erreichen vier Linien (N725, N41, N23, N211) die Mindestvorgaben (Kostendeckungsgrad $\geq 20\%$) im ersten Betriebsjahr nicht. Bei weiteren drei Linien (N24, N302, SALÜ Wil SG) werden die Mindestvorgaben mit Beiträgen Dritter erreicht. Erfahrungsgemäss benötigen neue ÖV-Angebote 3-5 Jahre bis sie ihr gesamtes Potenzial ausschöpfen können. Steigende Erträge sind daher in den nächsten Jahren zu erwarten, wobei auch aufwandseitig verschiedene Aspekte (u.a. Elektrifizierung) zu Kostensteigerungen führen.

⁶ Nur Schweizer Abschnitt

Die Erreichung der Mindestvorgaben wird insbesondere auf den Linien N23 und N741 auch mittelfristig als herausfordernd erachtet. Allfällige Massnahmen (Angebotsanpassung, Beiträge Dritter, etc.) werden deshalb durch die Kantone geprüft.

Zwischen den vier verschiedenen TU bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Offerten und den tatsächlichen Kostenrechnungen. Die Vollkosten fielen bei BLWE (+32%) und PAG (+14%) höher aus als offeriert. Die Vollkosten von Regiobus trafen die Offerte exakt, während BOS (-12%) günstiger produziert. Bei den Erlösen waren BLWE (+32%) und BOS (+6%) über der Offerte, während Regiobus (-28%) und PAG (-11%) darunter lagen. Bei den meisten TU ist die ausgewiesene Abgeltung im Ist deshalb höher als offeriert: BLWE (+32%), PAG (+26%) und Regiobus (+9%). Einzig BOS (-17%) liegt bei den erforderlichen Abgeltungen deutlich unter der Offerte.

4. Qualitative Rückmeldungen

Die beteiligten TU wurden eingeladen, sich zu verschiedenen Aspekten im Zusammenhang mit dem Nachtangebot zu äussern. Nachfolgend werden die Rückmeldungen zusammenfassend beschrieben und Schlussfolgerungen zu möglichen Optimierungen des Nachtangebots gezogen.

Nachfrage

Die quantitative Auswertung der Nachfragezahlen kann dem Kapitel 2 entnommen werden. Regiobus weist daraufhin, dass die Nachfrage auf der Linie N23/158 generell tief ausfällt.

Darüber hinaus weisen die meisten TU darauf hin, dass die Nachfrage vor Feiertagen geringer ausfällt. Besonders betroffen sind Feiertage, welche in der Region nicht verbreitet sind (Nacht 30. April/1. Mai). Vonseiten VBSG wird konkretisiert, dass die stattfindenden Veranstaltungen vor Feiertagen bzw. auch am Wochenende entscheidender sind für die Nachfrage als der Wochentag.

Bedarf für zusätzliche Betriebsnächte besteht nach den Rückmeldungen kaum. Einzig im Raum St. Gallen sieht die VBSG allenfalls Potenzial für die Nacht Do/Fr während des Openair St. Gallens.

Fahrplan

Anhand der Rückmeldungen der TU kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeiten und Umläufe mehrheitlich gut funktionieren. Auf folgenden Linien können die Fahrzeiten (teilweise) nicht eingehalten werden:

- **1/2:** Die Fahrzeiten sind knapp, es besteht wenig Spielraum bei Verspätungen. Bus-Bahn-Anschlüsse können daher weiterhin nicht angeboten werden.
- **N21:** Die Fahrzeiten nach Appenzell sind zu knapp. Die Umläufe funktionieren allerdings dank ausreichend Wendezeit in Appenzell.
- **N32:** Die Fahrzeiten nach Sennwald sind zu knapp. Die Kurse enden in Sennwald, sodass die Fahrzeiten ohne Konsequenzen auf die Umläufe gestreckt werden können.
Generell sind die Fahrzeiten auf dieser Linie eher knapp, bei Events kommt es teilweise zu Anschlussbrüchen.
- **N121:** Die Fahrzeiten nach Wald AR sind zu knapp. Die Umläufe funktionieren allerdings dank ausreichend Standzeit am Bahnhof St. Gallen.
- **N725:** Die Fahrzeiten nach Niederhelfenschwil sind knapp und können aufgrund der knappen Wendezeit um 3 Uhr auch nicht ausgeglichen werden. Dadurch sind die Bus-Bahn-Anschlüsse um 3:30 Uhr in Wil SG gefährdet.

Abgesehen von den erwähnten Linien N32 und N725 wurden von den TU keine systematisch problematischen Anschlüsse zurückgemeldet. Bei der BLWE ging eine Kundenreaktion infolge eines Anschlussbruches ein. Die TU-übergreifende Anschlusssicherung funktioniert gut, sofern es sich um Bahn-Bus-Anschlüsse handelt. Die Kommunikation bei Bus-Bahn-Anschlüssen ist anspruchsvoll.

Von den TU wurden nur wenige Fahrzeitreserven, die für Angebotsoptimierungen (Anschlüsse, Linienführungen) genutzt werden könnten, zurückgemeldet. Dies betrifft die folgenden beiden Linien:

- **N23:** Gemäss Regiobus bestehen marginale Fahrzeitreserven, durch welche auch der Bahnhof Herisau angefahren werden könnte. In Urnäsch soll zudem eine kurze Wendezeit eingeführt werden.
- **N50:** Die Fahrzeiten von Gossau SG nach Sulgen konnten leicht reduziert werden, sodass nun der Anschluss auf die SN10 nach Romanshorn ebenfalls angeboten werden kann.

Betriebliche Aspekte

Neben den bereits beschriebenen Punkten zu Fahrzeiten und Anschlüssen gingen einige weitere Rückmeldungen zu betrieblichen Aspekten ein:

- **N21:** Die zusätzlich bedienten Haltestellen innerhalb von St. Gallen (Richtung Appenzell) sind stark nachgefragt und führen teilweise auf einem kurzen Abschnitt zur Überlastung der Busse.
- **N41:** Grundsätzlich wäre eine Erschliessung von Niederwil SG via Gossau (anstelle von Flawil) wünschenswert. Dies ist allerdings umlaufmässig nicht möglich.
- **N121:** Der letzte Kurs ab St. Gallen nach Wald AR soll den Abschnitt Rehetobel, Kaien bis Wald AR, Dorf nur noch bei Bedarf befahren und im Anschluss allerdings bis Heiden geöffnet verkehren.
- **N770:** Der letzte Kurs von Lichtensteig nach Nesslau-Neu St. Johann verkehrt zu 50% leer ab Ebnat-Kappel, Wier. Daher verkehrt der Kurs ab Ebnat-Kappel, Wier künftig nur noch bei Bedarf (und nur zum Aussteigen) nach Nesslau-Neu St. Johann.

Vonseiten TU reichen die bereitgestellten Kapazitäten, abgesehen von der zuvor erwähnten Linien N21, aus. Bei hoher Nachfrage werden Gelenk- statt Standardbusse oder auf dem Bahnnetz längere Züge eingesetzt. Dies führt bei Turbo vereinzelt zu Leerfahrten oder verstärkten Kursen beim Regelangebot (zur Zu-/Abführung zusätzlicher Kompositionen). Auf der Strecke St. Gallen – Appenzell verkehrt bei hoher Nachfrage (z.B. OLMA) auch nachts ein Bahnangebot.

Zwischenfälle mit problematischem Verhalten von Fahrgästen treten bei nahezu allen TU auf, insbesondere im Zusammenhang mit übermässigem Alkoholkonsum. Tendenziell kann eine Zunahme der Zwischenfälle und eine Konzentration auf den städtischen Raum beobachtet werden. Eine Eingrenzung auf einzelne Linien oder Kurse ist allerdings nicht möglich.

Der Winterdienst wird im Allgemeinen als ausreichend eingeschätzt. Verschiedene TU erwähnen allerdings einzelne Streckenabschnitte, bei welchen eine funktionierende Schneeräumung eine hohe Priorität haben sollte:

- **BOS:** Bei winterlichen Verhältnissen auf der Linie N732 ist auch nachts eine Räumung wichtig. Im Moment funktioniert das recht gut.
- **PAG:** Handlungsbedarf besteht punktuell auf den Landstrassen mit erhöhter Witterungsanfälligkeit in den Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sowie auf den Abschnitten Goldach – Untereggen sowie Mörschwil – Wittenbach.

Im Übrigen sind folgende weitere Rückmeldungen zu betrieblichen Aspekten eingegangen:

- **BLWE:** Bei der Zeitumstellung soll die Betriebsdauer einheitlich gehandhabt werden. Dies war im März 2026 nicht der Fall.
- **BLWE:** Der Bahnhof Lichtensteig ist nicht für zwei Busse ausgelegt.
- **BOS:** Bei künftigen Planungen in der Nacht ist verstärkt zu prüfen, ob verkürzte Fahrzeitprofile ggü. dem Tagesangebot wirklich fahrbar sind.
- **Regiobus:** Der Anhänger von PostAuto erschwert das Wenden in Urnäsch.
- **Thurbo:** Bei Bauarbeiten sind keine optimalen Ersatzfahrpläne möglich, da das Nachtnetz eng vernetzt ist.
- **Thurbo:** Die geplante Verlängerung der SN22 von Heerbrugg bis Sargans wird die betriebliche Herausforderung weiter erhöhen.

Kundenrückmeldungen

Insgesamt sind nur sehr wenige Kundenrückmeldungen eingegangen. Bei den AB gab es eine Rückfrage, warum zwischen Urnäsch und Appenzell kein Nachtangebot besteht. Zudem werden die (zu) vollen Busse zwischen St. Gallen und Appenzelle als negativ wahrgenommen. Bei der BLWE gab es eine Reaktion infolge eines Anschlussbruchs beim Umstieg vom Bus auf einen Anschlusszug.

Bei Thurbo gingen zwei Kundenrückmeldungen ein, welche beide die fehlenden Halte in Brunnadern-Neckertal und Mogelsberg auf der Nacht-S-Bahn Lichtensteig – St. Gallen betreffen. In einem Fall ging es explizit um die Jazztage Lichtensteig. Dort sind nun allerdings im August 2026 zusätzliche Halte vorgesehen. Im anderen Fall war es ein generelles Anliegen dazu. Generell dürfte die Problematik mit der Einführung der Nacht-S-Bahn Rapperswil – Lichtensteig tendenziell eher zunehmen.

Fazit

Die Rückmeldungen der TU zeigen, dass das ausgebaut Nachtangebot aus betrieblicher Sicht mehrheitlich sehr gut funktioniert. Nur vereinzelt kommt es zu systematischen Verspätungen oder überlasteten Verbindungen. Herausfordernd bleiben Veranstaltungen, welche zu stark erhöhter Nachfrage führen. Gewisse Optimierungen werden durch die TU bereits vorgenommen. Vonseiten Kunden sind kaum Rückmeldungen eingegangen.

5. Ausblick

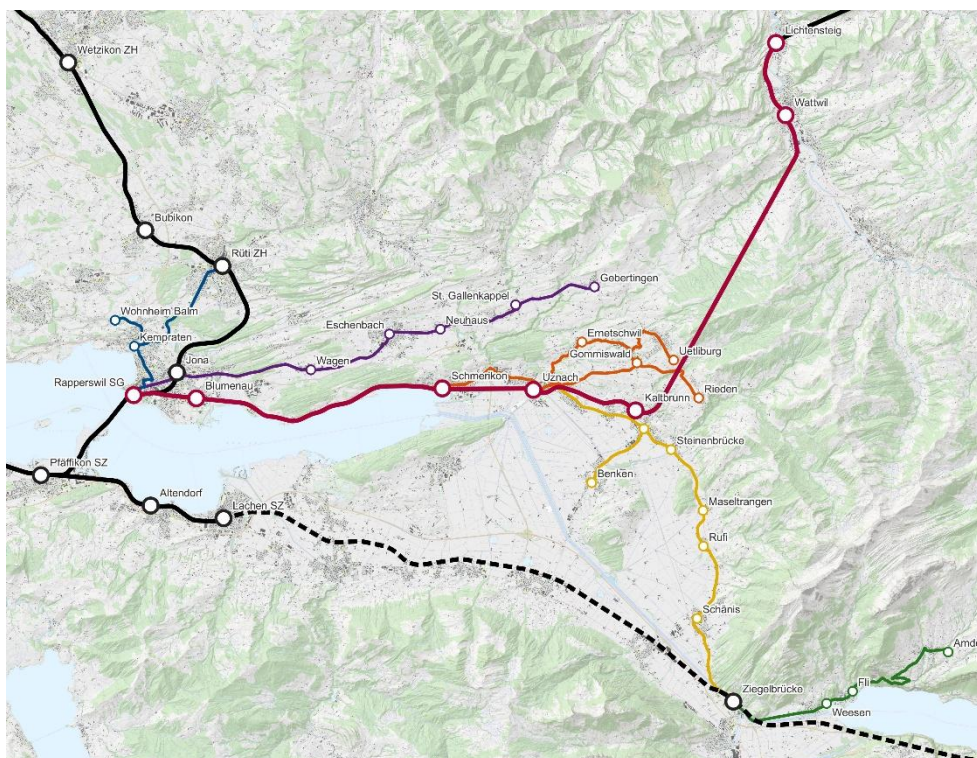
In den nächsten Jahren sind weitere Verbesserungen beim Nachtangebot vorgesehen. Bereits ab Dezember 2026 erfolgt ein **Angebotsausbau zwischen Zürich und Chur** (mit IR-Haltepolitik). Der bisher nur zwischen Zürich HB (Abfahrt um 01:21 Uhr) und Pfäffikon SZ (Ankunft um 01:46 Uhr) verkehrende Zug wird künftig bis nach Chur (Ankunft um 02:48 Uhr) verkehren. In der Gegenrichtung verkehrt eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt in Chur um 02:55 Uhr und Ankunft in Zürich HB um 04:23 Uhr. Dadurch entsteht auch eine neue Frühverbindung an den Flughafen Zürich, welcher um 04:45 Uhr erreicht wird.

Darüber hinaus ist der Kanton St. Gallen bestrebt, dass sich die Anschlusssituation in Zürich HB um 1 Uhr und 2 Uhr verbessert. Die Fernverkehrszüge aus Westen (Bern-Olten) treffen zu dieser Zeit erst um 01:06 Uhr (ab Fahrplan 2027 um 01:03 Uhr) bzw. 02:10 Uhr in Zürich HB eintreffen. Dadurch werden die Anschlüsse nach Winterthur mit Abfahrt um 01:05 und 02:05 Uhr ab Zürich HB verpasst, wodurch sich die Reisezeit um 30-60 Minuten verlängert. Eine Verlängerung der Fernverkehrszüge bis Winterthur steht aufgrund von strikten Sparmassnahmen vonseiten SBB Fernverkehr derzeit allerdings nicht im Vordergrund.

Mittelfristig sind die Verbesserung der Flughafenanbindung am frühen Morgen sowie der Ausbau des Nachtangebots in den Regionen Zürichsee-Linth und Sarganserland-Werdenberg vorgesehen. Zur Verbesserung der Flughafenanbindung soll die **SN22** von Heerbrugg (Abfahrt um 03:05 Uhr) nach Wil SG (Ankunft um 04:07 Uhr) **bis an den Flughafen Zürich** (Ankunft um 04:37 Uhr) verlängert werden. Damit werden die ersten Abflüge besser erreicht.

In der **Region Zürichsee-Linth** sind Nacht-S-Bahn-Verbindungen auf dem Korridor Rapperswil – Lichtensteig geplant. Ergänzend sind fünf Nachtbuslinien vorgesehen, welche die nicht mit der Bahn erschlossenen Siedlungsgebiete innerhalb der Region erschliessen (siehe Abbildung 20). Der Umsetzungszeitpunkt ist derzeit noch offen. Vom St. Galler Kantonsrat werden derzeit zusätzlich zum Entlastungspaket 2026 weitere Einsparungen gefordert, weshalb vorerst auf weitere Angebotsausbauten im ÖV verzichtet wird.

Abbildung 20: Geplantes Liniennetz Nachtangebot Region Zürichsee-Linth



Planungsstand: August 2025.

Grafik INFRAS. Quelle: Nachtnetz 202x: Region Zürichsee-Linth, INFRAS.

Auch für die **Region Sarganserland-Werdenberg** liegt ein Konzept für einen Ausbau des Nachtangebots vor. Dessen Planung ist allerdings noch etwas weniger weit fortgeschritten, insbesondere ist die Mitwirkung bei den Gemeinden noch ausstehend. Als Zielbild sind die Verlängerung der SN22 von Winterthur nach Heerbrugg bis nach Sargans mit Halt in Altstätten SG und Buchs SG sowie Nacht-S-Bahnen zwischen Chur und Sargans vorgesehen. Die Feinerschliessung soll mit fünf zusätzlichen Buslinien sichergestellt werden. Der Umsetzungszeitpunkt ist mangels verfügbarer Finanzmittel derzeit noch offen. Allenfalls ist auch eine etappierte Umsetzung denkbar, bei welcher zu Beginn nur die Nacht-S-Bahn Chur – Sargans sowie kleinere Anpassungen beim Busnetz im Raum Sargans umgesetzt werden.

Annex

A1. TU-Umfrage

Nachfrage

- Gibt es Betriebsnächte vor Feiertagen, in denen die Nachfrage ausserordentlich tief ist?
- Gibt es Nächte mit potenziell hoher Nachfrage (z.B. vor lokalen Feiertagen), in denen kein Angebot angeboten wird?

Fahrplan

- Funktionieren die Umläufe? Gibt es Umläufe, bei denen sich Verspätungen auf nachfolgende Kurse/Anschlüsse übertragen?
- Funktionieren die publizierten Anschlüsse? Funktioniert die TU-übergreifende Anschlussicherung?
- Bestehen Reserven bei den Fahrzeiten, sodass bislang nicht publizierte Anschlüsse (z.B. in Gegenlastrichtung von Bus auf Bahn) gewährleistet werden können?

Betriebliche Aspekte

- Besteht aus Betriebssicht Handlungsbedarf beim Angebot?
- Welche Transportgefäße werden üblicherweise eingesetzt? Welche Kurse sind kritisch? Wie erfolgt die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten bei hoher Nachfrage (Mehrfachtraktion, Beiwagen, Zusatzkurse)?
- Die letzten Kurse verkehren teilweise auf Teilabschnitten nur zum Aussteigen. Ist diese Handhabung passend gewählt? Sollen weitere Abschnitte nur zum Aussteigen publiziert werden? Sollen zusätzliche Abschnitte auch zum Einsteigen publiziert werden?
- Gibt es Zwischenfälle mit problematischem Verhalten von Fahrgästen? Treten auf bestimmten Linien Häufungen auf?
- Wie beurteilen die Transportunternehmen den aktuellen Winterdienst? Besteht Handlungsbedarf für Anpassungen? Wenn ja: Auf welchen Linien(abschnitten)?
- Gibt es weitere betriebliche Aspekte, die aufzugreifen bzw. zu verbessern sind?

Kunden

- Gibt es Kundenreaktionen zum Nachtnetz? Welche Aspekte werden aufgegriffen?

Weitere Aspekte

- Gibt es weitere Hinweise zum Nachtnetz?

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Querschnittsbelastung für die Jahre 2024 (oben) und 2025 (unten)	8
Abbildung 2: Querschnittsbelastung für die Jahre 2024 (links) und 2025 (rechts).....	9
Abbildung 3: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Wil – Lichtensteig	12
Abbildung 4: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Wil – Uzwil – Flawil.....	13
Abbildung 5: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien der Stadt St. Gallen.....	14
Abbildung 6: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Wittenbach – Arbon.....	14
Abbildung 7: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum Herisau – Gossau – Bischofszell.....	15
Abbildung 8: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Appenzell – Heiden	16
Abbildung 9: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Raum St. Gallen – Rorschach – Rheineck.....	16
Abbildung 10: Nachfrage 2024 und 2025 der Linien im Rheintal	17
Abbildung 11: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Wil/Toggenburg (Bahn und Bus).....	20
Abbildung 12: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion St. Gallen/Appenzell (Bahn und Bus).....	22
Abbildung 13: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Rheintal (Bahn und Bus)	24
Abbildung 14: SN21 Winterthur – St. Gallen.....	26
Abbildung 15: SN22 Winterthur – St. Gallen (links) und St. Gallen – Heerbrugg (rechts)	27
Abbildung 16: SN72 Lichtensteig – St. Gallen (links) und St. Gallen – Romanshorn (rechts)	28
Abbildung 17: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion Wil/Toggenburg).....	29
Abbildung 18: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion St. Gallen/Appenzell)	30
Abbildung 19: Finanzkennzahlen Nachtbuslinien (Teilregion Rheintal).....	32
Abbildung 20: Geplantes Liniennetz Nachtangebot Region Zürichsee-Linth.....	39

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Wil/Toggenburg (Bahn und Bus) .	21
Tabelle 2: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion St. Gallen/Appenzell (Bahn und Bus).....	23
Tabelle 3: Aussteiger pro Gemeinde der Teilregion Rheintal (Bahn und Bus)	25

Glossar

BLWE	Busbetrieb Lichtensteig – Wattwil – Ebnet-Kappel
BOS	BUS Ostschweiz AG
PAG	PostAuto AG
TU	Transportunternehmen
VBSG	Verkehrsbetriebe St. Gallen