



Verkehrsbetriebe

Beschaffung von 24 Gelenk-Trolleybussen

1 Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Parlamentsvorlage wird die Neubeschaffung von sieben neuen Doppelgelenktrolleybussen und 17 Gelenktrolleybussen mit einem Investitionsvolumen von gut CHF 35 Mio. beantragt. Auf einen Umbau bestehender Fahrzeuge zu Doppelgelenktrolleybussen mit Niederflurnachläufer (LighTram) soll verzichtet werden.

Am System Trolleybus soll trotz gewisser betrieblicher Nachteile festgehalten werden, weil es sich beim Trolleybus im Vergleich mit andern öffentlichen Verkehrsmitteln in den Agglomerationen um die günstigste Variante bezogen auf den Energieverbrauch, die Auswirkungen auf den Treibhauseffekt, die Luftverschmutzung und den Lärm handelt.

Die neu zu beschaffenden Trolleybusse müssen dem modernsten technischen Standard entsprechen, dem Stadtverkehr angemessen komfortabel sein, über die neuesten Kundeninformationssysteme verfügen, rasches Ein- und Aussteigen ermöglichen und gleichermassen komfortabel für Familien, ältere und behinderte Mitmenschen sein.

Die gesamten Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur der VBSG bis 2011 belaufen sich auf gut CHF 70 Mio. Dank der 1999 eingeführten finanzierungsorientierten Abschreibungspolitik können die Investitionen im Wesentlichen aus Eigenmitteln finanziert werden, so dass bis zum Jahr 2011 lediglich mit zusätzlichen zu verzinsenden Fremdmitteln von ca. CHF 10 Mio. gerechnet werden muss.

Die von der Stadt aufgrund höherer Kapitalkosten zu leistende Abgeltung für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots wird nach dem voraussichtlichen Abschluss der Erneuerung der Fahrzeugflotte im Jahr 2011, dank den Wiederbeschaffungsreserven, lediglich um ca. CHF 0,8 Mio. höher ausfallen als 2007.



2 Rahmenbedingungen

2.1 Systementscheid pro Trolleybus

Am 27. April 2004 hat das Stadtparlament für eine erste Etappe zur Erneuerung des Fahrleitungsnetzes der Verkehrsbetriebe einen Rahmenkredit von CHF 6,55 Mio. erteilt. Vorausgegangen war eine intensive politische Diskussion über die Zukunftsfähigkeit und die Zweckmässigkeit des ÖV-Systems Trolleybus. Beide Fragen wurden von der Mehrheit des Parlaments im Grundsatz bejaht. Das Parlament anerkannte, dass es sich beim Trolleybus um ein sehr immissionsarmes Verkehrsmittel handelt, dessen Mehrkosten eine erhebliche Umweltinvestition darstellen. Die verschiedenen ökologischen Vorteile der Trolleybusflotte sind umfassend in der erwähnten Parlamentsvorlage beschrieben und sind auch Gegenstand der schriftlichen Antwort auf die Interpellation Michael Keller, Daniel Rietmann und Heini Seger betreffend Hybrid- statt Trolleybusse für St.Gallen, die dem Parlament ebenfalls vorliegt. Kurz zusammengefasst können der geringeren betrieblichen Flexibilität sowie den höheren Investitions- und Betriebskosten der Trolleybus-Technologie folgende Vorteile gegenüber gestellt werden: Trolleybusse sind wesentlich umweltfreundlicher als andere Systeme. Die grössten Probleme mit Luftverschmutzung und Lärm bestehen heute auf lokaler Ebene, insbesondere in den Agglomerationen. Hier werden die Grenzwerte der entsprechenden Verordnungen am häufigsten überschritten, und hier lebt die Mehrheit der schweizerischen Bevölkerung. Der Trolleybus ist das einzige öffentliche Personentransportmittel, das im Betrieb lokal keine Emissionen verursacht. Dank seiner elektrischen Traktion gilt der Trolleybus auch als das leiseste Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs. Dies ist besonders bei Fahrten in die Wohnquartiere von Bedeutung. Zudem sind die Fahrzeuge in hohem Masse wintertauglich, weil sie über zwei angetriebene Achsen verfügen. Insgesamt handelt es sich nach einem Bericht des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beim Trolleybus im Vergleich zu andern Personenverkehrsmitteln in den Agglomerationen um die günstigste Variante bezogen auf den Energieverbrauch, die Auswirkungen auf den Treibhauseffekt, die Luftverschmutzung, den Lärm und den Fahrkomfort.

Bei der Beratung der Fahrleitungsvorlage wurde der Stadtrat per Ergänzungsbeschluss beauftragt, bei den Fahrleitungserneuerungen die laufenden Erkenntnisse aus den Verkehrsplanungsarbeiten in dem Sinne zu berücksichtigen, dass keine Investitionen getätigt werden, die eine zukunftsgerichtete ÖV-Erschliessung von Stadt und Agglomeration erschweren. So wurden bis dato nur Massnahmen auf den für einen weiteren Bestand unbestrittenen Fahrleitungsabschnitten ausgeführt. Vom bestehenden Rahmenkredit wurden bisher für fünf Sanierungsprojekte CHF 210'000 freigegeben.



2.2 Erkenntnisse aus der Verkehrsplanung

Damit der öffentliche Verkehr einen Teil der weiterhin zu erwartenden Mobilitätszunahme übernehmen kann, muss er bezüglich Attraktivität und Kapazität ausgebaut werden. Neben Angebotsverbesserungen ist insbesondere die Reduktion der Reisezeit ein wesentlicher Faktor zur Erhöhung der Attraktivität. Eine zu diesem Thema erstellte externe Studie empfiehlt dazu, die Strategie einer möglichst weitgehenden baulichen Eigentrassierung und Privilegierung des ÖV zu prüfen. Für die erste, kommende Phase soll die Eigentrassierung auf der Basis des Bussystems untersucht, für eine spätere Phase - im Zeithorizont der Richtplanung - soll auch die Option einer Eigentrassierung auf der Basis Tramsystem einbezogen werden.

Das bestehende S-Bahn-Netz bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Stadt. Darüber soll ein Stadtbus-Netz mit einer leistungsfähigen ÖV-Feinerschliessung gelegt werden. Der städtische ÖV soll an Kreuzungen absolute Priorität geniessen und weitgehend auf eigenem Trasse verkehren. Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit stellen insbesondere Direktbusse mit baulicher Eigentrassierung ein probates Mittel dar. Die Eigentrassierung wäre auch Voraussetzung für eine neue Trambahn auf der Ost-West-Achse. Für diese fehlen derzeit gemäss Erkenntnissen aus der Studie über die Eigentrassierung aber auch die notwendigen Potenziale (mehr als 10'000 Personen und Arbeitsplätze pro km im Umkreis von 500 m als Richtgrösse). Genügend Potenzial wäre heute lediglich entlang der Rorschacherstrasse vorhanden. Die beiden Systeme Bus und Tram werden im Rahmen der Richtplanung für die Hauptachse Ost-West vertieft geprüft, längerfristig soll also die Option Trambahn offen bleiben.

Im Weiteren sollen grössere Transportkapazitäten der einzelnen Fahrzeuge sicherstellen, dass die steigende Verkehrsnachfrage auf den städtischen Hauptachsen auch in den Hauptverkehrszeiten ohne allzu grosse Komforteinbussen angemessen bewältigt werden kann. Gegen eine weitere Fahrplanverdichtung unter den heutigen Rahmenbedingungen sprechen die grosse Verkehrsdichte und der bereits dichte Fahrplan in Stosszeiten, die steigende gegenseitige Behinderung des Öffentlichen Verkehrs an neuralgischen Punkten und die wesentlich höheren Kosten.

3 Wechsel in der Flottenpolitik

3.1 Anforderungen an eine moderne Fahrzeugflotte

Die Fahrzeuge sind das wichtigste technische Instrument der Leistungserbringung der VBSG. Die Flottenpolitik soll den VBSG einen modernen, bedürfnisgerechten und möglichst



wirtschaftlichen Fahrzeugpark sichern. Sie bildet die Grundlage für das Beschaffungskonzept für die Fahrzeuge. Das oberste Primat der Flottenpolitik ist die nachfrageorientierte, kundenfreundliche und wirtschaftliche Erfüllung des öffentlichen Transportauftrags. Nachfrageorientierung und Kundenfreundlichkeit bedeuten u.a. grosszügige Einstiege, Niederflurbauweise und gute Platzverhältnisse. Die Fahrzeuge sollen über eine moderne und möglichst umweltfreundliche Technik verfügen. Die Fahrzeuge sollen das innovative Image der Stadt und der Region St.Gallen widerspiegeln. Die Flotte wird wenn möglich innerhalb der einzelnen Kategorien standardisiert. Neuen Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik und in der Fahrzeugausstattung sind Rechnung zu tragen. Langfristig ist darauf zu achten, dass das Versorgungsrisiko durch Aufteilung auf verschiedene Energiequellen minimiert werden kann.

3.2 Neue Ersatzstrategie

Am 28. Juni 2005 bewilligte das Parlament einen Kredit von CHF 850'000 für die Sanierung und den Ausbau eines bestehenden Gelenktrolleybusses um eine Niederflurplattform (Vorlage 0538 vom 10. Mai 2005). Nach Ablauf der Testphase mit dem sog. LighTram sollten rasch weitere Fahrzeugumbauten folgen, um auf den Hauptachsen höhere Beförderungskapazitäten anbieten und ein minimales „Grobnetz“ für Behinderte bereitstellen zu können. Die zugrunde liegende Trolleybus-Flottenpolitik sah folgendermassen aus:

Die neun älteren 1984/85 beschafften Gelenktrolleybusse (Nr. 101-109) sollten ab 2008 ersetzt werden. Für neun der 17 in den Jahren 1991/92 beschafften Gelenktrolleybusse war 2006/07 eine Totalsanierung (Retrofit) und ein Umbau zu einem LighTram geplant. Die restlichen acht Fahrzeuge dieser Generation wären vorerst mit einem Retrofit saniert und ab frühestens 2010 ersetzt worden. Insgesamt wären für diese Strategie in den Jahren 2008 bis 2012 ca. CHF 31 Mio. investiert worden. Ab ca. 2015 wäre dann der Ersatz der zu LighTrams verlängerten Doppelgelenktrolleybusse (DGTB) durch neue DGTB anzustreben gewesen.

In der Zwischenzeit hat es sich gezeigt, dass die Umrüstung von bestehenden Gelenktrolleybussen zu LighTrams nicht allen Ansprüchen zu genügen vermag. Das Konzept LighTram hat sich betrieblich zwar bewährt, und es schafft auch die dringend nötigen Kapazitäten auf den stark frequentierten VBSG-Linien. Den gestiegenen Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen der Kundschaft genügt ein umgebautes LighTram aber nicht. Als nachteilig wird insbesondere empfunden, dass sich der behindertengerechte Fahrzeugteil hinten und nicht vorne beim Chauffeur befindet. Behinderte Menschen sind oft auf die Hilfe des Fahrpersonals angewiesen und sollten deshalb in dessen Nähe positioniert sein. Bei gewissen Haltestellensituationen kann es zudem vorkommen, dass ausgerechnet der behinder-



tentaugliche Nachläufer am weitesten weg vom Trottoirrand zum Stehen kommt. Die technischen Fragen konnten in der Zwischenzeit gelöst werden, und das LighTram verkehrt seit Anfang Jahr wieder fahrplanmässig. In der Zwischenzeit erfolgte auch die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr. Trotzdem resultierte aus dem Prototyp die klare Erkenntnis, dass das Verhältnis von Aufwand und Nutzen den Umbau weiterer älterer Trolleybusse zu Doppelgelenkbussen nicht rechtfertigen kann.

Indem neue Doppel-Gelenkbusse angeschafft werden, können die Nachteile der „umgebauten Variante“ vermieden und die Vorteile, die grössere Fahrzeugeinheiten bieten, noch gesteigert werden. Aus diesem Grund soll die Anschaffung von durchgängig niederflurigen, grossen Fahrzeugen erfolgen.

Darauf basierend rückt folgende Ersatzstrategie in den Vordergrund:

Die neun älteren 1984/85 beschafften Gelenktrolleybusse (Nr. 101-109) werden in den Jahren 2008/2009 durch sieben neue LighTrams (4-achsig) ersetzt. Bei den 17 neueren Gelenk-Trolleybussen (Nr. 151-168) werden die dringendsten Unterhaltsarbeiten (gemäss Auflagen BAV) ausgeführt und die Fahrzeuge ebenfalls so rasch wie möglich durch moderne Niederflur-Gelenktrolleybusse ersetzt.

Die Auslieferung der Fahrzeuge wird sich voraussichtlich über die Jahre 2008 bis 2011 erstrecken. Diese Ersatzstrategie ist im Rahmen der Investitionsplanung und der öffentlichen Ausschreibung zu konkretisieren.

4 Fahrzeugbeschaffungsprojekt

4.1 Aktuelle Trolleybus-Flotte

Die aktuelle Trolleybus-Flotte der VBSG setzt sich wie folgt zusammen:

- 9 Gelenktrolleybusse Saurer/Hess/BBC 1984/85 (3-Achser) GTB84
- 17 Gelenktrolleybusse NAW/Hess/ABB 1991/92 (3-Achser) GTB91
- 1 Doppelgelenktrolleybus NAW/Hess/ABB 1992/05 (4-Achser) (Umbau LighTram)

Trolleybusse werden als "Tram mit fliegenden Schienen" heute vorwiegend auf nachfragestarken Linien eingesetzt. In St.Gallen sind das die Hauptlinie 1 (Stephanshorn/Guggeien - Hauptbahnhof - Wolfganghof/Winkeln) und die ebenfalls gut frequentierten Linien 3 (Hauptbahnhof - Heiligkreuz) sowie 5 (Riethüsli - Hauptbahnhof - Rotmonten). Auf diesen Linien werden rund 60 Prozent der Fahrgäste der Verkehrsbetriebe befördert.



In der aktuellen Flotte waren ursprünglich sieben Gelenktrolleybusse als Reserve gedacht. Um betrieblich flexibler zu werden, soll die Reservehaltung neu auf die Autobusflotte verlagert werden. Damit wird der verminderten Flexibilität von fahrleitungsgebundenen Trolleybussen bei Störfällen oder Stausituationen Rechnung getragen.

Die heutige Autobusflotte setzt sich derzeit wie folgt zusammen:

- 10 Autobusse Saurer 1983 (2-Achser) AB
- 22 Gelenkautobusse NAW/Hess 1987/88/89 (3-Achser) GAB

4.2 Zukünftiger Fahrzeugbedarf (inkl. Autobusse)

Unter Einbezug der Erschliessung des Stadions Arena St.Gallen und der neuen Wohngebiete im Quartier Haggen/Rosenbüchel - aber ohne die Berücksichtigung allfälliger Änderungen oder Ergänzungen aufgrund der Richtplanung - ergibt sich derzeit folgender Fahrzeugbedarf:

Trolleybusse:

Linie 1:	7	Doppelgelenktrolleybusse 4-achsig und
	7	Gelenktrolleybusse 3-achsig
Linie 3:	4	Gelenktrolleybusse 3-achsig
Linie 5:	4	Gelenktrolleybusse 3-achsig
Reserve:	2	Gelenktrolleybusse 3-achsig

Damit ergibt sich bei den elektrifizierten Fahrzeugen der folgende Bedarf:

7	Doppelgelenktrolleybusse 4-achsig
17	Gelenktrolleybusse 3-achsig

Die Verminderung der Gesamtzahl an Trolleybussen lässt sich mit der Verschiebung des Schwergewichtes der Fahrzeugreserven auf die Autobusflotte begründen.

Autobusse:

Linie 2:	5	Gelenk-Autobusse 3-achsig
Linie 7:	12	Gelenk-Autobusse (inkl. Stadionlinie) 3-achsig
Linie 11:	3	Gelenk-Autobusse 3-achsig
Linie 6:	2	Autobusse 2-achsig
Linie 9:	3	Autobusse 2-achsig
Linie 10:	2	Autobusse 2-achsig
Reserve:	5	Gelenk-Autobusse 3-achsig
	3	Autobusse 2-achsig (Winterbetrieb)



Damit ergibt sich bei den Autobussen der folgende Bedarf:

- 25 Gelenkautobusse 3-achsig
- 10 Autobusse 2-achsig

Für Spitzenbelastungszeiten (z.B. für die Linie 7) wäre es sinnvoll, teilweise grössere Gelenkautobusse mit 4 Achsen und grösserem Fassungsvermögen (ca. 190 bis 200 Personen) anzuschaffen. Zur Zeit wird die Machbarkeit abgeklärt, wobei dazu sowohl die bus- als auch die strassenseitige Prüfung gehört. Neben der betrieblichen Machbarkeit sind demzufolge auch allfällig nötig werdende Strassenausbauten samt Kosten infolge der grösseren Fahrzeuggeometrien, Schleppkurven etc. abzuklären. Es wäre wünschbar, so rasch als möglich ein 4-Achsfahrzeug mit grösseren Fahrgastkapazitäten mit Hybridtechnologie einzumieten, gründlich im Einsatz zu testen und anschliessend drei bis fünf Fahrzeuge zu beschaffen. Entsprechend müsste dann der Erwerb der gleichen Anzahl Fahrzeuge bei der Autobusbeschaffung im Sommer 2007 zurückgestellt werden.

Ob mittelfristig zusätzlich Sonderfahrzeuge im Sinne von Kleinbussen angeschafft werden, hängt von der weiteren Entwicklung der Quartierserschliessungen ab. Aufgrund der Strassenverhältnisse in den Wohnquartieren (Übergang Appenzellerbahn, Schwellen etc.) sind dem Niederflurkonzept in gewissen städtischen Gebieten Grenzen gesetzt.

4.3 Anforderungen an die Trolleybusflotte

Die neu zu beschaffenden Trolleybusse müssen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- Den Resultaten der Kundenzufriedenheitsanalyse ist angemessen Rechnung zu tragen
- Die Fahrzeuge bieten komfortable und pflegeleichte Fahrgastsitze nach Stadtbus-Standard
- Die Fahrzeuge verfügen über modernste Fahrgastinformationssysteme
- Die Klima-Anlage genügt modernen Ansprüchen
- Die Fahrzeuge weisen einen tiefen Wagenboden (Niederflur) auf und verfügen über genügend Stehplätze und grosse Aussentüren (Stadtbuskonzept)
- Sie sind ausgerüstet mit einer Stehplattform; der Transport von Kinderwagen und Rollstühlen ist ausreichend gewährleistet
- Sie sind ausgerüstet mit moderner Infrastruktur für die Kommunikation mit der Leitzentrale und der Polizei und verfügen über die Basis-Hardware und -software für ein ausgebautes Betriebsleitsystem (Bordcomputer GPRS und GPS) sowie für die Lichtsignalsteuerung und die Linienerkennung



- Die Fahrzeuge sind sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt wirtschaftlich günstig
- Instandhaltung und Ersatzteilversorgung sind während der gesamten Nutzungsdauer gewährleistet
- Sie verfügen über Einrichtungen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Vermeidung von Vandalismus
- Die Fahrzeuge verfügen über Überwachungs-Kameras im gesamten Fahrgastraum. Die notwendigen gesetzlichen Grundlagen auf kommunaler Stufe werden derzeit erarbeitet
- Die Fahrzeuge verfügen über einen modernen, ergonomischen Führerstand mit bedienungsfreundlichem Bordcomputer.

4.4 Kostenschätzung für 24 Trolleybusse

Gemäss der oben beschriebenen Flottenpolitik sollen 7 Doppelgelenktrolleybusse (DGTB) und 17 Gelenktrolleybusse angeschafft (GTB) werden. Damit ergibt sich der folgende Kreditbedarf:

7 Doppelgelenktrolleybusse à ca. CHF 1,7 Mio.	CHF 11'900'000
17 Gelenktrolleybusse à ca. CHF 1,2 Mio.	<u>CHF 20'400'000</u>
Reserve (ca. 10 %)	CHF 3'200'000
Total Kreditbedarf zum Ersatz der Trolleybusflotte	<u>CHF 35'500'000</u>

Die Investitionskosten pro Fahrzeug basieren auf Kostenschätzungen anhand von Grob-Marktanalysen.

4.5 Nutzungsdauer der Fahrzeuge

Die technische Lebensdauer der Fahrzeuge liegt je nach Fahrzeugtyp zwischen 15 und 25 Jahren. Dem stehen die Abnutzung des Interieurs und die steigenden Komfort- und Sicherheitsanforderungen sowie die Behindertengerechtigkeit entgegen. Die angestrebte Nutzungsdauer der einzelnen Fahrzeugkategorien ist daher kürzer und liegt für Trolleybusse bei maximal 20 Jahren. Die Einsatzdauer der Fahrzeuge wird im Einzelfall durch den Zustand und den Einsatz der Fahrzeuge bestimmt. Allfälligen Vorgaben der Besteller ist Rechnung zu tragen.



4.6 Kapitalkosten, Finanzierung und Abgeltungsentwicklung

Die Investitionen schlagen sich in Form von Abschreibungen und Zinsen als jährlich wiederkehrende Kosten in der Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe nieder. Nur im Rahmen einer Gesamtsicht über die anstehenden Investitionen kann aufgezeigt werden, wie sich die Abschreibungen, die Abgeltungen der öffentlichen Hand und die Verschuldung der VBSG entwickeln. Die Auswirkungen der Investitionen in die Trolleybusflotte werden im Folgenden integral anhand der provisorischen Gesamtinvestitionsplanung der VBSG für den Zeitraum 2007 - 2011 dargestellt:

Investitionen (in CHF 1'000)	R 2007	B 08	IP 09	IP 2010	IP 2011	Total
Autobusse						
10 Saurerautobusse	5'000					5'000
22 Gelenkautobusse	13'200					13'200
3 zusätzliche GAB Stadion	1'800					1'800
Trolleybusse						
Ersatz GTB 101-111, 7 Fahrzeuge		10'000	3'100			13'100
Ersatz GTB 151-168, 17 Fahrzeuge			12'800	4'800	4'800	22'400
Infrastruktur						
Fahrleitungserneuerung		1'500	1'500	1'500	1'500	6'000
Ersatz Gleichrichter	850					850
Depotsanierung	400	500				900
Minileitstelle		1'000				1'000
Ergänzung Funkanlage		1'000				1'000
Billett-/Entwertungsautomaten	4'880					4'880
Ersatz Fahslabendsender		200				200
Investitionsreserve	100	100	100	100	100	500
Total Investitionen	26'230	14'300	17'500	6'400	6'400	70'830



In den Jahren 2007 - 2011 ist insgesamt mit Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur von knapp CHF 71 Mio. zu rechnen. Der zeitliche Investitionsschwerpunkt bei den Autobusbeschaffungen und den Infrastrukturerneuerungen liegt in den Jahren 2007 und 2008. Die Trolleybus-Beschaffung belastet die Investitionsrechnung im Zeitraum 2009 - 2011.

Bei Beibehaltung der bisherigen Abschreibungssätze und der Finanzierungsstrategie mit finanzierungsorientierten Abschreibungen zeichnet sich auf Basis des provisorischen Investitionsplans bei den Abschreibungen, den Reserven und der Verschuldung folgende Entwicklung ab:

in CHF 1'000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Investitionen		26'230	14'300	17'500	6'400	6'400	70'830
Abschreibungen		6'077	6'378	7'028	7'408	7'518	34'409
Kapitalbedarf (+) bzw. -freisetzung		20'373	7'922	10'472	-1'008	1'018	36'421
Bildung von Reserven		0	0	807	1'008	1'018	2'026
Entnahme aus Reserven		-20'373	-7'922	-10'472	0	0	38'767
Reserveeinlagen		0	200	200	100	100	600
Bestand flüssige Mittel	33'220	12'847	5'125	-4'340	-3'232	-2'114	
Verschuldung		0	0	4'340	3'232	2'114	9'687

Die Investitionen von knapp CHF 71 Mio. führen gegenüber der Rechnung 2006 lediglich zu einer Zunahme der jährlichen Abschreibungen bis 2011 um knapp 24 %, weil dank der finanzierungsorientierten Abschreibungspolitik über CHF 30 Mio. aus in den letzten Jahren geöffneten übrigen Reserven finanziert werden können. Ohne finanzierungsorientierte Abschreibungen mit Abschreibungen über den Amortisationszeitpunkt hinaus müsste allein für den Ersatz der Autobusse ein Mehrbedarf von rund 2 Mio. Franken pro Jahr ausgewiesen werden.



Die neuen Trolleybusse werden erstmals im Jahre 2009 abgeschrieben. Weil die im Jahre 2009 geplanten Investitionen noch mit über CHF 10 Mio. aus den übrigen Reserven finanziert werden können, fallen die zusätzlichen Abschreibungen mit CHF 650'000 relativ bescheiden aus. Ohne Reservemittel würden sie ca. CHF 1,4 Mio. betragen; wovon mehr als 90 % auf die neuen Trolleybusse entfallen würden.

Bei einem aktuellen Bestand von derzeit rund CHF 33 Mio. an flüssigen Mitteln können die Investitionen im Wesentlichen aus Eigenmitteln finanziert werden, so dass bis zum Jahr 2011 mit zusätzlichen zu verzinsenden Fremdmitteln von ca. CHF 10 Mio. gerechnet wird. Mit den Ersatzinvestitionen werden die in den jeweiligen Gruppen (Autobusse bzw. Billettautomaten) gebildeten Wiederbeschaffungsreserven aufgelöst und dem Abschreibungskonto gutgeschrieben. Die Wiederbeschaffungsreserven sollen auch in Zukunft gebildet werden. In den Abschreibungen sind weiterhin 2,7 Mio. Franken zur Bildung von Wiederbeschaffungsreserven enthalten, davon 1,9 Mio. Franken für die Trolleybusse, welche als neue Fahrzeuge erst im Jahr 2009 abgeschrieben werden.

Die aktuelle Finanzierungsstrategie ermöglicht es, dass die 2007/2008 in Betrieb zu nehmenden neuen Autobusse dank der Gutschrift aus den Wiederbeschaffungsreserven im Jahr 2012/2013 amortisiert sind und ab dann wieder Zuweisungen zur Wiederbeschaffungsreserve getätigt werden können, so dass eine vollständige Finanzierung neuer Autobusse nach ca. 15 Betriebsjahren gegen das Jahr 2023 wieder möglich ist.

Unter Annahme gleich bleibender Leistungen, unveränderter Tarife und einer jährlichen Teuerung von 1 % auf dem Personalaufwand sowie unter Berücksichtigung der zusätzlichen investitionsbedingten Abschreibungen entwickelt sich die Abgeltung der ungedeckten Kosten in den kommenden Jahren wie folgt:

Abgeltungen an die VBSG (in CHF 1'000)	2007	2008	2009	2010	2011
Ordentliche Abschreibungen	6'077	6'077	6'378	7'028	7'408
Zusätzliche Abschreibungen		301	650	380	110
Total Abschreibungen	6'077	6'378	7'028	7'408	7'518



Zunahme Abschreibungen kumuliert			951	1'331	1'441
Verzinsung Fremdkapital 4 % (jeweils im ersten Jahr Jahresdurchschnitt)			87	238	345
Zunahme der Abgeltungen durch Abschreibung und Zinsen		301	737	1'268	1'485
Anteil Stadt St.Gallen (28,5 % für Ortsverkehr + 33 % am Pool Kanton und Gemeinden)		158	386	663	777

Trotz Totalerneuerung der Fahrzeugflotte fallen, dank den Wiederbeschaffungsreserven, die von der Stadt zu leistende Abgeltung für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots maximal lediglich um ca. CHF 0,8 Mio. (voraussichtlich 2011) höher aus als 2007.

5 Würdigung

Mit den Investitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur werden die Beförderungskapazitäten und die Attraktivität der VBSG erhöht und somit eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass ein Teil der zu erwartenden Mobilitätszunahme in der Stadt von den VBSG übernommen werden kann. Die Investitionen tragen den gestiegenen Informations-, Komfort- und Sicherheitsbedürfnissen der Kundschaft, insbesondere der Behinderten, sowie den höheren betrieblichen Anforderungen Rechnung. Sie stärken die Position der VBSG als wichtigste öffentliche Strassentransportunternehmung der Agglomeration St.Gallen und versetzen sie in die Lage, ihren Transportauftrag markt- und kundengerecht zu erfüllen und auszubauen.

6 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Beschaffung von 24 Gelenk-Trolleybussen der Verkehrsbetriebe wird zugestimmt und dafür ein Verpflichtungskredit von 35,4 Millionen Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe erteilt.
2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Art. 7 Ziffer 2 lit. a der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum unterliegt.



Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber:
Linke

☐ keine Öffentlichkeitsarbeit

☐ Medienmitteilung

☒ Medienkonferenz

