

Vorlage Stadtparlament

Datum 13. Oktober 2017
Beschluss Nr. 947
Aktenplan 52 Verkehrsbetriebe

Erneuerung der Mühleggbahn: Beitrag der Stadt St.Gallen an die Sanierungskosten

Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Die Sanierung der Mühleggbahn wird mit einem Betrag von maximal CHF 2'800'000 unterstützt und ein entsprechender Verpflichtungskredit zulasten des Finanzvermögens erteilt.
2. Zur Zeichnung von weiteren Aktien der Mühleggbahn AG im Rahmen der geplanten Kapitalerhöhung werden davon maximal CHF 250'000 eingesetzt.
3. Es wird festgestellt, dass der Beschluss von Ziffer 1 gemäss Art. 8 Ziffer 6 Bst. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

1 Zusammenfassung

Die Mühleggbahn ist für die Stadt St.Gallen in verkehrlicher, kultureller und touristischer Hinsicht von grosser Bedeutung. Sie stellt die direkte Verbindung zwischen dem Quartier St.Georgen und der Innenstadt her. Zudem hat die Mühleggbahn als Erschliessung des Naherholungsgebietes Drei Weieren touristische Bedeutung.

Die Mühleggbahn steht vor grossen Herausforderungen: Der Tunnel muss zwingend saniert werden. Im Weiteren müssen in Anwendung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis 2023 die Stationen behindertengerecht gestaltet werden. Damit die heutigen Rampen mit einer Neigung von gegen 20 % eliminiert werden können, muss die Geometrie der Bahn angepasst werden. Dies bedingt eine neue Kabine. Gleichzeitig sollen die Transportkapazität erhöht, der Veloverlad optimiert und die Störungsanfälligkeit reduziert werden.

Der Investitionsbedarf für das gesamte Projekt beträgt rund CHF 5'500'000. Zur Finanzierung des Projekts kann die Bahn Eigenmittel in der Höhe von CHF 2'000'000 einsetzen. Weitere rund CHF 700'000 sollen über Patenschaften, Sponsorenbeiträge, Sammelaktionen und eine Kapitalerhöhung finanziert werden. Die verbleibende Finanzierungslücke von rund CHF 2'800'000 ist durch die Stadt zu tragen.

Die Stadt St.Gallen ist heute mit einem Aktienkapitalanteil von gut 11 % grösster Aktionär der Mühleggbahn AG. Der Stadtrat hat in seiner Eignerstrategie für die Beteiligung an der Mühleggbahn AG festgelegt, dass die Mühleggbahn aufgrund ihrer geschilderten Bedeutung für die Stadt St.Gallen

langfristig zu erhalten, das Angebot qualitativ zu verbessern und die Einflussnahme der Stadt auf die Entwicklung der Mühleggbahn AG zu erhöhen sind.

2 Ausgangslage

Die Mühleggbahn ist das älteste öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt St.Gallen. Am 14. Dezember 1893 hat sie ihren Betrieb aufgenommen. Die Bahn wurde in verschiedenen Etappen erneuert. Seit 1953 liegen Betrieb und Geschäftsführung in den Händen der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG). 1973 stand die Bahn vor dem Aus. Es erfolgte die Umstellung von der bedienten Zahnradbahn zur heutigen vollautomatisierten Standseilbahn mit Windenantrieb.

Im Jahr 2004 mussten der Schienenunterbau teilweise erneuert und verschiedene Teile der Bahnanlage (einschliesslich der Fahrgastkabine) modernisiert werden. Die öffentliche Hand leistete damals einen substanziellen Beitrag an die Investitionskosten.

Im Rahmen der ordentlichen Jahresrevision kontrolliert ein auf Tunnelbauten spezialisiertes Ingenieurbüro jeweils den Zustand des Bahntunnels. Im Jahr 2013 empfahl das Ingenieurbüro, den Tunnelzustand einer detaillierteren Prüfung zu unterziehen. In den letzten Jahren waren vermehrt Wassereintritte zu verzeichnen, die im Winter mitunter zu Vereisungen geführt haben. Die Notwendigkeit einer Sanierung des Tunnels zeichnete sich ab und es ging in der Folge darum, die zweckmässigste und ökonomischste Sanierungsvariante zu ermitteln.

Aufgrund eines Schadenfalls im Jahr 2014 gab die Mühleggbahn eine Studie zum Tunnelzustand in Auftrag, welche auch verschiedene Sanierungsvarianten aufzeigen sollte. Im Vordergrund steht nun eine Variante, bei welcher einzelne Abschnitte des Tunnels im Profil leicht erweitert werden. Eine neue Betonplatte lässt zudem eine Gleisverschiebung zu, so dass der erforderliche Abstand zwischen Fahrzeug und Tunnelwand auf der gesamten Länge sichergestellt ist. In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) kann auf eine integrale Erweiterung des Tunnelprofils auf der gesamten Länge verzichtet werden.

Im Zusammenhang mit der anstehenden Tunnelsanierung wurden zudem verschiedene Fahrzeugvarianten geprüft. Durch den Ersatz der Kabine können eine Vergrösserung der Kapazität realisiert, der Velotransport optimiert und so der Kundennutzen markant verbessert werden. Die Umstellung auf einen Pendelbetrieb mit zwei Kabinen wurde ebenfalls geprüft, musste aber aus Kostengründen verworfen werden. Ein Pendelbetrieb hat zwar den Vorteil, dass die Kapazität erhöht und gleichzeitig die Wartezeiten verkürzt werden können. Bei den Investitionen und vor allem im Betrieb entstehen aber erhebliche Mehrkosten, welche die Bahn ohne massive Subventionen nicht tragen könnte.

3 Projektumfang

3.1 Tunnelsanierung

Im Rahmen einer detaillierten Analyse wurde untersucht, in welchen Tunnelabschnitten welche Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten erforderlich sind. Gleichzeitig wurden verschiedene Sanierungsvarianten aufgezeigt und deren Kosten geschätzt. Es ist geplant, eine Innenschale auf die bestehende Bausubstanz mit einer Stärke von ca. 10 cm aufzutragen. Zudem erfolgt ein Gewölbeteilersatz mit Rippenverstärkung. Dadurch entsteht eine neue Tunnelbreite von ca. 2.90 m. Für den Bau wird mit Gesamtkosten von ca. CHF 2.8 Mio. gerechnet (exkl. MWST, +/- 20 %). In diesen Kostenschätzungen sind neben den Gewölbeausbauten bei den Profilingstellen auch die Abdichtung und die Spritzbeton-

versiegelung der restlichen Tunnelabschnitte sowie eine neue Fahrbahnsohle aus Ortbeton und die baulichen Anpassungen in den Stationen enthalten.

Im Rahmen einer Ausschreibung konnten die Projektierungsarbeiten durch die Mühleggbahn AG bereits vergeben werden. Sobald die Finanzierung gesichert ist, soll der bauliche Teil des Sanierungsprojektes einer Totalunternehmung zur Ausführung übertragen werden.

3.2 Erneuerung des Wagens

Im Rahmen der 2011 durch die Werkstätten der Rhätischen Bahn durchgeführten Revisionsarbeiten an der Kabine sind zahlreiche Mängel entdeckt worden, deren Behebung von den Fachleuten dringend empfohlen wurde. So müssen beispielsweise die gesamte Verkabelung ersetzt und dabei die Kabelführungen neu konzipiert werden. Wegen Alterung müssen zudem sämtliche wichtigen Gummiteile ersetzt werden. Ebenfalls müsste der Fahrzeugboden inklusive Bodenbelag ausgetauscht werden, da die Lebensdauer nach zwölf Jahren erreicht ist. Zahlreiche Teile der Kabine sind von starker Korrosion betroffen. Diese sollten durch Kunststoff oder rostfreien Stahl ersetzt werden. Zudem hat sich im täglichen Betrieb immer wieder gezeigt, dass der Wagen aufgrund der Art seiner Konstruktion relativ störungsanfällig ist.

Es ist angezeigt, auf diese aufwändigen Instandstellungsarbeiten zu verzichten und in eine neue Kabine zu investieren. Der Betriebsunterbruch für die Tunnelsanierung stellt ein optimales Zeitfenster für einen grundlegenden Umbau der Anlage dar. Mit einer neuen und grösseren Kabine können die Kundenanforderungen für die nächsten Jahrzehnte besser erfüllt werden. Dabei soll auf Kapazität, Funktionalität und Gestaltung besonderes Augenmerk gelegt werden.

Die Erneuerung der Fahrgastkabine und die Seilbahntechnik wurden bereits öffentlich ausgeschrieben. Die Erstellung der Seilbahntechnik soll einem Generalunternehmer übertragen werden, was eine optimale technische Koordination erlaubt.

3.3 Erneuerung der Steuerung und des Antriebs

Die elektrische Steuerung der Bahn ist zwar funktionstüchtig, die wirtschaftliche und technische Lebensdauer ist aber erreicht. Wie lange der Unterhalt der Steuerung noch gewährleistet werden kann, ist ungewiss. Im Rahmen der anstehenden Erneuerung soll auch die Steuerung auf den modernsten Stand gebracht werden.

3.4 Anpassung Tal- und Bergstation; Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Gleichzeitig mit der umfassenden Sanierung der Tunnel- und Bahnanlagen werden auch die Tal- und Bergstation an die heutigen Anforderungen angepasst. Dabei steht vor allem die Behindertengerechtigkeit im Vordergrund.

Im Zusammenhang mit der Pflicht zur behindertengerechten Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs, welche spätestens bis Ende des Jahres 2023 umgesetzt werden muss, sind verschiedene Massnahmen unabdingbar. Wohl ist die Fahrgastkabine heute schwellenfrei zugänglich. Auch wurden vor wenigen Jahren die Eingangstüren zu den Stationen automatisiert und sind jetzt fahrgast- und behindertenfreundlich. Die Rampen zwischen Eingangstür und Kabine weisen jedoch eine Neigung auf, die für Rollstuhlfahrer/innen nur schwer zu überwinden ist und der im BehiG geforderten Maximalneigung von 6 % nicht entspricht. Insbesondere die Bergstation ist heute nicht gesetzeskonform, weist doch die Rampe eine starke Neigung auf. Es ist vorgesehen, den Tunnel auf den obersten ca. 12 Streckenme-

tern auszuweiten, sodass das neue Trasse höher gelegt werden kann. Die Plattform in der Bergstation kann dadurch praktisch ohne Gefälle realisiert werden.

Eine erste Kostenschätzung für die Massnahmen zur Erzielung der Behindertengerechtigkeit ergaben einen Bedarf von rund CHF 697'000.

4 Kosten

Vorläufige Kostenzusammenstellung Bau und Technik (Stand 17. April 2017):
(Übersicht für Tunnel, Kabine, Steuerung, Antrieb und Stationen)

Beträge exkl. MWST¹ und auf CHF 1000 gerundet.

Baukosten inkl. Bauingenieur	2'823'000
Kosten Seilbahntechnik	2'222'000
Abnahmen und Sicherheitsberichte	120'000
Bisherige Leistungen + Kosten Projektleitung	61'000
Unvorhersehbares / Projektreserve	274'000
Kostentotal	5'500'000
Erfüllung BehiG, im Kostentotal enthalten	697'000

5 Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts kann nur zu rund 50 % aus Eigenmitteln der Mühleggbahn erfolgen. Mittels Sammelaktionen und einer Aktienkapitalerhöhung sollen die Eigenmittel aber substantiell erhöht werden. Trotzdem muss die öffentliche Hand einen erheblichen Beitrag leisten. Da die Mühleggbahn nicht Bestandteil des vom Kanton bestellten Angebots im öffentlichen Verkehr ist, kommt einzig die Stadt als Beitragszahlerin in Frage. Der städtische Beitrag soll aber auf maximal CHF 2'800'000 Mio. festgelegt werden. Er wird bei tieferen Baukosten oder vermehrten privaten Spenden entsprechend reduziert.

Eigenmittel	2'000'000
Sammelaktionen / Kapitalerhöhung	350'000
Patenschaften und Sponsoren	350'000
Beitrag der Stadt St.Gallen	2'800'000
Total	5'500'000

6 Eignerstrategie des Stadtrats für die Mühleggbahn AG

Die Stadt nutzt ihre Beteiligungen an allen Transportunternehmen in der Region zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele. Die Mühleggbahn stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem Quartier St.Georgen und der Innenstadt dar. In diesem Sinne trägt sie zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele des Stadtrates bei.

¹ Die MWST wird den öV-Unternehmen zurückvergütet

Der Stadtrat hat in seiner Eignerstrategie die verkehrspolitischen, unternehmerischen und wirtschaftlichen Ziele für die Mühleggbahn AG festgelegt.

Danach stellt die Mühleggbahn AG zuverlässige, wirtschaftliche, diskriminierungsfreie und umweltverträgliche Service-Publique-Leistungen im öffentlichen Nahverkehr sicher und verbessert dadurch die Standortattraktivität der Stadt St.Gallen. Als Mitglied der Genossenschaft Ostwind und Teilnehmerin am Direkten Verkehr (GA, Halbtax und GA-Tageskarten) erleichtert die Mühleggbahn AG die Integration ihrer öV-Leistungen in das gesamte Netz des öffentlichen Verkehrs von Stadt und Region und stellt so einen einfachen Zugang für die Nutzenden sicher.

Die Mühleggbahn AG erhält keine Abgeltungen der ungedeckten Kosten gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG). Die Mühleggbahn AG arbeitet im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben mindestens kostendeckend und bildet angemessene Reserven. Durch professionelle Planung und die Nutzung von Synergien (insbesondere mit den Verkehrsbetrieben St.Gallen) können die Betriebskosten tief gehalten werden.

Die Mühleggbahn AG ist nicht gewinnorientiert und zahlt auch keine Dividende an ihre Aktionär/innen aus. Hingegen soll die Mühleggbahn AG selbsttragend sein und die erforderlichen Reserven zur Deckung der „normalen“ regelmässigen Sanierungsaufwände bilden. Die Stadt will als grösste Aktionärin der Mühleggbahn AG ihre Mitsprache vergrössern und beansprucht in Zukunft einen Sitz im Verwaltungsrat.

7 Beitrag der Stadt an die Sanierungsinvestitionen der Mühleggbahn AG

Das anstehende Sanierungsprojekt der Mühleggbahn AG ist von existenzieller Bedeutung. Die Tunnelsanierung ist zwingend. Auch die Anpassungen der Stationen zur Gewährleistung der Behindertengerechtigkeit sind gesetzlich vorgeschrieben. Eine weitere Erhöhung der Zuverlässigkeit des Bahnbetriebes und der Kapazität entspricht einem breiten Bedürfnis der Bevölkerung. Wenn es der Mühleggbahn AG nicht gelingt, das Sanierungsprojekt zu finanzieren, ist der Betrieb mittelfristig gefährdet.

Aufgrund der verkehrlichen, kulturellen und touristischen Bedeutung der Mühleggbahn für die Stadt St.Gallen beantragt der Stadtrat dem Parlament, die Mühleggbahn AG bei der Bewältigung des anspruchsvollen Sanierungsprojektes mit einem à-fonds-perdu-Beitrag von maximal CHF 2'800'000 (abzüglich des als Aktienkapital einzubringenden Anteils) zu unterstützen.

Der Stadtrat strebt an, den Einfluss der Stadt auf die Geschicke der Mühleggbahn AG durch einen Ausbau der Beteiligung und eine Einsitznahme im Verwaltungsrat zu erhöhen. Demgemäss soll ein Anteil von maximal CHF 250'000 des genannten Beitrages in der Form der Zeichnung von zusätzlichen Aktien durch die Stadt im Rahmen der anstehenden Kapitalerhöhung gewährt werden.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke