



Mühleggbahn

## **Städtischer Beitrag an die Erneuerung der Mühleggbahn**

### **1 Zusammenfassung**

Der Stadtrat hat sich bereits Ende der Achtzigerjahre mit der Zukunft der Mühleggbahn befasst. Wegen der angespannten Finanzlage in den Neunzigerjahren waren städtische Beitragsleistungen an eine Gesamtanierung nicht möglich. Die Bahn hat daher durch grössere Erneuerungsinvestitionen in die seilbahnmechanischen und -elektrischen Anlagen den Betrieb bis heute aus eigenen Mitteln sichergestellt. Weitere Erneuerungen können nicht länger verschoben werden. Der inzwischen 28-jährige Wagen ist ersatzbedürftig. Am rund 50-jährigen Schienenunter- und -oberbau müssen grössere Erneuerungsarbeiten vorgenommen werden. Ebenso sind bauliche Verbesserungen bei den beiden Stationen notwendig.

Das durch den Verwaltungsrat genehmigte und den Aktionären an einer ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. Dezember 2003 zur Krediterteilung beantragte Projekt rechnet mit Investitionsaufwendungen von rund 2,8 Mio. Franken. Zur Finanzierung des Vorhabens hat die Gesellschaft mit grossen Anstrengungen 1,6 Mio. Franken zusammengebracht. Bei einem Jahresumsatz von rund 250'000 Franken ist die Bahn nicht in der Lage, im Umfang der verbleibenden Deckungslücke von 1,2 Mio. Franken Fremdkapital aufzunehmen. Abgesehen von städtischen Kapitalbeteiligungen in der Höhe von insgesamt 84'000 Franken hat die Bahn in ihrer 110-jährigen Geschichte noch nie öffentliche Mittel beansprucht. Es wird beantragt, das Erneuerungsvorhaben im Sinne einer einmaligen Anschubfinanzierung mit einem à fonds perdu-Beitrag von maximal 1,2 Mio. Franken zur Deckung der nicht durch eigene Mittel der Bahn finanzierbaren Restkosten des Erneuerungsvorhabens zu unterstützen.



## 2 Ausgangslage

Die Eröffnung der "Drahtseilbahn St.Gallen - Mühleck" (heute Mühleggbahn AG, MSG) erfolgte am 14. Dezember 1893. Da die "St.Gallische Trambahn" ihren Betrieb erst am 19. Mai 1897 eröffnete, war die MSG somit das erste öffentliche Verkehrsmittel der Stadt St.Gallen. Seit 1953 sind die Verkehrsbetriebe für den Bahnbetrieb verantwortlich.

1975 wurde die zahnradbetriebene und durch einen Kondukteur begleitete Bahn durch die heutige erste automatische Windenstandseilbahn der Schweiz ersetzt. Die Bahn hat die Investition von damals 0,8 Mio. Franken aus eigenen Mitteln und einer Erhöhung des Aktienkapitals von 300'000 Franken auf 400'000 Franken finanziert. An der Kapitalaufstockung, welche durch private Initiative zustande kam, beteiligten sich breite Kreise, insbesondere aus der Bevölkerung von St.Georgen. Die Stadt zeichnete 50 Aktien à 200 Franken.

Im Jahr 1989 hat der Stadtrat mit Blick auf die sich abzeichnende Notwendigkeit für eine Gesamterneuerung, welche die finanzielle Kraft der Bahn übersteigt, eine Sanierungsstudie in Auftrag gegeben. Damit sollten auch die Konsequenzen einer allfälligen Übernahme der Bahn durch die Stadt abgeklärt werden. Die Studie schätzte den Sanierungsbedarf auf rund 4,3 Mio. Franken. Wegen der angespannten Lage der städtischen Finanzen konnte ein im Jahr 1991 beantragter Projektierungskredit von 0,2 Mio. Franken für die technische und bauliche Sanierung der Mühleggbahn zu Lasten der Stadt nicht erteilt werden. Die Mühleggbahn wurde aufgefordert, den Bahnbetrieb unter Ausschöpfung aller eigenen Mittel mindestens weitere fünf Jahre aufrecht zu erhalten.

In Beantwortung einer Interpellation im Grossen Gemeinderat betreffend Sanierung des Mühleggbahnliis hat der Stadtrat am 3. März 1992 bestätigt, dass es wünschbar sei, den Schräglift als direkte Verkehrsverbindung zwischen der Altstadt und St.Georgen nach Möglichkeit zu erhalten. Die Betriebssicherheit der Bahn für die nächsten Jahre sei durch vorbeugende Massnahmen, primär unter Einsatz der eigenen Mittel, zu gewährleisten. In Berücksichtigung der Finanzlage der Stadt St.Gallen sei es in den nächsten Jahren nicht möglich, Investitionen, die über den Erhalt der Betriebsbereitschaft hinausgingen, zulasten der Stadt vorzunehmen.

Entsprechend dieser Vorgabe haben die Aktionäre an den Generalversammlungen von 1992 und 1993 beschlossen, nicht nur Mängel zu beheben, sondern unter Einsatz von insgesamt rund 0,5 Mio. Franken die komplette Erneuerung der seilbahnelektrischen und seilbahnmechanischen Anlagen vorzunehmen. Dank dieser Erneuerung sicherheitsrelevanter Anlagen hat die Bahn von der Aufsichtsbehörde wieder eine längerfristige Betriebsbewilligung erhalten, welche ihr die Erarbeitung zusätzlicher Mittel für die Gesamterneuerung ermöglichte.



### **3 Vorprojekt und Mittelbeschaffung**

Als Orientierungsrahmen für die Mittelbeschaffung hat der Verwaltungsrat im September 1996 ein gegenüber der Sanierungsstudie von 1989 reduziertes Grobkonzept für die Bahnerneuerung im Kostenrahmen von rund 2,5 Mio. Franken beschlossen.

Ziel einer Gesamterneuerung sollte ein sicherer, störungs- und unterhaltsarmer Bahnbetrieb sein, der auf die Fahrgäste einen modernen Eindruck macht. Dafür wurden die Eckwerte der Sanierungsstudie wie folgt übernommen:

Zum Eckwert "Sicherheit": Die Transportanlage hat bedarfsgesteuert ohne Aufsichtspersonal zu funktionieren. Sämtliche Sicherheits- und Alarmenteile sind auf einen Betrieb ohne dauernde personelle Betreuung auszurichten. Die Sicherheitssysteme verunmöglichen auch bei Materialversagen und bei Fehlverhalten folgenschwere Unfälle.

Zum Eckwert "störungsarm": Im Idealfall sollten bei periodischer Wartung und Funktionskontrolle alle Betriebseinrichtungen störungsfrei funktionieren. Die Betriebszuverlässigkeit darf durch klimatische Einwirkungen (z.B. Eisbildungen) nicht gemindert werden.

Zum Eckwert "unterhaltsarm": Die baulichen Anlagen sind fahrgastgerecht zu renovieren, fallweise neu zu gestalten. Der bahnseitige Unterhalt sollte sich auf die tägliche Reinigung, die wöchentliche Funktionskontrolle und die jährliche Instandsetzung beschränken lassen.

Zum Eckwert "modern" oder "komfortabel": Dem Passagier soll ein ansprechendes Transportangebot, das ihm fast rund um die Uhr zur Verfügung steht, gemacht werden. Stichworte dazu sind eine attraktivere Talstation, eine transparente Kabine, grosse Laufruhe, erschütterungsarm, ruckfrei.

Der Stadtrat hat sein unverändertes Interesse an einer Weiterexistenz der Mühleggbahn bekundet und seine Bereitschaft in Aussicht gestellt, dem Grossen Gemeinderat zu gegebener Zeit einen einmaligen Beitrag an die notwendigen Sanierungs- und Erneuerungsaufwendungen zu beantragen. Erwartet wurden seitens der Stadt entsprechende Eigenleistungen der Bahn und eine Beschränkung auf das Notwendige.

Gestützt auf diese grundsätzliche Stellungnahme des Stadtrates hat sich der Verwaltungsrat entschieden, in einem ersten Schritt weitere Mittel durch die Bahn selbst zu erarbeiten und in einem zweiten Schritt die Frage weiterer Finanzierungsträger anzugehen. Nach weiteren Reservebildungen haben die Aktionäre zur Finanzierung an den Generalversammlungen von 2001 und von 2002 Kapitalerhöhungen von insgesamt 350'000 Franken beschlossen. In der gleichen Zeit hat der Verwaltungsrat eine Spendenkampagne lanciert.



Nachdem Ende 2002 das zusätzliche Aktienkapital gezeichnet war, hat der Verwaltungsrat Planeraufträge erteilt zur Ausarbeitung des Detailprojektes und zur Vorbereitung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens beim Bundesamt für Verkehr.

#### **4 Erneuerungsprojekt**

Nach einer Überprüfung der wichtigsten Komponenten der bestehenden Bahn liegt nun das folgende Erneuerungsprojekt vor:

- Die mechanischen Einrichtungen, insbesondere die Antriebsstation bei der Bergstation, werden so erneuert, dass ein Betrieb der Bahn für die nächsten 25 bis 30 Jahre sichergestellt werden kann.
- Als Herzstück wird ein neuer Wagen gebaut. Das Fahrzeug ist etwa gleich gross wie die heutige, bald 30 Jahre alte Kabine. Die neue Kabine ist transparenter und freundlicher. Sie zeichnet sich dank der infrastrukturellen Massnahmen auch durch eine höhere Laufruhe aus.
- Die elektrischen Steuerungsanlagen aus dem Jahr 1993 werden teilweise ersetzt und auf den neuesten Stand der Technik gebracht, damit ein Betrieb für die nächsten 15 bis 20 Jahre sichergestellt ist.
- Der heutige 40- bis 50-jährige Unterbau, bestehend aus einer auf der Tunnelsohle liegenden Betonplatte, kann weiterverwendet werden. In kritischen Bereichen wird die Platte erneuert und ergänzt. Die Spur wird von 1200 mm auf 1000 mm verringert. Dies ermöglicht es, die Gleisachse leicht nach links zu verschieben, und es kann mehr Raum für den heute teilweise schmalen Fluchtweg auf der rechten Tunnelseite geschaffen werden. Als Oberbau wird ein komplett neues Geleise verlegt. Die Brücke oberhalb der Talstation wird instand gesetzt und mit einem Gehsteg versehen.
- Das Tunnelgewölbe befindet sich in einem guten Zustand. Es sind keine Deformationen erkennbar. Für eine eigentliche Sanierung besteht kein Handlungsbedarf. Daher sind an den Tunnelwänden und am Gewölbe nur punktuelle Instandsetzungsarbeiten erforderlich.
- Die Gebäude der Tal- und Bergstation befinden sich in einem guten Zustand. An den tragenden Strukturen der Gebäude werden keine Veränderungen vorgenommen. An beiden Gebäuden genügt ordentlicher Unterhalt für die Erhaltung der Gebrauchsfähigkeit. Im Stationsgebäude bei der Talstation wird die Aufenthaltssituation für die wartenden Fahrgäste verbessert. So wird über der Geleisegrube eine Betonplatte mit einer Tie-



fe von zwei Metern erstellt, und die Wand links neben der Eingangstüre wird auf dieser Breite ausgebrochen. Dadurch entsteht eine Plattform, von welcher der Ausblick auf den Bahnbetrieb möglich ist. Die seitliche Wand beim Einstiegsperon wird ebenfalls neu erstellt und mit Glasbausteinen ausgeformt. Bei der Bergstation bleibt die Grösse des Wartebereiches unverändert. Die ganze Halle samt den Gewölbewänden wird sanft renoviert. Neu erstellt wird die Glasfront an der Fassade mit Blick auf die Antriebsstation und den Tunnel.

- Zur Erhöhung der Sicherheit für die Fahrgäste sind verschiedene Massnahmen vorgesehen. So werden im Fahrzeug und bei der Tal- und der Bergstation Videokameras angebracht. Die Tunnelbeleuchtung wird komplett erneuert, und die Gehwege zur Evakuierung der Fahrgäste im Pannenfall werden verbessert.

Das Vorhaben ist inzwischen dem zuständigen Bundesamt für Verkehr zur Baubewilligung (Plangenehmigung) eingereicht worden. Die Ausführung der Erneuerungsarbeiten ist für das Jahr 2004 vorgesehen.

Für die Erneuerung der Bahnanlagen wird mit folgenden Kosten gerechnet:

Projektierung	Fr. 245'000.00
Bahn / Infrastruktur	Fr. 2'135'000.00
Bauleitung / Nebenkosten	Fr. 290'000.00
Verschiedene Arbeiten	Fr. 85'000.00
Unvorhergesehenes	<u>Fr. 100'000.00</u>
<b>Total Baukostenvoranschlag</b>	<b>Fr. 2'855'000.00</b>

Das Bauprojekt beschränkt sich in den technischen Bereichen auf das Notwendige. Mit dem neuen Fahrzeug und der Ausweitung des Wartebereiches bei der Talstation sind bedeutende kundendienstliche Verbesserungen möglich. Zusätzliche Sicherheitsanforderungen als Folge von verschiedenen Seilbahnunglücken im In- und Ausland führen zu Mehrkosten gegenüber den ursprünglichen Vorstellungen.

Der Verwaltungsrat der Mühleggbahn beantragt den Aktionären an einer ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. Dezember 2003 die Erteilung eines Verpflichtungskredites von 1,8 Mio. Franken unter Vorbehalt der Erteilung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und der Erteilung eines Kredites zur Anschubfinanzierung durch den Grossen Gemeinderat der Stadt St.Gallen.



## 5 Beitragsgesuch der Mühleggbahn

Bis Ende 2003 dürfte das frei verfügbare Umlaufvermögen der Bahn einen Bestand von rund 0,9 Mio. Franken aufweisen. Im Rahmen der Kapitalaufstockung um 350'000 Franken hat sich die Anzahl der Aktionäre auf inzwischen 760 Aktionäre mehr als verdoppelt. Rund 90 Spender und Spenderinnen haben kleinere und grössere Beiträge einbezahlt. Einige Firmen und Organisatoren haben gegen eine bescheidene Gegenleistung Sponsorenbeiträge zugesichert. Damit kann das Erneuerungsvorhaben zu einem erheblichen Teil aus Eigenmitteln finanziert werden, und die Finanzierungsseite präsentiert sich wie folgt:

<b>Baukostenvoranschlag</b>		<b>Fr. 2'855'000.00</b>
Selbst erarbeitete Mittel	Fr.	930'000.00
Aktienkapitalaufstockung	Fr.	350'000.00
Beiträge Spender	Fr.	140'000.00
Sponsorenzusicherungen	Fr.	185'000.00
<b>Verfügbare Eigenmittel</b>		<b><u>Fr. 1'605'000.00</u></b>
<b>Finanzierungslücke</b>		<b>Fr. 1'250'000.00</b>

Bei einem Umsatz von rund 250'000 Franken pro Jahr und der Notwendigkeit, die Investition im Laufe von 20 bis 25 Jahren zur Sicherstellung der Selbstfinanzierung künftiger Erneuerungsvorhaben zu amortisieren, kann die Bahn zur Finanzierung der Deckungslücke kaum verzinsliche Fremdmittel im grösseren Ausmass aufnehmen. Sie ist daher auf die Unterstützung durch weitere Dritte (Sponsoren) und Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen.

Auf Gesuch des Verwaltungsrates der Mühleggbahn AG hat der Stadtrat St.Gallen letztmals im April 2003 in Aussicht gestellt, dem Grossen Gemeinderat eine Beitragsleistung in der Grössenordnung von rund 1,0 Mio. Franken zu beantragen. Realistischerweise muss mit einer verbleibenden Deckungslücke von rund 1,2 Mio. Franken gerechnet werden. Dafür stellt der Verwaltungsrat der Mühleggbahn AG dem Stadtrat ein Beitragsgesuch.

## 6 Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt

Bis 1996 hat die Stadt an die das Stadtgebiet erschliessenden Privatbahnen Defizitbeiträge sowie namhafte Beiträge an Investitionsvorhaben geleistet. Seither leistet sie gestützt auf das Einführungsgesetz zum Eisenbahngesetz (EG zum EBG) für Erschliessungen mit überörtlicher Bedeutung Beiträge an den kantonalen öV-Pool und trägt die ungedeckten Kosten der Verkehrsangebote der Verkehrsbetriebe im reinen Ortsverkehr. An die Mühleggbahn wurden in der 110-jährigen Geschichte des Unternehmens noch keine Beiträge geleistet.



An das Erneuerungsvorhaben kann die Stadt einen Beitrag zulasten des Allgemeinen Haushaltes, jedoch auch zulasten der Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser leisten. Am 25. September 1994 hat die Bürgerschaft eine Änderung des Reglementes über die Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser (sRS 712.4) gutgeheissen. Mit der Änderung wurde bezweckt, höhere Beiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu ermöglichen. Insbesondere sollten nicht mehr wie bisher nur (befristete) Betriebsbeiträge, sondern auch Investitionsbeiträge an öffentliche Verkehrsmittel geleistet werden können.

In der Vorlage für die Volksabstimmung wurde unter anderem ausgeführt, als Beiträge zugunsten des öffentlichen Verkehrs seien möglich: "Investitionsbeiträge an Neu-, Ersatz- oder Erneuerungsinvestitionen öffentlicher Verkehrsunternehmen, z.B. des Behinderten-Taxis oder der Mühleggbahn AG, ausgenommen der VBSG."

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser (Nachtrag I gem. Volksabstimmung vom 25.09.94) sollen die Beiträge an kollektive Verkehrsmittel im Durchschnitt mehrerer Jahre 30 Prozent der Gesamteinnahmen der Spezialfinanzierung nicht überschreiten. In den vergangenen zehn Jahren belief sich der Anteil der Beiträge an kollektive Verkehrsmittel auf weniger als acht Prozent. Angesichts dieser seit Mitte der Neunzigerjahre unterdurchschnittlichen Beanspruchung der Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser für Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs ist eine Beitragsleistung der Stadt vorwiegend zulasten der Spezialfinanzierung angezeigt. Die Ausgleichsreserve der Spezialfinanzierung wies per Ende 2002 einen Bestand von 2,1 Mio. Franken auf.

Es ist vorgesehen, einen à fonds perdu-Beitrag von 1,2 Mio. Franken an das Erneuerungsvorhaben der Mühleggbahn zu leisten. Der städtische Beitrag soll wie folgt auf die Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser bzw. den Allgemeinen Haushalt aufgeteilt werden:

Anteil Spezialfinanzierung für Parkplätze und Parkhäuser	2/3	Fr. 800'000.00
Anteil Allgemeiner Haushalt	1/3	<u>Fr. 400'000.00</u>
<b>Gesamtbeitrag an die Erneuerung der Mühleggbahn</b>		<b>Fr. 1'200'000.00</b>

## 7 Beurteilung des Beitragsgesuchs

Die Mühleggbahn befördert jährlich rund 500'000 Fahrgäste. Das sind im Vergleich zu Linien der VBSG etwa halb so viele Fahrgäste wie auf der Linie 2 Hauptbahnhof - St.Georgen und annähernd gleich viele Fahrgäste wie auf der Linie 6 Hauptbahnhof - Schoren (ca. 540'000 Personen). An die Linie 6 leistet der städtische Haushalt jährlich wiederkehrende Beiträge von rund 400'000 Franken. Demgegenüber wurde die Mühleggbahn abgesehen von den



bescheidenen Beteiligungen bei den Kapitalerhöhungen in den Jahren 1975 (10'000 Franken) und 2002 (74'000 Franken) seit 1893 ohne Beiträge der öffentlichen Hand gebaut, betrieben und seither mehrfach erneuert.

Ein einmaliger städtischer Beitrag von 1,2 Mio. Franken an das Erneuerungsvorhaben der Mühleggbahn kann etwa mit einem jährlichen Betriebsbeitrag von rund 85'000 Franken bis 96'000 Franken über die technische Lebensdauer der erneuerten Anlagen von 20 bis 25 Jahren (Zinssatz 5 %) verglichen werden.

Angesichts der Bedeutung der Mühleggbahn zur zentrumsnahen Erschliessung von St.Georgen, des Naherholungsgebietes Dreilinden sowie des kulturhistorischen Bezugs zur Steinachschlucht ist eine einmalige Beitragsleistung à fonds perdu gerechtfertigt. Ein städtischer Beitrag ist im Sinne einer Anschubfinanzierung zu verstehen. Die Mühleggbahn hätte für die Wiederbeschaffung bzw. künftige Erneuerung zu sorgen.

Damit der Bahn nach der Erneuerung ein schuldenfreier Neubeginn ermöglicht werden kann, wird unter Würdigung der grossen Eigenleistungen beantragt, einen Beitrag à fonds perdu von maximal 1,2 Mio. Franken zu leisten. Für allfällige Mehrkosten, welche im Rahmen eines Umbauvorhabens nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, wäre seitens der Bahn ein verzinslicher Kredit aufzunehmen.

## **8 Anträge**

Wir beantragen Ihnen, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Von diesem Bericht wird Kenntnis genommen.
2. Der Mühleggbahn AG wird unter dem Vorbehalt eines durch die Aufsichtsbehörde genehmigten Projektes für die Erneuerung der Mühleggbahn ein à fonds perdu - Beitrag von maximal 1'200'000 Franken zur Deckung der nicht durch eigene Mittel der Bahn finanzierbaren Restkosten des Erneuerungsvorhabens gewährt.
3. Es werden Verpflichtungskredite von 800'000 Franken zulasten der Spezialfinanzierung für Parkplätze und von 400'000 Franken zulasten der Investitionsrechnung des Allgemeinen Haushaltes erteilt.
4. Es wird festgestellt, dass der Beschluss unter Ziffer 2 gemäss Art. 7 Ziff. 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum untersteht.

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber:  
Linke

