



Vorlage Stadtparlament

vom 19. August 2014

Nr. 2097

Stadtparlament

Interpellation Doris Königer und Thomas Schwager: "Mühleggbahn: Für eine zukunftsgerichtete Entwicklung"; schriftlich

Doris Königer und Thomas Schwager sowie 32 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 10. Juni 2014 die beiliegende Interpellation "Mühleggbahn: Für eine zukunftsgerichtete Entwicklung" ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Die Mühleggbahn stellt eine wichtige Verbindung zwischen St.Georgen und der Altstadt dar und wird auch rege genutzt. Gemäss Richtplan (V2.5e) steht als Vororientierung zur Mühleggbahn: „Massnahmen zur Verringerung der Wartezeit sowie Erhöhung der Kapazität (inkl. Mitnahmemöglichkeit Velo) sind anzustreben. Für den Fahrgast ist eine Information über die zu erwartende Wartezeit notwendig.“

Entsprechend teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die anstehende Tunnelrenovation ein passender Moment ist, um weitere Verbesserungen anzugehen. Dies umso mehr, als gleichzeitig die periodisch notwendige Sanierung des Wagens vorgenommen werden soll. Die Mühleggbahn ist allerdings, wie in der Interpellation richtig vermerkt, eine Aktiengesellschaft und damit eigenverantwortlich. Die Stadt St.Gallen kann lediglich als Aktionärin im Rahmen ihrer Aktionärsrechte versuchen, auf die Entscheide der Generalversammlung und des Verwaltungsrates Einfluss zu nehmen. Als einzige Unternehmung im Ostwind erhält die Mühleggbahn keine Abgeltungen der öffentlichen Hand. Die finanzielle Situation der Unternehmung lässt ohne weitere Geldzuflüsse von aussen keine grösseren Investitionen zu. Die Mühleggbahn unterliegt im Weiteren nicht den Prozessen der politischen Entscheidungsfindung. Die nachfolgenden Antworten sind vor diesem Hintergrund zu werten.



2 Fragenbeantwortung

Frage 1: Ist ein Ausbau der Mühleggbahn auf wieder zwei sich kreuzende Bahnen möglich?

Ein Ausbau auf zwei sich kreuzende Bahnen ist technisch möglich, jedoch mit erheblichen Investitionen und Kosten verbunden. Dabei sind nicht nur die Investitionen für einen zweiten Wagen sowie vor und nach der Kreuzungsstelle zwei Weichen und eine zweite Geleisespur von Bedeutung. Durch die deutlich höheren Belastungen müsste auch der bestehende Antrieb ersetzt werden. Schliesslich würde sich der höhere Energieverbrauch in deutlich höheren Betriebskosten niederschlagen. Auch die Unterhaltskosten würden mit einem Faktor von schätzungsweise 1,7 ansteigen.

Vorteilhaft wäre allerdings die durch einen zweiten Wagen verkürzte Wartezeit. Die Bahn würde wohl alle 2 1/3 min. fahren können. Aus ökonomischer Sicht stellt sich die Frage, ob die zusätzlichen Fahrgastfrequenzen ausreichend wären, um die damit verbundenen Investitionskosten zu amortisieren und die deutlich höheren Unterhaltskosten decken zu können. Immerhin muss damit gerechnet werden, dass die Fahrgastzahlen pro Fahrt deutlich geringer wären und in den Nebenzeiten wesentlich mehr Leerfahrten anfallen würden, weil die Bahn sich natürlich schon in Bewegung setzt, wenn nur einer der beiden Wagen besetzt ist.

Eine wesentlich naheliegendere Massnahme zur Steigerung der Kapazität der Mühleggbahn wäre der Einsatz eines grösseren Wagens, was hinsichtlich der nächsten fälligen Sanierung von Tunnel und Wagen auch zu prüfen sein wird.

Die Auslastung und damit die Tragbarkeit weiterer Investitionen könnte allenfalls mit einer Erleichterung des Zuganges von der Bergstation her nach Drei Weieren gesteigert werden.

Frage 2: Wäre eine innovative Energiequelle wie die Nutzung der Wasserkraft wie anno dazumal möglich?

Technisch wäre dies wohl machbar, aber sehr aufwändig. Zurzeit ist nur noch eine Anlage in der Schweiz in Betrieb, die mit Wasserkraft funktioniert, es ist die Anlage Neuveville – St. Pierre in Fribourg. Dies ist jedoch eine historische Anlage mit lediglich 120 m Länge, welche mit 1 m/s betrieben wird. Falls die Anlage der Mühleggbahn auf Wasserkraft umgebaut würde, wäre dieser Umbau nach den grundlegenden Anforderungen, welche in den SN EN-Normen zu den Seilbahnen konkretisiert sind, durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) bewilligen zu lassen. Abweichungen zu diesen Normen wären zu beurteilen und es müsste anhand einer Risikoanalyse sichergestellt werden, dass das Risiko insgesamt nicht erhöht wird (Art. 9 Seilbahnverordnung, SebV). Wie gross die Chancen für eine Bewilligung wären, lässt sich erst beurteilen, wenn ein Umsetzungskonzept vorliegt.



Die angesprochenen Normen sind für elektrische Antriebe ausgelegt. Somit sind einige Anforderungen dieser Normen mit einem Wasserantrieb alleine nicht erfüllbar. Auf jeden Fall wäre eine Geschwindigkeitskontrolle erforderlich und ein zusätzlicher Antrieb an der Umlenkscheibe im Berg. Technisch wäre dies alles wohl machbar, aber wie erwähnt, nicht nur finanziell sehr aufwändig.

Die in der vorliegenden Interpellation beklagte begrenzte Kapazität der Mühleggbahn würde bei dieser Antriebsart weiter reduziert anstatt gesteigert. Die Fahrgeschwindigkeit wäre deutlich langsamer und durch die nötige Zeit für die Befüllung der Wassertanks in der Bergstation würde die Bahn im besten Fall noch alle 12 Minuten fahren können.

Weitere Gründe, die gegen einen Umbau auf Wasserkraft sprechen:

- Teure Variante, weil keine neuen Bahnantriebe mit Wasserkraft zur Verfügung stehen, das Engineering würde sehr teuer.
- Der Unterhalt der beiden Bahnwagen würde zu deutlichen Mehrkosten in der Höhe von ca. des 1.7 - fachen des heutigen Aufwandes führen.
- Die Störungshäufigkeit würde massiv ansteigen, weil bei der Konstruktion der Einrichtung nicht auf vorhandene Teile zurückgegriffen werden könnte.
- Die heutige Bahn speist bei der Talfahrt Strom ins Netz zurück, was ökologisch sinnvoll ist.
- Bei Wassermangel würde die Bahn nicht fahren
- Die Bahn könnte von den Vorschriften her nicht mehr automatisch betrieben werden. Es müssten dann immer je zwei Wagenführer während der Betriebszeit anwesend sein.

Frage 3: Welche kurz- oder langfristigen Verbesserungen für den Velotransport sind denkbar?

Kurzfristig sind keine wesentlichen Verbesserungen für den Velotransport absehbar.

Anlässlich der nächsten Wagensanierung, die ungefähr im Jahr 2017 erfolgen wird, müssen die Verantwortlichen der Mühleggbahn AG wie erwähnt sicherlich prüfen, ob sich nicht die Investition eines grösseren Wagens bezahlt machen würde. Es muss unter anderem auch geprüft werden, welche Auswirkungen eine solche Massnahme auf den Antrieb und die Steuerung hätte. Es würde wohl nach sich ziehen, dass die ganze Anlage schwerer und grösser gebaut werden müsste. Der Platz wäre vorhanden, sodass es am Ende auch wieder eine finanzielle Frage wäre.



Frage 4: Liessen sich Infrastrukturkosten im 3. Agglomerationsprogramm einstellen, damit sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen können

Ja, grundsätzlich könnte beim Bund ein Beitrag an die Infrastrukturkosten im Rahmen des Agglomerationsprogramms beantragt werden. Die Umsetzung der Verbesserungen an der Mühleggbahn müsste für die Zeit zwischen 2019 und 2023 vorgesehen sein. Der Bund würde dann aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen beurteilen, ob die Massnahme auch vom Bund finanziell unterstützt werden kann. Die nächste Sanierung der Mühleggbahn soll allerdings bereits im Jahr 2017 erfolgen.

Auch losgelöst von der Möglichkeit der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm ist die Finanzierung der Mühleggbahn vor dem Hintergrund massgeblicher Verbesserungsinvestitionen, wie sie bei der Fragenbeantwortung angeführt wurden, ein wichtiger Punkt, der zu klären wäre. Die Mühleggbahn ist heute der einzige öV-Betrieb im Ostwindgebiet, der keinerlei Abgeltungen von der öffentlichen Hand erhält. Das bedeutet, dass die Bahn bis heute selbsttragend ist und entsprechend auch die Amortisation von Investitionen selber erarbeitet.

Eine Verbesserung der Leistungen der Mühleggbahn im Sinne eines kürzeren Taktes und einer grösseren Transportkapazität oder gar einer besseren Erschliessung von Drei Weieren bedingt umfassende Investitionen. Es ist kaum denkbar, dass solche Investitionen von der Mühleggbahn AG alleine getragen werden können, ohne dass die Finanzierung des Bahnbetriebes auf die im öffentlichen Verkehr übliche Abgeltungsfinanzierung umgestellt wird. Da die Mühleggbahn ein reines Ortsverkehrsangebot abdeckt, wären diese Abgeltungen vorerst von der Stadt St.Gallen zu erbringen. Ab 2016 soll jedoch der Ortsverkehr wie die übrigen Leistungsangebote des Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung und des Agglomerationsverkehrs durch den Kanton bestellt und finanziert werden. Wie weit danach der Kanton die Bestellung der Leistungen der Mühleggbahn beibehalten würde, kann im heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden.

Der Stadtpräsident:
Scheitlin

Der Stadtschreiber:
Linke

Beilage:
Interpellation vom 10. Juni 2014

