



Volksabstimmung vom 9. Juni 2013

- 4** Aufwertung und Neugestaltung
des Bahnhofplatzes
- 5** Verselbständigung der
Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG)





Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Erste Vorlage

Seiten 3–20



Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG)

Zweite Vorlage

Seiten 21 – 44

Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes

Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Frage 1

Wollen Sie dem Projekt für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Kosten von CHF 37,4 Mio. zustimmen?

Abstimmungs-empfehlung

Stadtrat und Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Projekt zuzustimmen.

Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Frage 2 (Grundsatzabstimmung)

Wollen Sie, dass bei einer Zustimmung der Bürgerschaft zur Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes zusätzlich die Personenunterführung Ost mit weiteren Kosten von ca. CHF 12 Mio. bis zum Kornhausplatz verlängert wird?

Abstimmungs-empfehlung

Stadtrat und Stadtparlament empfehlen Ihnen, die Verlängerung der Personenunterführung abzulehnen.

Auf einen Blick

Die Ziele der Neugestaltung

- Jeden Tag benützen rund 80 000 Menschen den Bahnhofplatz und den Bahnhof St.Gallen. Hier laufen die Bus-, Postauto- und Bahnlinien aus Stadt und Region zusammen. Der Bahnhofplatz ist Treffpunkt und Umsteigeort, aber auch Aufenthalts- und Einkaufsort. Bahnhof und Bahnhofplatz sind unsere Visitenkarte. Wer unsere Stadt besucht, gewinnt hier den ersten Eindruck.
- Die veraltete Infrastruktur und die komplizierte Anordnung der Bus- und Postautohaltestellen genügt den heutigen Ansprüchen nicht mehr – und erst recht nicht den Anforderungen, die sich mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren stellen werden.
- Die bereits realisierte Entflechtung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zeigt positive Wirkung. Mit der neuen Verkehrsführung der Busse über die Achse Bahnhof-/Poststrasse – Nebenbahnhof AB und dem breiten Fussgängerübergang zwischen Bahnhof und Kornhausplatz wird sich die Situation massiv verbessern.
- Die Haltestellen werden vollständig neu organisiert und der ganze Platz neu gestaltet. Im Zentrum des Platzes entsteht ein gemeinsamer Bushof für alle Busse und Postautos. Stadtbusse und Regionalbusse in gleicher Richtung halten am gleichen Ort. Die Haltestellen für die Linien in Ost-West-Richtung werden beidseits eines neuen Mittelperrons vor dem Bahnhof und vor dem Rathaus angeordnet, diejenigen für Linien in Nord-Süd-Richtung in der Kornhausstrasse.
- Der Bahnhof St.Gallen ist das wichtigste Betriebszentrum der SBB in der Ostschweiz. In den kommenden Jahren soll das Bahnangebot um die S-Bahn St.Gallen 2013 und den Fernverkehr 2015 erweitert werden. Deshalb sind Ausbauten im Bahnhof dringend nötig. Die SBB beabsichtigen, grosse Teile des Bahnhofs – vor allem die Unterführungen und die Perronzugänge – durchgreifend zu sanieren, auszubauen und modernisieren. Die Stadt will den Bahnhofplatz neu gestalten, die SBB wollen den Bahnhof St.Gallen zum kundenfreundlichen und attraktiven Dienstleistungszentrum machen. Möglich ist dies nur im Zusammenspiel.

Einführung

Sanierung drängt sich auf

Vor rund 35 Jahren ist der Bahnhofplatz letztmals umgestaltet und seither kaum verändert worden. Der Platz ist in einem schlechten, unansehnlichen Zustand. Auch Teile des Bahnhofs, vor allem die Unterführungen und die Perronzugänge, sind in die Jahre gekommen. Eine umfassende Sanierung des Bahnhofplatzes und der Fussgängerunterführungen drängt sich auf. Zudem genügen die veraltete Infrastruktur und die komplizierte Anordnung der Bus- und Postautohaltestellen den heutigen Ansprüchen nicht mehr – und erst recht nicht den Anforderungen, die sich mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren stellen werden. Heute halten hier täglich gut 1740 Busse und Postautos; schon in wenigen Jahren dürfte diese Frequenz auf weit über 2000 steigen.

Neugestaltung schafft Platz

Die Stadt St.Gallen und die SBB haben gemeinsam die Projekte für den Bahnhofplatz und den Bahnhof ausgearbeitet. Grundlage ist die bereits realisierte Verkehrsentlastung für den Bahnhofplatz: Der Platz ist seit Herbst 2012 vom motorisierten Individualverkehr befreit und für den öffentlichen Verkehr reserviert. Autofahrerinnen und Autofahrer erreichen den Bahnhof nun über den neuen Bahnhof Nord, wo sie parkieren und Passagiere aufnehmen oder ausladen können. Das Projekt der Stadt für den Bahnhofplatz sieht vor, die Haltestellen vollständig neu zu organisieren und den ganzen Platz neu zu gestalten. Zum modernen Verkehrszentrum gehören selbstverständlich komfortable Wartehallen bei den Bushaltestellen und zusätzliche gedeckte Veloabstellplätze und Taxistandplätze an allen wichtigen Zugängen zum Bahnhof. Die stark genutzten und belebten Verkehrsflächen erhalten einen Ausgleich durch kleine Parkanlagen beim Kornhausplatz und beim Bahnhofpärkli eingangs Poststrasse. Die SBB beabsichtigen, am Bahnhof die Unterführung Ost beim Rathaus neu zu erstellen, zu verbreitern und mit Rolltreppen und Liften auszurüsten. Zudem soll eine neue Ankunftshalle errichtet werden – als markanter Blickpunkt an der Nahtstelle zwischen

Bahnhofplatz und Bahnhof. Diese Massnahmen sind aber abhängig vom städtischen Projekt – die SBB können die Verbesserungen im Bahnhof nur realisieren, wenn der Bahnhofplatz ebenfalls neu organisiert und umgestaltet wird.

Das sind die Kosten

Das Projekt der Stadt kostet CHF 42,4 Mio., dasjenige der SBB 57,7 Mio. Zusätzlich investieren die SBB noch CHF 14 Mio. für die Erneuerung des Bahnhofgebäudes. Gesamthaft wird also eine wirtschaftliche Wertschöpfung von über CHF 114 Mio. ausgelöst. Die Stadt wird sich am Projekt der SBB entsprechend dem städtischen Interessenanteil mit CHF 16,6 Mio. beteiligen. Umgekehrt werden der Bund, der Kanton und die Transportunternehmen CHF 21,6 Mio. an das Projekt der Stadt beitragen. In der Bilanz entsteht so eine Belastung der Stadt von CHF 37,4 Mio. Dieser Kredit untersteht der obligatorischen Volksabstimmung.

Verlängerung der Personenunterführung Ost

Die Öffentlichkeit diskutiert das Projekt seit Längerem sehr rege. Auch die Frage, ob die Unterführung Ost bis zum Kornhausplatz verlängert werden soll, beschäftigt viele St.Gallerinnen und St.Galler. Die Fachleute haben diese Möglichkeit eingehend geprüft. Ihre Untersuchungen haben gezeigt, dass nur ein kleiner Teil der Fussgängerinnen und Fussgänger diese Unterführung tatsächlich benützen würde. Die Mehrheit würde nach wie vor den bequemen Weg über den Platz wählen. Stadtrat und Stadtparlament schlagen darum vor, auf die Verlängerung der Unterführung mit Kosten von nochmals rund CHF 12 Mio. zu verzichten. Die Bürgerschaft kann nun in einer Grundsatzabstimmung darüber entscheiden, ob die Verlängerung der Unterführung trotzdem noch in das Gesamtprojekt aufgenommen werden soll.

Die Vorlage im Detail

Der St.Galler Bahnhofplatz – Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs

Der St.Galler Bahnhofplatz ist im Lauf des 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts angelegt worden, als auch der Bahnhof und die Hauptpost gebaut wurden. Nach dem Abbruch des alten Rathauses vor rund 35 Jahren wurde der Platz letztmals neu gestaltet. Der Hauptbahnhof der SBB, der Nebenbahnhof der Appenzeller Bahnen, das Postgebäude, das neue Rathaus, die Walhalla und das Metropol prägen und begrenzen heute den Platz.



Der Bahnhofplatz ist für St.Gallen extrem wichtig – als Zentrum des öffentlichen Verkehrs – sowohl für den Nah- und Regionalverkehr als auch für den Fernverkehr, – als zentraler Umsteigeort sowie als Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Bevölkerung von Stadt und Region, – als «Visitenkarte» der Stadt für ankommende Besucherinnen und Besucher.

Die Haltestelle Bahnhofplatz ist der meistfrequentierte Halte- und Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs – der in den vergangenen dreissig Jahren immer dichter wurde. Werktags befahren den Platz heute täglich rund 1740 Busse und Postautos sowie rund 50 Züge der Appenzeller Bahnen.

Die heutige Situation befriedigt niemanden. Der Bahnhofplatz ist nach wie vor auf die Verkehrsbedürfnisse der 1970er-Jahre ausgerichtet. Die Busse und Postautos haben zu wenig Platz, die Busperrons und Wartehallen sind zu klein: Vor allem zu Spitzenzeiten wird es unzumutbar eng. Der Platz ist unattraktiv. Ohne durchgreifende Massnahmen kann die Zunahme des öffentlichen Verkehrs bis 2030 von bis zu 50 Prozent nicht mehr bewältigt werden.

Eine grundlegende Neuanlage und Neuorganisation des Bahnhofplatzes ist unbedingt nötig. Er muss für alle, die ihn tagtäglich benützen, attraktiver, komfortabler, sicherer und übersichtlicher werden. Das Umsteigen muss leichter und die Information besser, die Wege müssen kürzer werden. St.Gallen muss seinen Bahnhofplatz wieder zur ansprechenden «Visitenkarte» machen.

Bahnhof St.Gallen – Bahnzentrum der Ostschweiz

Der St.Galler Bahnhof mit dem Bahnhofgebäude, den Perrons, den Unterführungen und den Bahnbetriebsanlagen ist das wichtigste Bahnzentrum der Ostschweiz. Es verbindet die nationalen Linien mit dem Regional- und Nahverkehr in den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Appenzell. Vor allem die Unterführungen und die Perronzugänge sind heute aber zu klein und zu eng, unansehnlich, unattraktiv und nur teilweise hindernisfrei. In den kommenden Jahren soll auch das Bahnangebot erweitert werden, so mit der S-Bahn St.Gallen 2013. Deshalb sind auch Ausbauten im Bahnhof dringend nötig. Die SBB beabsichtigen deshalb, grosse Teile des Bahnhofs – vor allem die Unterführungen und die Perronzugänge – durchgreifend zu sanieren, auszubauen und zu modernisieren. Die Stadt will den Bahnhofplatz neu gestalten, die SBB wollen den Bahnhof St.Gallen zum kundenfreundlichen und attraktiven Dienstleistungszentrum machen.

Grundlagen der Neugestaltungsprojekte

Projektwettbewerb

Für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und den Ausbau der damit zusammenhängenden Teile des Bahnhofs hat die Stadt zusammen

mit den SBB einen offenen Projektwettbewerb durchgeführt. Vierzehn Konzepte wurden eingereicht. Das Beurteilungsgremium entschied sich für das Projekt «Akari» der Planergemeinschaft Hager Landschaftsarchitektur, Zürich, giuliani.hönger, Architektur, Zürich, und Verkehrsplanung Birchler + Wicki, Zürich.

Verkehrskonzept: Entflechtung wirkt

Das Verkehrskonzept basiert auf der inzwischen bereits vollzogenen Trennung von öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr:

- Der Bahnhofplatz dient dem öffentlichen Verkehr und wird entsprechend neu organisiert. Busse und Postautos fahren soweit wie möglich im «Durchflusssystem»: Die Bus- und Postautolinien enden oder beginnen nicht mehr auf dem Bahnhofplatz, sondern führen über den Bahnhofplatz. Die bisherigen längeren Wartezeiten entfallen.
- Die Nordseite des Bahnhofs dient dem motorisierten Individualverkehr. Die Autos fahren ab der Autobahn und der Rosenbergstrasse direkt zum Parkhaus unter der Fachhochschule oder zur Bahnhofsvorfahrt direkt bei der Unterführung zu den Perrons.

Seit der Eröffnung des «Bahnhofs Nord» unter der Fachhochschule und der Sperrung des Bahnhofplatzes für die Autos im Herbst 2012 sind der öffentliche Verkehr und der Autoverkehr bereits getrennt – mit deutlich sicht- und spürbaren Vorteilen für die Busse und Postautos wie auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Bahnhofplatz. Die Velofahrenden haben mit der Velostation im «Bahnhof Nord» ebenfalls schon ein zusätzliches Angebot erhalten.

Gestaltungskonzept: bedürfnisgerecht

Der Bahnhofplatz wird so gestaltet, dass die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und die Bedürfnisse, der Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste im Vordergrund stehen. Der Platz soll städtebaulich und gestalterisch hohen Ansprüchen genügen, für die ganze Bevölkerung als Aufenthaltsort und als Treffpunkt angenehm und attraktiv sein und Ankommenden einen ersten positiven Eindruck der Stadt vermitteln. Die bestehenden Qualitäten des Platzes,

insbesondere die umliegenden und teilweise schützenswerten Gebäude, werden einbezogen und mit neuen, modernen Elementen ergänzt.

Öffentlicher Verkehr – attraktiv und komfortabel

Haltestellen: der Komfort steigt



Auf dem Bahnhofplatz, direkt vor dem Bahnhof, entsteht ein zentraler Bushof für die Busse der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG), die Postautos und den Regiobus. Busse und Postautos mit gleicher Fahrtrichtung halten hintereinander an der gleichen Perronkante und fahren nacheinander ab – wie heute am Marktplatz. Die Haltestellen für die Linien in West-Ost-Richtung befinden sich beidseits des neuen Mittelperrons und vor dem Rathaus, diejenigen für die Linien in Nord-Süd-Richtung in der Kornhausstrasse. Das Umsteigen wird leichter, die Wege werden kürzer, der Komfort für die Fahrgäste steigt. Die Warteflächen an den Haltestellen sind viel grosszügiger bemessen als heute. Die neuen Wartehallen werden mit dem japanischen Begriff «Akari» beschrieben, der Helligkeit und Licht, aber auch Schwerelosigkeit bedeutet. Dank der feingliedrigen Stahlstruktur und den lichtdurchlässigen Glasdächern entsteht am Tag eine helle und freundliche Atmosphäre. In der Nacht bieten die beleuchteten Wartehallen Sicherheit und Orientierung.

Fahrgastinformation: immer aktuell

Die dynamische Fahrgastinformation wird ausgebaut, so mit zusätzlichen Anzeigetafeln bei den einzelnen Bushaltestellen sowie einem Grossbildschirm beim Ausgang aus der Personenunterführung Ost. Die Fahrgäste sind damit immer aktuell und überall orientiert, welcher Bus wann und wo abfährt.

Neue Linienführung: klar übersichtlich

In Richtung Osten verkehren alle Busse und Postautos künftig über die Poststrasse zum Schibenertor. Umgekehrt fahren von Osten – also vom Bohl oder vom Blumenbergplatz her – fast alle Busse und Postautos über die Bahnhofstrasse zum Bahnhofplatz. Der Obere Graben und die St.Leonhard-Strasse werden nur noch von einzelnen Kursen befahren, die auf dem Bahnhofplatz wenden müssen. Von und nach Westen werden künftig alle Busse und Postautos über die Gäbrisstrasse beim Nebenbahnhof verkehren.

Fussgängerinnen und Fussgänger: mehr Platz, mehr Sicherheit

Die gesamte Platzfläche soll klarer und einladender als heute den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen. Zudem wird im Zentrum des Bahnhofplatzes, vom Ausgang aus der Bahnhofunterführung Ost bis zum Kornhausplatz, eine 16 m breite Fussgängerzone angelegt. Diese grosszügige Passage führt zu den Bus- und Postautohaltestellen, zum Kornhausplatz und zum Neumarkt. Sie wirkt wie ein überbreiter Fussgängerstreifen, schafft klare Verhältnisse und erhöht im Vergleich zur heutigen chaotischen Situation die Verkehrssicherheit.

Die Gutenbergstrasse zwischen Post und Metropole ist für den motorisierten Individualverkehr bereits gesperrt. Künftig werden auch die Busse und Postautos diese enge Strasse nicht mehr befahren. Deshalb kann die stark benützte Fussgänger Verbindung zwischen Bahnhofplatz und Neumarkt zum Fussgängerbereich umgestaltet werden. Eine Anpassung der St.Leonhard-Strasse macht es zudem möglich, den schon lange geforderten Fussgängerstreifen am Knoten Helvetiaplatz (zwischen UBS und Kantonalbank) zu realisieren.

Veloverkehr: Parking rund um den Bahnhof

Die Zahl der Veloabstellplätze ist mit der Eröffnung der Velostation unter der Fachhochschule am 1. Oktober 2012 von 440 auf 790 gestiegen. Mit der Neugestaltung erhöht sich dieses Angebot um weitere 180 Abstellplätze, sodass danach im Bereich Bahnhof rund 970 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Auf dem Bahnhofplatz entstehen auf der Ostseite beim Rathaus zusätzliche Veloabstellplätze, ebenso an der Rosenbergstrasse, dort mit direktem Zugang zu den Perrons. Mit den bestehenden Veloplätzen auf der Westseite wird so künftig das «Veloparking» rund um den Bahnhof möglich. Die neuen Veloabstellflächen sind gedeckt, die Dachkonstruktionen orientieren sich gestalterisch an den Wartehallen bei den Bushaltestellen.

Taxis: auch für sie mehr Platz

Künftig sind 26 Taxistandplätze rund um den Bahnhof vorhanden, gegenüber heute 21 Plätzen. Sechs Taxistandplätze befinden sich auf der Nordseite bei der Fachhochschule, 9 werden beim «Bahnhofpärkli» eingangs Poststrasse und 11 beim Nebenbahnhof, bei der Personenunterführung West, erstellt.

Kornhausplatz: Wasserspiel und Bäume

Vom Bahnhof aus haben Ankommende freie Sicht auf den Bahnhofplatz. Die Fussgängerpassage schlägt eine «Brücke» zur Südseite des Platzes. Der Durchblick zum Kornhausplatz ist offen und unverstellt. Der Kornhausplatz wird mit Baumgruppen locker bepflanzt.

Ein Wasserspiel mit einem langgezogenen Brunnen wertet den Kornhausplatz weiter auf. Unter den Bäumen fliesst in einem länglichen Becken ein Wasserfilm in Richtung Bahnhofplatz. Neben dem Wasserbecken werden Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten eingerichtet. Zudem bleiben Flächen für verschiedenste Aktivitäten und für Veranstaltungen sowie für Gartenrestaurants frei.

«Bahnhofpärkli»: zum Ausruhen

Angrenzend an den zuweilen hektischen Bahnhofplatz wird mit dem «Bahnhofpärkli» eingangs Poststrasse ein ruhigerer Aufenthaltsbereich

im Freien geschaffen. Mit Baumgruppen, Staudenbeeten und niedriger Bepflanzung entsteht ein kleiner Platz mit offenem Mittelpunkt. Dort wird der bisherige Brunnen wieder installiert, und die bronzene «Dame» findet einen neuen Platz in einem der drei Staudenbeete.



Sicherheit: eine klare Verbesserung

Der ganze Bahnhofplatz wird zu jeder Tages- und Nachtzeit intensiv genutzt. Der heutige unansehnliche, unübersichtliche Zustand macht vor allem nachts einen unsicheren Eindruck. Das wird sich mit der Neugestaltung ändern: Der ganze Platz wird offener und übersichtlicher und zudem komplett neu beleuchtet. Die klare Verkehrs- und Fussgängerführung und die neue Verkehrsorganisation werden auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Öffentliche Toilettenanlage: von den SBB betrieben

Mit dem Umbau des Bahnhofgebäudes entsteht im Untergeschoss eine grosse öffentliche WC-Anlage. Sie ist bedient und von der Personenunterführung Ost beim Rathaus in wenigen Schritten zu erreichen. Das öffentliche WC wird durch die SBB betrieben und enthält Toilettenanlagen für Damen und Herren, ein hindernisfreies WC und einen Wickelraum.

Kosten

Die Kosten für den städtischen Projektteil – ohne den Anteil am SBB-Projekt – betragen insgesamt rund CHF 42,4 Mio. Davon fallen rund CHF 32,5 Mio. auf die Platzgestaltung, rund CHF 8,3 Mio. auf die Wartehallen und CHF 1,6 Mio. auf allgemeine Massnahmen. Von den CHF 32 Mio. für die Platzgestaltung sind fast CHF 17 Mio. sogenannte «Ohnehin-Kosten» – sie fallen also für die zwingenden technischen Erneuerungen ohnehin an, unabhängig von einer Neugestaltung in den kommenden Jahren. Das sind vor allem die Aufwendungen für Belagserneuerungen, Werkleitungen, Kanäle, Fahrleitungen und Beleuchtungen.

Das Bahnhofprojekt der SBB

Die SBB haben in enger Zusammenarbeit mit der Stadt und im Rahmen des gleichen Projektwettbewerbs ihr Bahnhofprojekt ausgearbeitet. Es sieht den Ausbau und die Verbesserung vor allem der öffentlichen Bereiche des Bahnhofs vor. Im Zusammenhang mit dem städtischen Projekt stehen insbesondere die Sanierung und Erneuerung der Unterführung Ost beim Rathaus und die neue Ankunftshalle.

Die Ankunftshalle: das neue Zentrum

Die neue Ankunftshalle entsteht beim heutigen Treffpunkt, also an der Schnittstelle zwischen Bahnhofplatz und Bahnhof. Sie soll zum Zentrum des ganzen öffentlichen Bereichs werden. Die offene Halle empfängt die Bahnreisenden und strahlt aus, was St.Gallen ist: das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Ostschweiz.

Die Halle ragt auf der Südseite zwischen Rathaus und Bahnhofgebäude in den Bahnhofplatz vor. Damit wird sie auch weiträumig wahrnehmbar und setzt ein klares, durch die Beleuchtung auch nachts gut wahrnehmbares Zeichen. Gegenüber dem Wettbewerbsprojekt ist die Höhe der Ankunftshalle deutlich reduziert worden; so wird dem städtebaulich und historisch bedeutenden Bahnhofgebäude stärker Respekt gezollt.

Personenunterführung Ost: wird zum öffentlichen Raum



Die Personenunterführung Ost, die «Rathaus-Unterführung», wird durch eine neue, breitere und attraktivere Unterführung ersetzt. Sie verbindet den Bahnhofplatz mit den Perrons und dem Rosenbergquartier. Mit den grösseren Abmessungen, einer klaren Architektur und zusätzlichen Läden und Gastroangeboten wird sie sich nicht mehr als technische Verbindung, sondern vielmehr als öffentlicher Raum präsentiert.

Die Rampen zu den Perrons werden komfortabler und behindertengerecht ausgelegt. Am Nord- und Südaufgang der Unterführung werden Lifte installiert. Am Südennde der Unterführung, zum Bahnhofplatz hin, werden zwei Rolltreppen und seitliche Treppenaufgänge eingebaut.

Kosten und Anteil Stadt

Das Bahnhofprojekt der SBB führt insgesamt zu Aufwendungen von CHF 57,7 Mio. Davon entfallen CHF 8,1 Mio. auf die Ankunftshalle, CHF 46,1 Mio. auf die Personenunterführung Ost und CHF 3,5 Mio. auf allgemeine Massnahmen. Die Stadt übernimmt 25 Prozent der Kosten für die Ankunftshalle, da sie auch für den Bahnhofplatz wichtig ist. Für die Neuerstellung der Unterführung Ost übernimmt die Stadt diejenigen Kosten, die der öffentlichen Wegverbindung zwischen Bahnhofplatz und Rosenbergquartier anzurechnen sind. Insgesamt beteiligt sich die Stadt mit rund CHF 16,6 Mio. am Projekt der SBB.

Realisierungsvorbehalt

Das Bahnhofprojekt der SBB ist abhängig vom städtischen Projekt: Die SBB können die Verbesserungen im Bahnhof nur realisieren, wenn der Bahnhofplatz ebenfalls neu organisiert und umgestaltet wird.

Gesamtkosten und Verpflichtungskredit

Die Gesamtkosten zulasten der Stadt setzen sich zusammen aus den Aufwendungen für das Neugestaltungsprojekt der Stadt von CHF 42,4 Mio. und aus der städtischen Beteiligung am Bahnhofprojekt SBB von CHF 16,6 Mio., was Kosten von insgesamt CHF 59 Mio. ergibt. Davon können die Kostenbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes, der Beitrag des Kantons, der Anteil der Appenzeller Bahnen sowie der Anteil der VBSG abgezogen werden. Diese Drittbeiträge belaufen sich auf rund CHF 21,6 Mio., sodass die effektive Belastung der Stadt und somit der massgebende Verpflichtungskredit CHF 37,4 Mio. beträgt.

Verlängerung der Personenunterführung Ost?

Fragestellung

In der Öffentlichkeit wird darüber diskutiert, die Personenunterführung Ost unter dem Bahnhofplatz bis zum Kornhausplatz zu verlängern. Diese Möglichkeit wurde projekt- und kostenmässig detailliert abgeklärt: Die heutige Unterführung Ost würde in diesem Fall nach dem Treppenaufgang beim Perron 1 als unterirdische Passage in gerader Linie bis in den südlichen Bereich des Bahnhofplatzes weitergeführt. Der Ausgang dort wäre auf der Südseite des Bahnhofplatzes zwischen dem heutigen VBSG-Pavillon und dem Metropol. Als die verschiedenen Varianten für eine Verlängerung geprüft wurden, zeigte sich klar, dass ein zusätzlicher Mittelaufgang zum neuen Bus- und Postautoperron nicht möglich ist; der Bahnhofplatz ist dafür zu schmal. Mit einer verlängerten Unterführung könnten die Fahrgäste also nicht direkt zu den Haltestellen von Bussen und

Postautos gelangen, sondern müssten den Aufgang auf der Südseite des Platzes benützen. Ebenso zeigte die Variantenprüfung, dass für die Akzeptanz und auch die Sicherheit einer verlängerten unterirdischen Passage Laden- bzw. Gastronutzungen vorgesehen werden müssten. Die Kosten für die realistischen Varianten einer solchen Verlängerung werden auf rund CHF 12 Mio. geschätzt.

Überlegungen des Stadtparlaments

Der Stadtrat und das Stadtparlament haben sich gegen eine Verlängerung ausgesprochen.

- Die Verlängerung würde in gerader Linie zum Kornhausplatz führen. Das ist aber die falsche Richtung. Die weitaus überwiegende Zahl der Fussgängerinnen und Fussgänger hat andere Ziele. Sie wollen zum Neumarkt, zur Altstadt, zur Klubschule, zum Bahnhof, zur Fachhochschule, zur Hauptpost oder zu den Appenzeller Bahnen – aber kaum zum Kornhausplatz.
- Reisende, die auf Gleis 1 mit den Intercityzügen abfahren bzw. ankommen, werden nicht die Unterführung benützen, um den Bahnhofplatz zu überqueren. Keinen Sinn macht die Verlängerung auch für die Umsteigenden zwischen den Bus- oder Postautolinien.
- Die Erfahrungen zeigen, dass Unterführungen unbeliebt sind, als unsicher gelten und möglichst gemieden werden. Anders ist es nur, wenn der unterirdische Durchgang zwingend benützt werden muss oder besonders attraktiv ist. Zwingend müsste in St.Gallen aber niemand eine Unterführung unter dem Bahnhofplatz benützen. Attraktiv wäre sie auch nicht, sie wäre zu klein und zu eng für eine ansprechende Einkaufspassage.
- Fussgängerinnen und Fussgänger sind «umwegempfindlich» – sie wählen den direkten, hindernisfreien und schnellsten Weg. Auf dem neuen Bahnhofplatz wird in der Mitte, direkt vor den Bahnperrons, eine 16 m breite Fussgängerzone freigehalten. Hier können die Menschen bequem, sicher, direkt und ohne Treppen zirkulieren. Im Gegensatz zur heutigen Situation werden klare Wegführungen geschaffen – es wird weniger Konflikte mit den Bussen geben.
- Analysen haben gezeigt, dass nur gerade 10 Prozent der Fussgänerbewegungen vom oberirdischen Platz in den «Untergrund» verla-

gert würden. Eine Unterführung, die kaum benützt werden wird, macht keinen Sinn.

- Die geologischen und geotechnischen Randbedingungen im Gebiet des Bahnhofs und des Bahnhofplatzes sind sehr ungünstig. Dies ist einer der wesentlichen Gründe für die sehr hohen Kosten von CHF 12 Mio. für die realistischen Varianten.

Die Verlängerung ist nicht im Projekt für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes enthalten. Das Parlament hat jedoch beschlossen, die Frage einer allfälligen Verlängerung der Unterführung Ost ebenfalls der Bürgerschaft vorzulegen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger können in einer Grundsatzabstimmung (gemäss Art. 9 der Gemeindeordnung) dazu Stellung nehmen, ob bei einer Zustimmung zum Projekt über die Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes zusätzlich die Personenunterführung Ost mit weiteren Kosten von ca. CHF 12 Mio. bis zum Kornhausplatz verlängert werden soll. Bejaht die Mehrheit der Stimmenden diese Frage und wird das Projekt zur Platzgestaltung ebenfalls angenommen, wird dem Stadtparlament unverzüglich das Zusatzprojekt für die Verlängerung unterbreitet. Dieses Zusatzprojekt würde dann zusammen mit der Platzgestaltung realisiert.

Personenunterführung West

Ursprünglich war auch die Erneuerung der Personenunterführung West – zwischen Nebenbahnhof und neuer Fachhochschule – Teil des Bahnhofplatzprojekts. Die Eröffnung des «Bahnhofs Nord» mit Bahnhofparking und neuer Bahnhofvorfahrt im Herbst 2012 zeigte jedoch, dass die Erneuerung dieser Unterführung und vor allem die Ausstattung mit Liften oder Rolltreppen für den hindernisfreien Zugang dringend ist. Deshalb hat das Stadtparlament auf Antrag des Stadtrats diesen Teil mit einem Verpflichtungskredit von gut CHF 5 Mio. separat beschlossen und dem fakultativen Referendum unterstellt. Der Beschluss ist nun rechtskräftig, sodass diese Massnahmen unabhängig vom Projekt für den Bahnhofplatz vorgezogen realisiert werden können.

Stadtrat und Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Projekt für die Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes zuzustimmen (Frage 1), die Verlängerung der Personenunterführung Ost aber abzulehnen (Frage 2).

St.Gallen, 3. April 2013

Für das Präsidium des Stadtparlaments

Der Präsident:
Marcel Rotach

Der Stadtschreiber:
Manfred Linke

Beschluss des Stadtparlaments

Das Stadtparlament hat am 16. Oktober 2012 folgende Beschlüsse gefasst:

1. a) Das städtische Projekt für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Beitragsleistung an das Projekt der SBB (ohne Projekt Unterführung West) werden gutgeheissen.
b) Für die nach Abzug der Kostenbeiträge Dritter für die Stadt verbleibenden Kosten wird ein Verpflichtungskredit von CHF 37418300 erteilt. Davon werden CHF 641 000 für den Neubau der Transformatorenstation Bahnhof der Baurechnung Elektrizitätsversorgung belastet. Die restlichen CHF 36 777 300 werden der Investitionsrechnung belastet.
2. Das Projekt für die Personenunterführung West (städtischer Anteil) im Kostenbetrage von CHF 5 184 000 wird gutgeheissen und dafür ein entsprechender Verpflichtungskredit erteilt.

3. Für die Mehrkosten bei der Projektierung wird zum Verpflichtungskredit von CHF 1 975 000 ein Zusatzkredit von CHF 160 000 erteilt.
4. a) Der Beschluss gemäss Ziff. 1 untersteht nach Art. 7 Ziffer 2 lit. a der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum.
b) Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht nach Art. 8 Ziffer 6 lit. a der Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.

Weitere Informationen

www.abstimmungen.stadt.sg.ch

Die Vorlagen des Stadtrats an das Stadtparlament können bei der Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen, angefordert werden. Auf den Webseiten des Stadtparlaments stehen alle Vorlagen als PDF zum Download bereit.

Städtische Vorlagen können bei der Schweizer Bibliothek für Blinde, Seh- und Lesebehinderte (SBS) als DAISY-Hörzeitschrift abonniert werden:
medienverlag@sbs.ch oder Telefon +41 43 333 32 32.



Zweite Vorlage

Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG)

Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie der Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) gemäss Nachtrag III zur Gemeindeordnung zustimmen?

Abstimmungsempfehlung

Stadtrat und Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Nachtrag III zur Gemeindeordnung (Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen VBSG) zuzustimmen.

Auf einen Blick

Die Ziele und Vorteile der Ausgliederung

- Nur dank der Verselbständigung können die VBSG mit den anderen Transportunternehmen auf dem Platz St.Gallen, welche ausnahmslos als Aktiengesellschaften organisiert sind, Kooperationen eingehen.
- Mit der Neuorganisation können Doppelspurigkeiten beseitigt und die Voraussetzungen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs auf der Drehscheibe St.Gallen geschaffen werden.
- Effizienzgewinne und gezielte Verbesserungen über die Unternehmensgrenzen hinweg ermöglichen den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in St.Gallen.
- Das gesamte Personal der VBSG und sämtliche Vermögenswerte verbleiben in der *VBSG Logistik AG*, welche zu 100 Prozent im Eigentum der Stadt bleibt.
- Der unternehmerische Spielraum wird gestärkt, die hohe Arbeitsplatzqualität und die fortschrittlichen Anstellungsbedingungen bleiben erhalten.
- Der vorgeschlagene Weg wird vom Bundesamt für Verkehr und vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen ausdrücklich begrüsst.

Die Argumente der Minderheit des Stadtparlaments gegen die Ausgliederung

- Die VBSG-Ausgliederungsvorlage ist das falsche Mittel für ein richtiges Ziel, nämlich die bessere Koordination der öV-Anbieter in der Agglomeration St.Gallen.
- Die Vorlage bedeutet einen ersten Schritt zum Ausverkauf der VBSG. Der fehlende Kooperationswille bei den Transportunternehmen in der Agglomeration kann mit einer Änderung der Rechtsform der VBSG nicht beeinflusst werden.
- Die Bildung zweckgebundener Reserven ist auch mit der jetzigen Rechtsform möglich.
- Es muss mit einer Verschlechterung der Anstellungsbedingungen des Personals gerechnet werden.
- Die Vorlage bedeutet einen Demokratieverlust.

Einführung

Mit der Zustimmung des Stadtparlaments zum «Initiativbegehren zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt St.Gallen (Städte-Initiative)» und der Annahme des «Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» durch die Bürgerschaft am 7. März 2010 wurde die Stadt beauftragt, für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu sorgen und die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Der Ausbau des Angebotes der umweltfreundlichen Verkehrsarten soll das gesamte künftige Verkehrswachstum abdecken.

Die Stadt wird in den nächsten Jahren gemeinsam mit der Region, dem Kanton und den Transportunternehmungen bedeutende Ausbauten mit beträchtlichem finanziellem Aufwand für den öffentlichen Verkehr vornehmen. Im Lichte der angespannten finanziellen Situation von Bund, Kanton und Stadt muss das Verkehrssystem aber in Zukunft vermehrt auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien verbessert werden. Das Gesamtsystem muss über die Grenzen aller Transportunternehmungen hinaus besser koordiniert werden. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen sind heute gegenüber den Mitbewerbern in der Agglomeration mehrfach benachteiligt. Als einziger Betrieb sind sie nicht als Aktiengesellschaft organisiert, verfügen über keine namhaften Finanzkompetenzen und müssen ihre strategischen Überlegungen in aller Öffentlichkeit diskutieren. Zur Herstellung gleich langer Spiesse im Verkehrsmarkt müssen der unternehmerische Handlungsspielraum der VBSG gestärkt und ihre strategische Position im regionalen Verkehrsmarkt verbessert werden.

Für die Stadt St.Gallen ist es gleichzeitig unabdingbar, auf die Verkehrsgestaltung der Agglomeration St.Gallen verstärkt Einfluss zu gewinnen. Sie kann dies nur über eine gestärkte eigene Verkehrsunternehmung. Stadtrat und Stadtparlament sehen daher vor, die heutige unselbständige öffentlich-rechtliche Unternehmung VBSG in eine Aktiengesellschaft im Eigentum der Stadt, in die *VBSG Logistik AG*, zu überführen. Damit erhalten die VBSG die gleiche unternehmerische Handlungsfähigkeit wie alle anderen Transportunternehmen

auf dem Platz St.Gallen. Die Unternehmung verbleibt dabei aber zu 100 Prozent im Eigentum der Stadt.

Mit der gleichzeitigen Gründung einer *VBSG Transport AG*, an der sich auch andere Transportunternehmen der Region mit einer Minderheit beteiligen können, soll eine strategische Verkehrsorganisationsgesellschaft gegründet werden, welche eine Optimierung des gesamten Agglomerationsverkehrs über die Unternehmensgrenzen hinweg sicherstellt. Nur wenn es gelingt, das gesamte öV-Angebot optimal zu koordinieren, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und das einzelbetriebliche Denken zu überwinden, kann mit den vorhandenen Finanzmitteln ein optimales Gesamtsystem gestaltet werden, welches eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ermöglicht und dabei erschwinglich und finanzierbar bleibt.



Die Vorlage im Detail

So funktioniert der öffentliche Verkehr in der Schweiz

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine Verbundaufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden. Weit über hundert verschiedene Transportunternehmen stellen gemeinsam ein Verkehrsangebot bereit, das aus Kundensicht als Einheit wahrgenommen wird. Diesen Erfolg verdanken wir nicht zuletzt den Tarifverbänden, die die Benützung verschiedenster Bahn- und Buslinien mit einem einzigen Billett ermöglichen.

Der öffentliche Verkehr ist aber gleichermassen eine immer wichtiger werdende Dienstleistung wie ein professionell zu führender Wirtschaftszweig. Während auf der Kundenseite dank der Tarifverbände ein einheitliches Erscheinungsbild mit durchgehenden Tarifen geschaffen wurde, besteht auf der Produktionsseite ein heterogenes Anbieterfeld von Unternehmen mit unterschiedlichen Strategien und Zielen. Unter diesen komplizierten organisatorischen Verhältnissen ist es bislang nicht gelungen, das Fahrplanangebot optimal zu koordinieren und die Synergien zwischen den Unternehmen wirksam zu nutzen.

Für die regelmässige gewerbliche Personenbeförderung ist eine sogenannte Konzession, also eine Lizenz für den Betrieb einer bestimmten Linie, erforderlich. Dies gilt für alle Verkehrsträger (Eisenbahn, Tram, Autobusse, Trolleybusse, Schiffe, Seilbahnen). Der Bund erteilt diese Personenbeförderungskonzessionen nach Anhörung der betroffenen Kantone. Voraussetzung für die Erteilung von Konzessionen ist, dass zu keinem bestehenden Angebot anderer öffentlicher Transportunternehmen volkswirtschaftlich nachteilige Wettbewerbsverhältnisse entstehen. Es werden also nie zwei Unternehmen die gleiche Linie in direkter Konkurrenz betreiben, und parallel verlaufende Linien sind grundsätzlich zu vermeiden, da Parallelverkehr die Rentabilität dieser Linien schmälert. Fehlbeträge in der Linienerechnung werden mit Ausnahme des Fernverkehrs durch die Besteller (Bund, Kantone, Gemeinden) abgegolten. Die entsprechenden Abgeltungsverhandlungen finden aber nicht nach Abschluss eines Betriebsjahres statt, sondern im Voraus. Die Transportunternehmungen müssen beim Bund oder beim Kanton eine entsprechende Offerte vorlegen und tragen das betriebswirtschaftliche Risiko.

Folgende Verkehrsarten werden unterschieden:

Fernverkehr

Nationaler und internationaler Verkehr zwischen den Grosszentren, dieser ist eigenwirtschaftlich, d. h. ohne Abgeltungen zu betreiben. Der Bund vergibt die Konzessionen.

Regionaler Personenverkehr

Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften. Dieser wird von Bund und Kanton gemeinsam bestellt und abgegolten (z. B. Linie 151 St.Gallen-Gossau oder die Linien der Appenzeller Bahnen).

Agglomerationsverkehr

Bestimmte Linien, die innerhalb überbauter, zusammenhängender Gebiete Kerngemeinden erschliessen. Dieser Verkehr wird vom Kanton bestellt. Der Bund beteiligt sich aber an Infrastrukturprojekten (z. B. Tramlinie Zürich West). Die Abgeltung der ungedeckten Kosten leistet der Kanton.

Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung

Bestimmte Linien mit erheblichem überörtlichem Verkehr (z. B. VBSG-Linien 1, 4 und 5 oder allgemein die Erschliessung der Universität oder des Kantonsspitals). Ortsverkehr von regionaler Bedeutung wird vom Kanton bestellt und abgegolten.

Ortsverkehr

Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Dies sind die rein städtischen Linien, wie die VBSG-Linien 6, 10 oder 12. Sie werden derzeit durch das Stadtparlament bestellt und durch die Stadtkasse abgegolten.

Was sind die Probleme auf dem öV-Knoten St. Gallen?

Der öffentliche Verkehr in der Ostschweiz ist geprägt durch Interessenkonflikte unterschiedlichster Eigner- und Bestellerstrategien des Bundes, der Kantone St.Gallen, Thurgau, Glarus und beider Appenzell sowie einzelner Gemeinden. Die verschiedenen Interessen der Ostschweizer

Kantone lassen sich in keiner einheitlichen Strategie zusammenfassen. Während in St.Gallen der Kanton und die politischen Gemeinden durch Vereinbarungen den öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehr sowie den Ortsverkehr mit regionaler Bedeutung gemeinsam bestellen, ist der Ortsverkehr nach wie vor alleinige Sache der politischen Gemeinden.

Gerade die Situation der Agglomeration St.Gallen verdeutlicht aber, wie schwierig und zufällig diese Abgrenzung ist. Von verschiedenen Behörden bestellte und aus unterschiedlichen Quellen finanzierte Personentransportangebote fahren auf den städtischen Hauptachsen in Konkurrenz zueinander. Bund und Kanton sind bei der Vergabe von Linienkonzessionen so grosszügig umgegangen, dass heute viele Linien parallel verlaufen und sich gegenseitig Kundschaft wegnehmen. Damit ist faktisch genau die Situation entstanden, die der Gesetzgeber vermeiden wollte: Zu bestehenden Angeboten öffentlicher Transportunternehmen wurden volkswirtschaftlich nachteilige Wettbewerbsverhältnisse geschaffen. Die Stadt St.Gallen wird in dieser Situation gleich mehrfach benachteiligt. Die Mehrkosten der Doppelspurigkeiten werden zu einem erheblichen Teil von der Stadt beglichen. So bezahlt sie jeden Zusatzhalt einer Regionalverkehrslinie auf Stadtgebiet, auch wenn sie diesen eigentlich gar nicht wünscht. Zudem verlieren die VBSG einen Teil ihrer Passagiere und die entsprechenden Einnahmenanteile an andere Unternehmungen. Die dadurch grösser werdenden Verluste auf den Ortsverkehrslinien trägt die Stadt zu 100 Prozent selber. Die in Konkurrenz zueinander stehenden konzessionierten Transportunternehmungen versuchen primär, ihren eigenen Betrieb zu optimieren. Anstatt die Synergien im Gesamtsystem zu nutzen, arbeiten die Unternehmen oft gegeneinander und setzen auf einzelbetriebliche Insellösungen, namentlich im Bereich Leitstellen, Unterhalt und Kundeninformation.

Die Ostschweiz läuft Gefahr, wegen dieser durch Einzelinteressen und Widersprüchlichkeiten geprägten Diskussionen, zum wiederholten Mal wichtige Entwicklungs- und Investitionsschritte im öffentlichen Verkehr zu verpassen und in der Folge auch auf erhebliche Bundesmittel verzichten zu müssen.

Nur mit zielgerichteten Kooperationen oder Zusammenschlüssen kann erreicht werden, dass die Transportunternehmen Synergien im Gesamt-

system konsequenter nutzen und auf einzelbetriebliche Optimierungen zugunsten einer Optimierung des Gesamtangebots verzichten. Der Stadtrat will seine Ziele und Absichten im Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzepts darlegen.

Die VBSG geraten zunehmend unter Druck

Trotz der aktuellen Wettbewerbssituation findet kein echter Wettbewerb um die Kundschaft statt. Vielmehr kämpfen die Unternehmen um Abgeltungen der öffentlichen Hand und um Marktanteile mit dem Ziel, von Skaleneffekten zu profitieren. Dies führt zu Doppelspurigkeiten im System und verhindert dringend notwendige Kooperationen.

Im Abgeltungssystem werden die Anreize falsch gesetzt. Kostenreduktion durch Effizienzsteigerung oder Nebenerlöse führen nicht zu Gewinn, sondern zu weniger Abgeltung. Interessante Nebengeschäfte, wie Extrafahrten oder Bahnersatzfahrten, führen über kurz oder lang ebenfalls zu einer Reduktion der Abgeltungen durch die Besteller. Der Fleissige wird nicht belohnt. Gewinnmöglichkeiten gibt es nur, wenn der Ertrag für ein Bestelljahr zu tief geschätzt wird. Im Folgejahr erfolgt dann aber sofort eine Reduktion der Abgeltung durch den Besteller, und die erwirtschafteten Mittel müssen den zweckgebundenen Reserven zugewiesen werden. Problematisch für die Unternehmen ist auch, dass der Bund keine Überabschreibungen mehr zulässt. Damit haben sie keine Möglichkeit, Eigenmittel aufzubauen. Aufgrund dieser Abgeltungspraxis ist den VBSG weder eine angemessene Eigenkapitalbildung noch die Ausrichtung einer Verzinsung des von der Stadt zur Verfügung gestellten Kapitals möglich. Die Stadt läuft Gefahr, dass das in die VBSG investierte Kapital laufend aufgezehrt wird.

Der Tarifverbund Ostwind hat neu die Form einer Genossenschaft und übernimmt vermehrt Aufgaben, die über das rein Tarifarische hinausgehen. Dabei fehlt aber die Übereinstimmung der Ziele der beteiligten Kantone, Regionen und Unternehmen. Ein möglichst grosses Tarifgebiet ist zwar erwünscht, erlaubt dies doch günstige Tarife und attraktive Abonnemente. Aus Sicht der Angebotsplanung ist der Tarifverbund Ostwind aber kein geeignetes Konstrukt, da die Agglomeration St.Gallen in diesem grossen Verbundgebiet nicht das erforderliche Gewicht erhält und die Interessen der Stadt regelmässig überstimmt werden.

Ferner führt der Tarifverbund dazu, dass die VBSG vermehrt Investitionen tätigen müssen, die in die Finanzkompetenz des Stadtparlaments fallen. Stimmt dieses nicht zu, bleibt den VBSG nur der Austritt aus dem Verbund. Der Handlungsspielraum des Stadtparlaments wird also immer kleiner. Dies hat das Stadtparlament mit dem Beitritt zum Tarifverbund in Kauf genommen.

Die VBSG müssen in diesem schwierigen Umfeld gleich lange Spiesse erhalten. Als einziger Betrieb sind sie nicht als Aktiengesellschaft organisiert, verfügen über keine namhaften Finanzkompetenzen und müssen ihre strategischen Überlegungen in aller Öffentlichkeit diskutieren. Als unselbständige städtische Unternehmung fehlt zudem die Kooperationsfähigkeit. Entsprechend muss für die Zukunft eine Organisationsform gewählt werden, welche den zwingend notwendigen Handlungsspielraum sicherstellt, ohne dass städtische Vermögenswerte vernichtet oder unter ihrem Wert veräussert werden.

So möchte die Stadt den Knoten St.Gallen besser organisieren

Die knapper werdenden Mittel sorgfältig und nachhaltig einsetzen

Der öffentliche Verkehr droht zum Opfer des eigenen Erfolgs zu werden. Immer mehr Verbindungen für immer mehr Passagiere sollen angeboten werden; komfortabler und schneller soll der Transport erfolgen. Diese Rechnung geht nicht auf. Die Kundinnen und Kunden bezahlen nicht die vollen Kosten des Verkehrs. Die ungedeckten Kosten, die durch Bund, Kanton und Stadt getragen werden müssen, nehmen von Jahr zu Jahr zu. Der öffentliche Verkehr steht dabei zunehmend in Konkurrenz mit anderen öffentlichen Aufgaben. Aber auch die Mittelkonkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsarten nimmt zu (Fernverkehr mit teurer Infrastruktur, Regionalverkehr mit schlechter Auslastung, Agglomerationsverkehr mit zu knappen Kapazitäten). Stetig steigende Billett- und Abonnementspreise sind die Folge.

Know-how bündeln für einen gemeinsamen, besseren öffentlichen Verkehr

Die Stadtentwicklungspolitik und das städtische Energiekonzept setzen auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in St.Gallen müssen aber neue

Finanzierungsquellen erschlossen werden. Mittels Eigentrossierung und der allfälligen Umstellung auf Trambetrieb kann es gelingen, auch für die Stadt St.Gallen Bundesmittel zu erschliessen. Auf der anderen Seite ist eine bessere Zusammenarbeit der Transportunternehmungen zwingend. Die knapper werdenden finanziellen Mittel müssen so effektiv wie möglich eingesetzt werden. Dazu muss das Know-how der Transportunternehmen besser vernetzt und das Verständnis für das gemeinsame Produkt, aber auch für die gemeinsamen Kundinnen und Kunden gestärkt und über einzelbetriebliche Interessen gestellt werden.

Ein Verkehrsverbund von unten statt von oben

Im Gegensatz zum Zürcher Verkehrsverbund soll der St.Galler Verbund als Koordinations- und Vernetzungsgesellschaft der Transportunternehmen organisiert werden. Während auf der tarifarischen Seite der Tarifverbund Ostwind ein möglichst grosses Gebiet abdecken soll, muss die Angebotsgestaltung kleinräumiger und auf die Agglomerationen zugeschnitten erfolgen. Mit der *VBSG Transport AG* wird ein Gefäss geschaffen, das diese Aufgabe in der Agglomeration St.Gallen wirkungsvoll wahrnehmen kann. Kooperationswilligen Transportunternehmen steht der Weg für eine Beteiligung an dieser Gesellschaft offen.

Die Stärke der VBSG ist ein Trumpf, der stechen soll

Die VBSG ist die Unternehmung, die in der Agglomeration St.Gallen am meisten Personen befördert. Im Tarifverbund, welcher über fünf Kantone reicht, geht dieses Gewicht leider immer wieder unter. Der Fokus der Verkehrsorganisation wird aber auch vom Bund vermehrt auf die Agglomerationen gelegt. Die VBSG sind die wichtigste Transportunternehmung in der Agglomeration St.Gallen. Diese Position der Stärke gilt es zu verteidigen. Mit der Umwandlung der heutigen VBSG in die *VBSG Logistik AG* werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das Risikokapital der Stadt verzinst wird und so die Substanz der Unternehmung erhalten bleibt. Die VBSG erhalten gleich lange Spiesse im Verkehrsmarkt wie die Mitbewerber.

Eine Strategie für die Zukunft

Das Ziel eines effizienteren, noch kundenfreundlicheren und ausbaufähigen öffentlichen Verkehrs auf der Drehscheibe St.Gallen kann nur durch eine grundlegende Umstrukturierung der VBSG erreicht werden. Damit sollen der Einfluss der Stadt auf den Knoten St.Gallen erhöht, die Position der VBSG in der Agglomeration gestärkt und so die Effizienz des Gesamtsystems gesteigert werden. Gleichzeitig sollen der solide betriebswirtschaftliche Zustand der VBSG und die wertvollen Arbeitsplätze langfristig gesichert werden.

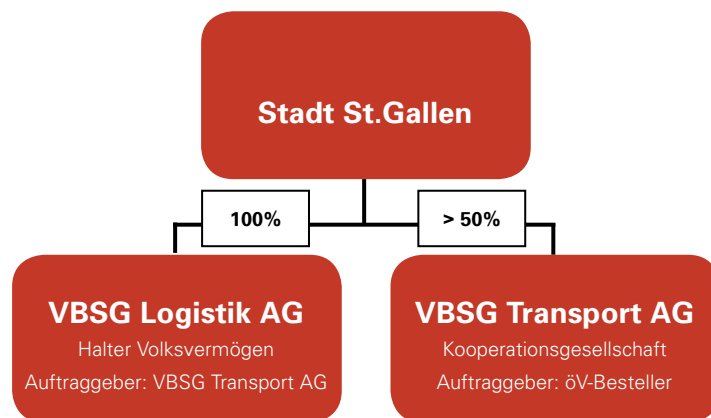
Die Stadt nimmt im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr und den VBSG heute sehr unterschiedliche Rollen ein:

- Als Gebietskörperschaft möchte die Stadt über eine möglichst gute Infrastruktur verfügen. Ein gutes System des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Treiber der Standortqualität jedes wirtschaftlichen Zentrums.
- Als Bestellerin des Ortsverkehrs (also Kundin der VBSG) ist die Stadt bestrebt, einen möglichst optimalen öffentlichen Verkehr zu einem günstigen Preis zu erhalten.
- Als Eigentümerin der VBSG möchte die Stadt ihr Vermögen (und damit das Volksvermögen) schützen und mehren, dabei die Verantwortung für die Mitarbeitenden wahrnehmen und die wertvollen Arbeitsplätze langfristig erhalten.
- Als Unternehmerin möchte die Stadt mit ihren Verkehrsbetrieben attraktive Marktleistungen zu wettbewerbsfähigen Konditionen erbringen und eine zentrale Rolle im Verkehrsmarkt der Agglomeration St.Gallen spielen.

Die verschiedenen Rollen der Stadt und die unterschiedlichen Ansprüche an die VBSG verlangen nach klaren Spielregeln und einer organisatorischen Konkretisierung. Die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile der Verkehrsbetriebe lässt sich nur mit einer Verselbständigung der VBSG erreichen. Mit dem beantragten Nachtrag III zur Gemeindeordnung führt die Stadt die Verkehrsbetriebe St.Gallen VBSG künftig als selbständiges Unternehmen.

Die weiteren Ziele, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und Schutz des Volksvermögens, verlangen demgegenüber eine differenzierte Struktur, welche die Vermischung der Aufgaben künftig verhindert und Klarheit in die finanziellen Verflechtungen bringt. Es wird daher vorge-

schlagen, die VBSG nicht in eine einzige, sondern in zwei Aktiengesellschaften zu überführen, deren Aufgaben im Folgenden erläutert werden. Das Vorgehen wird vom Bundesamt für Verkehr und vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons ausdrücklich begrüsst.



Die VBSG Transport AG

Die VBSG Transport AG übernimmt von den heutigen VBSG die Konzessionen und ist direkte Ansprechpartnerin für die Besteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Sie erbringt auf Bestellung von Bund, Kantonen und Gemeinden die Personentransporte des öffentlichen Verkehrs gegen entsprechende Abgeltung. Sie hat weder eigenes Personal noch Infrastruktur; beides mietet sie von der VBSG Logistik AG.

Die Verrechnung der Leistungen der VBSG Logistik AG an die VBSG Transport AG erfolgt zu marktconformen Preisen. Dabei werden das erforderliche Fahrpersonal, alle nötigen Busse, die gesamte benötigte Infrastruktur, alle Werkstattleistungen inkl. Fahrleitungsunterhalt, das gesamte Verbrauchsmaterial (Strom, Diesel, Pneus, Ersatzteile usw.), die Leistungen der Betriebsleitzentrale, der Schulungsabteilung sowie die für optimale ÖV-Prozesse erforderlichen Dispositions- und Planungsarbeiten, aber auch die Leistungen für die Unternehmensleitung der VBSG Transport AG berücksichtigt.

Die VBSG Transport AG wird nach den Grundlagen der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs finanziert und abgegolten. Sie verfügt über die Konzessionen der heutigen Verkehrsbetriebe St.Gallen und unterbreitet den Bestellern die Angebote für die gewünschten Verkehrsleistungen. Sie ist bestrebt, im öffentlichen Verkehr von Stadt und Agglomeration St. Gallen eine führende Rolle einzunehmen und auf einen möglichst effizienten öffentlichen Verkehr in der Agglomeration St.Gallen hinzuwirken. Zu diesem Zweck soll die VBSG Transport AG die Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmen im Ostwind in Form von Kooperationen bis hin zu einer kapitalmässigen Verflechtung suchen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der VBSG Transport AG sind nach der Verselbständigung gleich zusammengesetzt wie bei der VBSG Logistik AG. Bei einer Beteiligung anderer Transportunternehmen an der Unternehmung kann die Zusammensetzung des Verwaltungsrates angepasst werden. Zwei Mitglieder des Verwaltungsrates werden durch das Stadtparlament bestimmt. Das Aktienkapital der VBSG Transport AG von CHF 500 000 wird durch die Stadt gezeichnet und durch eine Bareinlage vollständig liberiert.

Die VBSG Logistik AG

Hauptaufgabe der VBSG Logistik AG ist es, der VBSG Transport AG und anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Personal, Infrastruktur, Unterhaltsleistungen sowie technische Informatik- und Betriebsführungsleistungen zur Verfügung zu stellen. Im Weiteren kann die VBSG Logistik AG auch zusätzliche Marktleistungen gegenüber dem öffentlichen Verkehr und Dritten erbringen.

Der VBSG Logistik AG steht ein Verwaltungsrat vor, der aus fünf bis neun Mitgliedern besteht. Die Geschäftsleitung der VBSG Logistik AG besteht aus der heutigen Geschäftsleitung der VBSG und umfasst neben dem Unternehmensleiter die Abteilungsleiter Finanzen und Administration, Betrieb sowie Infrastruktur und Projekte. Die Hauptaufgabe des Abteilungsleiters Betrieb wird es sein, den Betriebsführungsauftrag der VBSG Transport AG wahrzunehmen.

Das gesamte Personal der heutigen Verkehrsbetriebe St.Gallen wird von der VBSG Logistik AG weiterbeschäftigt. Das Personal der Abteilung Betrieb wird in erster Linie zur Erfüllung des Betriebsführungsauftrags der

VBSG Transport AG eingesetzt. Auch die gesamte Infrastruktur, bestehend aus Gebäuden, Betriebseinrichtungen, Fahrzeugen und Unterhaltseinrichtungen, wird von der *VBSG Logistik AG* übernommen. Diese Gesellschaft verbleibt zu 100 Prozent im Eigentum der Stadt St.Gallen. Sie wird nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführt und soll angemessene Überschüsse erzielen, Reserven bilden und eine Kapitalverzinsung für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Substanz sicherstellen. Das Aktienkapital der *VBSG Logistik AG* von CHF 2 Mio. wird durch die Stadt gezeichnet und durch Sacheinlagen vollständig liberiert. Das Darlehen der Stadt an die VBSG in der Höhe von CHF 25 Mio., welches im Jahr 2008 für die Beschaffung der neuen Busflotte gesprochen wurde, wird an die *VBSG Logistik AG* übertragen. Es wird nach kaufmännischen Grundsätzen verzinst. Der Zinsertrag fliesst in die Stadtkasse.

Die Aktiengesellschaft ist der helvetische Normalfall im öffentlichen Verkehr

Der Bund hat SBB und PostAuto längst in Aktiengesellschaften umgewandelt. Die weitaus meisten Bahnen in der Schweiz waren von Anfang an als Aktiengesellschaften organisiert, weil eine Beteiligung verschiedener Kantone und Gemeinden nicht nur erwünscht, sondern für eine tragbare Finanzierung zwingend erforderlich war. Von den 141 heute im Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz (VöV) zusammengeschlossenen Transportunternehmen sind 123 Aktiengesellschaften. Die Aktiengesellschaft darf also im Bereich des öffentlichen Verkehrs als «helvetischer Normalfall» bezeichnet werden. Als unselbständige Unternehmen werden nebst den VBSG nur noch die Verkehrsbetriebe der Städte Zürich und Winterthur geführt. Beide nehmen im Rahmen des Zürcher Verkehrsverbunds jeweils die Verantwortung für ein klar festgelegtes Gebiet wahr, müssen also nicht unter Marktbedingungen bestehen. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine erfolgreiche Erfolgsgeschichte. In nur fünf Jahren ist die nachgefragte Verkehrsleistung im Bahnverkehr um 27 Prozent angestiegen. Die Schweizerinnen und Schweizer sind statistisch Weltmeister in Sachen Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Nicht zuletzt die tiefe Verankerung dieses Muster-

beispiels eines Service public in der Bevölkerung stellt die Voraussetzung für diesen Erfolg dar. Dass sich Aktiengesellschaften in diesem System bestens bewähren, beweisen die fast alljährlich stattfindenden Jubiläen vieler geschichtsträchtiger Transportunternehmen. Viele Aktiengesellschaften des öffentlichen Verkehrs wurden vor 100 oder noch mehr Jahren gegründet und sind auch für die zukünftigen Herausforderungen gut aufgestellt.

Wieso schlagen Stadtrat und Stadtparlament die Gründung von zwei verschiedenen Aktiengesellschaften vor?

Das Konstrukt mag auf den ersten Anblick kompliziert erscheinen. Die Begründung ist demgegenüber einfach. Die dargelegten Ziele der Ausgliederung (siehe «Auf einen Blick») lassen sich mit einer einzigen Unternehmung nicht widerspruchsfrei umsetzen. Auf der einen Seite wird eine «Kooperationsgesellschaft» (*VBSG Transport AG*) gegründet, an der sich auch andere Transportunternehmen oder Gemeinwesen beteiligen können. Diese Unternehmung widmet sich ausschliesslich der öV-Drehscheibe St.Gallen und ist direkte Ansprechpartnerin der Besteller (Bund, Kanton, Gemeinden) für alle Aufgaben, die im Verbund der beteiligten Transportunternehmen gelöst werden müssen. Die *VBSG Transport AG* sorgt für eine optimale Bereitstellung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen in der Agglomeration und für eine optimale Koordination auf Seite der Transportunternehmungen. Die Stadt hält an der *VBSG Transport AG* die Aktienmehrheit. Auf der anderen Seite sollen mit einer «Substanzgesellschaft» (*VBSG Logistik AG*) die Vermögenswerte der Stadt gesichert werden und die Gewinnmöglichkeiten aus den rentablen Nebengeschäften für die Stadt als Stifterin des Risikokapitals ausgeschöpft werden. Die *VBSG Logistik AG* entspricht im Wesentlichen der heutigen VBSG. Sie arbeitet als Lieferantin für die *VBSG Transport AG*. Damit können die Leistungen zu marktgerechten und kostendeckenden Preisen verrechnet werden, ohne dass Erträge aus rentablen Nebengeschäften mit dem bestellten und subventionierten Linienverkehr vermischt werden. Die Erosion der Eigenmittel der VBSG kann gestoppt werden und neue frei verwendbare Reserven können aufgebaut werden. Die Stadt hält 100 Prozent der Aktien der *VBSG Logistik AG*.

Sollte sich im Laufe der Zeit zeigen, dass im Rahmen eines bedeutenden öV-Projektes (z. B. St.Galler Tram) eine Beteiligung von Nachbargemeinden oder anderen Verkehrsunternehmen am unternehmerischen Risiko der *VBSG Logistik AG* erforderlich und sinnvoll ist, so kann das Stadtparlament eine entsprechende Reglementsänderung beschliessen und diesen städtischen Anteil von 100 Prozent allenfalls leicht reduzieren. Dies könnte insbesondere dann angezeigt sein, wenn das Eigenkapital der Gesellschaft im Zusammenhang mit einem grossen Infrastrukturvorhaben erhöht werden muss. Solche Beschlüsse unterstehen dem Referendum. Eine Beteiligung von Agglomerationsgemeinden am unternehmerischen Risiko hat sich in anderen Bereichen bewährt. So haben sich in der RWSG Regionale Wasserversorgung St.Gallen AG verschiedene Partnergemeinden zusammengeschlossen, um gemeinsam die Wasserversorgung der Region sicherzustellen. Auch bei der Abwasserreinigungsanlage Au haben sich die Nachbargemeinden eingekauft und Risikokapital zur Verfügung gestellt. So gelingt es der Stadt St.Gallen letztlich, die Agglomerationsgemeinden bis zu einem gewissen Grad an den Zentrumslasten zu beteiligen.

Was bedeutet die Ausgliederung der VBSG für das Personal?

Das Personal ist das wichtigste Kapital der VBSG. Dies ist sowohl dem Stadtparlament als auch dem Stadtrat sehr bewusst.

Durch die Verselbständigung der Verkehrsbetriebe wechselt das Personal von einem öffentlich-rechtlichen in ein privatrechtliches Anstellungsverhältnis, da das St.Galler Recht keine öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaften vorsieht. Nach der vom Stadtparlament im Februar 2012 beschlossenen Revision des Personalreglements unterscheiden sich die öffentlich-rechtlichen Anstellungsbedingungen der Stadt kaum mehr von privatrechtlichen. So ergeben sich z.B. beim Kündigungsschutz keinerlei Vorteile mehr aus einer öffentlich-rechtlichen Anstellung. Mit dem Wechsel in die privatrechtliche Anstellung wird das Personal der VBSG also nicht schlechter gestellt als das städtische Personal.

Die modernen Industriestaaten wie die Schweiz verdanken den kollektiven Regelungen der Gesamtarbeitsverträge (GAV) entscheidende sozialpolitische Fortschritte. Viele Errungenschaften, die das heutige Leben prägen, kamen dank Gesamtarbeitsverträgen zustande. Der Sozialpartnerschaft kommt bei den VBSG künftig ein noch grösserer

Stellenwert zu. Die Angestellten der VBSG werden auch in diesem Bereich ihren Berufskolleginnen und Berufskollegen gleichgestellt. Es ist das erklärte Ziel der Arbeitnehmerverbände, bei allen Verkehrsunternehmen Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen und in Rahmenverträgen die Branchenstandards festzulegen.

Nach intensiven Verhandlungen konnte mit den Personalverbänden ein unbefristeter betrieblicher Gesamtarbeitsvertrag erarbeitet werden, welchen das Personal mit nur einer Gegenstimme genehmigt hat. Es wurde im Weiteren vereinbart, dass sich die aus den VBSG hervorgehenden Unternehmen dem Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag für die Busbetriebe in den Kantonen des Tarifverbunds Ostwind, der im Dezember 2009 unterzeichnet wurde, anschliessen werden und damit die entsprechende Rahmenvereinbarung für ihr Personal übernehmen. Auch dieser Rahmen-GAV gilt unbefristet.

Die Angestellten der VBSG bleiben weiterhin bei der Versicherungskasse der Stadt St.Gallen versichert. Die *VBSG Logistik AG* wird bei der Pensionskasse einen neuen Status als angeschlossene Institution erlangen. Für die Finanzierung der Verselbständigung der Pensionskasse wurden Rückstellungen gebildet.

Die Argumente von Stadtparlament und Stadtrat

In der aktuellen Situation des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration St.Gallen kann nur etwas verändert werden, wenn die VBSG in ihrer unternehmerischen Handlungsfähigkeit gestärkt und in die vorgeschlagenen zwei Aktiengesellschaften überführt werden.

Dank den zwei Aktiengesellschaften können zwei wesentliche Ziele gleichzeitig verfolgt werden: Zum einen ist es möglich, gleichzeitig das Vermögen der Stadt wirksam zu schützen, eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals sicherzustellen und neue (freie und gebundene) Reserven aufzubauen. Zum andern können die VBSG mit der *VBSG Transport AG* mit anderen Transportunternehmen zielgerichtete Kooperationen bis hin zu einer wirtschaftlichen Verflechtung eingehen. Beim herrschenden System führen Nebenerlöse und Effizienzgewinne nicht zu einer wirtschaftlichen Verbesserung der Unternehmung, sondern zu einer Reduktion der Abgeltung. Der Fleissige wird bestraft. Dieses falsche Anreizsystem kann mit dem vorgeschlagenen Modell entschärft

werden. Die Abhängigkeit der Transportunternehmung von den Bestellern kann dank dem Aufbau rentabler Nebengeschäfte reduziert werden. Auf Seite der Besteller fehlt heute eine einheitliche und zielführende Strategie für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration St.Gallen. Entscheidend ist, dass jemand diese Agglomerationssicht St.Gallen einnimmt. Im Moment kann das nur die Stadt.

Die Ausgliederung schafft eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung des Gesamtsystems. Nur wenn die Stadt mit einer gestärkten Unternehmung ihre Interessen besser wahrnehmen kann, kann ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Sinne des städtischen Verkehrsreglements umgesetzt werden.

Der betriebliche GAV ist ausgehandelt. Er gilt ohne Befristung. Die Ausgliederung stärkt die Sozialpartnerschaft.

Die wichtigsten Besteller (Bund und Kanton) unterstützen die Stadt in ihren Bestrebungen, die VBSG zu verselbständigen.

Wenn sich die anderen Transportunternehmen trotz allen Bemühungen seitens der Stadt nicht zu einer vertieften Kooperation in der *VBSG Transport AG* bewegen lassen, hat dies aus Stadtsicht keine negativen Folgen. Die VBSG verbleiben in diesem Fall auf längere Sicht im Eigentum der Stadt.

Die Argumente der Minderheit des Stadtparlaments

Eine wesentliche Minderheit des Stadtparlaments hat die Verselbständigung der VBSG abgelehnt. Dafür wurden folgende Gründe angeführt:

Die VBSG-Ausgliederungsvorlage ist das falsche Mittel für ein richtiges Ziel, nämlich die bessere Koordination der öV-Anbieter in der Agglomeration St.Gallen.

Der öffentliche Verkehr ist grundsätzlich Sache der Kantone, sie sind die Besteller. Der Versuch des Stadtrats, mittels einer «Gross-VBSG» mehr Einfluss auf das Angebot in der Agglomeration St.Gallen zu gewinnen, ist die falsche Strategie. Der Stadtrat soll auf dem Verhandlungsweg und mit mehr Druck auf den Kanton eine bessere Zusammenarbeit erwirken.

Die Vorlage bedeutet einen ersten Schritt zum Ausverkauf der VBSG. Der fehlende Kooperationswille bei den Transportunternehmen in der Agglomeration kann mit einer Änderung der Rechtsform der VBSG nicht beeinflusst werden. Die Möglichkeit, sich an der *VBSG Transport AG* zu

beteiligen, stellt für die Transportunternehmen keinen Anreiz dar. Wenn schon, müsste eine Beteiligung an der *VBSG Logistik AG* möglich sein. Diese Forderung wird früher oder später ins Parlament getragen.

Die Bildung zweckgebundener Reserven ist auch mit der jetzigen Rechtsform möglich. Die Gründung zweier Aktiengesellschaften ist ein Trick zur Umgehung der Bestimmungen von Bund und Kanton bezüglich Reservenbildung. Der Kanton wird bei der Abgeltungsberechnung auch auf die Reserven der *VBSG Logistik AG* durchgreifen. Auch im neuen Konstrukt wird das von der Stadt bereitgestellte Eigenkapital keine Verzinsung erhalten.

Es muss mit einer Verschlechterung der Anstellungsbedingungen des Personals gerechnet werden. Der Ruf nach mehr Effizienz wird den Druck auf die Arbeitsbedingungen erhöhen.

Die Vorlage bedeutet einen Demokratieverlust. Das Stadtparlament will bei der VBSG mitreden können. Mit einer Vertretung im Verwaltungsrat kann dies nicht sichergestellt werden. Verwaltungsratsmitglieder sind der Gesellschaft verpflichtet und nicht dem Parlament. Das Problem dieser Verwaltungsräte ist gerade, dass sie das als Verwaltungsräte gewonnene Wissen politisch nicht einbringen dürfen.

Grundsätzlich ist das Erbringen von Leistungen im öffentlichen Verkehr eine öffentliche Aufgabe. Diese sollte von einer Organisation erbracht werden, die nahe am «Muttergemeinwesen» angesiedelt ist.

Stadtrat und Stadtparlament empfehlen Ihnen, dem Nachtrag III zur Gemeindeordnung (Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St. Gallen VBSG) zuzustimmen.

St.Gallen, 3. April 2013

Für das Präsidium des Stadtparlaments

Der Präsident:

Marcel Rotach

Der Stadtschreiber:

Manfred Linke

Beschluss des Stadtparlaments

Das Stadtparlament hat am 27. November 2012 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Es wird ein Nachtrag III zur Gemeindeordnung gemäss Beilage erlassen.
2. Es wird ein Reglement über die Beteiligung an der *VBSG Transport AG* und an der *VBSG Logistik AG* (VBSG-Reglement) gemäss Beilage erlassen.
3. Es wird ein Nachtrag IV zum Reglement über den Finanzhaushalt der Stadt St.Gallen (Finanzreglement) gemäss Beilage erlassen.
4. Es wird ein Nachtrag IV zum Geschäftsreglement des Stadtparlaments gemäss Beilage erlassen.
5. Das Aktienkapital der *VBSG Transport AG* von CHF 500'000 wird durch die Stadt gezeichnet und durch eine Bareinlage vollständig liberiert. Für die Liberierung des Gründungskapitals wird ein Verpflichtungskredit von CHF 500'000 erteilt.
6. Der *VBSG Logistik AG* wird ein nach kaufmännischen Grundsätzen zu verzinsendes Darlehen in der Höhe von CHF 25 Mio. gewährt.
7. Das Aktienkapital der *VBSG Logistik AG* von CHF 2 Mio. wird durch die Stadt gezeichnet und durch Sacheinlagen vollständig liberiert. Für die Liberierung des Gründungskapitals wird ein Verpflichtungskredit von CHF 2 Mio. erteilt.
8. Falls der Beschluss 1 nicht rechtsgültig wird, entfallen die Beschlüsse 2 bis 7.
9. Es wird festgestellt, dass der Beschluss 1 gemäss Art. 7 Ziff. 1 Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum untersteht.
10. Es wird festgestellt, dass die Beschlüsse 2 und 3 gemäss Art. 8 Ziff. 1 Gemeindeordnung und die Beschlüsse 6 und 7 gemäss Art. 8 Ziff. 11 Gemeindeordnung gesamthaft dem fakultativen Referendum unterstehen.

Erläuterung zum Beschluss des Stadtparlaments

Nachtrag III zur Gemeindeordnung

Die unselbständigen städtischen Unternehmen sind in Art. 46 Abs. 1 der Gemeindeordnung aufgezählt. Die Verkehrsbetriebe sind aus dieser Liste zu streichen. Der dazu erforderliche Nachtrag zur Gemeindeordnung untersteht dem obligatorischen Referendum (Volksabstimmung) sowie der kantonalen Genehmigung.

Reglement über die Beteiligung an der VBSG Transport AG und an der VBSG Logistik AG (VBSG-Reglement)

Das Reglement über die Beteiligung an der *VBSG Transport AG* und an der *VBSG Logistik AG* (VBSG-Reglement) regelt die Details der Beteiligung der Stadt an den neuen Gesellschaften. Das Reglement wurde vom Stadtparlament beschlossen und befindet sich zur Information im Anhang.

Nachtrag IV zum Finanzreglement

Aus historischen Gründen sind die unselbständigen städtischen Unternehmen auch in Art. 7 Abs. 2 des Finanzreglements aufgezählt. Diese Bestimmung kann vollständig gestrichen werden, da sie vor dem Hintergrund des heutigen Art. 46 Abs. 1 GO nicht mehr erforderlich ist.

Nachtrag IV zum Geschäftsreglement des Stadtparlaments

Der Anhang des Geschäftsreglements des Stadtparlaments führt die Organisationen auf, in welche das Stadtparlament die Abordnungen der Stadt wählt. Die *VBSG Transport AG* und die *VBSG Logistik AG* sind in diese Liste aufzunehmen. Das Stadtparlament wird künftig je zwei Mitglieder in die Verwaltungsräte der zwei Gesellschaften bestimmen können. Dieser Erlass liegt in der abschliessenden Kompetenz des Stadtparlaments, er untersteht nicht dem Referendum.

Anhang

Nachtrag III zur Gemeindeordnung vom 8. Februar 2004

- I. Die Gemeindeordnung vom 8. Februar 2004 wird wie folgt geändert:
Art. 46 Abs. 1 Ziff. 1 und Ziff. 3
¹Städtische Unternehmen sind:
 1. Kehr- und Heizkraftwerk;
 2. Stadtwerke;
 3. aufgehoben
- II. Dieser Nachtrag untersteht dem obligatorischen Referendum. Er bedarf der Genehmigung des zuständigen kantonalen Departements.
- III. Der Stadtrat bestimmt das Inkrafttreten.

Reglement über die Beteiligung an der VBSG Transport AG und an der VBSG Logistik AG (VBSG-Reglement)

Das Stadtparlament erlässt gestützt auf Art. 126 Gemeindegesetz vom 21. April 2009 sowie Art. 32 Ziff. 2 und Art. 46 Abs. 3 Gemeindeordnung vom 8. Februar 2004 als Reglement:

- | | |
|-------------|---|
| Gegenstand | Art. 1
Dieses Reglement regelt die Beteiligung der Stadt an der <i>VBSG Transport AG</i> und an der <i>VBSG Logistik AG</i> . |
| Beteiligung | Art. 2
¹ Die Stadt hält mindestens so viele Aktien der <i>VBSG Transport AG</i> , dass sie über die absolute Mehrheit an Kapital und Stimmen verfügt.
² Die Stadt hält alle Aktien der <i>VBSG Logistik AG</i> . |
| Aufgabe | Art. 3
¹ Die Stadt überträgt der <i>VBSG Transport AG</i> die Aufgabe, öffentliche Verkehrsdienstleistungen im Orts-, Agglomerations- und Regionalverkehr anzubieten.
² Die Stadt überträgt der <i>VBSG Logistik AG</i> die Aufgabe, das übertragene Sachvermögen gut zu verwalten und es sukzessive zu erneuern. |

- | | |
|--------------------------------|---|
| Befugnisse des Stadtparlaments | Art. 4
Das Stadtparlament wählt je zwei Mitglieder der Abordnung der Stadt in die <i>Verwaltungsräte</i> beider Gesellschaften. |
| Befugnisse des Stadtrats | Art. 5
Der Stadtrat vertritt die Stadt als Aktionärin und übt die Aktionärsrechte an den Generalversammlungen beider Gesellschaften aus. |
| Aufhebung bisherigen Rechts | Art. 6
Das Reglement über die Verkehrsbetriebe St.Gallen vom 10. März 2009 wird aufgehoben. |
| Referendum | Art. 7
Dieses Reglement untersteht dem fakultativen Referendum. |



Weitere Informationen

www.abstimmungen.stadt.sg.ch

Die Vorlagen des Stadtrats an das Stadtparlament können bei der Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen, angefordert werden. Auf den Webseiten des Stadtparlaments stehen alle Vorlagen als PDF zum Download bereit.

Städtische Vorlagen können bei der Schweizer Bibliothek für Blinde, Seh- und Lesebehinderte (SBS) als DAISY-Hörzeitschrift abonniert werden:

medienverlag@sbs.ch oder Telefon +41 43 333 32 32.

