

Die Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG)



VBSG – Ihr Weg ist unser Ziel!

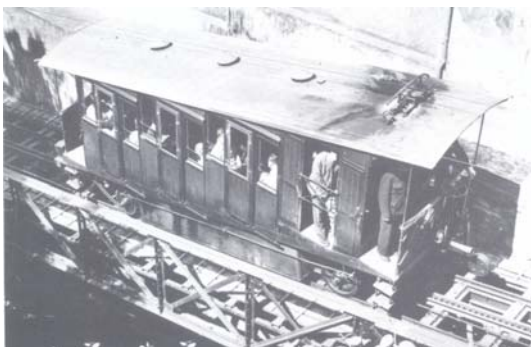
Info.

Anfänge des öffentlichen Verkehrs

Im Jahre 1856 wurde die Stadt St.Gallen mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB, heute SBB) an das wachsende Schienennetz der Schweiz angeschlossen. Diese Bahnstrecke erreichte mit der Verlängerung via Rorschach im Jahre 1858 die Stadt Chur. Die Erschliessung von St.Gallen wurde über vier Bahnhöfe auf dem heutigen Stadtgebiet gewährleistet: St.Gallen Winkel, Bruggen, Hauptbahnhof und St. Fiden. Die Appenzellerbahn vom Hauptbahnhof via Riethüsli nach Gais-Appenzell wurde im Jahre 1889 eröffnet. Mit der Trogenerbahn wurde im Jahre 1903 eine strassenbahnähnliche Verbindung nach Trogen verwirklicht. Erst im Jahre 1910 kam schliesslich mit der Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (heute Südostbahn) die Station St.Gallen Hagen dazu.

Die Mühleggbahn

Mit der Inbetriebnahme der Mühleggbahn entstand im Jahre 1893 eine Verbindung zwischen dem Müllertor und dem Dorf St. Georgen. Die Mühleggbahn wurde zu diesem Zeitpunkt mit Wasserkraft betrieben: In das Fahrzeug, welches sich in der Bergstation befand, wurde in einem Tank unterhalb des Fussbodens Wasser aufgefüllt.



Mühleggbahn 1893

Mit diesem Wasserballast konnte das Bähnchen von der Talstation hinaufgezogen werden. In der Mitte befand sich im Tunnel eine Ausweichstation, welche heute noch

an der breiteren Tunnelausbuchtung erkennbar ist.

In der Talstation wurde anschliessend das Wasser in die Steinach abgeleert und das andere sich nun oben befindliche Bähnchen mit Wasserballast versehen. Das Wasser stammte aus dem Brand- und Bädlibach, da der Mühleggweiher bereits für die Dampflokotiven der VSB angezapft wurde. Diese Antriebsart funktionierte bis 1950, anschliessend verkehrte bis zum Jahr 1975 eine Zahnradbahn, welche wiederum durch den im Jahre 2004 vollständig erneuerten Schräglift ersetzt wurde. Somit ist die Mühleggbahn das älteste innerstädtische Nahverkehrsmittel, die Geschäftsführung liegt seit 1953 bei den VBSG.



Neue Bahn von 2004

Die Trambahn St.Gallen

Bereits in zahlreichen Städten im In- und Ausland verkehrten in den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts Trambahnen. Auch in St.Gallen bestanden Pläne zum Bau einer Trambahn, welche mit Pferdekraft oder mittels Gasmotoren betrieben werden sollte. Mit dem Fortschritt der technischen Entwicklung in der Elektrizität entschied man sich dann doch zugunsten einer elektrischen Strassenbahn.



Eröffnungsfahrt am 20. Mai 1897

So erhielt das Initiativkomitee am 08. November 1894 vom Gemeinderat der Stadt St.Gallen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Strassenbahn. Die Bürgerversammlung der Stadt St.Gallen beschloss am 10. November 1895 den Bau einer Trambahn mit vorerst zwei Linien: Stocken – Heiligkreuz und Bahnhof – Krontal. Der Betrieb sollte durch die Stadt St.Gallen „auf eigene Rechnung und Gefahr“ geführt werden. So wurde auf diesen Linien am 20. Mai 1897 der fahrplanmässige Betrieb aufge-

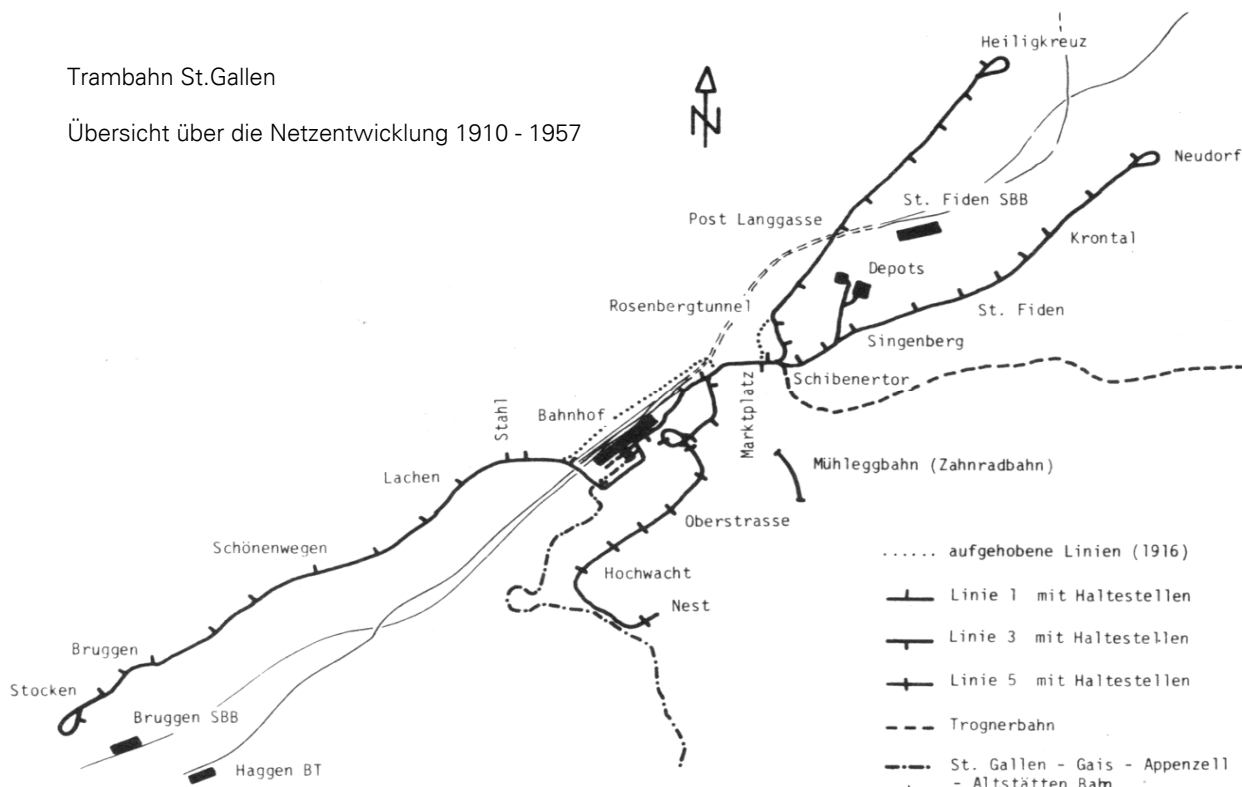
nommen. Der Strombedarf konnte mit einer Erweiterung des städtischen Elektrizitätswerkes gedeckt werden. Als Erweiterung wurde am 30. Oktober 1911 die Linie Bahnhof – Hochwacht dem Betrieb übergeben, die man am 20. April 1913 bis ins Nest verlängerte. Ab dem 01. Dezember 1910 fuhren die Trams auf einer weiteren Verlängerung vom Krontal bis ins Neudorf. Mit einer Länge von 12,04 Kilometern erreichte das Tramnetz in der Stadt St.Gallen somit seine längste Ausdehnung.

Schon im Jahre 1902 wurde der Fünf-Minuten-Betrieb eingeführt. Dies erforderte nebst den nötigen Fahrzeugen auch genügend Personal. So arbeiteten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts stets zwischen 140 und 200 Personen für die Trambahn St.Gallen. Während dem Trambetrieb, der 60 Jahre währte, transportierten die Trams rund 400 Millionen Fahrgäste.

Der Betrieb wurde mit zweiachsigen Fahrzeugen geführt, die man ab dem Jahre 1901 auch mit Anhängewagen verstärkte. Die Wagen aus dem Jahre 1897 wurden im Lauf der Jahrzehnte wiederholt umgebaut und blieben teilweise bis zur Betriebseinstellung im Dienst.

Trambahn St.Gallen

Übersicht über die Netzentwicklung 1910 - 1957



Vom Tram- zum Busbetrieb

Die Autobuslinien

Mit der zunehmenden Bebauung der Nord- und Südhänge der Stadt kam in den Zehner- und Zwanzigerjahren der Wunsch nach einem Verkehrsmittel nach dem Stadtzentrum hin auch von anderen Ausenquartieren als den bereits erschlossenen immer mehr auf. So forderten besonders die Anwohner des Rotmontenquartiers in der Presse und durch Eingaben des Quartiervereins an die Behörden eine Fahrverbindung zum Stadtkern.

Die Trambahnverwaltung erarbeitete deshalb 1919 im Auftrag des Stadtrates ein entsprechendes Projekt. Die Realisierung desselben wie auch einer überarbeiteten Fassung aus dem Jahre 1923 wäre jedoch für die Stadtkasse zusätzlich zur defizitären Nestlinie eine zu starke finanzielle Belastung gewesen. Daraufhin regte der Quartierverein eine Autobusverbindung an. Da auch diese Untersuchungen einen jährlichen Ausgabenüberschuss ergaben, wies der Stadtrat ein Gesuch des Vereins nach einer Fahrverbindung nach Rotmonten am 22. Januar 1924 zurück.



Trambahn am Bahnhofplatz, 1943

Nach der Ablehnung des Gesuches durch die Stadt gründete ein Initiativkomitee ein privates Stadtomnibus-Unternehmen. Der Betrieb wurde von der Autobusunternehmung Paul Halter in Wil (die Stadt leistete einen jährlichen Beitrag) geführt und verband den Nordhang auf der Strecke Rot-

monten – Bahnhof mit dem Stadtkern. In der Folge wurde diese Linie nach St. Georgen ausgedehnt.

Später erfolgte eine Netzerweiterung nach der Oberstrasse, welche mit einer Ausdehnung durch die Überlandstrecke nach Abtwil verbunden wurde.



Autobusflotte Firma Halter, ca 1930

Trolleybus: Ja oder Nein?

In den Dreissigerjahren wurde der Trolleybus in den ersten Schweizer Städten eingeführt, und zwar 1932/33 in Lausanne, 1938 in Winterthur, 1939 in Zürich, 1940 in Bern, Biel, Neuenburg und bei den Rheintalischen Strassenbahnen, 1941 in Basel. Auch in St.Gallen beschäftigte sich die zuständige Verwaltungsabteilung während diesen Jahren mit der Frage der Einführung dieses neuen Verkehrsmittels. Man beabsichtigte, den Trambetrieb laufend auf Trolleybus umzustellen, und zwar zum Zeitpunkt notwendig werdender Umbauten der Geleiseanlagen oder der Anschaffung von neuem Wagenmaterial. Deshalb beschränkte sich auch die Trambahnverwaltung daraufhin auf die dringendsten Unterhaltsarbeiten und schaffte nach dem Jahre 1931 keine neuen Tramwagen mehr an.

Der 2. Weltkrieg bewirkte eine Verknappung beim Import flüssiger Treibstoffe (Benzin, Dieselöl). Die Auswirkungen auf den Privatverkehr und auch auf den Omnibusbetrieb blieben nicht aus. Dieser musste stark eingeschränkt werden. Um die Verkehrsverbindungen der betroffenen Quartiere wenigstens in reduziertem Umfange zu

erhalten, wurden drei der fünf Omnibusse auf Ersatztreibstoffe (Holzgas) umgebaut. Nach Ansicht des Stadtrates kam der Umbau der zwei ältesten Wagen aufgrund ihres Alters und ihres geringen Fassungsvermögens nicht in Frage. Die Anschaffung neuer Holzgas-Omnibusse konnte noch weniger verantwortet werden. So trat die Frage nach der Einführung des ersten Trolleybusses schneller in den Vordergrund als ursprünglich beabsichtigt.



Stadtomnibus Nr. 6 St.Gallen, 1948

In der Gemeinderatssitzung vom 25. April 1941 wurde das Thema traktandiert. Als Vorteile gegenüber dem Autobusbetrieb wurde die Verwendung von einheimischer Energie (Strom) statt importierter Treibstoffe, die kleineren Unterhaltskosten, die längere Lebensdauer der Fahrzeuge, das raschere Anfahren und die grösseren Geschwindigkeiten, der geräusch- und geruchlose Betrieb sowie das ruhigere Fahren ohne Schaltstösse und Erschütterungen angeführt. Dass der Trolleybus an die Fahrleitung gebunden und von der steten Stromzulieferung abhängig sei und die erstmalige Einrichtung einen grösseren Kapitalbedarf erfordere, wurde als nachteilig gegenüber dem Dieselaufbus erwähnt.

Bezüglich der Finanzierung bestand die Ansicht, der seit 1920 eingetretene beträchtliche Rückgang des Betriebsdefizites der Trambahn sei in erster Linie der Reduktion der Ausgaben zuzuschreiben. Da die notwendige Modernisierung des Trambetriebes jedoch nicht mehr weiter hinausgeschoben werden könne und in absehbarer Zeit unabänderlich zu höheren Ausgaben führe, stehe der etappenweisen Einführung des neuen Verkehrsmittels von dieser Seite

her nichts mehr im Wege. Die Befürworter des Trolleybusbetriebes wiesen darauf hin, dass es zusammen mit der Einführung des Trolleybusbetriebes möglich wäre, die bestehenden unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse in der Stadt bedeutend zu verbessern. Die Steigungen seien mit dem Trolleybus leichter zu überwinden. Auch könnten die Verkehrsschwierigkeiten in engen Gassen durch die bessere Eingliederung des Busses in den Gesamtverkehr gemindert und die Fahrzeiten verkürzt werden. Weiter wäre eine bessere Regelung des Durchgangverkehrs und eine Taxgemeinschaft mit der Trambahn möglich.

In der städtischen Abstimmung vom 28. September 1941 wurde eine Vorlage, mit welcher die Einführung des Trolleybusbetriebes auf den Linien nach Rotmonten und nach St. Georgen vorgesehen war, durch die Stimmbürger abgelehnt. Die Gründe für diese Absage an den Trolleybus dürften hauptsächlich in der damaligen Kriegszeit gelegen haben, welche für grosse Verunsicherung sorgte.

Aus zahlreichen Zeitungsartikeln und Leserbriefen in den Jahren 1945 – 48 geht hervor, dass viele St. Galler die damaligen städtischen Verkehrsverhältnisse beanstandeten und eine Veränderung forderten. Mit der Entstehung neuer Wohnquartiere und der zunehmenden Überfüllung der Strassen genügte das seit 1916 unverändert gebliebene Tramnetz längst nicht mehr. Ein Ersatz des überalterten Rollmaterials der Trambahn war fällig. Auch die Gleisanlagen mussten teilweise repariert oder erneuert werden. Die Fahrgastfrequenzen waren seit der Vorkriegszeit um 76% gestiegen und die alten Fahrzeuge in den Stosszeiten völlig überfüllt. Dies ging soweit, dass im Jahre 1947 die Trambahn-Verwaltung ein Gesuch an die Schulbehörden stellte mit der Bitte, die Mittagspause in den Schulen um eine Viertelstunde vorzulegen... Neben den Schulen verschoben dann auch die städtischen Verwaltungsbüros ihre Arbeitszeiten, was zwar eine gewisse Linderung, aber noch keine Lösung des Problems bewirkte. Am 18. Mai 1947 bewilligte

schliesslich das Volk einen Kredit zur Anschaffung von 8 neuen Tram-Anhängewagen, welche im Juli 1948 in Betrieb genommen werden konnten.

Nach einem Beschluss des Gemeinderates vom 10. Mai 1946 wurde der von Paul Halter geführte Stadtomnibusbetrieb per 1947 durch die Stadt übernommen und in Verbindung mit der Trambahn weitergeführt. Die Strecken, der Fahrplan und die Tarife wurden beibehalten, die Wagen jedoch fortan nicht mehr in den drei gemieteten Garagen, sondern im alten Trambahndepot untergebracht. Dies erleichterte zwar den Unterhalt, brachte aber noch keine Verbesserungen für die Fahrgäste, denn die Wagen waren vor allem während den Stosszeiten nach wie vor überfüllt. Deshalb wurde zur Ergänzung und Erneuerung des Wagenbestandes im Mai 1947 und im Juli 1948 je ein neuer, grosser Autobus in Auftrag gegeben, deren Lieferung im Jahre 1948 erfolgen sollte. Bis dahin wurde zur Bewältigung der beständig zunehmenden Stossfrequenzen Leihwagen der Post und schliesslich auch zwei private Zusatzwagen für Mittagskurse eingesetzt. Auch der Personalbestand wurde von 7 auf 9 Mann erhöht. So konnte der Fahrplan merklich verdichtet werden.



Trolleybus und Trambahn am Bahnhof, 1950

Nach mehreren Untersuchungen und Verhandlungen bezüglich der Depotfrage legte der Stadtrat dem Gemeinderat am 06. April 1948 das Projekt einer teilweisen Umstellung auf Trolleybusbetrieb vor. Nach der Genehmigung des Gemeinderates vom 20. Mai wurde der Gesamtkredit für die teilweise Umstellung des Trambetriebes auf Trol-

leybus, den Bau eines Trolleybus- und Autobus-Depots und die Anschaffung von zwei neuen Autobussen am 23. Mai 1948 von der Bürgerschaft mit 9'704 Ja gegen 1'493 Nein bewilligt.

Der Trolleybusbetrieb konnte dann am 18. Juli 1950 auf der Teufenerstrasse (Linie Riethüsli) und am 15. November 1950 auf der Heiligkreuzlinie aufgenommen werden. Das Tram verkehrte nun nur noch auf der Strecke Stocken – Bahnhof – Neudorf. Da die städtischen Verkehrsbetriebe daraufhin drei verschiedene Transportarten umfassten (Tram, Trolley- und Autobus), wurde die bisherige Bezeichnung „Trambahn der Stadt St.Gallen“ vom Stadtrat in „Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen“ abgeändert.



Trolleybus der Linie 5 beim Helvetiaplatz, 1950

Nach der Teilumstellung wurden die vom Trolleybus befahrenen Strassen ausgebaut und modernisiert. Ein Ausbau wurde einige Jahre später auch auf den Tramstrassen notwendig. Man musste jedoch im Hinblick auf die hohen Kosten der Geleiseverlegungen den Entscheid abwarten, ob diese letzte Tramlinie auch auf Trolleybus umgestellt oder ob der Trambetrieb beibehalten und modernisiert werden sollte. Auch rein betriebliche Gründe der Verkehrsbetriebe drängten nach einem Entscheid, denn ein grosser Teil des Tramrollmaterials musste in absehbarer Zeit ersetzt werden. Ausserdem waren die Frequenzen auf dieser Linie durch die rasche Erweiterung der Aussenquartiere im Osten und Westen der Stadt stark angestiegen, und der Stossverkehr konnte mit dem überalterten Wagenmaterial nur noch schwer bewältigt werden.

Desgleichen war das Schienenmaterial stark abgenützt und die Schienen waren

infolge des schlechten Strassenunterbaus vielfach eingesunken, sodass sich auch Risse in den Strassenbelägen bildeten.

Inzwischen wurden im Bau von Tramwagen grosse Fortschritte erzielt. In der Schweiz hatte sich in Zusammenarbeit verschiedener Strassenbahn-Gesellschaften der schweizerische Tram-Standard-Wagen entwickelt, der in Zürich, Basel, Bern, Luzern und Genf bereits im Einsatz stand und sich bewährt hatte. Auch der Trolleybus war aber inzwischen verbessert worden. So fielen z.B. die Versuche mit Trolleybusanhängern auf der Linie Heiligkreuz positiv aus. Dies eröffnete die Möglichkeit, den teuren Betrieb mit Einzelwagen rationeller zu gestalten. Die beiden Varianten hielten sich demnach sowohl betrieblich als auch finanziell die Waage, und so fiel es den Behörden nicht leicht, eine Entscheidung zu treffen. Erst nach längerer Debatte nahm der Gemeinderat in der Sitzung vom 07. Juni 1955 die Trolleybusvorlage an. Dabei gab die Strassenkostenrechnung, die zugunsten des Trolleybusbetriebes um fünf Millionen Franken niedriger ausfiel, den Ausschlag. In der Abstimmung vom 10. Juli 1955 wurde das Projekt von der Bürgerschaft mit 8'565 Ja gegen 5'108 Nein genehmigt.



Trolleybus mit Anhänger, ab 1957

Nach 60 Jahren Betriebszeit verkehrte am 30. September 1957 das letzte Tram auf der Linie Stocken – Bahnhof – Neudorf. Zum Abschied trugen sämtliche Fahrzeuge Flaggen schmuck. Die beiden Tramwagen, welche die letzte Fahrt ausführten, erhielten Trauerfahnen und ihre Seitenflächen waren mit Sprüchen verziert. Das Tram war an diesem Tag restlos überfüllt, da sich viele Leute eine letzte Tramfahrt nicht entgehen

lassen wollten. Obwohl die Verkehrsbetriebe keine besondere Feier vorgesehen hatten, wurde dieser Abschied bis zur letzten Fahrt kurz vor Mitternacht in der ganzen Stadt ausgelassen und wohl auch etwas melancholisch gefeiert.

Trolley- und Autobusbetrieb ab 1957

Mit der Aufgabe des Trambetriebes wurden alle bestellten Trolleybusse und insgesamt 25 Anhängewagen in Betrieb genommen. Im weiteren konnte die Autobusflotte auf total 17 Fahrzeuge aufgestockt werden. Die neuen Fahrzeuge erhielten eine weiss-grüne Lackierung, diese Farben und die charakteristischen Anhängzüge prägten das Stadtbild nun für die nächsten über 25 Jahre.

Folgende Linien wurden durch die VBSG betrieben:

mit Trolleybussen:

- Stocken – Neudorf
- Hauptbahnhof – Heiligkreuz
- Hauptbahnhof – Riethüsli

mit Autobussen:

- Stocken – Winkeln – Abtwil
- Hauptbahnhof – Waldacker
- Hauptbahnhof – St. Georgen Bach
- Hauptbahnhof – Rotmonten



Trolleybus Linie 3, ca 1980

In den folgenden Jahren veränderte sich das Mobilitätsverhalten derart, dass jedes Jahr mehrprozentige Frequenzzunahmen auf den Buskursen zu verzeichnen waren und aber auch der motorisierte Individual-

verkehr zunehmend die Strassen verstopfte.

Die Personalkosten nahmen in den sechziger Jahren ebenfalls sprunghaft zu, sodass mit geeigneten Massnahmen die Betriebskosten gesenkt werden mussten. Im Mai 1965 wurde deshalb zuerst der Einheitstarif eingeführt und 1967 die ersten Triebwagen mit Billett- und Entwertungsautomaten ausgerüstet. Zwei Jahre später war die Selbstbedienung auf allen Fahrzeugen eingeführt.

Mit der in den Jahren 1967 - 69 folgenden Fahrzeugerneuerung mit insgesamt 18 Trolleybussen wurden erstmals einige Trolleybusse beschafft, die eine stufenlose elektronische Steuerung für Gleichstromfahrzeuge aufwiesen (Chopper-Steuerung). Ebenso konnte die Autobus-Flotte mit 21 neuen Saurer-Autobussen erneuert werden.



Trolleybus mit Anhänger, ab 1968

Der starke Strassenverkehr verlangte nach verkehrsplanerischen Massnahmen. So konnte 1970 entlang des Kantonsschulparks die erste von noch zahlreichen weiteren Busspuren realisiert werden. Ebenso wurde damals damit begonnen, die Busse mit funkgesteuerten Sonderregelungen an zahlreichen Lichtsignalen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen.

Für eine verbesserte Fahrgastinformation wurde ab 1969 die Haltestellenansage ab Tonband eingeführt. Dank dem ab 1967 möglichen Funk-Sprechverkehr vereinfachte sich auch die Kommunikation zwischen Leitstelle und dem Fahrpersonal, was bei

Störungen oder Umdispositionen von grossem Vorteil ist.

Seit der Aufhebung des Trambetriebs entwickelte sich das Streckennetz wie folgt:

- 1968 Verlängerung Trolleybuslinie Neudorf – Stephanshorn
- 1970 Eröffnung der Zweiglinie Kronental – Achslen
- 1970 Umstellung der Linie Bahnhof – Rotmonten auf Trolleybus
- 1976 Achslen – St.Fiden – Neudorf (1979 Verlängerung bis Bahnhof)
- 1976 Moos via Waldacker
- 1976 Bahnhof – Schoren

Die Fahrgastzahlen, welche am Ende des Trambetriebes bei rund 15 Mio Benutzern jährlich lagen, pendelten sich bei etwa 20 Mio Fahrgästen ein. Die Konkurrenz durch den Privatverkehr machte sich immer stärker bemerkbar, der überbordende Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen führte laufend zu massiven Verspätungen in den Stosszeiten. Eine Entspannung der Situation erfolgte erst mit der Eröffnung der Autobahn im Jahre 1987.

Nach dem Abbruch des alten Rathauses konnten im Jahre 1978 auf dem Bahnhofplatz die an verschiedenen Ecken gelegenen Abfahrtsorte der VBSG-Busse im neuen Bushof zentralisiert werden. Gleichzeitig öffnete der Verkaufs- und Informationspavillon seine Türen für die Kundschaft.



Autobus im neuen Design, ab 1983

Nachdem nun jahrelang die grün-weissen zweiachsigen Trolley- und Autobusse mit den Anhängewagen den Verkehr bewältigt hatten, wurden im Jahre 1980 vier Steyr-Citybusse für den Einsatz in den Randstunden angeschafft. Die Erneuerung der ältesten Auto- und Trolleybusse erfolgte 1983/84, als zwölf zweiachsige Saurer-Dieselbusse und 11 dreiachsige Gelenk-Trolleybusse in den städtischen Farben anthrazit/rot/weiss in Betrieb genommen wurden.



Gelenkautobus NAW, ab 1988

Die rege Bautätigkeit in den Aussenquartieren erforderte laufend weitere Angebotsausbauten:

- 1984 Neudorf – Guggeien (Elektrifizierung 1991)
- 1986 Erlachstrasse – Wolfganghof (Elektrifizierung 1996)
- 1989 „Busnetz West“ mit verschiedenen Linienanpassungen und Taktverdichtungen
- 1989 Gratis-Bäderbus Bahnhof – Dreilinden
- 1991 Spätkurse ab Bahnhof
- 1991 Neudorf - Universität
- 1992 Bahnhof - Mörschwil

Mit der Beschaffung von 22 Gelenkautobussen des Herstellers NAW konnten 1989 die letzten alten Dieselbusse ausgemustert werden. 1991/92 ersetzten 18 neue Gelenktrolleybusse die letzten auf den Trolleybuslinien eingesetzten Anhängzüge. Seit diesem Zeitpunkt präsentiert sich die VBSG-

Fahrzeugflotte im einheitlichen Erscheinungsbild. Etliche alte VBSG-Fahrzeuge fanden neue Wirkungsstätten im Ausland (Polen, Rumänien und Chile).

Das Jahr 1990 ging als Brandjahr in die VBSG-Geschichte ein. Der erst 6-jährige Autobus Nr. 209 brannte im Januar bei der Haltestelle Haggen komplett aus. Bei Abschlussarbeiten am neuen Depotgebäude fing am 25. Oktober das Dach der mittleren Einstellhalle Feuer. Nur knapp entgingen die VBSG damals einer Katastrophe, da alle Fahrzeuge noch rechtzeitig in Sicherheit gebracht werden konnten.

Mitte der Achtziger-Jahre stieg das Passagiervolumen nochmals an auf über 24 Mio Passagiere. Wesentlich dazu beigetragen hatte die Einführung eines Abonnement-Verbundes, welcher 1982 als Versuch und ab 1985 definitiv eingeführt wird. Mit diesen Monats- oder Jahresabonnements konnte innerhalb des erweiterten Stadtgebietes jedes öffentliche Transportmittel benutzt werden. Das Abonnement „Stadt-Spass“ war ab 1987 der Inbegriff für die einfache Benützung des öffentlichen Verkehrs in St.Gallen. Die Geschäftsführung des Aboverbundes lag bei den VBSG. Auf 2002 trat der Tarifverbund OSTWIND in Kraft, welcher das bisherige Verbundsystem auf die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau ausdehnt.



Gelenktrolleybus Hess/NAW, ab 1991

Knapper werdende öffentliche Mittel zwangen die VBSG, im Jahre 1993 eine Angebotsreduktion um 5 % von Montag – Freitag, um 7 % am Samstag und um 16 % am Sonntag umzusetzen. Betroffen waren vor allem die Kurse in den Randstunden. Mit

der Straffung von Arbeitsabläufen, Optimierung von Fahrplan und Personaleinsätzen gelang es in den darauffolgenden Jahren, die Kosten für die Besteller (Bund, Kanton und Stadt) laufend zu senken und das Angebot zu halten. Kleinere Angebotsausbauten erfolgten in den letzten Jahren auf den Linien Bahnhof – Mörschwil, Führung der Abendkurse St.Gallen – Horn, bei einzelnen Nachtkursen und mit der Verlängerung der Linie 1 von Winkeln nach Oberwinkeln. Kürzlich sind Angebotserweiterungen vom Riethüsli nach Oberhofstetten (Versuchsbetrieb) und die Schliessung von Taktlücken auf der Linie nach Mörschwil erfolgt.



Linie 7 in voller Fahrt

Heutige Betriebsführung

Mit einer äusserst schlanken Organisation erbringen die Verkehrsbetriebe mit einem Personalbestand von rund 161 Personen, von denen 130 im Fahrdienst tätig sind, eine jährliche Leistung von über 3,5 Mio Kurskilometern.

Zur Verfügung stehen die folgenden Fahrzeuge:

- 10 Autobusse zweiachsig, Saurer
- 9 Gelenktrolleybusse, 3-achsig, Saurer
- 22 Gelenkautobusse, 3-achsig, NAW
- 17 Gelenktrolleybusse, 3-achsig, Hess/NAW
- 1 Doppelgelenktrolleybus („LighTram“)
- 5 Dienstfahrzeuge

Sämtliche Kurse starten am frühen Morgen im Depot an der Steinachstrasse 42 und

kehren Abends wieder dorthin zurück. Die Fahrzeuge werden zur Reinigung und Wartung in der Einstellhalle abgestellt.

Personalwechsel unter Tags finden in der Regel am Bahnhofplatz statt. Dazu konnte im Jahre 2004 ein neues, 2-stöckiges Gebäude aus Fertigelementen eingeweiht werden. Im oberen Stock befinden sich neuzeitliche Personalräume, die auch dem Fahrpersonal von PostAuto und Regiobus zur Verfügung stehen. Im Parterre befinden sich die Schalter der VBSG für Billettverkauf und Informationen.



Neuer Pavillon am Bahnhofplatz

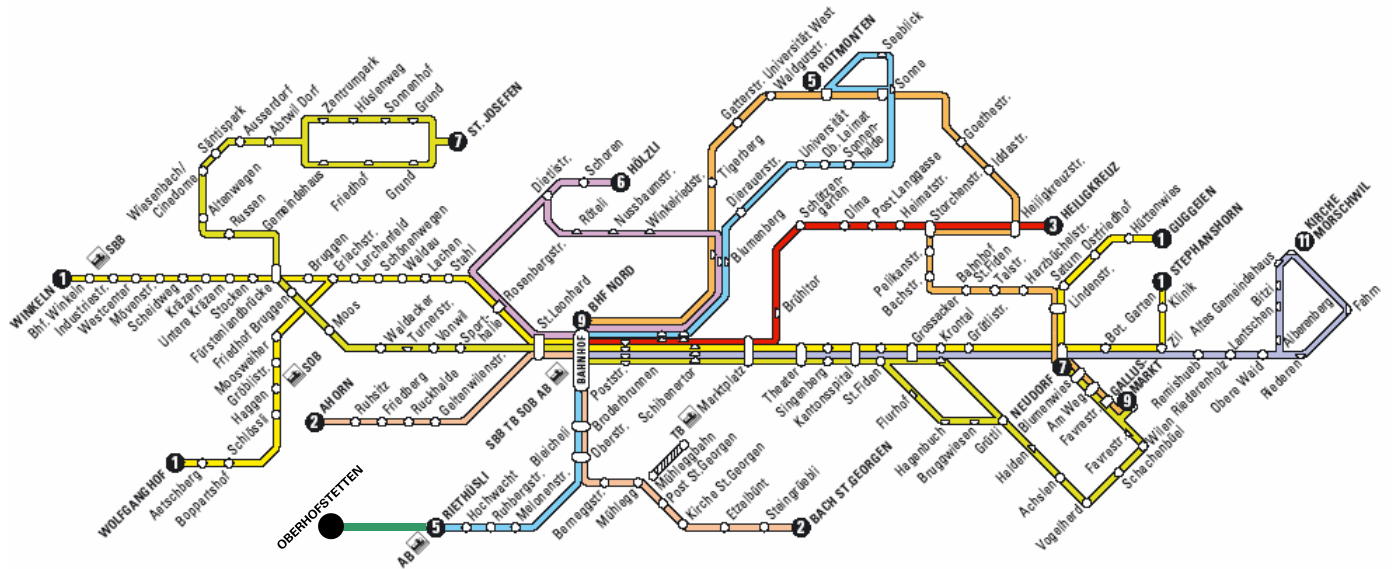
Die Leitstelle im Verwaltungsgebäude an der Steinachstrasse ist während den Betriebszeiten durchgehend besetzt und überwacht den Verkehr. Bei Störungen oder anderen unvorhersehbaren Ereignissen informieren die Fahrdienstleiter das Personal und die Kunden und leiten die nötigen Massnahmen in die Wege. Servicearbeiten und kleinere Reparaturen an Fahrzeugen und Fahrleitungen werden in der Werkstätte durch das eigene Personal ausgeführt. Grössere Fahrzeugrevisionen werden an spezialisierte Unternehmungen weitervergeben.



Fahrleitungskreuzung beim Schibenerort

VBSG-Linienplan

Stand 11. Dezember 2005



Finanzierung der Verkehrsbetriebe

Bis in die sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts konnten die Trambahn respektive die Verkehrsbetriebe ein ausgeglichenes Ergebnis oder bescheidene Fehlbeiträge ausweisen. Die Stadt St.Gallen übernahm jeweils die entstandenen jährlichen Fehlbeiträge. Mit dem zunehmendem Motorisierungsgrad öffnete sich die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben ab den siebziger Jahren immer mehr. Dadurch wurde die Diskussion um die Höhe der Abgeltung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs stets aufs Neue angeheizt.

Mit dem neuen Finanzierungs-konzept für die Verkehrsbetriebe konnten im Jahre 1977 klare Finanzierungsgrundsätze eingeführt werden. Das Konzept ging davon aus, dass sowohl die Busbenutzer als auch die an einem stadtgerechten Verkehrsmittel interessierte Öffentlichkeit zur Kostendeckung beizutragen haben. Als Konsequenz der Anerkennung der Verkehrsbetriebe als

Bestandteil der städtischen Infrastruktur wurden die Aufwendungen für die Bereitstellung der Anlagen und Fahrzeuge, also die Investitionskosten, aus Steuermitteln gedeckt. Dagegen mussten die eigentlichen Betriebskosten über die Fahrpreise von den Benutzern bezahlt werden. Soweit allerdings die Tarife für einzelne Benutzerkategorien, hauptsächlich aus sozialpolitischen Erwägungen, reduziert wurden, waren die Verkehrsbetriebe für die daraus entstehenden Ausfälle vom Allgemeinen Haushalt zusätzlich zu entschädigen.

In den achtziger und neunziger Jahren konnte das Liniennetz der Verkehrsbetriebe bedeutend auch in angrenzende Gemeinden erweitert werden. Gleichzeitig wurde die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den politischen Gremien auf nationaler Ebene diskutiert. Den steigenden Fehlbeiträgen mussten neue Finanzierungsmodelle Einhalt gebieten. Die angestrebten Reformen fanden ihren Niederschlag im neuen

Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) und in verschiedenen Verordnungen. Neu besteht ein Auftragsverhältnis zwischen Besteller und Leistungserbringer. Beim Regionalverkehr haben die Kantone die Federführung. Die Transportunternehmungen erstellen im Voraus für ein ganzes Fahrplanjahr eine detaillierte Offerte pro Linie. Darin müssen die voraussichtlich nicht durch Verkehrs- und übrige Einnahmen gedeckten Kosten ausgewiesen werden.

Der Kanton St.Gallen bestellt bei den Verkehrsbetrieben aufgrund dieser Offerten das Fahrplanangebot für ein ganzes Fahrplanjahr und entrichtet die vereinbarten Abgeltungsbeträge. Bei gutem Geschäftsgang erwirtschaftete Überschüsse müssen nicht an die Besteller zurückbezahlt werden, sondern sind als Reserve für künftige Fehlbeträge oder einzelne Angebote auszuweisen.

Demgegenüber sind aber auch Fehlbeträge durch die Unternehmung selber zu tragen. Die durch die Verkehrsbetriebe befahrenen Linien sind unterschiedlich mitfinanziert. Bei einzelnen mit überregionalem Charakter bezahlt der Bund einen Anteil, innerstädtische Verbindungen werden durch die Stadt mitfinanziert. Der grösste Teil der Abgeltung geht jedoch zulasten des Kantons, der die ungedeckten Kosten zur Hälfte selber trägt und zur Hälfte an die Gemeinden weiterverrechnet.

Abgeltung im Jahre 2006:

- Stadt St.Gallen	2'445'000
- Kantone und Gemeindepool	5'592'000
- Bund	<u>618'000</u>
Total Abgeltung unged. Kosten	8'655'000
Einnahmenausfälle Tarifverbund (Kanton)	<u>728'000</u>
Total Beiträge der öffentlichen Hand	9'383'000

Abgeltung im Überblick:

Jahr	Gesamtertrag	Abgeltung	Abgeltung %
1940	1'262'732	78'545	6,22
1945	1'794'535	0	0
1950	2'901'507	234'490	8.08
1955	3'759'359	317'263	8.44
1960	4'333'851	0	0
1965	5'845'454	467'917	8.00
1970	7'952'487	782'960	9.85
1975	13'101'384	3'027'721	23.11
1980	14'619'224	4'391'506	30.04
1985	18'331'113	6'186'442	33.75
1990	25'863'363	11'154'709	46.74
1995	29'304'733	12'067'116	41.18
2000	29'308'077	11'404'301	38.91
2005	29'953'117	9'900'351	33.05

Den absoluten, betragsmässigen Spitzenwert verzeichnet das Jahr 1992, als die Abgeltung den Betrag von 15'171'584 Franken erreichte, was 46,1 % des Gesamtertrags entsprach.

Optimierungen beim Fahrplanangebot, eine neue und einheitliche Fahrzeugflotte und gestraffte Führungsstrukturen ermöglichten eine drastische Senkung der Beiträge der öffentlichen Hand seit Mitte der neunziger Jahre auf das heutige Niveau von 9 bis 10 Mio Franken.

Künftige Entwicklungen

- Fahrzeuge/Fahrleitung

Die mittlerweile über zwanzigjährigen Zweiachs-Dieselbusse und die rund siebenjährigen Gelenkautobusse sind am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. In den kommenden zwei Jahren werden diese Fahrzeuge durch Neuwagen ersetzt. Einzig für den auf drei Jahre befristeten Versuchsbetrieb vom Riethüsli nach Oberhofstetten sollen die robusten zweiachsigen Saurer-

Fahrzeuge noch eingesetzt werden, da Niederflurfahrzeuge wegen der Überquerung des Appenzellerbahn-Geleises nicht in Frage kommen. Um den Anforderungen des neuen Behindertengesetzes gerecht zu werden, sind alle neuen Fahrzeuge in Niederflerbauweise zu beschaffen. Da der Einsatz von gasbetriebenen Bussen noch teure Infrastrukturmassnahmen beim Depot zur Folge hätte, wird mit neuen Fahrzeugen der Dieselbetrieb mit Partikelfiltern beibehalten.

Das Gemeindeparlament der Stadt St.Gallen hat zu Beginn des Jahres 2004 beschlossen, den umweltfreundlicheren Trolleybusbetrieb beizubehalten und eine erste Tranche von 6,55 Mio Franken zur Erneuerung der Fahrleitung bewilligt. Die neun älteren Trolleybusse aus dem Jahre 1984 müssen in absehbarer Zeit ebenfalls erneuert werden. Die achtzehn Gelenktrolleybusse aus den Jahren 1991/92 haben jedoch erst gut die Hälfte ihres Lebenszyklus' erreicht. Eine umfassende Erneuerung und der Einbau eines zusätzlichen Nachläufers in Niederflerbauweise würde diesen Fahrzeuge zu einem zweiten Leben verhelfen. Dermassen ausgerüstete dreiteilige Fahrzeuge sind bereits in Genève im Einsatz und bewähren sich. Zudem könnten mit dem zusätzlichen Platzangebot Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie 1 beseitigt werden. Ein erstes derart umgebautes Fahrzeug wird zur Zeit bei den VBSG getestet.

Die Finanzierung der neuen Fahrzeuge und der Erneuerungen wird mit den laufend aufgestockten Reserven teilweise aus eigenen Mitteln möglich sein.

- Gebäude

Nachdem im November 2004 der vollständig erneuerte Pavillon am Bahnhofplatz mit neuzeitlichen Verkaufs- und Personalräumen eröffnet werden konnte, zeichnet sich eine umfassende Erneuerung des im Jahre 1990 erbauten Depotgebäudes ab. Dazu wurden in den vergangenen Jahren bereits Rückstellungen getätigt.

- Integraler Tarifverbund



Der im Jahre 2002 eingeführte Tarifverbund OSTWIND erstreckt sich bis heute ausschliesslich auf Abonnemente und Tageskarten. Der Verbund soll in den kommenden Jahren zu einem integralen Tarifverbund ausgebaut werden, wodurch die Zonentarifung auch auf Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ausgedehnt wird. Die Verkehrsbetriebe sind in den dazu geschaffenen Gremien vertreten. Von besonderer Bedeutung wird die neue Vertriebsmittelstrategie des Tarifverbundes sein, da die Verkehrsbetriebe über rund 120 Billettautomaten in Fahrzeugen und an einzelnen Haltestellen verfügen. Diese bald zwanzigjährigen Automaten müssen ersetzt werden und sollen die Anforderungen an den integralen Tarifverbund erfüllen können.

Fahrpreise – einst und heute

Im Tarif für die Trambahn St.Gallen aus dem Jahre 1897 war vorgesehen, dass die Taxe für eine einfache Fahrt, welche eine eingeschränkte Taxstrecke nicht überstieg (zB Bahnhof – Blumenau oder Bahnhof - Bürgerheim), 10 Rappen betrug. Jede weitere Taxstrecke kostete zusätzliche 5 Rappen, bis zum Maximalbetrag von 30 Rappen für eine Einzelfahrt über das ganze Netz. Kinder unter vier Jahren in Begleitung wurden gratis befördert, ansonsten war keine Kinderermässigung vorgesehen.



Einzelbillett von 1897

Ein Abonnement für das ganze Netz (3 Tramlinien) kostete für einen Kalendermonat 10.00 Franken und für ein Jahr 100.00 Franken. Daneben gab es noch eine grössere

re Auswahl an Strecken-, Arbeiter- oder Schüler-Abonnements.



Streckenabonnement vor 100 Jahren

Erst im Jahre 1965 wurde der Einheitstarif für die gesamte VBSG eingeführt. Damals kostete eine Einzelfahrt 40 Rappen, das Monatsabo für Erwachsene war für 20 Franken und das Jahresabo für 220 Franken zu haben. Im Vergleich zu diesen Preisen, welche sich im Laufe der Jahre teurerungsbedingt erhöhten, muten sich die heutigen Beförderungspreise geradezu bescheiden an. So kostet das Jahresabonnement für die OSTWIND-Zone 10/11, welche alle Transportunternehmungen im erweiterten Stadtgebiet umfasst, zur Zeit 567 Franken. Eine Einzelfahrt, mit welcher immerhin von Mörschwil bis St. Josefien gefahren werden kann, kostet lediglich 2.50 Franken für Erwachsene und 2.00 Franken für Halbtaxabonnenten und Kinder bis 16 Jahre. Zusätzlich wird die nationale Familienvergünstigung gewährt.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist um ein Vielfaches grösser geworden in den letzten über hundert Jahren, bei im Vergleich zur Entwicklung der Kaufkraft heute wesentlich tieferen Preisen und übersichtlicheren Tarifen.

Im Hinblick auf die Einführung des integralen Tarifverbundes werden Preiserhöhungen bei den Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten kaum zu umgehen sein. Trotzdem wird es immer das Bestreben der Verkehrsbetriebe bleiben, eine gute Transportleistung zu einem erschwinglichen Preis anbieten zu können. Wenn in wenigen Jahren die Fahrzeugflotte zum grössten Teil mit Niederflurfahrzeugen erneuert sein wird, lässt sich auch ein grosser Entwicklungsschritt bei der Qualität unserer Dienstleistungen verwirklichen.



Die OSTWIND-Fahrausweise sind an jedem bedienten Bahnschalter sowie an unserer Verkaufsstelle erhältlich.

Gerne bedienen wir Sie in unserer Verkaufsstelle am Bahnhofplatz:

Montag – Freitag,
08.00 – 18.30 Uhr

Telefon 071 223 23 23
Telefax 071 223 23 85

vbsg@stadt.sg.ch oder www.vbsg.ch

Zahlen 2006

Ertrag	
Ertrag aus dem Personenverkehr	18'947'000
Tarifabgeltung	728'000
Neben- und Sonderertrag	2'009'000
Abgeltungen Stadt St. Gallen	2'445'000
Abgeltungen Bund/Kantone	6'210'000
Gesamt	30'339'000

Betriebslängen	
Trolleybus	22.570 km
Autobus	38.500 km
Total	61.070 km

Anzahl Linien	
Trolleybus	3
Autobus	6
Total	9

Aufwand	
Personalaufwand	17'255'000
Sachaufwand	6'094'000
Sonderaufwand	6'143'000
Gesamt	29'492'000

Fahrzeugbestand	
Gelenktrolleybus	27
Gelenkautobus	22
Autobus	10
Dienstfahrzeuge	6
Total	65

Personalbestand	
Verwaltung	7
Betrieb	138
Technik	16
Gesamt	161

Platzangebot	
Trolleybusse	3'900
Autobusse	4'100
Total	8'000

Fahrleistungen	
Trolleybus	1'611'000 km
Gelenkautobus	1'477'000 km
Autobus	390'000 km
Total	3'478'000 km

Beförderte Personen	23'023'000
----------------------------	-------------------

Organigramm 2007

	Bürgerschaft = Kundschaft Stadtparlament	
	Stadtrat Direktion Techn. Betriebe Freddy Brunner	
	Unternehmensleiter *) Ralf Eigenmann	Unternehmensstab *) Thomas Romer
Abteilungsleiter Finanzen *) vakant	Abteilungsleiter Betrieb *) Rino Cavallet	Werkstattchef Heinz Kobler
Buchungsstellen Rechnungs-/ Personalwesen	Planung / Ausbildung	Magaziner
Verkauf und Information Büro Bahnhof	Fahrdienstleitung	Fahrzeugmechaniker
Lernende/r KV öV	Fahrpersonal	Service - Angestellte
	Nachtreinigung	Elektrik / Anlagen
*) Mitglieder der Geschäftsleitung		Service - Reiniger



Quellen:

Geschäftsberichte Trambahn und Verkehrsbetriebe (Stadtarchiv und VBSG)
VBSG-Fibel (VBSG, 1980)
Aufsatz „vom St. Galler-Tram zum Trolleybus“ (Andrea Brunner, 1982)
Fotos Sammlung VBSG, P. Halter

VBSG

März 2007



Verkehrsbetriebe St. Gallen