

Die grüne Buszukunft naht

Mitte Januar gehen die ersten zwei Batteriegesteuerten Trolleybusse in Betrieb. Bis Mitte Jahr sollen 15 weitere Busse dazukommen.

Diana Hagmann-Bula

Mit leuchtenden LED-Augen kommt der Bus aus dem Depot gerollt. Sie strahlen um die Wette mit jenen von Peter Jans, Stadtrat und Direktor Technische Betriebe, Ralf Eigenmann, Leiter Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG), und Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte bei den VBSG. Es ist ein grosser Tag. Das Fahrzeug, das gerade die Aufmerksamkeit von Journalisten und Fotografen genießt, ist der erste Batteriegesteuerte Trolleybus der Stadt.

Heute muss sich der Bus («lighTram» von Hess) mit einer Schaufahrt begnügen, ab dem 18. Januar steht er regelmässig im Einsatz. Ebenso ein zweiter Batteriegesteuerter Trolleybus. Auf der Linie 2 und als Schulungsfahrzeug. «Der ÖV ist klimafreundlich, aber er kann noch zulegen. Mit den Batteriegesteuerten Trolleybussen machen wir einen Sprung nach vorne», sagt Jans. Man habe verschiedene Konzepte diskutiert. Nachtladung: nur etwas für kleine Batteriebusse. Gelegenheitsladung: auch nichts für St. Gallen. So lautete das Fazit. «Unsere Oberleitungen lassen sich mit Dynamic Charging optimal nutzen.» Batteriegesteuerte Trolleybusse laden sich während der Fahrt auf, am Ende des Netzes bügeln sie ab und fahren ab Batterie weiter. Ihre Reichweite: unbeschränkt.

Kamera statt Seitenspiegel

Die neuen Busse sind nicht nur umweltfreundlicher. Sie fahren leise. Und sie bieten mehr Platz: 156 Passagiere sind zugelassen, 34 können auf Sitzen Platz nehmen. «Ein 160-Kilowatt-Elektromotor ist an der mittleren Achse verbaut, einer an der hinteren. Das macht Richtung St. Georgen einen Unterschied», sagt Philipp Sutter. Das 350-Kilowatt-Ladegerät ist auf dem Busdach installiert: «In den ersten paar Monaten setzt das Fahr-



Die neuen Batteriegesteuerten Trolleybusse sind mit Blättern verziert, die für die grüne Buszukunft stehen.

Bilder: Michel Canonica

zeug so viel Energie um wie ein Tesla in seinem ganzen Leben.» Der neue Bus ist wiederum mit USB-Ladesteckdosen ausgestattet. Und mit noch mehr Anlehnpolstern aus Recyclingleder als bisherige Fahrzeuge. Ein Kamerasystem ersetzt die Seiten- und Innenspiegel. «Sie verbessern die Übersicht und die Sicht bei Nacht», sagt Sutter. Tiefere Betriebskosten und mehr Flexibili-

tät, etwa bei Umleitungen, führt er als Vorteile zu normalen Trolleybussen an. Die Bremsenergie wird in Fahrenergie umgewandelt, das System ist selbstlernend, Heizung und Klimatisierung sind vollelektrisch. Die neuen Busse bräuchten bis zu 15 Prozent weniger Energie als herkömmliche Trolleybusse. In den Stadtfarben kommen die neuen Kollegen daher: Rot,

Weiss, Schwarz. Neu sind die Verzierungen auf der Seite. Sie symbolisieren Blätter, stehen für die grüne Buszukunft. Wie diese aussieht, erklärt Stadtrat Jans an der Medienkonferenz. Die Flottenstrategie basiere auf dem Energiekonzept der Stadt, das bis 2050 ein klimaneutrales Leben vorsieht. Auf der Verkehrsseite bedeute das, die Flotte konsequent zu elektrifizieren.

Die elektrische Fahrzeugflotte der Stadt bestand bisher aus sieben Doppelgesteuerten Trolleybussen und 17 Gelenktrolleybussen. Sie gehen 2025 in den Ruhestand. Neben den zwei Batteriegesteuerten Trolleybussen, die ab übernächster Woche im Verkehr sind, kommen bis Mitte Jahr vier weitere Exemplare und elf Batteriegesteuerte Doppelgesteuerte Trolleybusse dazu.

Für 2023 sind 16 zusätzliche Gelenktrolleybusse geplant, ebenso sieben Solobusse und sechs Midibusse mit Depotladung (Batteriebusse). Jans Vision: «Bis 2031 sind die fünf Buszüge und vier Solobusse, die 2019 in Betrieb genommen wurden, vor allem als Reservefahrzeuge im Einsatz.» Bedeutet: keine Dieselbusse auf den Linien mehr. Die Kosten für die Fahrzeuge bis Sommer und Fahrleitungen belaufen sich in-

klusive Reserve auf 37,5 Millionen Franken. Daraus ergeben sich jährliche Betriebsmehrkosten von 1,5 Millionen Franken. Die Stadt übernimmt 235 000 Franken. So steht es in der Vorlage, der die Bevölkerung 2018 zugestimmt hat. Jans: «Es werden eher 200 000 Franken. Wir brauchen die Reserve nicht.»

Einsprachen verzögern den Bau von Fahrleitungen

Sind die 17 Batteriegesteuerten Trolleybusse in Betrieb, befördern die VBSG drei Viertel der Fahrgäste elektrisch. 800 000 Liter Diesel würden so eingespart. «Das entspricht 2120 Tonnen CO₂», sagt Jans. Die neue grüne Buswelt naht, aber mit Verspätung. Wegen Corona. Der Hersteller sei von Zulieferern abgeschnitten gewesen. Der Start wäre für den Fahrplanwechsel im Dezember vorgesehen gewesen. «Nicht schlimm, weil wir mit den Oberleitungen noch nicht so weit sind», sagt Jans. Die neuen Busse hätten zuerst die Linien 3, 4 und 6 bedienen sollen. Die Fahrleitung muss dazu aber um eine «Handvoll Kilometer» ergänzt werden. Einsprachen verzögern die Arbeiten. Deshalb starten die Busse auf Linie 2, später fahren sie auch auf Linie 7 und 8.

«Ein gutes Gefühl», sagt Ralf Eigenmann nach der Medienkonferenz. Als Leiter der VBSG habe er zu Beginn den Auftrag gefasst, die Flotte zu erneuern. Nun stelle er die nächste Flotte auf Elektromotoren um. Ein grosses Ziel. «Bis zu meiner Pensionierung in 3,5 Jahren werde ich es mit wenigen Ausnahmen erreicht haben.» Sagt es und steigt für eine Proberunde in den neuen Batteriegesteuerten Trolleybus. «Ein schönes Fahren ist das», sagt der Mann hinter dem Steuer. Die Passagiere werden wohl gleich denken. Sofern sie genug Münz oder die Kreditkarte dabei haben. Bei all dem Neuen fehlt nämlich etwas Altes: der Billettautomat, der Noten frisst.



Peter Jans, Stadtrat und Direktor Technische Betriebe.



Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter der VBSG.



Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte bei den VBSG.