

Viereinhalb Kilometer bis zum Ziel

Der Ausbau des Fahrleitungsnetzes der VBSG verzögert sich, weil sich Anstösser querstellen. Die Stadt sucht im Kleinen nach einem Plan B.

Luca Ghiselli

Es ist eine grosse Kiste in drei Tranchen: Die Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) elektrifizieren in den kommenden Jahren ihr gesamtes Liniennetz. Die erste Etappe (Linien 3, 4 und 6) befindet sich aktuell in der Umsetzung, bis Mitte Jahr sollen 17 neuen Batterie-Trolleybusse auf den Strassen der Stadt unterwegs sein. Derweil wird auf politischer Ebene die zweite Etappe der Elektrifizierung und Flottenerneuerung vorbereitet – der Kredit wird morgen Dienstag im Parlament behandelt. Die Volksabstimmung findet voraussichtlich im Herbst statt. Danach, so der Plan der Stadt, sind sämtliche Linien der VBSG (mit Ausnahme der Linie 12) elektrifiziert und entweder mit Batteriebussen oder Batterie-Trolleybussen ausgestattet.

So weit, so gut. Es gibt aber ein Problem. Und das heisst Fahrleitungsausbau. Im Kredit für die erste Ausbaustufe waren nämlich auch sieben Kilometer Fahrleitungen enthalten. Ein Kilometer kostet etwa eine Million Franken, hinzukommen Gleichrichteranlagen. Veranschlagter Kostenpunkt damals: 9,3 Millionen Franken. Diese Leitungen, so die Argumentation, brauchte es, um den Betrieb mit Batterie-Trolleybussen auf jenen Linien sicherzustellen, auf denen aktuell noch die alte Dieselflotte verkehrt. Doch von den neuen Fahrleitungen ist bis jetzt kein Meter gebaut.

Verhandlungen kommen nur schleppend voran

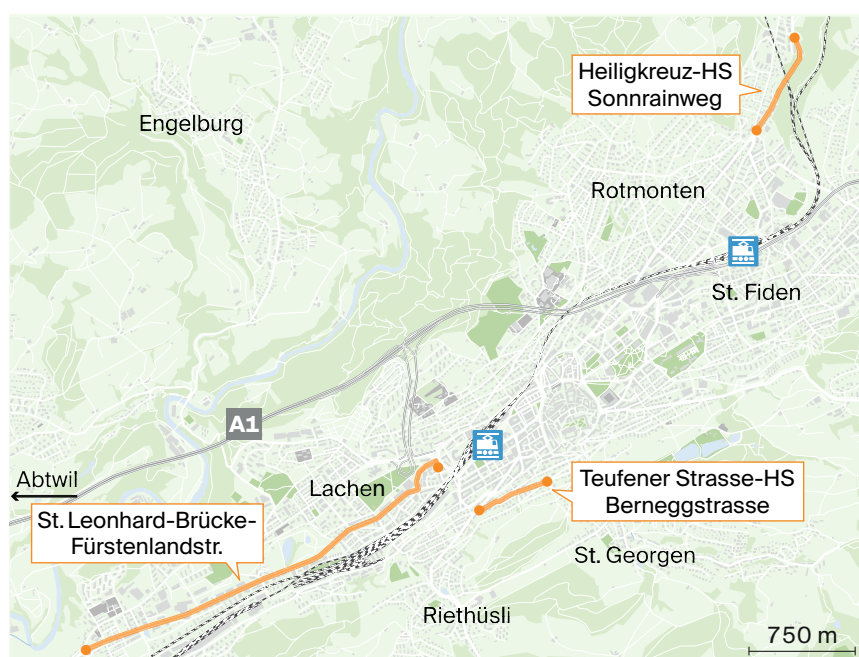
Dass sich der Fahrleitungsbau derart verzögert, hat mit den Anstössern zu tun. Die Leitungen müssen schliesslich irgendwo aufgehängt sein. Das heisst, sie benötigen entweder Masten oder eine Verankerung in einer Hausfassade. Und dafür muss der jeweilige Grundeigentümer sein schriftliches Einverständnis geben, aus dem dann eine Nutzungsvereinbarung resultiert. Genau diese Vereinbarungen fehlen aber in einigen Fällen immer noch, wie Peter Jans, zuständiger Stadtrat und Direktor Technische Betriebe, erklärt. «Es dauert länger, und das ist schade.» Es sei schwieriger als auch schon, solche Nutzungsvereinbarungen abzuschliessen, zumal die Stadt nichts dafür bezahle. «Die VBSG tragen zwar alle Kosten für die Installation und den Unterhalt, zahlen aber nicht für die Einwilligung, wie das in der Schweiz Usanz ist.» Hätte man das nicht in die Planung einfließen lassen müssen? «Wir haben nicht damit gerechnet, dass die Verhandlungen so zäh verlaufen», sagt Jans. Trotzdem mache man Fortschritte. So seien mittlerweile alle Einwilligungen auf dem Streckenabschnitt in Richtung St. Georgen eingeholt worden.

Den VBSG spielt dabei in die Karten, dass statt der ursprünglich angenommenen sieben Kilometer nur 4,4 Kilometer Fahrleitungen gebaut werden müssen – die erste Etappe dürfte damit günstiger werden als veranschlagt. Dies, weil die Batterieleistungen der neuen Busse besser seien als ursprünglich angenommen. Das bedeutet konkret: Statt wie in der Vorlage zur ersten Etappe beschrieben von der Teufener Strasse bis zur Kirche St. Georgen müssen auf der Linie 6 nur etwa 600 Meter von der Teufener Strasse bis zur Haltestelle Berneggstrasse nachgerüstet werden. Auch auf den Linien 3 und 4 kommt es zu Einsparungen. So werden die Leitungen gemäss aktuellem Stand stadtauswärts in Richtung Wittenbach nur noch bis zur Haltestel-



Die VBSG ersetzen die alte Dieselflotte durch Batterietrolleybusse – noch fehlen aber Leitungen. Bild: Tobias Garcia (29. April 2021)

Auf diesen 4,5 Kilometern braucht es noch Oberleitungen



Quelle: Direktion Technische Betriebe, OSM, Lizenz Odb1 1.0/Karte: let

«Es ist schade, dass es länger dauert.»



Peter Jans
Direktion Technische Betriebe

le Sonnrainweg und nicht bis zur Kantonalbank in Wittenbach gebaut. Einzig der Abschnitt in Richtung Westen der Linien 3 und 4 bleibt unverändert. Und genau dort harzt es am meisten mit den Einwilligungen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Heisst das, dass die neuen Batterie-Trolleybusse also vorerst nicht auf diesen Linien verkehren können? «Nein», sagt Peter Jans. Es seien bereits mehrere Probefahrten durchgeführt worden. Diese hätten gezeigt, dass dank erhöhter Ladeleistung auch auf den Linien 3 und 4 mit dem bestehenden Netz gefahren werden kann. Vor diesem Hintergrund drängt sich aber eine andere Frage auf.

Nur etwa die Hälfte der Leistung wird fürs Fahren benötigt

Wenn die Batterieleistung ausreicht, um ohne Fahrleitungsausbau mit den neuen Bussen zu fahren, warum braucht es die neuen Fahrleitungen dann überhaupt? Der Teufel liegt im Detail. Jans sagt: «Nur weil es aktuell funktioniert, heisst das nicht, dass es auch im Winter geht.» Denn nur rund die Hälfte der Leistung werde benötigt, um zu fahren. Die andere Hälfte nehmen Gerätschaften und die Heizung in Anspruch. Hinzu komme, dass durch eine tiefere Entladung und eine höhere Ladeleistung die Batterie stärker belastet werde, was wiederum zu Lasten der Lebensdauer gehe. «Deshalb ist diese Lösung nur kurzfristig möglich.»

Langfristig müssten neue Fahrleitungen her, Alternativen können nur im Kleinen gesucht werden. Stelle sich beispielsweise ein Grundeigentümer quer, müsse man prüfen, ob man die Aufhängungen für die Leitungen an einem anderen Punkt anbringen könne, ohne natürlich die gesetzlichen Voraussetzungen zu unterschreiten. Der Prozess sei hochkomplex. Denn erst wenn alle Einwilligungen für Befestigungen eingeholt worden seien, könne das Pingenemigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr weitergeführt werden – das im Anschluss ebenfalls öffentlich aufliegt.

Für Linien 7 und 8 braucht es keinen weiteren Ausbau

Rechnet man die 600 Meter von der Teufener Strasse bis zur Haltestelle Berneggstrasse, die 800 Meter vom Heiligkreuz bis zum Sonnrainweg und die drei Kilometer von der Bogenstrasse bis zur Einmündung der Fürstentland- in die Zürcher Strasse zusammen, fehlen den VBSG also rund 4,5 Kilometer Fahrleitungen bis zum Ziel. Denn für die zweite Etappe, im Zuge derer alle restlichen Linien elektrifiziert werden und insbesondere auch die Linien 7 (Hinterberg-Neudorf) und 8 (Neudorf-Stocken) auf den Betrieb mit Batterie-Trolleybussen umgestellt werden, ist kein weiterer Fahrleitungsausbau nötig, wie Peter Jans bestätigt. Die Batterieleistung der neuen Trolleybusse reiche aus, damit sie mit Hilfe der bestehenden Oberleitungen (namentlich vom Bahnhof bis St. Fiden) aufgeladen werden können.

Wie geht es jetzt weiter? Für den Abschnitt auf der Linie 6 kann das Plingenemigungsverfahren fortgesetzt werden. Verläuft es nach Plan, sind die Fahrleitungen bis Herbst installiert. Die Fahrgäste müssen also nicht frierend nach St. Georgen fahren. Auf den Abschnitten der Linien 3 und 4 dürfte sich die Angelegenheit bis 2022 ziehen. Der zweiten Etappe der VBSG-Flottenerneuerung kommen die Verzögerungen aber nicht in die Quere.