

42 Millionen für das Busnetz der Zukunft

Am 26. September entscheiden die St. Galler Stimmberechtigten über die zweite Etappe der VBSG-Flottenerneuerung.

Luca Ghiselli

Entscheiden die Stadsanktaller Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über eine Vorlage aus der Direktion von Peter Jans, also den Technischen Betrieben, heisst es eigentlich immer: Ja. Und das meist nicht etwa knapp. Da wäre etwa der Klimaartikel, mit dem sich die Stadt St. Gallen vor einem Jahr selbst das Ziel gegeben hat, bis 2050 klimaneutral zu werden: 79,1 Prozent Ja-Anteil. Zum Ausbau der Fernwärme sagten im November 2017 85,9 Prozent Ja, zur Erneuerung der Rauchgasreinigung im Kehrichtheizkraftwerk im November 2020 sogar 93,5 Prozent der Stimmberechtigten.

Das war auch 2018 nicht anders, als es um die erste Etappe der Flottenerneuerung für die Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) ging. Knapp 81 Prozent der Stimmbewölkerung gaben grünes Licht für die Umstellung der Buslinien 3, 4 und 6 auf den Betrieb mit Batterietrolleybussen. Am 26. September kommt nun die zweite Etappe dieser Flottenerneuerung und Elektrifizierung des St. Galler Busnetzes vors städtische Stimmvolk. Kostenpunkt: 42 Millionen Franken.

Die grösste von insgesamt drei Erneuerungsetappen

Es ist der grösste Brocken der insgesamt drei Erneuerungsetappen – die dritte ist für 2025 geplant. Konkret geht es in der Vorlage darum, sämtliche Linien des VBSG-Netzes zu elektrifizieren. Wo heute Dieselfahrzeuge unterwegs sind – namentlich auf den Linien 7, 8, 9, 10 und 11 – soll



16 solcher Batterietrolleybusse sollen in der zweiten Etappe der VBSG-Flottenerneuerung angeschafft werden, um das Busnetz weiter zu elektrifizieren.

Bild: Ralph Ribi

künftig nur noch mit Strom gefahren werden. Auf den Linien 7 (Hinterberg-Neudorf/Rorschacher Strasse) und 8 (Wendeplatz Stocken-Neudorf/Rorschacher Strasse) soll auf Batterietrolleybusse umgestellt werden, auf den Linien 9 (Hölzli-Bahnhof-Schuppis Nord), 10 (Oberhofstetten-Bahnhof-Röteli) und 11 (Abacus-Platz-Bahnhof) auf Batteriebusse.

Mit den 42 Millionen Franken sollen 16 Batterietrolleybusse (24 Millionen Franken), 2 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse (3,5 Millionen Franken), 7 Elektro-Standardbusse (7,5 Millionen Franken) und 6 sogenannte Midi-Busse (6 Millionen Franken) beschafft

werden. Ausserdem soll die Ladeinfrastruktur im Busdepot für eine Million Franken ausgebaut werden.

Die Dieselflotte hat ihre Lebensdauer erreicht

Die geplante schrittweise Umstellung des gesamten Busnetzes auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge hat verschiedene Gründe. Einerseits hat die aktuelle Dieselflotte ihre Lebensdauer erreicht – die Busse wurden zwischen 2008 und 2009 in Betrieb genommen und haben weit über eine Million Kilometer abgespult. Gerade weil die Stadt sich ambitionierte Klimaziele gesetzt hat und langfristig auf fossile Brennstoffe verzichten

möchte, eine erneute Anschaffung von Dieselfahrzeugen für den Stadtrat nicht in Frage. Die Umstellung bringt in diesem Zusammenhang Vorteile: keine CO₂-Emissionen im Betrieb, eine deutliche Reduktion der Luft- und Lärmbelastung vor Ort sowie die Nutzung einheimischer Energie. Für Batteriebusse wird nur St. Galler Ökostrom verwendet, für die Batterietrolleybusse Strom aus Schweizer Wasserkraft.

Die erste Erneuerungsetappe ist Ende 2021 abgeschlossen. Auf den Linien 3, 4 und 6 werden dann nur noch Batterietrolleybusse unterwegs sein, die ans Fahrleitungsnetz angeschlossen sind, an der Netzperipherie aber

abgehängt werden und batteriebetrieben den Rest der Strecke zurücklegen. Die ersten Erfahrungen damit sind laut den Verantwortlichen positiv: Das System ermögliche mehr Flexibilität in der Einsatzplanung der Fahrzeuge.

Die Gegnerschaft bleibt zurückhaltend

Doch es gibt auch Stolpersteine. Beim Ausbau des Fahrleitungsnetzes harzt es etwa. Dieses Projekt war bereits in der ersten Vorlage von 2018 enthalten. Wegen Besitzern von Liegenschaften, die sich weigerten, eine Halterung an ihrer Fassade anbringen zu lassen, verzögerte sich die Umsetzung. Auch auf politischer Ebene gibt es kritische Stimmen – wenn auch nicht gerade zahlreich. Die SVP-Fraktion lehnte die zweite Ausbaustufe an der Parlamentssitzung im vergangenen Mai mit der Begründung ab, dass die immensen Kosten nicht zu rechtfertigen seien, und die Ökologie der Antriebstechnologie fragwürdig sei.

Organisierte Opposition im Vorfeld der Volksabstimmung vom 26. September leistete aber auch die SVP trotz Nein-Parole nicht. Genauso wenig wie einzelne Freisinnige, die während der Debatte das Fehlen einer ganzheitlichen Strategie bemängelten.

Im Parlament war die Sache klar: 48 Ja, 10 Nein, 2 Enthaltungen – ergibt einen Ja-Anteil von exakt 80 Prozent. Spiegelt sich dieses Resultat am 26. September in etwa im Volksentscheid, dürfte auch der erfolgsverwöhnte Peter Jans zufrieden sein.

Kommentar

Für eine saubere Busflotte

Mit Vorlagen wie der zweiten Etappe der VBSG-Flottenerneuerung ist es so: Sie mobilisieren niemanden wirklich – weder Befürworter noch Gegnerinnen. Zu klar scheint das prognostizierte Resultat, zu trocken die Materie. Es geht um Batterietrolleybusse. Das Wort allein kann demokratiemüde machen.

Aber es geht eben um mehr. Um 42 Millionen Franken Steuergelder, klar. Aber auch um Fortschritte in der städtischen Klimapolitik. Die grosse Mehrheit der Stimmberechtigten haben St. Gallen das Netto-null-Ziel bis 2050 gesetzt. Wie man es dreht und wendet: Das geht mit Dieselfahrzeugen nicht.

Die erste Etappe hat den Weg geebnet: Die St. Galler Busflotte kann schon bald komplett elektrisch werden. Das rettet zwar nicht die Welt. Aber es macht sie zumindest lokal ein bisschen besser.



Luca Ghiselli
luca.ghiselli@tagblatt.ch