

Fahrleitungsausbau verzögert sich weiter

Das Problem mit den fehlenden Fahrleitungen ist noch nicht gelöst. Trotzdem fahren auf den Linien 3 und 4 bald wieder Batteriebusse.

Luca Ghiselli

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Der Ausbau des Fahrleitungsnetzes der Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) ist eine mühsame Geschichte. Konkret geht es um fehlende Einwilligungen von Liegenschaftsbesitzern, einen Haken an ihrer Fassade befestigen zu lassen.

Diese Vorrichtungen braucht es aber zwingend, damit auf den Abschnitten Heiligkreuz-Sonnrainweg über der Langgasse im Osten und zwischen Kreuzbleiche und Kirche Bruggen im Westen über der Fürstenlandstrasse sowie zwischen Teufener- und Berneggstrasse auf der Linie 6 das Fahrleitungsnetz um rund 4,5 Kilometer ausgebaut werden kann. Und dieser Ausbau ist nötig, weil sich die Batterie der Busse gerade bei kalten Aussen-temperaturen sonst zu schnell entlädt.

Der nur schleppend vorankommende Ausbau des Fahrleitungsnetzes führte diesen Winter dazu, dass die VBSG ihre alte Dieselflotte reaktivieren mussten. Seit Dezember sind auf den Linien 3 und 4 die alten Busse im Einsatz, die neuen Batterietrolleybusse wurden zum Teil in der Olma-Halle 9 eingelagert.

Batterietrolleybusse bald wieder im Einsatz

Auf dem Abschnitt in Richtung St. Georgen konnten bereits Ende 2021 alle Einwilligungen eingeholt werden, derzeit läuft beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Plangenehmigungsverfahren. Sobald aus Bundesbern grünes Licht kommt, wird

der Streckenabschnitt der Linie 6 nachgerüstet. Sowohl im Osten als auch im Westen der Linie 4 harzt es aber immer noch, wie eine Nachfrage bei Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte bei den VBSG, ergibt. Er sagt: «Zum Teil wurden Lösungen mit den Besitzern gefunden, zum Teil erarbeiten wir zusammen mit dem Fahrleitungsplaner noch Alternativlösungen.»

Sicher ist: Zumindest vorübergehend erledigt sich das Problem von selbst. Mit dem Frühlingsanfang und den höheren Temperaturen können die Batterietrolleybusse auch wieder auf den Linien 3 und 4 eingesetzt werden. Laut Sutter soll voraussichtlich ab Mitte März, also ab kommender Woche, der Linienbetrieb schrittweise wieder von Diesel zurück auf die Batterietrolleybusse umgestellt werden. «Der Umstieg ist möglich, wenn die Temperaturen nicht mehr weit unter den Gefrierpunkt fallen und tagsüber Plus-temperaturen herrschen.»

Sobald es im Herbst dann kälter wird, könnte das Problem wieder akut werden. Das wollen die VBSG aber unbedingt verhindern. Sutter zeigt sich je nach Streckenabschnitt unterschiedlich optimistisch. Er sagt: «Wir sind zuversichtlich, dass wir die Verlängerung bis zum Sonnrainweg auf der Seite Wittenbach rasch realisieren können.»

Im Bereich Zürcher Strasse-Fürstenlandstrasse versuche man hingegen immer noch, mit mehreren Liegenschaftsbesitzern eine Einigung zu erzielen. «Sollte sich hier weiterhin keine Lösung abzeichnen, werden wir



Noch immer müssen die Verkehrsbetriebe St. Gallen auf grünes Licht für den Fahrleitungsausbau warten. Bild: Benjamin Manser

mit dem BAV eine Etappierung vornehmen.»

Etappierung wird immer wahrscheinlicher

Das heisst konkret: In jenem Teilstück, wo die Einigungen bereits erzielt wurden, soll zuerst gebaut werden. Konkret geht es um den Teil von der Bogenstras-

se bei der Kreuzbleiche bis zur Haltestelle Moos in Bruggen. Dieser könnte vorab mit Fahrleitungen ausgestattet werden, weil alle Einwilligungen vorliegen. «Für diesen Bereich wäre ausserdem die Energieversorgung durch den bereits installierten Gleichrichter in der Trafostation Walenbüchel gesi-

«Ich bedaure es sehr, dass der Ausbau nicht im geplanten Tempo vorankommt.»

Peter Jans
Stadtrat

chert.» Könnte dieser Streckenabschnitt bis zum Wintereinbruch nachgerüstet werden, würde das auch in der kalten Jahreszeit für Entlastung sorgen – und so den VBSG Zeit verschaffen, um den letzten fehlenden Abschnitt bis zur Einmündung der Fürstenland- in die Zürcher Strasse aufzugleisen.

Auf allfällige Mehrkosten angesprochen, die durch die Reaktivierung der Dieselflotte angefallen sind, sagt Philipp Sutter: «Für die Umstellung der zwei Linien zurück auf Dieselflotten konnten die alten, abgeschriebenen Busse verwendet werden. Es mussten keine Fahrzeuge gemietet werden. Daher sind für die Fahrzeuge keine zusätzlichen Kosten entstanden.»

Für die Einlagerung der vier Doppelgelenktrolleybusse, die im VBSG-Depot an der Steinachstrasse keinen Platz fanden, fielen allerdings Mietkosten von einigen Tausend Franken an. «Um die effizienten Doppelgelenktrolleybusse zu nutzen, wurden diese anstatt der alten Trolleybusse auf den Linien 1 und 2 eingesetzt.» Dank des effizienteren Antriebs und der Energierückgewinnung hätten die VBSG so auf diesen Linien Strom sparen können.

Jans äussert Bedauern

Bleibt die Tatsache, dass die VBSG diesen Winter auch einige Liter Diesel hätten sparen können, wenn der Fahrleitungsausbau wie geplant vorangekommen wäre. Der zuständige Stadtrat und Direktor der Technischen Betriebe Peter Jans sagt: «Ich bedaure es sehr, dass der Fahrleitungsbau nicht im geplanten Tempo vorankommt.» Die neuen Busse und das Ladesystem via Fahrleitungen seien ein abgestimmtes System. Es sei als solches entwickelt worden und komme erst voll zum Tragen, wenn auch die Fahrleitungskomponente umgesetzt sei.

«Wir haben nun leider die Situation, dass die notwendigen Einwilligungen der privaten Grundeigentümerschaften zum Setzen eines Hakens oder eines Fahrleitungsmastes teilweise nur schleppend oder gar nicht erteilt werden.» Es sei schade, dass die Bereitschaft, damit einen kleinen Beitrag an die öffentliche Infrastruktur zu leisten, nicht mehr überall gleichermassen vorhanden sei.