

VBSG testen die Buszukunft

Öffentlicher Verkehr Auf dem Liniennetz der Verkehrsbetriebe St. Gallen sollen ab Ende 2020 auch Trolleybusse fahren, die einen Teil der Strecken nur mit Batterien zurücklegen können. Jetzt testen die VBSG einen solchen Bus.

David Gadze
david.gadze@tagblatt.ch

Die Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) rüsten sich für die Zukunft. Ein Zeichen dafür ist der blau-weiss-grüne Bus, der derzeit auf den Strassen der Stadt St. Gallen fährt. Es handelt sich um einen «Swisstrolley plus» von Hess der Verkehrsbetriebe Zürich. Das Besondere an ihm ist, dass er ein Batterie-Trolleybus ist, der auch auf längeren Strecken ohne Oberleitungen fahren kann. Seit Montag absolvieren die VBSG damit Testfahrten. Und gestern informierten die Verantwortlichen darüber vor den Medien.

Man kann sagen, dass sich die VBSG im doppelten Sinn für die Zukunft rüsten. Denn zum einen brauchen sie schon bald neue Busse für die neuen Linien von Wittenbach bis zum Säntispark und vom Heiligkreuz bis St. Josefen sowie von St. Georgen via Marktplatz, St.-Jakob-Strasse und Bachstrasse ins Heiligkreuz. Diese werden im Dezember dieses Jahres in Betrieb genommen und sollen bis Ende 2020 elektrifiziert werden – allerdings nicht auf der gesamten Länge. Zum anderen erfüllen die VBSG gemäss Stadtrat Peter Jans mit der Ablösung eines ersten Teils der Dieselsebusse durch Batterie-Trolleybusse auch die energiepolitischen Ziele der Stadt. «Wir wollen die VBSG konsequent ökologisch ausrichten.»

Ein Teil der Strecke ohne Fahrleitungen

Bei den Testfahrten gelte es nun herauszufinden, welche Teilstrecken ohne Oberleitungen zurückgelegt werden könnten, sagte Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur bei den VBSG. In Wittenbach, in Abwil und in St. Georgen soll es auch künftig keine Fahrleitungen geben. Diese Abschnitte würde der Bus mit einer Batterie zurücklegen. Dort, wo die Oberleitungen aufhören, würde er abbügeln und auf der Rückfahrt ins Stadtzentrum an einer Haltestelle wieder automatisch aufbügeln. Ein Prozess, der rund zehn Sekunden dauert.



Ein «Swisstrolley plus» der Verkehrsbetriebe Zürich auf Testfahrt in der Innenstadt von St. Gallen.

Bild: Hanspeter Schiess

Der «Swisstrolley plus» kann zwischen 20 und 30 Kilometer ohne Fahrleitungen bewältigen. Die Distanz hängt von verschiedenen Faktoren ab, etwa von der Steigung, dem Heizbedarf an kalten Tagen oder dem Passagieraufkommen beziehungsweise dem Gewicht des Busses. Nach heutigem Kenntnisstand würden die Abschnitte vom Heiligkreuz bis Kronbühl, von der Teufener Strasse bis zum Mühleggweiher sowie die Burgstrasse und die Fürstenlandstrasse elektrifiziert. Im Linienbetrieb in Zürich habe sich der «Swisstrolley plus» jedenfalls bewährt, sagte Sutter. Für die VBSG sei dieses Fahrzeugmodell auch deshalb interessant, weil bis auf die neuen Fahrleitungen keine zusätzliche Infrastruktur wie Ladestationen

«Wir wollen die VBSG konsequent ökologisch ausrichten.»



Peter Jans
Stadtrat

oder Ähnliches installiert werden müssen.

Beim «Swisstrolley plus» handelt es sich nicht um einen Trolleybus im eigentlichen Sinn, sondern um einen Batteriebus. Der Motor bezieht die Antriebsenergie während der ganzen Zeit aus der Batterie, also auch auf den Abschnitten mit Oberleitungen. Der Strom aus den Leitungen dient nur zum Aufladen der Batterie. Dank des Batteriebetriebs sei er viel leiser als die heutigen Dieselsebusse, was für die Anwohner eine Verbesserung der Lebensqualität sei, sagte Jans.

Ausschreibung noch in diesem Jahr

Ob auf den neuen Strecken ab Ende 2020 tatsächlich der «Swisstrolley plus» verkehren

wird, ist noch nicht klar. Die Ausschreibung für den Kauf der neuen Busse soll in der zweiten Jahreshälfte erfolgen. Die VBSG planen 17 Busse zu beschaffen, sechs Eingelenk-Trolleybusse für die Linie St. Georgen-Heiligkreuz und elf Doppelgelenkbusse für die Strecke Abwil-Wittenbach. Es sei zu erwarten, dass auch andere Hersteller Offerten einreichen würden, sagte Philipp Sutter. Das letzte Wort wird das Stimmvolk haben. Ein Eingelenk-«Swisstrolley plus» kostet rund 1,2 Millionen Franken, die Doppelgelenk-Variante etwa 1,4 Millionen. Insgesamt wären das also rund 23 Millionen. Hinzu kommen die Kosten für die Elektrifizierung, rund eine Million pro Kilometer.

.....
www.swisstrolleyplus.ch