

Parlament sagt Ja zur Buszukunft

ÖV Die Verkehrsbetriebe St. Gallen können 37,5 Millionen Franken in 17 Batterie-Trolleybusse und in die Elektrifizierung weiterer Teile ihres Liniennetzes investieren. Das Parlament sagte deutlich Ja zum entsprechenden Kredit. Es äusserte aber auch Kritik.

David Gadze

david.gadze@tagblatt.ch

Die Verkehrsbetriebe St. Gallen (VBSG) können damit beginnen, die Elektrifizierung ihrer Flotte voranzutreiben. An seiner gestrigen Sitzung hat das Stadtparlament den Kredit von 37,5 Millionen Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der VBSG bewilligt. Für knapp 25 Millionen beschaffen die VBSG 17 Batterie-Trolleybusse, die während der Fahrt an Oberleitungen ihre Batterie aufladen und damit einen Teil der Strecke ohne Leitungen zurücklegen können. Sie ersetzen ab Ende 2020 einen Teil der Dieselsebusse und kommen auf den neuen Linien zwischen Wittenbach und dem Säntispark beziehungsweise Abtwil-St. Josefen und dem Heiligkreuz sowie auf der Linie von St. Georgen via Marktplatz ins Heiligkreuz zum Einsatz. Dafür müssen die VBSG einen Teil dieser Strecken elektrifizieren. Dies kostet rund 9,3 Millionen. Die restlichen 3,4 Millionen sind die Projektreserve.

Der Kredit war letztlich unbestritten. Am Ende sagte der Rat bei nur einer Gegenstimme und drei Enthaltungen beziehungsweise Abwesenheiten Ja zur Vorlage. Das letzte Wort wird das Stimmvolk haben. Es kann voraussichtlich im November über den Kredit abstimmen.

Fraktionen wünschen mehr Transparenz

Trotz der deutlichen Zustimmung gab es auch kritische Stimmen – und zwar aus allen Fraktionen. An der Fraktionssitzung der FDP sei die Vorlage auf keine Unterstützung gestossen, sagte Felix Keller. «Sie ist aus unserer Sicht unzureichend und für eine seriöse Entscheidungsfindung nicht geeignet.» Aus der Vorlage gehe nicht hervor, ob ein «Denken in Varianten» mit Alternativen sowie Vor- und Nachteilen



Keine Dieselsebusse mehr: Die VBSG wollen bis 2024 ihre ganze Flotte auf elektrischen Betrieb umstellen.

Bild: Hanspeter Schiess

stattgefunden habe – ein Kritikpunkt, den die FDP bereits im November beim Kredit für die Beschaffung eines Elektrobusses geäussert hatte. Eine differenzierte Ökobilanz fehle gänzlich und die wiederkehrenden Kosten seien nur unvollständig ausgewiesen oder schwer nachvollziehbar, sagte Keller. Diese Punkte seien erst auf Nachfrage bei der zuständigen Direktion geklärt worden.

Auch die SVP-Fraktion wünsche sich, dass solch komplexe Vorlagen in Zukunft noch detaillierter, übersichtlicher und transparenter daherkommen, sagte Sandra Steinemann. Verschiedene Varianten sowie die Betriebskosten sollten darin klar ersichtlich sein. Steinemann betonte, dass der bereits beschlossene

Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt St. Gallen 19 neue Vollzeitstellen bei den VBSG erfordere. Die SVP-Fraktion sei etwas erstaunt, dass dies erst in dieser Vorlage stehe.

Grundsätzlich stehe auch die CVP/EVP-Fraktion hinter der Vorlage, sagte Barbara Hächler. Dennoch wolle sie einige Punkte der Vorlage nicht unkommentiert lassen. So hinterfrage die Fraktion die Kosten für die Fahrleitungen. Auch diese müssten unterhalten oder ersetzt werden, was neue Ausgaben auslöse. Ein Teil der Fahrleitungen könne nach Meinung der CVP/EVP-Fraktion nach der Umstellung der VBSG-Flotte auf vollständigen Batteriebetrieb abgebaut werden. Der Stadtrat halte dies jedoch für wenig sinnvoll, unter anderem weil

dank der bestehenden Leitungen zusätzliche Linienarme ermöglicht würden.

Busersatz als Symptom der Wegwerfgesellschaft

Auch von rot-grüner Seite gab es nebst wohlwollenden auch kritische Töne zu hören. Die GLP sei «mit der Stossrichtung glücklicher als mit der Vorlage selbst», sagte ihr Sprecher Thomas Brunner. Die Fraktion stehe zwar dezidiert hinter dem städtischen Energiekonzept und begrüsse demnach auch die Elektrifizierungsstrategie der VBSG. Der Ersatz der Dieselsebusse verbessere die Luftqualität in der Stadt und entlaste die Fahrgäste an den Haltestellen erheblich. Die GLP habe aber insbesondere eine Auslegeordnung mit Alternativen

zum nun gewählten System vermisst. Ausserdem wünsche sie sich mehr Transparenz oder genauere Angaben zum Unterhalt.

Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen habe «ein paar grüne Fragezeichen», sagte Veronika Meyer. Etwa jenes, warum ein Bus bereits nach zwölf Jahren ersetzt werden müsse und nach dieser Zeit keine Ersatzteile mehr erhältlich seien. Dabei handle es sich um «ein grundsätzliches Problem der Wegwerfgesellschaft».

Stadtrat Peter Jans entgegnete, dass es sehr wohl möglich sei, einen Bus 20 Jahre im Einsatz zu haben, sofern man einen Mehraufwand beim Unterhalt in Kauf nehme und auf Komfort verzichte. Er versicherte ausserdem, dass kein Meter Fahrleitungen zu viel gebaut werde.

Kommentar

Ein Entscheid mit Weitsicht

Die städtischen Verkehrsbetriebe haben grünes Licht für den Aufbruch in die Zukunft erhalten. Das Ja des Parlaments zum Kauf der modernen Busse ist ein Entscheid mit Weitsicht. Und die Deutlichkeit zeigt bei aller Kritik, dass auch der Rat in diesem Punkt nicht auf die Bremse stehen will.

Die Investition in die Batterie-Trolleybusse ist ein wichtiger Schritt zur vollständigen Elektrifizierung der Busflotte. In rund fünf Jahren dürften nochmals knapp 35 Millionen für Investitionen in neue Busse und in die Infrastruktur dazu kommen – mindestens. Diese Ausgaben sind auch eine Investition in eine saubere Zukunft.

Auf überholte Technologien zu setzen und beim anstehenden Flottenersatz wieder Dieselsebusse zu kaufen, wäre verantwortungslos. Es würde auch sämtlichen umwelt- und energiepolitischen Zielen widersprechen, die sich Stadtrat und Parlament auf die Fahnen geschrieben haben. Das darf kein Blankocheck für unnötige Ausgaben sein. Es soll aber alle Beteiligten daran erinnern, auch künftig vorausschauend zu handeln.



David Gadze

david.gadze@tagblatt.ch