

42 Millionen Franken für neue Busse

Die Verkehrsbetriebe St. Gallen elektrifizieren ihr gesamtes Netz. Am Montag wurde die zweite Etappe der Flottenerneuerung präsentiert.

Luca Ghiselli

Etwas mehr als drei Monate ist es her, dass der erste seiner Art in St. Gallen eintraf. Seither sind einige dazugekommen, bis Mitte Jahr werden es 17 Stück sein. Die Rede ist vom Batterietrolleybus der Marke Hess. Aktuell ersetzen die neuen Stadtbusse die alten Dieselsebusse auf den Linien 3, 4 und 6. Zusammen mit den Ausbauarbeiten am Fahrleitungsnetz stellt die Beschaffung der Busse, die nach und nach in St. Gallen eintreffen und bis Sommer allesamt im Einsatz stehen, die erste Etappe eines Mammutprojekts: Die Flottenerneuerung der VBSG ist diesmal nämlich nicht einfach nur eine Ersatzbeschaffung, sondern eine grundlegende Umstellung von Diesel auf Elektroantrieb.

Noch bevor die erste Etappe operativ so richtig abgeschlossen ist, widmet sich der politische Prozess bereits dem nächsten Schritt. Über die 42-Millionen-Franken-Vorlage berät das Stadtparlament an seiner nächsten Sitzung vom 4. Mai. Bereits am Montag haben Peter Jans, Stadtrat und Direktor der Technischen Betriebe, sowie VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann die Pläne den Medien präsentiert.

Wie viel kostet die zweite Etappe – und was kriegt die Stadt fürs Geld?

Der Stadtrat beantragt dem Parlament, einen Verpflichtungskredit von 42 Millionen Franken zu genehmigen. Damit wird der zweite Schritt der Flottenerneuerung auch der teuerste. Die erste Etappe, die sich aktuell in der Umsetzung befindet und 2018 vom Stimmvolk gutgeheissen wurde, kostete rund 37,5 Millionen Franken. Die dritte Etappe (eine entsprechende Vorlage ist für 2025 angekündigt) dürfte rund 33 Millionen Franken kosten.

Mit den 42 Millionen Franken sollen 16 Batteriegelenk-Trolleybusse (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 1 Million Franken ausgebaut werden. Diese Kostenschätzung enthält eine Reserve.

Wo kommen die neuen Busse zum Einsatz?

Während die neuen Busse der ersten Etappe die Diesel-Gelenkbusse auf den Linien 3, 4 (Abtwil-Wittenbach) und 6 (Heiligkreuz-St. Georgen) ersetzen, kommen die Busse aus der zweiten Etappe auf den Linien 7 (Neudorf-Hinterberg), 8 (Neudorf-Stocken), 9 (Hölzli-Schuppis Nord), 10 (Oberhofstetten-Röteli) und 11 (Bahnhof-Wittenbach Abacus) zum Einsatz.

Während auf den Linien 7 und 8 Batteriegelenk-Trolleybusse verkehren, werden auf den Quartierlinien 9, 10 und 11 Standard-Elektrobusse bzw. die noch etwas kürzeren Elektro-Midi-Busse eingesetzt. In der zweiten Etappe werden also alle weiteren Linien auf elektrische Fahrzeuge umgestellt – mit Ausnahme der Linie 12 (St. Gallen-Abtwil Sonnenberg).

Warum stellt die Stadt voll auf Elektroantrieb um?

Die Dieselsebusse, die aktuell noch auf mehreren Linien im Einsatz sind, haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Weder für den Stadtrat noch für die VBSG kam eine neue Dieselflotte in Frage. Die Gründe dafür sind mannigfaltig: keine CO₂-Emissionen im Betrieb, eine deutliche



27 Batteriegelenk-Trolleybusse haben die VBSG bereits beschafft. Nun sollen 18 weitere Modelle der Marke Hess folgen.

Bild: Ralph Ribl (25. Februar 2021)

Reduktion der Luft- und Lärmbelastung vor Ort sowie die Nutzung einheimischer Energie. Für Batteriebusse wird nur St. Galler Öko-Strom verwendet, für die Batteriegelenk-Trolleybusse Strom aus Schweizer Wasserkraft.

Der Umstieg von Diesel auf Elektroantrieb deckt sich auch mit sämtlichen strategischen Zielen auf kommunaler, kantonaler und Bundesebene. Sowohl das Energiekonzept 2050 des Bundes also auch das städtische Mobilitätskonzept und die Legislaturziele des Stadtrats 2021-2024 sehen eine Abkehr von fossilem Brennstoff vor. Ausserdem will die Stadt bis 2050 klimaneutral werden, also gänzlich auf fossile Brennstoffe verzichten.

Wie funktioniert das Aufladen?

Das kommt auf das Busmodell an. Bei den Batteriebusen, die auf den Linien 9, 10 und 11 verkehren sollen, ist das Prinzip sehr simpel: Sie werden im Busdepot über Nacht geladen. Für die Depotladung der insgesamt 13 Batterie-Zweiachser sind aber Investitionen in

Depotladegeräte nötig. Diese Ladegeräte werden an das Gleichstrom-Versorgungsnetz angeschlossen, das auch die Fahrleitungen mit Strom versorgt.

Bei den Batteriegelenk-Trolleybusen sieht es anders aus. Sie laden sich auf, während sie am Fahrleitungsnetz angeschlossen sind. Dann koppelt der Bus an der letzten Haltestelle mit Oberleitungen ab und bestreitet den Rest der Strecke mit Strom aus der Batterie.

Warum nicht gleich Wasserstoff?

Der Antrieb mit Hilfe einer Wasserstoff-Sauerstoff-Brennstoffzelle erfreut sich wachsender Beliebtheit und Aufmerksamkeit. Die St. Galler Kantonspolizei hat sich 2020 ein Wasserstoffauto angeschafft, in St. Gallen wurde eine Wasserstofftankstelle eröffnet und einige Grossverteiler haben mit der Umrüstung begonnen.

Für die VBSG war diese Technologie aber kein Thema, wie es am Montag hiess. Einerseits wäre ein Brennstoffzellenbus deutlich teurer als Batteriebusse, andererseits wäre die Energie-

effizienz geringer und damit der Umwandlungsverlust grösser. Peter Jans sagte: «Die Brennstoffzelle ist nicht für jede Anwendung die beste Lösung.»

Kommen Verzögerungen beim Fahrleitungsbau der zweiten Etappe in die Quere?

Nein. Im Rahmen der ersten Etappe wurde ein Ausbau des Fahrleitungsnetzes beschlossen. Weil einige Anstösser ihre Einwilligung zum Bau noch nicht zugesichert haben, verzögert sich die Nachrüstung aber. Insbesondere im Abschnitt Teufener Strasse-Mühlegg auf der Linie 6 und auf insgesamt fünf Kilometern der Linien 3 und 4 (Heiligkreuz bis Wittenbach Kantonbank und von der Kreuzbleiche bis zur Kreuzung Fürstenlandstrasse/Zürcher Strasse in Bruggen) harrt der Ausbau der Umsetzung.

VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann sagte an der Medienorientierung aber, man arbeite mit Hochdruck an einer raschen Lösung. Der Batteriegelenk-Trolleybus verkehrt bereits heute auf der Linie 6 in Richtung St. Georgen. Dort gehe es derzeit auch ohne die zusätzlichen Fahrleitungen, habe man feststellen können. Prekär würde es jedoch, wenn man elektrisch heizen müsste. Bis Herbst dürfte die Angelegenheit aber zumindest auf der Linie 6 erledigt sein.

Gibt es Fördergelder?

Die Verantwortlichen rechnen damit. So betreibt die Stiftung myClimate bereits heute ein Förderprogramm zur finanziellen Unterstützung von Elektro- und Hybridbussen. Dieses steht sämtlichen ÖV-Betrieben und privaten Betreibern offen. Die Finanzierung erfolgt über den Erlös von CO₂-Bescheinigungen, die vom Bundesamt für Umwelt ausgestellt werden. Die Stadt hat sich bereits angemeldet und geht davon aus, dass ein Betrag von jährlich rund 380 000 Franken geleistet wird.

Ab 2026 soll gemäss CO₂-Gesetz ausserdem die Rückerstattung der Mineralölsteuer für den Ortsverkehr wegfallen. Das entspricht jährlichen Beiträgen von 625 000 Franken für Dieselfahrzeuge, die ab 2026 wegfallen und den Betrieb der Dieselflotte so verteuern würden. Auch sind die Umstellung der Linien 7 und 8 im Agglomerationsprogramm der vierten Generation angemeldet, und der Stadtrat hofft auf eine Förderung aus dem nationalen Klimafonds.

Führt die Umstellung trotzdem zu höheren Betriebskosten?

Ja, allerdings nur zu vergleichsweise geringen. Bis 2025 betragen die Mehrkosten für den Betrieb der neuen Flotte 955 000 Franken, ab 2026 mit Wegfallen der Förderung von Dieselsebussen im Stadtverkehr noch 330 000 Franken. Die Stadt trägt bis 2025 etwas über 143 000 Franken davon selbst, ab 2026 noch knapp 50 000 Franken pro Jahr – oder 2,2 Promille des Betrags, den die Stadt heute an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs bezahlt.

Was sind die nächsten Schritte?

Am 4. Mai berät das St. Galler Stadtparlament voraussichtlich über die Vorlage. Es ist davon auszugehen, dass die Legislative dem Kredit mit grosser Mehrheit zustimmt. Zum Vergleich: Der ersten Etappe der Flottenerneuerung stimmte das Stadtparlament mit 58 Ja zu 1 Nein bei 1 Enthaltung zu.

Voraussichtlich noch dieses Jahr dürfte es dann zur Volksabstimmung kommen. Auch da haben die Verantwortlichen wenig zu befürchten. Rund 80 Prozent der Stabskantgaller Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sagten Ende 2018 Ja zur ersten Etappe.

Gibt's wie erwartet ein Ja, sollen die Batteriegelenk-Trolleybusse 2023 und die Solo- und Minibusse 2024 geliefert werden und dann bis Ende der 2030er-Jahre in Betrieb bleiben.



Peter Jans, Direktor Technische Betriebe, erklärt im Waaghaus vor den Medien die 42-Millionen-Franken-Vorlage.

Bild: Ralph Ribl