

61 Millionen Franken für E-Busse

Voraussichtlich im Herbst stimmt das Volk über neue VBSG-Fahrzeuge ab. Am Dienstag entscheidet das Parlament.

Marlen Hämmerli

Die Fahrleitungen funkeln nicht mehr goldig, die Batterietrolleybusse nach Wittenbach und Abtwil gehören längst zum Stadtbild. Doch die Elektrifizierung der VBSG-Flotte ist noch nicht abgeschlossen. Voraussichtlich im Herbst entscheidet das städtische Stimmvolk über einen 61-Millionen-Kredit für die dritte und letzte Etappe.

Davor kommt das Geschäft diesen Dienstag aber ins Stadtparlament. Und damit dürfte auch das neue Busdepot wieder zur Sprache kommen.

Neue Ladeinfrastruktur im alten Depot

Nach dem Projektabbruch für ein gemeinsames Gebäude der Technischen Betriebe starteten die Projektarbeiten neu. Im November kündigte Stadtrat Markus Buschor an, das Projekt für ein neues Busdepot komme im ersten Quartal 2026 ins Parlament – was aber nicht geschah.

Das Busdepot dürfte am Dienstag zur Sprache kommen, weil die Vorlage eine neue Ladeinfrastruktur vorsieht. Sie soll im alten Depot an der Steinachstrasse eingebaut werden und ist auf 1,3 Millionen Franken veranschlagt. Vorgesehen sind zehn Ladestationen in der grossen Einstellhalle im Obergeschoss des Depots.

Diese Ladestationen sind nötig für den Betrieb der Batteriebuse, die die VBSG beschaffen möchten. Denn mit der dritten Etappe sollen die letzten Dieselsebusse ersetzt werden. Der Löwenanteil der 61 Millionen Franken fliesst denn auch



Die dritte Ausbautetappe enthält auch den Ersatz von Batterietrolleybussen.

Bild: Michel Canonica

in neue Fahrzeuge: drei Standard-Batteriebuse, zehn Gelenk-Batteriebuse, sechs Gelenk-Batterietrolleybusse und 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse. Batterieelektrisch betriebene Busse werden über Nacht im Depot geladen.

Die Ladeinfrastruktur, die im alten Depot installiert wird, soll dereinst nicht ins neue Depot gezügelt werden. Wie der Stadtrat in der Parlamentsvorla-

ge schreibt, beträgt die Lebenserwartung zehn bis 15 Jahre. Da es bis zur Eröffnung des neuen Busdepots noch mindestens rund zehn Jahre dauert, dürften die Ladebuchsen bis dann abgeschrieben sein, heisst es in der Vorlage.

Zudem werde die Ladeinfrastruktur bis zum letzten Tag am alten Standort benötigt, am neuen Standort müsse sie ab der ersten Stunde funktionie-

ren. «Ein Aus- und Wiedereinbau der Anlage ist unrealistisch.» Jedoch könnten intakte Anlageteile anderweitig weiterverwendet werden.

Flotte wird vollständig elektrisch

Im Rahmen der dritten Etappe möchten die VBSG nicht nur Dieselsebusse ersetzen, sondern auch Trolleybusse, die das Ende ihres Lebenszyklus errei-

chen. Die 26 neuen Batterietrolleybusse verfügen nicht über ein Dieselnostromaggregat, sondern über eine Batterie. Damit können sie auch längere Strecken ohne Fahrleitung fahren. In der dritten Etappe sind daher keine weiteren Fahrleitungsbauten geplant. Ein solcher Ausbau war in der ersten Etappe enthalten und ist inzwischen abgeschlossen.

Die VBSG wollen ausserdem längere Fahrzeuge kaufen, die entsprechend mehr Gäste transportieren können. Das hängt mit der prognostizierten wachsenden Nachfrage im öffentlichen Verkehr zusammen, die im Mobilitätskonzept 2040 der Stadt festgehalten ist. Das Konzept wird aktuell überarbeitet. Der Stadtrat werde es dieses Jahr beschliessen, heisst es in der Vorlage.

Ein Grossteil der VBSG-Flotte ist bereits elektrisch unterwegs. Von der gesamten Transportleistung werden heute rund drei Viertel mittels elektrischer und ein Viertel mittels fossiler Energie erbracht. Von den 85 Fahrzeugen sind noch 29 Dieselsebusse. Diese verkehren auf den Linien 9 bis 12.

Die 61 Millionen Franken sollen die VBSG aus Eigenmitteln finanzieren sowie durch langfristige, verzinsliche und rückzahlbare Darlehen. Die Betriebskosten, inklusive Abschreibungen, decken die VBSG zu 60 bis 70 Prozent über Billette und Nebenerlöse. Die ungedeckten Kosten tragen der Kanton St. Gallen und die St. Galler Gemeinden durch Abgeltungen – und bei den Regionallinien der Bund.

Die ersten beiden Etappen der Flottenerneuerung waren an der Urne unbestritten. Bei der ersten Abstimmung, die einen Kredit von 37,5 Millionen Franken beinhaltete, sagten 2018 beinahe 81 Prozent Ja. Die zweite Etappe wurde noch deutlicher beschlossen: 2021 sagten 84 Prozent Ja zum 42-Millionen-Kredit.