st.gallen

# Volksabstimmung vom 29. November 2026

/ 1

Dritte Etappe der VBSG-Flottenerneuerung: Umstellung der Linie 12 und der Ersatzfahrzeuge auf elektrischen Betrieb sowie Ersatz der Trolleybusse

# Dritte Etappe der VBSG-Flottenerneuerung: Umstellung der Linie 12 und der Ersatzfahrzeuge auf elektrischen Betrieb sowie Ersatz der Trolleybusse

**Abstimmungsfrage**

Die Abstimmungsfrage lautet:
Wollen Sie die dritte Etappe der VBSG-Flottenerneuerung und damit die Umstellung der Linie 12 und der Ersatzfahrzeuge auf elektrischen Betrieb sowie den Ersatz der Trolleybusse annehmen?

**Abstimmungsempfehlung**

Das Stadtparlament (52 Ja, 8 Nein, keine Enthaltungen, 3 Abwesenheiten) empfiehlt Ihnen, die dritte Etappe der VBSG-Flottenerneuerung und damit die Umstellung der Linie 12 und der Ersatzfahrzeuge auf elektrischen Betrieb sowie den Ersatz der Trolleybusse anzunehmen.

## Auf einen Blick

- Die dritte Etappe der Flottenerneuerung ermöglicht die vollständige Elektrifizierung aller Buslinien der VBSG und den Ersatz alter Fahrzeuge am Ende ihres Lebenszyklus'. Es werden drei Standard-Batteriebusse, zehn Gelenk-Batteriebusse, sechs Gelenk-Batterietrolleybusse und 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse beschafft. Zusätzlich wird das Depot technisch aufgerüstet, um den zuverlässigen Betrieb durch nächtliches Laden sicherzustellen.

- Die dritte Etappe der Flottenerneuerung ist eng an das Energiekonzept 2050 sowie das Mobilitätskonzept 2040 gekoppelt und unterstützt die langfristigen Klimaziele der Stadt St.Gallen. Insgesamt stellt sie einen entscheidenden Schritt hin zu einer nachhaltigen, emissionsarmen und leistungsfähigen öffentlichen Mobilität dar. Durch die Umstellung auf elektrischen Linienbetrieb kann der $CO_2$-Ausstoss der Flotte um rund 85 Prozent reduziert werden, was einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Gleichzeitig werden Effizienzgewinne und bessere Betriebsabläufe durch vereinheitlichte Fahrzeugtypen und moderne Technologien erzielt.

- Das Stadtparlament hat für die Beschaffung von insgesamt 39 neuen Elektrobussen sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur einen Kredit von CHF 61 Mio. (exkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe beschlossen.

## Die Vorlage einfach erklärt

Die Stadt St.Gallen will 39 Elektrobusse kaufen: drei Standard-Batteriebusse, zehn Gelenk-Batteriebusse, sechs Gelenk-Batterietrolleybusse und 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse. Für das Aufladen der neuen Busse sind im Depot der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) rund zehn neue Ladestationen geplant. Es ist die dritte Etappe der Elektrifizierung der VBSG-Busflotte. Sie kostet 61 Millionen Franken. Das Stadtparlament stimmte im Mai 2026 dem Kredit zu.

Die dritte Etappe ist die letzte in der Umstellung auf Elektrobusse. Die erste Etappe ist abgeschlossen, die zweite wird derzeit umgesetzt. Heute fahren von den 85 VBSG-Bussen noch 29 Busse mit Diesel. Die neuen Busse ersetzen die Dieselbusse sowie Busse, die das Ende der Lebensdauer erreichen. Ab dem Jahr 2032 sollen die VBSG nur noch mit Elektrobussen fahren.

Die Erneuerung der Busflotte ist ein wichtiger Schritt zu einem klimafreundlichen öffentlichen Verkehr. Im Vergleich zu heute sinkt der $CO_2$-Ausstoss der Flotte um 85 Prozent. Zudem nimmt der Lärm ab, da Elektrobusse leiser sind. Die erneuerte Flotte hat in Zukunft noch vier Fahrzeugtypen. Der Betrieb und die Wartung werden effizienter und einfacher.

Das Stadtparlament empfiehlt ein Ja zum Kredit.
Die Argumente:

- Mit der dritten Etappe ist die Umstellung der VBSG-Flotte auf Elektrobusse abgeschlossen. Damit ist ein wichtiges Ziel in der Klimapolitik der Stadt St.Gallen erreicht.

- Elektrobusse stossen weniger Abgase aus und sind leiser. Der $CO_2$-Ausstoss sinkt um 85 Prozent.

- Die Erneuerung der Flotte ist ein wichtiger Schritt zu einem klimafreundlichen und attraktiven öffentlichen Verkehr.

## Die Vorlage im Detail

### Moderne, effiziente und umweltfreundliche Flottenstrategie

Das Energiekonzept 2050 der Stadt St.Gallen sieht vor, dass ab dem Jahr 2032 alle Linien der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) vollständig mit Elektrobussen betrieben werden. Der Einsatz von elektrischen Antriebssystemen bringt im Vergleich zu Dieselbussen erhebliche Vorteile mit sich. Elektromotoren arbeiten wesentlich effizienter, verursachen im Betrieb keine lokalen Schadstoffemissionen und sind deutlich leiser. Für die Stadtbevölkerung bedeutet dies eine spürbare Entlastung durch weniger Lärm und bessere Luftqualität. Gleichzeitig unterstützt der Wechsel zu elektrischen Antriebssystemen die energie- und klimapolitischen Zielsetzungen von Stadt, Kanton und Bund.

Für die kommenden Jahre wird eine weitere Zunahme der Mobilität erwartet. Hierzu soll der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. Dabei sind unter anderem folgende Massnahmen zur Kapazitätserhöhung sowie zur Verbesserung der Nachhaltigkeit vorgesehen:

- Einsatz von Elektrofahrzeugen für den öffentlichen Verkehr
- Vermehrter Einsatz von Doppelgelenkbussen mit erhöhter Transportkapazität
- Anpassungen an Linien, Linienverknüpfungen, Takt und Betriebszeiten
- Ausbau wichtiger ÖV-Knoten und Haltestellen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und der Aufenthaltsqualität
- ÖV-Bevorzugung mittels Priorisierung an Lichtsignalanlagen und Realisierung von Busspuren

Im Zielzustand besteht die Flotte der VBSG aus vier Fahrzeugtypen: Standard-Batteriebusse (12 m), Gelenk-Batteriebusse (18 m), Gelenk-Batterietrolleybusse (18 m) sowie Doppelgelenk-Batterietrolleybusse (25 m). Diese Reduktion auf wenige, einheitliche Fahrzeugtypen erleichtert den Betrieb, vereinfacht die Wartung und führt zu Effizienzgewinnen bei Ersatzteilen und Prozessen.

Die verschiedenen Fahrzeugtypen werden für unterschiedliche Einsatzzwecke verwendet. Standard-Batteriebusse werden auf Quartierlinien mit einer verhältnismässig geringen Tageskilometerleistung eingesetzt. Die Gelenk-Batteriebusse sind flexibel einsetzbar. Sie werden auf den Trolleybuslinien 6, 7 und 8 als Ersatzfahrzeuge und

für den temporären Bahnersatz oder bei besonderen Ereignissen eingesetzt. Vorausgesetzt, dass sich die Fahrgastzahlen entsprechend entwickeln, soll die Linie 12 mit Gelenk-Batteriebussen betrieben werden. Um das Verkehren von Fahrzeugen dieser Länge zu ermöglichen, werden bauliche Massnahmen nötig sein. Batteriebusse werden über Nacht im Depot geladen.

Die Gelenk-Batterietrolleybusse und Doppelgelenk-Batterietrolleybusse werden auf den Hauptlinien eingesetzt, wobei Doppelgelenk-Batterietrolleybusse die am stärksten frequentierten Hauptlinien bedienen. Dadurch wird eine optimale Abstimmung von Kapazität, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit erreicht. Batterietrolleybusse werden über die bestehende Fahrleitung geladen, wodurch die Batterie während der Fahrt geladen wird. An der Netzperipherie können sie fahrleitungslos betrieben werden.

| Fahrzeugart | Anzahl Fahrzeuge | Linie |
|---|---|---|
| **Batterie** | **26** | |
| Standard-Batteriebus 12 m | 16 | 9, 10, 11 |
| Gelenk-Batteriebus 18 m | 10 | 6, 7, 8, 12 |
| **Batterietrolley** | **59** | |
| Gelenk-Batterietrolleybus 18 m | 26 | 5, 6 ,7, 8 |
| Doppelgelenk-Batterietrolleybus 25 m | 33 | 1, 2, 3, 4 |
| **Fahrzeuge Total** | **85** | |

*Abbildung 1: Fahrzeugbestand und Fahrzeugtypen im Zielzustand nach Fertigstellung der dritten Etappe*

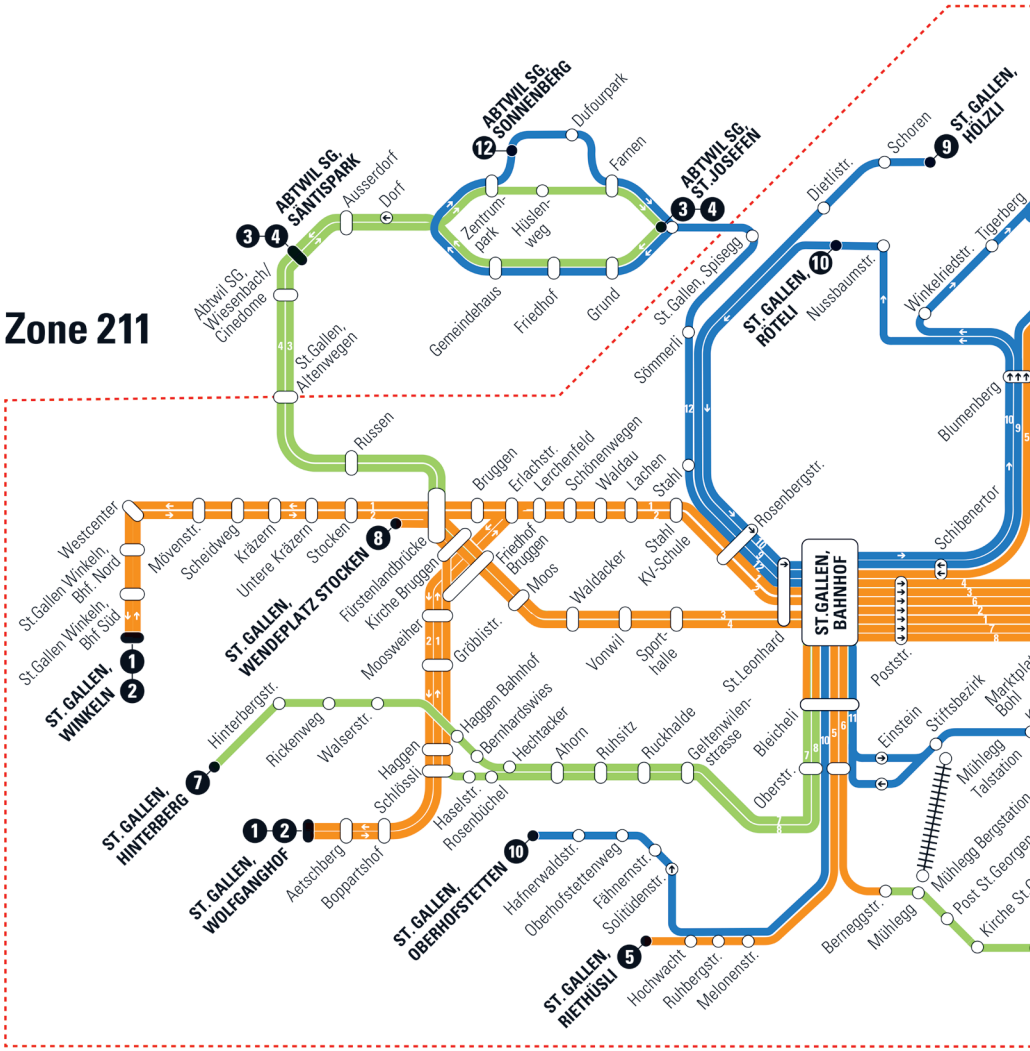
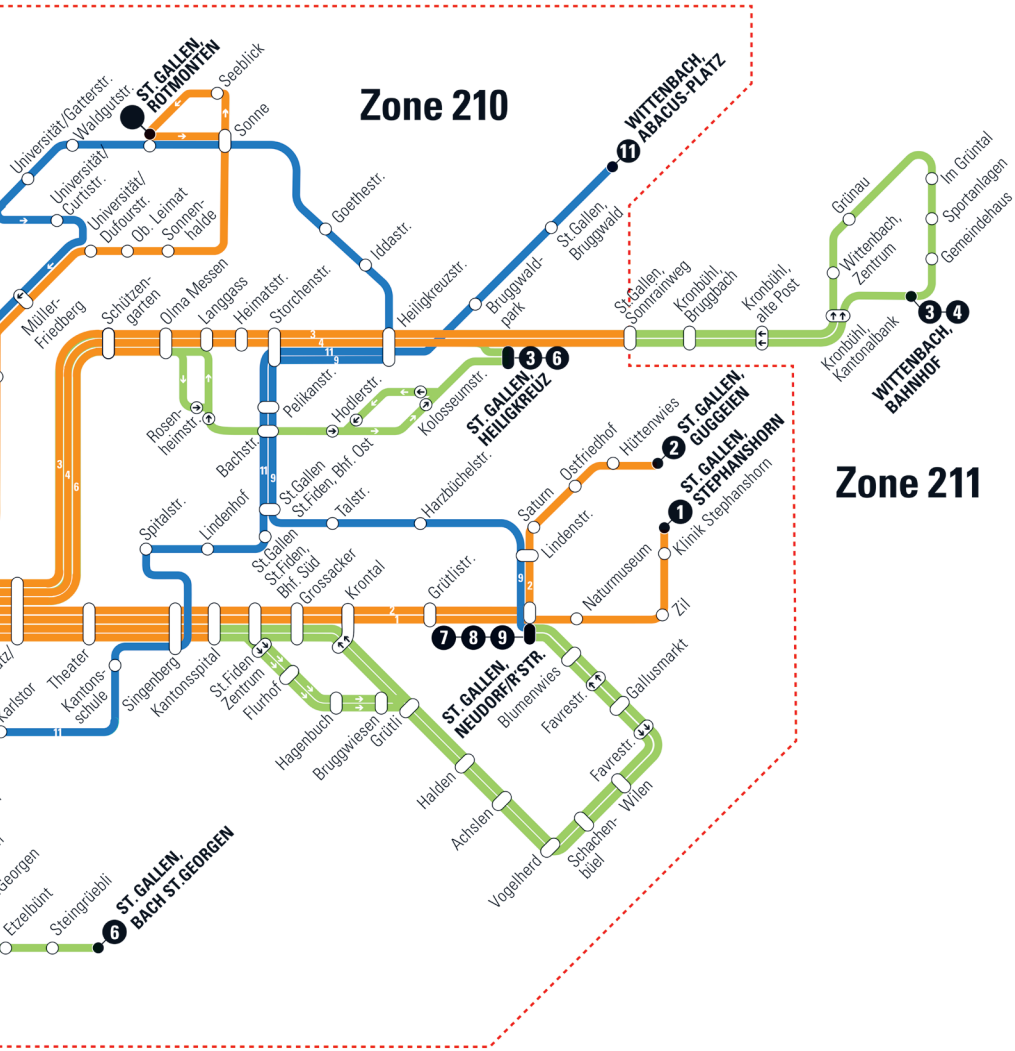



*Abbildung 2: Das Liniennetz der VBSG nach Antriebsarten im Zielzustand nach Fertigstellung der dritten Etappe*




Trolleybuslinien ohne Fahrleitung
Trolleybuslinien mit Fahrleitung
Elektrobuslinien mit Depotladung

## Übersicht über die drei Etappen der Flottenerneuerung

Der schrittweise Fahrzeugersatz der Flotte erfolgt gestaffelt über drei Etappen. Die erste Etappe wurde im Rahmen einer städtischen Volksabstimmung am 25. November 2018 beschlossen und umfasste einen Kredit von CHF 37,5 Mio. für die Beschaffung von 17 Batterietrolleybussen sowie Ausbauten des bestehenden Fahrleitungsnetzes. Die erste Etappe ist vollständig umgesetzt.

Die zweite Etappe, welche am 27. September 2021 durch die Stimmberechtigten der Stadt St.Gallen beschlossen wurde, umfasste einen Kredit über CHF 42 Mio. Damit wurden bereits 16 Batterietrolleybusse beschafft. Weiter werden zurzeit 13 Batteriebusse beschafft, um im Jahr 2028 einen Teil der Dieselflotte zu ersetzen. Der Betrieb von batterieelektrisch betriebenen Bussen erfordert im Depot eine geeignete Ladeinfrastruktur. Deshalb werden im Rahmen der zweiten Etappe auch die elektrische Erschliessung (Bau einer neuen Trafostation) und die Ladeinfrastruktur im Reservedepot realisiert. Die zweite Etappe wird voraussichtlich im Jahr 2028 abgeschlossen.

Mit den ersten beiden Etappen wurde bereits ein grosser Teil der Flotte elektrifiziert. Die stark frequentierten Durchmesserlinien 1 bis 4 sowie die Linien 5 bis 8 sind schon durch Trolley- und Batterietrolleybusse bedient. Die Linien 9 bis 12 werden heute noch mit Dieselbussen betrieben. Von der gesamten Transportleistung werden heute rund 75 Prozent mittels elektrischer und nur 25 Prozent mit fossiler Energie erbracht. Von den 85 Fahrzeugen sind noch 29 Dieselbusse im Einsatz. Die für den Betrieb benötigte elektrische Energie stammt zu 100 Prozent aus Schweizer Wasserkraft.

## Die dritte Etappe der Flottenerneuerung im Detail

Mit der dritten Etappe wird die vollständige Umstellung auf einen elektrischen Linienbetrieb bis 2032 realisiert. Zum einen werden drei Standard-Batteriebusse und zehn Gelenk-Batteriebusse beschafft, um die ausser Betrieb zu nehmenden Dieselfahrzeuge zu ersetzen. Die Batteriebusse werden über Nacht im Depot geladen und verfügen über ausreichend Kapazität, um die erforderlichen Umläufe im Tagesbetrieb abzudecken. Sobald der Kredit genehmigt ist, werden diese Fahrzeuge bestellt. Diese Beschaffung ermöglicht die Elektrifizierung der Linie 12, womit dann alle Linien elektrisch betrieben werden.

Zum anderen ist der altersbedingte Ersatz von Trolleybussen durch sechs Gelenk-Batterietrolleybusse sowie zwanzig Doppelgelenk-Batterietrolleybusse vorgesehen. Die Trolleybusse wurden 2008 bis 2009 in Betrieb genommen, in den Jahren 2023 und 2024 für einen Weiterbetrieb ertüchtigt und sollen gestaffelt bis zum Jahr 2032 ersetzt werden. Die Batterietrolleybusse verfügen anstelle eines Diesel-Notstromaggregats über eine Batterie, welche es ermöglicht, auch längere Strecken ohne Fahrleitung zu befahren. In der vorliegenden dritten Etappe sind daher auch keine zusätzlichen Fahrleitungsausbauten vorgesehen.

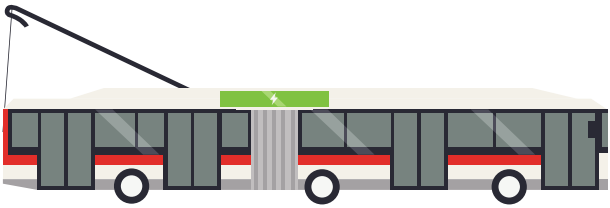
Die Fahrzeugbeschaffungen orientieren sich am Mobilitätskonzept 2040 der Stadt St.Gallen und dem darin prognostizierten jährlichen Nachfragewachstum im öffentlichen Verkehr. Die geplanten Ersatzbeschaffungen werden am zukünftigen Bedarf ausgerichtet und umfassen entsprechend längere Fahrzeuge mit erhöhter Transportkapazität.



**Beschaffung Standard-Batteriebusse**
Im Jahr 2028 werden 13 Standard-Batteriebusse (12 m) in Betrieb genommen (finanziert aus der zweiten Etappe). In der dritten Etappe werden drei zusätzliche Standard-Batteriebusse beschafft. Die batteriebetriebenen Zweiachsbusse verfügen über eine Kapazität von rund 75 Personen und eine Reichweite von 350 bis 450 km, je nach Linie und Temperaturverhältnissen. Die Fahrzeuge sind für den Einsatz auf den Linien 9, 10 und 11 sowie nach Ausmusterung der heutigen Fahrschulfahrzeuge für den Fahrschuldienst vorgesehen.



**Beschaffung Gelenk-Batteriebusse**
Beschafft werden zehn Gelenk-Batteriebusse (18 m). Die Fahrzeuge mit einer Reichweite von 350 bis 450 km können bis zu 110 Personen transportieren. Die Fahrzeuge werden, entsprechende Fahrgastzahlen vorausgesetzt, auf der Linie 12 sowie als Ersatzfahrzeuge auf den Linien 6, 7, 8 eingesetzt. Sie sind darüber hinaus für Sondereinsätze ausserhalb des regulären Betriebs flexibel einsetzbar.



**Beschaffung Gelenk-Batterietrolleybusse**
Die bestehende Trolleybusflotte muss erneuert werden. Dazu werden sechs Fahrzeuge des Typs Gelenk-Batterietrolleybus (18 m) beschafft, welche bis zu 120 Personen transportieren können. Die Busse verfügen über eine auf dem Dach installierte Batterie, welche während der Fahrt geladen wird. Sie können dadurch auch auf Teilstrecken ohne Fahrleitung verkehren. Die Fahrzeuge sind für die Linien 5, 6, 7, 8 sowie für die Fahrschule vorgesehen.



**Beschaffung Doppelgelenk-Batterietrolleybusse**
Nebst den Gelenk-Batterietrolleybussen sollen als Ersatz für die heutigen Trolleybusse auch 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse (25 m) beschafft werden. Die Fahrzeuge bieten eine erhöhte Transportkapazität von bis zu 220 Personen. Diese ist auf den stark frequentierten Linien 1 bis 4 zwingend erforderlich.

**Beschaffung Ladeinfrastruktur**
Parallel zur Fahrzeugbeschaffung wird die Ladeinfrastruktur im Depot weiter ausgebaut. Die Batteriebusse werden über Nacht im Depot geladen, was eine entsprechende Stromversorgung voraussetzt. Da die bestehende Stromzufuhr an ihre Grenzen stösst, wird das Depot im Rahmen der bereits beschlossenen zweiten Etappe über zwei neue Trafos an die Mittelspannungsverteilung angeschlossen und das Reservedepot mit Ladestationen ausgestattet.

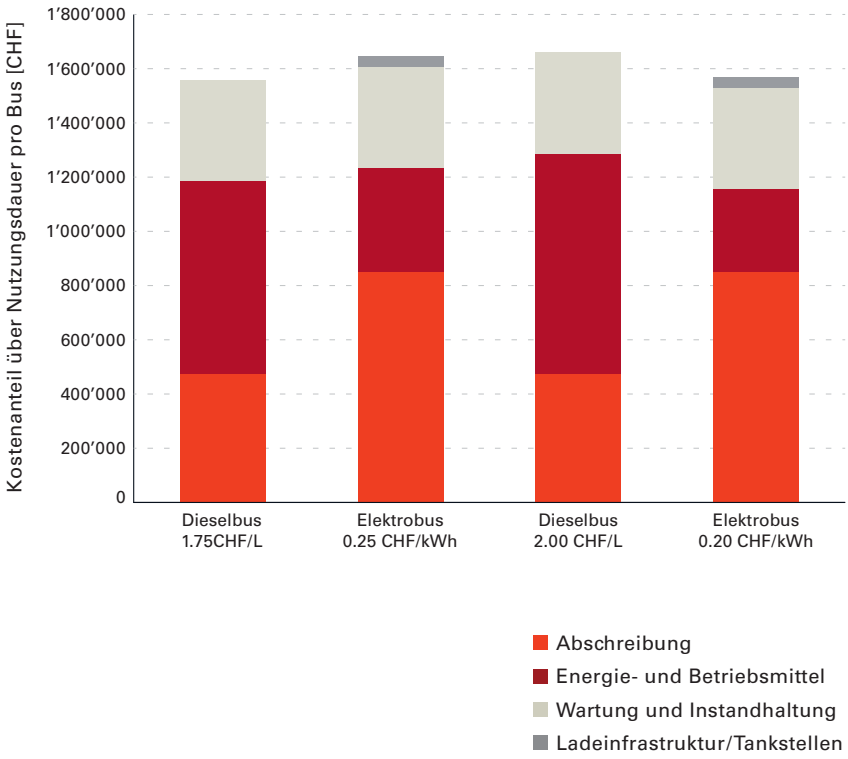
Mit der dritten Etappe wird auch die Einstellhalle mit entsprechenden Ladestationen ausgerüstet, sodass der Betrieb aller neuen Fahrzeuge zuverlässig gewährleistet werden kann. Vorgesehen ist die Installation von insgesamt rund zehn Ladestationen mit bis zu 240-kW-Ladeleistung im Jahr 2028. Zur besseren Ausfallsicherheit werden die Ladepunkte auf beide Trafos verteilt. So können die Busse auch im Falle eines Trafoausfalls über den verbleibenden Trafo geladen werden. Der Ladevorgang soll von der Leitstelle überwacht und über eine zentrale Applikation gesteuert werden.

Die geplante Ladeinfrastruktur weist eine Lebenserwartung von ca. zehn Jahren auf. Beim Umzug in den geplanten Depot-Neubau (frühestens 2036) wird sie deshalb weitgehend, aber allenfalls nicht komplett abgeschrieben sein. Die Ladeinfrastruktur muss bis zum Umzug am bisherigen Standort in Betrieb bleiben. Am neuen Standort muss gleichzeitig von Beginn an eine betriebsbereite Ladeinfrastruktur vorhanden sein. Eine vollständige Übernahme der bestehenden Anlagen ist deshalb nicht möglich. Noch intakte Anlageteile können nach dem Rückbau einer anderweitigen Verwendung zugeführt werden.

## Kostenvergleich Dieselbus und Batteriebus

Während die Beschaffungskosten eines Elektrofahrzeugs aktuell noch teurer als diejenigen eines Dieselbusses sind, ergeben sich im Betrieb durch die Nutzung von Strom als Energieträger deutliche Kosteneinsparungen. Die Berechnung hängt sehr stark von den angenommenen Energiepreisen ab. Bei konservativen Annahmen (Dieselpreis von CHF 1.75 und Strompreis von CHF 0.25 pro KWh) liegen die Gesamtkosten über die Nutzungsdauer eines Elektrobusses rund 10 Prozent über denjenigen eines Dieselbusses. Wird bei gleichbleibenden Stromkosten (CHF 0.25 pro KWh) von einem Dieselpreis von CHF 2.00 ausgegangen, so würde die Kostengleichheit erreicht.

**Vergleich der auf das Fahrzeug bezogenen Betriebskosten**



## $CO_2$-Einsparungspotenzial

Mit der vollständigen Elektrifizierung der Busflotte können die Treibhausgasemissionen der VBSG deutlich gesenkt werden. Heute verursachen die Busse noch bedeutende $CO_2$-Emissionen durch den Einsatz von Diesel. Nach der Fertigstellung der zweiten und dritten Etappe reduziert sich dieser Ausstoss um rund 85 Prozent von heute jährlich 1597 Tonnen auf 247 Tonnen. Dies beinhaltet die direkten Emissionen aus dem Fahrbetrieb (Scope 1) sowie die mit der Beschaffung der Energieträger verbundenen Emissionen (Scope 2). Über die gesamte Nutzungsdauer werden mit der dritten Etappe allein ca. 12'300 Tonnen $CO_2$ eingespart.

Ein elektrischer Bus verursacht pro Kilometer nur einen Bruchteil der Emissionen eines Dieselbusses (49 statt 1174 g $CO_2$/km). Ein durchschnittliches benzinbetriebenes Auto verursacht in der Schweiz 235 g $CO_2$/km. Der tiefere Wert eines Elektrobusses liegt daran, dass bei elektrischen Antrieben kein direktes $CO_2$ freigesetzt wird. Zudem stammt die eingesetzte elektrische Energie aus Schweizer Wasserkraft. Dadurch wird nicht nur die lokale Luftqualität verbessert, sondern auch ein wesentlicher Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs geleistet.

Unter konservativen Annahmen (Dieselpreis von CHF 1.75 und Strompreis von CHF 0.25 pro kWh) betragen die $CO_2$-Reduktionskosten für den Ersatz von Standard-Dieselbussen durch Standard-Batteriebusse in der vorliegenden Investition rund CHF 150 pro Tonne $CO_2$. Bei einem Dieselpreis von CHF 2.00 sinken die $CO_2$-Reduktionskosten bereits auf null (das heisst, die $CO_2$-Einsparung ist mit keinen Mehrkosten verbunden). Die berechneten $CO_2$-Reduktionskosten decken die Emissionen des Fahrzeugs über den gesamten Lebenszyklus ab. Dies beinhaltet neben der $CO_2$-Emission aus dem Fahrbetrieb (Scope 1) auch die mit der Beschaffung der Energieträger verbundenen Emissionen (Scope 2) und die Emissionen aus der Bus- und Batterieherstellung (Scope 3, sogenannte «graue Energie»).

## Investitionsbedarf

Für die Umsetzung der dritten Etappe ist ein Kredit von CHF 61 Mio. (exkl. MWST) erforderlich. Dieser umfasst sowohl die Beschaffung der Fahrzeuge als auch den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die ausgewiesenen Investitionskosten basieren auf den effektiven Kosten für bereits beschaffte Batterietrolleybusse der zweiten Etappe und auf

Angeboten von September 2025. Die Kosten für die Ladeinfrastruktur basieren auf dem Angebot des Zuschlagsempfängers von August 2024. Projektreserven sind separat ausgewiesen.

Der für die Beschaffung notwendige Kredit setzt sich wie folgt zusammen (alle Beträge in CHF und exkl. MWST):

| **Kosten dritte Etappe Flottenerneuerung** | |
|---|---|
| 6 Gelenk-Batterietrolleybusse 18 m | 7’800’000 |
| 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybusse 25 m | 30’000’000 |
| 3 Standard-Batteriebusse 12 m | 3’000’000 |
| 10 Gelenk-Batteriebusse 18 m | 13’000’000 |
| Ladeinfrastruktur Einstellhalle | 1’300’000 |
| Reserve (ca. 10 Prozent) | 5’900’000 |
| **Brutto-Investitionsbedarf** | **61’000’000** |

Das Stadtparlament hat für die Beschaffung von drei Standard-Batteriebussen, zehn Gelenk-Batteriebussen, sechs Gelenk-Batterietrolleybussen und 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybussen sowie der Ladeinfrastruktur in der Einstellhalle einen Kredit von CHF 61 Mio. (exkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe beschlossen. Der Beschluss untersteht dem obligatorischen Referendum und muss entsprechend den Stimmberechtigten vorgelegt werden.

## Finanzierung

Die Finanzierung von Betriebskosten und Investitionen erfolgt im Wesentlichen aus den Verkehrserträgen der VBSG und über die Abgeltungen der Besteller. Rund 60 Prozent der Betriebskosten – inklusive Abschreibungen für Fahrzeuge und Infrastruktur – decken die VBSG über Verkehrs- und Nebenerlöse. Der verbleibende Teil wird zu 50 Prozent durch den Kanton und zu 50 Prozent durch den sogenannten Gemeindepool finanziert. Am Gemeindepool beteiligen sich sämtliche St.Galler Gemeinden nach Massgabe ihres ÖV-Angebots und der Einwohnerzahl. Die Stadt St.Gallen trägt gegenwärtig ca. 31 Prozent zum Gemeindepool bei. Auch wenn die Investition in die Busflotte durch die Stadt St.Gallen als Eigentümerin der VBSG erfolgt, zahlen alle Gemeinden gemäss dem kantonalen Verteilschlüssel an die nicht mit Ticketerlösen finanzierten Kosten mit. Ein vom Kanton oder von der Stadt St.Gallen für die Investition zur Verfügung gestellter Kredit wird zulasten der Betriebsrechnung der VBSG verzinst.

Beim Kanton St.Gallen als Besteller der Leistungen der VBSG wurde ein Gesuch um Bewilligung der Betriebsmittelbeschaffung eingereicht. Mit der Erteilung dieser Bewilligung wird der Kanton diese Mehrkosten in Form von wiederkehrenden Abgeltungen über die Einsatzdauer mitfinanzieren.

## Wie weiter?

Nach Annahme der Vorlage werden die Fahrzeuge gestaffelt beschafft und bis etwa 2032 in Betrieb genommen. Parallel dazu erfolgt der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Depot. Mit Abschluss dieser Arbeiten ist die vollständige Elektrifizierung der VBSG-Flotte erreicht.

Die dritte Etappe markiert damit den Abschluss eines über mehrere Jahre angelegten Transformationsprozesses hin zu einer klimafreundlichen und zukunftsfähigen Mobilität in der Stadt St.Gallen.

## Die Argumente von Stadtrat und Stadtparlament

- Der städtische öffentliche Verkehr stellt als wichtiges Service-Public-Angebot ein wesentliches Instrument der städtischen Umwelt- und Energiepolitik dar (Energiekonzept 2050, Mobilitätskonzept 2040).
- Mit der dritten Etappe werden die restlichen Linien der VBSG auf elektrischen Antrieb umgestellt. Damit wird die Elektrifizierung der VBSG-Flotte abgeschlossen und ein zentrales Ziel des städtischen Energiekonzepts erreicht.
- Elektrisch betriebene Busse sind deutlich leiser und verursachen keine lokalen Abgasemissionen. Gleichzeitig arbeiten sie energieeffizienter als Dieselbusse und sind langfristig ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll. Mit Abschluss der Elektrifizierung der Buslinien können die jährlichen $CO_2$-Emissionen von heute rund 1597 auf rund 247 Tonnen reduziert werden, was einer Reduktion um ca. 85 Prozent entspricht.
- Die Investition stellt sicher, dass der öffentliche Verkehr auch künftig zuverlässig, leistungsfähig und attraktiv bleibt. Moderne Fahrzeuge und eine vereinheitlichte Flotte erhöhen die Effizienz und Qualität des Angebots.
- Die Finanzierung von Investition und Betrieb erfolgt im Rahmen des für den ÖV üblichen Finanzierungsmodells.

**Das Stadtparlament empfiehlt Ihnen, die dritte Etappe der VBSG-Flottenerneuerung und damit die Umstellung der Linie 12 und der Ersatzfahrzeuge auf elektrischen Betrieb sowie den Ersatz der Trolleybusse anzunehmen.**

St.Gallen, 31. August 2026

Für das Präsidium des Stadtparlaments

Der Präsident:
*Jeyakumar Thurairajah*

Der Ratssekretär-Stellvertreter:
*Andy Markwalder*

## Beschluss des Stadtparlaments

Das Stadtparlament hat am 26. Mai 2026 folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Kredit von CHF 61 Mio. (exkl. MWST) für die Beschaffung von insgesamt drei Standard-Batteriebussen, zehn Gelenk-Batteriebussen, sechs Gelenk-Batterietrolleybussen, 20 Doppelgelenk-Batterietrolleybussen und der erforderlichen Infrastruktur im Depot der St.Galler Verkehrsbetriebe wird mit besonderem Beschluss zulasten der Investitionsrechnung genehmigt.

2. Es wird festgestellt, dass der Beschluss gemäss Ziff. 1 nach Art. 7 Abs. 1 Ziff. 2 der Gemeindeordnung dem obligatorischen Referendum unterliegt.

## Weitere Informationen

www.abstimmungen.stadt.sg.ch

Die Vorlage des Stadtrats an das Stadtparlament kann auch bei der Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen, angefordert werden: stadtkanzlei@stadt.sg.ch oder Telefon +41 71 224 53 25

Die Vorlagen stehen unter stadtsg.ch/abstimmungsvorlagen auch als Audio-Dateien für sogenannte «DAISY-Leser» zur Verfügung. Mehr Informationen auf der Internetseite der Schweizerischen Bibliothek für Blinde, Seh- und Lesebehinderte: sbs.ch/abstimmungsunterlagen

**Stadt St.Gallen**
**Stadtkanzlei**
Rathaus
CH-9001 St.Gallen
Telefon +41 71 224 53 25
stadtkanzlei@stadt.sg.ch
www.stadtkanzlei.stadt.sg.ch