



2014

Geschäftsbericht Verkehrsbetriebe St. Gallen

Kennzahlen

	2010	2011	2012	2013	2014
Mitarbeitende (Vollzeit)	220.4	236.3	255.9	277.5	272.4
Fahrgäste	23 500 000	26 100 000	27 100 000	27 500 000	26 831 000
Fahrgäste pro Tag	64 400	71 500	74 200	75 300	73 500
Aufwand	41 757 000	44 671 000	48 894 000	51 719 000	46 532 000
Personalaufwand	24 142 000	26 163 000	27 401 000	27 209 000 ¹⁾	27 877 000
Sachaufwand	9 386 000	9 806 000	10 724 000	12 077 000	12 220 000
Sonderaufwand	8 229 000	8 702 000	10 769 000	12 433 000 ¹⁾	6 435 000
Ertrag	41 867 000	45 334 000	51 506 000	52 431 000	48 508 000
Verkehrsertrag	22 021 000	23 578 000	27 129 000	28 436 000 ¹⁾	27 009 000
Übriger Ertrag	4 096 000	4 518 000	4 834 000	4 755 000	4 766 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	15 750 000	17 238 000	19 543 000	19 240 000	16 733 000
Kostenunterdeckung	16 513 000	17 438 000	17 933 000	19 595 000	14 841 000
Fahrzeuge	69	70	70	78	78
Doppelgelenktrolleybusse	8	8	8	8	8
Gelenktrolleybusse	17	17	17	17	17
Gelenkautobusse	26	27	27	27	27
Dreiaachsautobusse	–	–	–	5	5
Standardautobusse	10	10	10	11	11
Midibusse	8	8	8	10	10

¹⁾ restated



8

- 6
Das Jahr 2014
in Kürze
- 11
In einer
Stunde nach
Hamburg, in
einem Tag
zum Südpol
- 20/21
Erfolgsrechnung
und Bilanz

- 22/23
Anhang
Geldflussrechnung
- 24/25
Eigenkapital-
nachweis
Erläuterung zur
Jahresrechnung



27

Impressum

Herausgeber: Verkehrsbetriebe St.Gallen; Texte: Ralf Eigenmann,
Ursula Trunz; Fotografie: Bodo Rüedi; Gestaltung und Realisation:
Die Gestalter AG; Druck: Ostschweiz Druck AG



Hier kreuzen sich täglich 80 000 Wege. Doch jetzt wird es eng auf dem St.Galler Bahnhofplatz: Die Vorarbeiten für dessen Neugestaltung haben begonnen. Mehr dazu im VBSG-Tagebuch ab Seite 11.

Die Erstellung eines Geschäftsberichtes gibt uns Gelegenheit, Rückschau zu halten. Wir denken nochmals darüber nach, was wir denn im abgelaufenen Jahr so alles getan, bewirkt, in Gang gebracht oder vermieden haben. In Jahren, in denen vermeintlich keine grossen «Leuchtturmprojekte» zu bewältigen waren, könnte man im ersten Augenblick einer solchen Reflexion meinen, man habe ja eigentlich nichts getan, oder zumindest nichts Weltbewegendes. Aufgrund fehlender «Leuchtturmprojekte» mit deren üblicher Publizitätswirkung könnte dieser Eindruck auch für Aussenstehende entstanden sein.

Bei genauerem Hinsehen stellt man aber fest, dass dem überhaupt nicht so ist. Zur Illustration der Mannigfaltigkeit der Themen, mit denen wir uns im vergangenen Jahr gleichzeitig zu befassen hatten, berichten wir in der Form eines Tagebuches, oder vielmehr eines Auszuges aus einem Tagebuch. Gewisse Themen kommen nur einmal vor, andere erscheinen verteilt über das ganze Jahr immer wieder.

Auffallend ist, dass viele Aktivitäten letztlich mit Kooperation über die Grenzen der eigenen Unternehmung hinaus zu tun haben. SwissPass, Fahrausweis-kontrolle, Tarifverbund, Bahnhofplatz, Fahrgastinfor-mation, Störungsmanager, Zusammenarbeit mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) sowie das Benchmark-projekt sind alles Themen, die in der Form von Koope-rationen existieren. Es wird uns bewusst, dass der öffentliche Verkehr (öV) eigentlich durch zahlreiche Kooperationen geprägt ist. Der öV muss als Gesamt-system gesehen werden, das möglichst effizient und effektiv unseren Kundinnen und Kunden, den Fahrgäs-ten zu dienen hat.

In den verschiedensten Bereichen setzen wir uns aber nach Kräften für unsere eigene Unternehmung ein. Das Engagement ist zuweilen so gross, dass vergessen geht, dass letztlich das Gesamtsystem öV weiter ent-wickelt werden soll. Zahlreiche Mechanismen im öffent-lichen Verkehr der Schweiz tragen sogar dazu bei, das Gesamtsystem aus den Augen zu verlieren. Nur schon die Tatsache, dass Wettbewerb das oberste gesetzlich verankerte Paradigma im Zusammenhang mit der Ertei-lung von Konzessionen und Abgeltungen ist, steht er-spriesslichen Kooperationen nicht selten im Weg. Ob damit dann die eigentliche volkswirtschaftliche Zielset-zung des Wettbewerbsgedankens noch erreicht werden kann, bleibt zumindest fraglich. Da der öffentliche Ver-kehr in der Schweiz ja letztlich doch stark reglementiert ist, ist es in diesem Bereich vielleicht besser, dem Wett-bewerbsgedanken keine zu wichtige Stellung einzu-räumen und Effizienz und Effektivität durch Kooperati-onen anzustreben.

In diesem Sinne ist es uns ein Anliegen, allen Partne-rinnen und Partnern, mit denen wir durch das Jahr hin-durch in Kooperationsprojekten zusammenarbeiten dür-fen, herzlich zu danken. Einschliessen in diesen Dank wollen wir aber auch unsere Mitarbeitenden, die durch ihre unternehmungsinterne Kooperation täglich heraus-ragende Leistungen erbringen. Schliesslich danken wir natürlich auch unseren Auftraggeberinnen und Auftrag-gebern sowie unseren Fahrgästen, durch die unser gan-zes Wirken erst einen Sinn erhält, für ihr stets gezeigtes Vertrauen.

Ralf Eigenmann,
Unternehmensleiter

Das Jahr 2014 in Kürze

Betrieb und Markt

Die Erwartungen in die S-Bahn St.Gallen haben sich noch nicht erfüllt. Die Umsatzzahlen im Tarifverbund Ostwind sind gegenüber 2013 zwar gestiegen, jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Auch die Fahrgastzahlen dürften sich kaum im erwarteten Ausmass entwickelt haben. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen haben jedenfalls einen Rückgang der Fahrgastfrequenzen um 2,7 % zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund erscheint das Fahrgastwachstum von 0,4 % auf dem Netz des Seebus als positive Entwicklung, obschon es faktisch eine Stagnation darstellt.

Das neue Angebotskonzept am Bodensee und die Zusammenarbeit mit den Partnerunternehmen Post-Auto und RTB Rheintal Bus bewähren sich. Neben der gemeinsamen Leistungserbringung in den Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg konnte auch ein gemeinsamer Taschenfahrplan Seebus für die Fahrgäste dieser Region herausgegeben werden. Aufgrund von Anregungen aus der Gemeinde Rorschacherberg wurde auf Dezember 2014 das Abendangebot auf der Linie 253 noch einmal leicht ausgebaut.

Vor Jahresfrist berichteten die VBSG an dieser Stelle von einer weiteren Neukonzipierung im Leistungsangebot, von der Durchbindung der Linien 10 und 12 des St.Gallerbus zur neuen Linie 10 zwischen Oberhofstetten und dem Abacus-Platz. Das Problem der sehr knappen Fahrzeiten auf der ehemaligen Linie 12 konnte mit dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs wie erhofft merklich entschärft werden. Die damit verbesserte Fahrplan-treue sowie der leichte Angebotsausbau auf dem Linienast Oberhofstetten trugen sicherlich zum erfreulichen Nachfrageplus auf dieser Linie bei.

In der AFG-Arena fanden 2014 wiederum einige Grossanlässe statt. So konnten die VBSG am Sonntag, 20. Juni 2014, den Shuttle-Dienst für das Konzert von Elton John durchführen. Zudem trug die Schweizer Nationalmannschaft im März ein Freundschaftsspiel gegen Kroatien aus und am 15. November 2014 ein Qualifikationsspiel für die Euro 2016 gegen Litauen. Mit ihren Fahrdiensten leisten die Verkehrsbetriebe jeweils einen wesentlichen Beitrag zum reibungslosen Ablauf solcher Grossanlässe.

Jahrelang hat die Abteilung Betrieb die Leistungen für Extrafahrten auf Basis von groben Pauschalpreisen kalkuliert. Diese Kostensätze wurden im vergangenen Jahr kritisch überprüft. Daraus resultierte ein neues und differenziertes Kalkulationsinstrument. Mit der neu auf Basis einer Prozesskostenrechnung konzipierten Kalku-

lation können nun die Mitarbeitenden im Ressort Planung schnell und unkompliziert Anfragen für Extrafahrten und Bahnersatz kalkulieren.

Im Rhythmus von drei bis vier Jahren wird im Tarifverbund Ostwind das Nutzungsverhältnis der einzelnen Fahrausweistypen im Vergleich zur Gesamtnachfrage jeder Transportunternehmung erhoben. 2014 fand wiederum eine solche Fahrausweismixerhebung statt. Das Resultat der Auswertungen bildet einen wichtigen Faktor für die Berechnung der Einnahmenanteile der Transportunternehmungen im Ostwind. Jede Transportunternehmung ist für diese Erhebungen selbst verantwortlich. Bei den VBSG erfolgten die Befragungen zum Teil parallel zu den Fahrausweiskontrollen.

Personal und Organisation

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wird bei den VBSG mit dem neuen Personaldispositionssystem BeDips gearbeitet. Das ganze Jahr stand somit im Zeichen der Verfeinerung und der Perfektionierung des Systems. Im Sommer wurde als allgemeiner Gradmesser eine Umfrage zum BeDips durchgeführt, bei der alle Mitarbeitenden mit Hilfe eines digitalen Fragebogens ihre bisherigen Eindrücke und Wünsche einbringen konnten. Im Verlaufe der ersten Monate des Jahres 2015 sollte nun die Einführung des Grundmoduls samt Modifikationen abgeschlossen werden können.

Mit dem Beginn der Bauarbeiten am Bahnhofplatz mussten die Personalräume im Pavillon auf dem Kornhausplatz aufgegeben werden. Im Herbst 2014 konnten an der Merkurstrasse, also in unmittelbarer Nähe zum bisherigen Pavillon, geeignete Räumlichkeiten gefunden werden.

Mit neu gestalteten Personalanlässen wurde den Mitarbeitenden der beste Dank für ihre nicht immer einfachen Dienste ausgedrückt. Als Neujahrsanlässe standen an verschiedenen Terminen unterschiedliche, unterhalt-same Aktivitäten zur Wahl. Im August trafen sich dann alle Jubilare sowie die Mitarbeitenden, die 2014 pensioniert wurden, auf der Straussenfarm in Mörschwil. In gemütlichem Rahmen wurden die Jubilare einzeln geehrt und die Mitarbeitenden, die aus dem Erwerbsleben zurücktraten, herzlich verabschiedet.

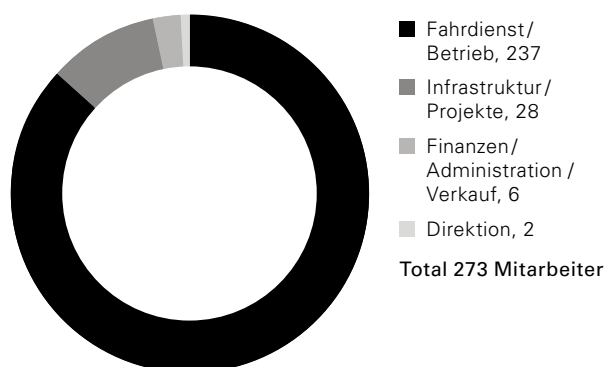
Die Weiterbildung zur Erfüllung der Anforderungen der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) stellte wiederum den Kundendienst ins Zentrum. Diesmal mussten sich die Fahrerinnen und Fahrer unter anderem einer speziellen Aufgabe stellen: Es galt, in die Rolle einer

seh- oder gehbehinderten Person zu schlüpfen und sich zurechtzufinden. Dabei sollten die Mitarbeitenden auf die Besonderheiten im Umgang mit handicapierten Passagieren sensibilisiert werden.

In der zweiten Hälfte des Jahres startete das Projekt «integrierte Sicherheit». Noch im Berichtsjahr konnte gemeinsam mit der Suva die Ist-Analyse abgeschlossen und ein umfangreicher Aktionsplan erstellt werden, der im Verlaufe der kommenden Jahre umgesetzt werden soll. Neben der Reduktion der Anzahl von Unfällen und Krankheiten ist die Förderung einer Kultur mit hohem Sicherheits- und Gesundheitsbewusstsein Ziel des Projekts.

Die nächtliche Fahrzeugreinigung wurde 2014 neu organisiert, ausgeschrieben und an eine externe Reinigungsfirma vergeben, die ihre Arbeit mit dem Beginn des Jahres 2015 aufgenommen hat.

Anzahl Mitarbeitende nach Abteilung



Infrastruktur und Technik

Das Thema «Prozesse und Abläufe optimieren» zieht sich in der Abteilung Infrastruktur und Projekte wie ein roter Faden durch das vergangene Jahr. Nach der Bestandsaufnahme Ende 2013, der Evaluation und einer sehr intensiven Vorbereitungsphase mit Datenübernahme, Schulung usw. konnte per Anfang 2015 eine neue Werkstatt- und Lager-Software in Betrieb genommen werden.

Im Zentrum der bevorstehenden Neugestaltung des Bahnhofplatzes steht bekanntlich der neue öV-Knotenpunkt am Bahnhof. Aus diesem Grund wirken die VBSG bei den Planungs- und Projektarbeiten intensiv mit.

Im Rahmen eines Versuchsbetriebs wird seit 2014 ein System getestet, das den fahrleitungsfreien Betrieb von Trolleybussen über gewisse Strecken zulässt. Das Gesamtsystem besteht aus einem Batteriepaket und den Vorrichtungen, um die Stromabnehmer automatisch herunterzuziehen und auch wieder automatisch auf die Fahrdrähte hochzufahren. Ein Erfolg des Tests würde erlauben, den neuen Bahnhofplatz ohne Oberleitungen zu gestalten. Der Entscheid wird im Frühjahr 2015 fallen.

Nicht nur für die Personalräume, sondern auch für den Beratungs- und Verkaufsschalter im Pavillon musste ein Ersatz gesucht werden. Ein Provisorium neben dem Eingang zum Rathaus war die Lösung, die Ende Jahr noch umgesetzt und im Januar bezogen werden konnte.

Nach den Schulsommerferien waren die Arbeiten am neuen Seebus-Depot in Rorschacherberg so weit fortgeschritten, dass der Betrieb an der St. Annaschlossstrasse am 11. August 2014 aufgenommen werden konnte. Zwei Monate später wurde dann auch die Fahrzeugwaschanlage in Betrieb genommen. Auf dem Gelände der Willy Dornbierer Transport AG stehen jetzt den VBSG zum Betrieb des Seebus eine moderne Wagenhalle für sechs Solo-Autobusse, eine Halle für die Fahrzeugreinigung, ein separates Personalzimmer sowie Parkplätze zur Verfügung.

Auch an der Steinachstrasse in St.Gallen wurde gebaut. Die wohl markantesten Massnahmen waren die Neugestaltung des Treppenhauses und des Aufenthaltsraums für das Personal. Eine deutliche Verbesserung im Arbeitsalltag wurde mit der Umplatzierung der Leitstelle und der Personaldisposition erzielt. Das Planungsteam im neu gestalteten Grossraumbüro wird damit nicht mehr durch die Betriebsamkeit der Leitstelle gestört.

Die Autobusse der VBSG haben die Hälfte ihrer Einsatzdauer erreicht und zum Teil bereits über 500 000 km zurückgelegt. Somit wurde es Zeit für eine Revision der Getriebe. Auch im Innenraum haben die Busse mit dem Neubezug der Sitze eine Verjüngung erfahren.

Die vielen Baustellen in der Stadt forderten das Unterhaltsteam. So waren immer wieder Provisorien einzurichten, Haltestellen mussten vorübergehend verschoben oder Änderungen an den Fahrleitungen vorgenommen werden. Auf einem grösseren Streckenabschnitt, nämlich vom Neudorf bis ins Stephanshorn, wurde die Fahrleitung komplett erneuert.



Würden alle VBSG-Busfahrten aneinander gereiht, wäre in einer Stunde schon Hamburg erreicht. Einer der Busse war tatsächlich dort. Die wundersame Geschichte nahm am 29. September 2014 ihren Anfang.





Störungen		Meldung erfassen	Meldungen verwalten	geplante Meldungen	Archiv
		geplante Meldung	aktive Meldungen		
Aktive Meldungen					
#	Start	Ende	TU	Linien / Haltestellen	
12.03.15	18:57	12.03.15 18:58	RTB Rheinabus		
03.03.15	20:00	03.03.15 20:00	RTB Rheinabus		

Der Störungsmanager: kein Mensch, sondern eine Software. In der VBSG-Leitstelle unterstützt sie den Fahrdienstleiter: Er kann im Bruchteil einer Minute über alle Kanäle informieren und gewinnt Zeit für Organisatorisches.

In einer Stunde nach Hamburg, in einem Tag zum Südpol

11

Sie verkehren. Tagtäglich. Selbstverständlich. Damit alle zur Arbeit und wieder nach Hause kommen und jeden Punkt der Stadt in kurzer Zeit erreichen. Dahinter steckt viel Detailarbeit, viel Wissen, viel Leidenschaft für den öffentlichen Verkehr und den eigenen Beruf. Das Tagebuch 2014 der Verkehrsbetriebe St.Gallen: ein Blick auf das, was die Öffentlichkeit nicht täglich sieht und erlebt.

3. Januar 2014: Alles blank

Pius Hofstetter fängt bei null an. Wie jedes Jahr. Über die Wochen und Monate wird er dafür sorgen, dass 0,8 Prozent aller einsteigenden Passagiere kontrolliert werden. Den Kontrollgrad gibt der Tarifverbund Ostwind vor. Der Anteil der Reisenden ohne gültigen Fahrausweis wird sich auf den Schlüssel auswirken, nach dem der Tarifverbund Ostwind die Einnahmen des Jahrs verteilen wird.

Und doch ist für Pius Hofstetter diesmal etliches anders. Als Leiter des Kontrollwesens wird er sich intensiv mit dem SwissPass befassen, der schweizweit auf den 1. August 2015 eingeführt wird und der ihm noch etwas Sorgen macht: Vorname, Name, Gültigkeitsdauer des Abonnements – auf den Halbtax- und General-Abonnementen ist heute alles auf einen Blick sichtbar. Der SwissPass, der diese Informationen inskünftig dokumentiert, wird die Gültigkeit jedoch erst im Lesegerät preisgeben. Die Kontrolle der Fahrausweise wird darum schätzungsweise dreimal aufwändiger, doch die 0,8 Prozent gilt es einzuhalten.

27. Januar: Der Bahnhofplatz!

Es wird eng auf dem Bahnhofplatz. Im Herbst 2014 werden die Vorarbeiten für dessen Neugestaltung beginnen. Anfang 2015 wird auch der bisherige VBSG-Pavillon verschwinden müssen, da die Fläche während der Bauarbeiten anderweitig gebraucht wird. Also muss Ersatz her. Ueli Lanker, Projektleiter im Hochbauamt der Stadt St.Gallen, wird die Planung begleiten. Schon jetzt, da er die erste E-Mail in dieser Sache an die VBSG schreibt, weiss er: Auch was relativ klein in den Ausmassen ist, kann im Detail einen ziemlichen Planungsaufwand nach sich ziehen. Dabei steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht einmal fest, wohin der Ersatz-Pavillon zu stehen kommen soll.

26. Februar: Es brennt

Kurz vor Mittag bricht in einem Wohn- und Geschäftshaus am Marktplatz ein verheerender Brand aus, ein Bewohner des Hauses kommt ums Leben. Damit das Grossaufgebot von 65 Feuerwehrleuten die Drehleitern ausfahren und die Flammen bekämpfen kann, wird der Marktplatz komplett gesperrt, die Stromzufuhr für die Fahrleitungen gekappt. Die VBSG-Leitstelle ist gefordert: Alle Linien, die über den Marktplatz führen, müssen umgeleitet und die wartenden Passagiere informiert werden.

Der Störungsmanager – kein Mensch, sondern eine Software – ist in solchen Situationen eine grosse Hilfe. Im Bruchteil einer Minute setzt der Fahrdienstleiter mit wenigen Klicks und mit vorgefertigten Textblöcken eine informative Störungsmeldung ab, die der Störungsmanager über alle Kanäle verbreitet: Sie erscheint sofort auf den elektronischen Anzeigetafeln an den Haltestellen und Verkaufspunkten, auf dem Kurznachrichtendienst Twitter, auf allen Smartphones, auf denen die Ostwind-App Wemlin installiert ist, sowie seit 2014 in den VBSG-Fahrzeugen.

Marcel Alther, bei den VBSG Teamleiter Systeme, hat den Störungsmanager mitentwickelt. Studien zeigen, dass der Fahrdienstleiter dank Störungsmanager im Notfall volle acht bis zehn Minuten Zeit gewinnt, um sich nach Absetzen der Meldung auf Wichtiges und Dringendes zu konzentrieren. Im Extremfall muss der Fahrdienstleiter praktisch im Sekundentakt Entscheide fällen, und zwar die richtigen. Der Störungsmanager seinerseits ist übrigens so clever, dass er auch bei anderen Transportunternehmen im Tarifverbund Ostwind seinen Dienst versieht.

28. April:

Jetzt muss es mal gesagt werden.

Die VBSG haben – 2013 schon – die erste Befragung unter den Mitarbeitenden durchgeführt, anonym natürlich, damit jede und jeder ehrlich und offen die eigene Meinung kundtun konnte. Die Identifikation mit der Arbeit und dem Unternehmen ist hoch, das zeigen die Resultate. Sie weisen aber auch auf Schwachpunkte und Verbesserungsmöglichkeiten hin. Eine zehnköpfige Arbeitsgruppe trifft sich, um genau diese wunden Punkte und die Konsequenzen zu diskutieren, die daraus zu ziehen sind. Die Emotionen gehen hoch – und das dürfen sie auch: Nicht nur die Buschauffeure und -chauffeurinnen, aber vor allem sie, die es täglich mit unterschiedlich

gelaunten Passagieren zu tun haben, spüren kaum Anerkennung. Wertschätzung, auch innerhalb des Unternehmens, ist deshalb ein wichtiges Thema. Als weitere drei Gebiete mit Verbesserungspotenzial definiert die Arbeitsgruppe die Kommunikation, die Führung und die Zusammenarbeit im Team, und sie entwickelt dazu auch Optimierungsvorschläge.

30. April: Uff, die erste Etappe ist geschafft!

Ein ständiges Stop-and-Go: Tempo, Tempo, dann wieder innehalten. Diesmal aber nicht auf der Strasse, sondern in der Werkstätte. Peter Forster ist verantwortlich für den Einkauf der Ersatzteile. Rund 2500 hat er an Lager – von der Sechskant-Mutter bis zur kompletten Dach-Klimaanlage. Im März und April 2014 hat er mächtig Gas gegeben und neben seinen Alltagsaufgaben die Daten im bisherigen Lagerbewirtschaftungs-System bereinigt. Zudem hat er an einem Lastenheft mitgearbeitet, das alle Anforderungen an ein neues System auflistet und beschreibt. 21 Seiten dick ist es geworden. Jetzt kann Peter Forster kurz auf- und durchatmen. Die Grundlage steht, damit die VBSG-Geschäftsleitung den passenden Anbieter und die passende Software wählen und dem Stadtrat vorschlagen kann.

5. Mai: Unterzeichnet!

Sie holen schwungvoll und dezidiert zur Unterschrift aus: Stadtrat Fredy Brunner und VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann signieren das Dokument, das allein in diesem Jahr das Leben von vier Menschen und deren Familien verändert. Es besiegelt die Zusammenarbeit der VBSG mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit St.Gallen (AWA), das diese Kooperation angestossen hat, und es macht alle zu Gewinnern: Die VBSG, die mit geringem Aufwand absolut geeignetes Personal finden und für den Personentransport ausbilden können, das Regionale Arbeitsvermittlungszentrum (RAV), das Arbeitslosen eine Perspektive vermitteln kann, und die Arbeitslosen selber, die sich eine neue Chance auf dem Arbeitsmarkt verschaffen.

14. Mai: Zehn lehnen sich aus dem Fenster.

Der Tag wird intensiv und anstrengend – für alle. Die zehn Mitglieder der Arbeitsgruppe, die sich schon im April mit den Resultaten der ersten Mitarbeitenden-

Befragung befasst haben, treffen sich erneut. Heute präsentieren sie der VBSG-Geschäftsleitung die verbesserungswürdigen Punkte und die Massnahmen, die sie dazu vorschlagen. Das Gesprächsklima ist offen, die Geschäftsleitung nimmt wertvolle Impulse entgegen. Unternehmensleiter Ralf Eigenmann dankt den zehn Mitgliedern der Arbeitsgruppe, «die mitgemacht und sich für das Wohl der VBSG aus dem Fenster gelehnt haben».

Chauffeurin Carmen Tobler und Chauffeur Sergio Notaro sind zwei dieser zehn, die sich in der Arbeitsgruppe engagiert haben. Wer etwas verändern wolle, müsse seine Meinung äussern, finden sie. Und wer ab und zu nach dem Warum frage, könne auch im Alltag Verbesserungen herbeiführen. Die Arbeitsgruppe bleibt auf jeden Fall dran, damit ihre Vorschläge umgesetzt werden und Wirkung zeigen.

13. Juni: Ein Vergleich bahnt sich an

Wo stehen die VBSG im Vergleich zu anderen städtischen Verkehrsbetrieben der Schweiz? Adrian Schwägler, der als Finanzchef auch das Controlling verantwortet, will es wissen. Er entwickelt die Studie eines Beratungsunternehmens mit. Jetzt steht das Konzept. Es mündet in Kennzahlen, welche die Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmen ausdrücken und diese untereinander vergleichbar machen. Um zum Beispiel die Produktivität einer Fahrzeug-Werkstätte zu ermitteln, wird die Anzahl Werkstattdurchläufe durch die Anzahl Werkstattmonteure geteilt. Elf Verkehrsbetriebe werden sich an der Studie beteiligen.

24. Juni: Die ersten Nägel einschlagen

Adrian Schwägler hat noch eine andere Baustelle, und das im wörtlichen Sinn. Immerhin steht seit dem 4. Juni fest, wo der provisorische VBSG-Pavillon errichtet werden soll: Nach der Evaluation von drei Standorten ist der Entscheid gefallen, ihn unter den Gebäudevorsprung beim Rathaus-Eingang zu stellen. Das Baugesuch wird im September eingereicht, wenn das Aussehen des Pavillons definiert ist.

Im Mai schon hat Adrian Schwägler erste Architektur-Vorschläge studiert, die das städtische Hochbauamt in Auftrag gegeben hat. Noch vor den Sommerferien will er nun mit den Mitarbeitern, die im Pavillon regelmässig Dienst tun, den flächenmässig bereits definierten Innenraum planerisch einteilen: Gemeinsam platzieren sie minutiös alles auf dem Grundrissplan, selbst den Printer und die abschliessbaren Schubladien für Fundgegen-



Peter Forster, verantwortlich für den Einkauf der Ersatzteile, arbeitet mit dem neuen Werkstattführungs- und Lagerbewirtschaftungs-System. Die VBSG können damit Lagerbestände und Kosten optimieren.



In einem Tag zum Südpol: Die Mitarbeitenden, die den neuen Aufenthaltsraum im Depot an der Steinachstrasse nutzen, wissen über die Fahrleistung der VBSG Bescheid. Sie ist dort attraktiv dargestellt.

stände. Einen Dienstantritts- und einen Aufenthaltsraum sowie WCs für die Chauffeure und Chauffeurinnen wie im bisherigen Pavillon wird es am neuen Ort beim Rathaus allerdings nicht geben. Als Ersatz werden ab 1. September an der nahen Merkurstrasse Räume zur Verfügung stehen. Kundinnen und Kunden werden die öffentlichen Toiletten im Gaiserbahnhof benützen.

7. Juli: Sommerferien – nicht für alle

Wäre St.Gallen das Zentrum der Welt und würden alle VBSG-Busfahrten eines Werktags aneinander gereiht, so würde die Strecke bis zum Südpol oder bis zur australischen Stadt Darwin reichen. Allein in einer Stunde wäre schon Hamburg erreicht. Rein rechnerisch umrunden alle Busse zusammen 120 Mal pro Jahr den Globus. Wer den neu gestalteten Aufenthaltsraum im Verwaltungsgebäude und Depot an der Steinachstrasse besucht, sieht das alles und noch mehr auf einer attraktiv gestalteten Weltkarte. In dieser modernen Umgebung fühlen sich die Mitarbeitenden in der Pause wohl, sie können sich eine Mahlzeit wärmen, sich stärken und entspannen. Die VBSG-Musik mit ihrem Präsidenten Pius Hofstetter nutzt den neuen Aufenthaltsraum gerne zum Proben.

Während den Sommerferien legt auch das Treppenhaus den Groove der späten Achtzigerjahre ab. Als es errichtet wurde, waren definitiv andere Farben Mode. Um Arbeitsabläufe effizienter zu machen, zieht zudem die Leitstelle um. Sie befindet sich seither gleich neben der Personaldisposition. Die Nähe vereinfacht Abläufe und Kommunikation. Dafür ist das Planungsteam nicht mehr der Geschäftigkeit der Leitstelle ausgesetzt.

Mit der Renovation von Lager und Werkstätte stellt diese zudem auf LED-Lampen um. Damit lässt sich Energie sparen, weshalb Philipp Sutter, der Leiter Infrastruktur und Projekte, nach und nach überall auf LED wechseln möchte.

23. Juli: Prüfung geschafft!

Ja, sie wollen die Prüfung als Car-Chauffeure bestehen, sonst können sie sich nie berufsmässig hinter das Steuer eines VBSG-Dieselmotors setzen und auch nicht die Trolleybus-Prüfung anpeilen. Die vier arbeitslosen Männer, alle ursprünglich Lastwagen-Chauffeure und vom Regionalen Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) an die VBSG vermittelt, legen sich mächtig ins Zeug. Der eine von ihnen, er ist über 50-jährig, absolvierte bereits am

Tag nach dem erfolgreichen Bewerbungsgespräch die erste Theoriestunde, büffelte wie wild und bestand eine gute Woche später die nicht ganz triviale Theorieprüfung. In Elmar Keller hatte er den besten Fahrlehrer, den er sich wünschen konnte. Heute, nach lediglich 44 Fahrstunden, strahlt er noch mehr: Er hat auch die praktische Prüfung geschafft. Doch damit ist der Weg noch nicht ganz frei.

14. August: Gedankenblitz

«Da könnte man doch...» Die Idee ist plötzlich da, und sie kommt meist mitten in einem Ablauf, der stets der gleiche ist – und der einfacher sein könnte. Warum also nicht den Ablauf verbessern? Und warum nicht ein Programm einführen, das die Mitarbeitenden zu solchen Ideen anspornt und letztlich in höherer betrieblicher Effizienz mündet? Martin Meier, Leiter Betrieb, hat ein Konzept für das Ideen-Management ausgearbeitet. Heute stellt er es seinen Kollegen in der Geschäftsleitung vor. Er nimmt damit auch ein Echo aus der Befragung der Mitarbeitenden auf, wonach sich diese einen stärkeren Einbezug ihrer Ideen wünschen. Jetzt wird das Konzept weiter verfeinert. Es sieht natürlich auch eine Honorierung der umsetzbaren und wirkungsvollen Ideen vor. Sie sollen sowohl Einsparungen als auch ideellen Nutzen bringen.

28. August: Erstmals allein!

Jetzt noch das insgesamt sechsmonatige Ausbildungs- und Berufspraktikum! Der ehemalige Arbeitslose, den die VBSG zusammen mit drei weiteren Männern zum Chauffeur Kategorie D ausgebildet haben, ist seit Anfang August mit seinem «Götti», einem erfahrenen Fahrdienst-Mitarbeiter, auf den Seebus-Linien unterwegs, welche die VBSG zwischen Goldach, Rorschach und Rorschacherberg betreiben. Heute ist sein grosser Tag: Er befährt die ihm zugeteilte Linie erstmals allein. Ein unbeschreibliches Gefühl, etwas Stolz schwingt mit. Im Herbst wird er Marc Hauenstein, seinen Ansprechpartner im RAV St.Gallen, zum Dank spontan aufsuchen, in der VBSG-Uniform natürlich. Und Marc Hauenstein wird an einem November-Tag alle Seebus-Linien abfahren und alle vier Männer als VBSG-Buschauffeure in Aktion sehen. Martin Meier und er sind ein exzellentes Team, die Zusammenarbeit geht weiter.

6. September: Das Ja aus dem Rathaus

Der Stadtrat spricht den Investitionsbetrag für die neue Software zur Werkstattführung und Lagerbewirtschaftung. Peter Forster in der Werkstatt und sein Vorgesetzter Philipp Sutter sind erleichtert – und geben sofort Vollgas. Vertrag unterzeichnen mit dem Software-Unternehmen, das den Auftrag erhält, Spezifikationen definieren, allerdings nur so viele, wie unbedingt nötig. Zudem: Daten bereitstellen, Datenschemata für zusätzliche Funktionen ausfüllen. Das gesamte Projektteam ist jetzt gefordert, die nötigen Daten zu sammeln. Die Inventuren führen Peter Forster und sein Mitarbeiter noch auf dem bisherigen System durch.

29. September: Anruf aus Hannover

Philipp Sutters Telefon klingelt – und er traut seinen Ohren nicht: Der Verkaufsleiter des deutschen Fahrzeugbauers MAN für die Schweiz meldet sich mitten aus der Internationalen Automobil-Ausstellung für Nutzfahrzeuge in Hannover. Ob die VBSG bereit wären, ihren vierachsigen MAN-Dieselsbus der Hamburger Hochbahn für Probefahrten auszuleihen, platzt der Anrufer heraus. Der Bus mit seiner stattlichen Länge von 20,5 Meter ist ein Prototyp, das Modell ist bisher nicht in Serie gegangen. Philipp Sutter, noch etwas perplex, bejaht.

14. November: Die Testversion läuft

Ein Moment zum Jubeln: Die Testversion des neuen Werkstattführungs- und Lagerbewirtschaftungs-Systems läuft. Drei Tage später finden schon die ersten Schulungen statt. Nicht alle sind glücklich, sich an etwas Neues gewöhnen zu müssen. Doch Peter Forster weiss aus Erfahrung, dass spätestens nach einem Jahr niemand mehr die neue Software missen will. Er wird damit jedenfalls den Lagerbestand und somit die Kosten optimieren können. Das System wird ihn und seinen Mitarbeiter zum Beispiel über Mindestbestände informieren, sodass sie, nicht zu früh und nicht zu spät, Nachschub bestellen können. Und es wird noch weit darüber hinaus reichen und sämtliche Unterhaltsarbeiten abbilden, sodass diese besser koordiniert werden können. Meldet zum Beispiel ein Chauffeur der Leitstelle einen Mangel, kann sie diesen gleich im System erfassen, und der Spezialist in der Werkstatt, der sich bei der Rückkehr des Busses darum kümmern wird, weiss innert Sekunden Bescheid. Er kann allenfalls schon die erforderlichen Ersatzteile bei Peter Forster anfordern.

28. November: St.Gallen grüsst Hamburg

Um sieben Uhr früh geht die Reise los, die Sonderbewilligungen für die VBSG-Busfahrt von St.Gallen nach Hamburg liegen vor. Ein Fahrer des Fahrzeugbauers MAN überführt den riesigen Bus in die Hansestadt – dank Sonderbewilligungen ohne Begleitfahrzeug, das ihm wie einem Schwertransport mit orangem Drehlicht vorausfahren würde. Am folgenden Vormittag treffen Wagen und Chauffeur in Hamburg ein, nachdem sie für die Nacht einen übergrossen Parkplatz und ein Hotelzimmer gefunden haben.

Die Hamburger Hochbahn setzt den Vierachser aus St.Gallen probenhalber auf der Buslinie zur Universität ein, deren Kapazität sie erhöhen möchte. So ziehen die St.Galler Stadtfarben an den Hamburger Backsteinfassaden vorbei – und über den Bildschirm im Wageninnern flimmert ein Film von St.Gallen-Bodensee-Tourismus: Die Passagiere lernen die Gallusstadt kennen. Nach einer Woche ist der Zauber im Norden vorbei. Der MAN-Bus hat Eindruck gemacht. Jetzt fährt er zurück in den Süden, nach St.Gallen, wo man nun auf überdurchschnittlich viele Gäste aus Hamburg wartet.

1. Dezember: Baubeginn

Bitte nicht schon im November! Der provisorische VBSG-Pavillon lässt sich zwar – dank dem regengeschützten Standort beim Rathaus-Eingang – einfach konstruieren. Das städtische Hochbauamt und die VBSG haben sich für eine massgeschneiderte architektonische Lösung entschieden. Doch der Baubeginn muss noch kurz von November auf Dezember verschoben werden – wegen Pauschalbesteuerung, Ecopop- und Gold-Initiative: Die St.Gallerinnen und St.Galler nutzen den Rathaus-Briefkasten auch für die Volksabstimmung vom 30. November sehr rege, um ihre Stimmzettel einzuwerfen. Sie sollen nicht über eine Baustelle klettern müssen. Danach gehts rassig: Am Abend des 1. Dezember steht bereits das Traggerüst. Die Architekten haben, um Zeit zu sparen, auf vorgefertigte Elemente gesetzt.

8. Dezember: Die Schlangen

Gibt's etwas gratis? Vor dem VBSG-Pavillon auf dem Bahnhofplatz bilden sich in diesen Tagen regelmässige Warteschlangen. Die beiden Kundenbetreuer müssen Verstärkung anfordern, damit sie, einer nach dem anderen, immerhin Mittagspause machen können. In der

Schlange stehen Hamster: Auf den Fahrplanwechsel am 14. Dezember führt der Tarifverbund Ostwind die Ringzone 211 rund um St.Gallen ein. Die bisherige Tarifzone 210 wird auf das Gemeindegebiet der Stadt St.Gallen reduziert. Wer zum Beispiel von Teufen, Engelburg oder Wittenbach nach St.Gallen fahren will, muss nun mehr bezahlen. Doch da Mehrfahrkarten drei Jahre gültig sind, decken sich schlaue Fahrgäste noch ein. Die Schlaunen stehen Schlange. Und der VBSG-Pavillon macht in wenigen Tagen so viel Umsatz wie sonst in einem Monat.

15. Dezember: Darauf hat er gewartet

Erste Zahlen der Vergleichsstudie sind bereits Ende September eingetroffen. Doch zeigte sich damals, dass der Vergleich mit anderen Verkehrsbetrieben, so er denn tatsächlich einer sein soll, enger gefasst werden musste. Heute ist es soweit: Adrian Schwägler, Finanzchef und Mitinitiant der Studie, bekommt schwarz auf Weiss zu Gesicht, wie die VBSG im Verhältnis zu sechs anderen städtischen Verkehrsbetrieben abschneiden. In der Ertragsstärke sind die Verkehrsbetriebe der Stadt St.Gallen kaum zu überbieten. 52 Rappen muss die öffentliche Hand pro Fahrgast beisteuern, damit die Jahresrechnung aufgeht. In anderen Städten steigt dieser Betrag schlimmstenfalls auf über 80 Rappen – ohne dass die Billettpreise signifikant tiefer wären. Der Fahrdienst der VBSG belegt einen guten Platz im ersten Drittel der Rangliste. Die Vergleichsstudie zeigt auch Verbesserungspotenzial auf, das die VBSG zum Teil bereits erschliessen, so etwa in der Werkstätte.

27. Dezember: Schnee, Schnee, Schnee

Es schneit. Unablässig. Um 18.00 Uhr tritt Fahrdienstleiter Thomas Eicher die Spätschicht in der Leitstelle an. Die Strassenverhältnisse sind weiterhin prekär, die Fahrpläne lassen sich seit dem Morgen beim besten Willen nicht mehr einhalten. Doch Thomas Eicher weiss, dass er sich auf den Störungsmanager verlassen kann, dank dem etwa die elektronischen Anzeigetafeln an den Haltestellen auf die Verspätungen hinweisen. Die Software erspart der Leitstelle viele Anrufe wartender Passagiere. Gezielte Information verwandelt ihre Ungeduld in Verständnis.

Tags darauf – es schneit noch immer – ist Thomas Eicher zum Tagdienst ab 10.30 Uhr eingeteilt. Und wieder sind Verspätungen nicht zu vermeiden. Doch er bleibt ruhig. Während der Störungsmanager die Fahrgäste verlässlich informiert, organisiert er Ersatzkurse, um die Wartenden so schnell wie möglich zu transportieren und Verspätungen aufzuholen. Das Einschleusen von Ersatzkursen in den komplex gestrickten Fahrplan verlangt Erfahrung und Köpfchen. Dank Störungsmanager wird Thomas Eicher von keinem einzigen Anruf unterbrochen. Der Störungsmanager schont Ressourcen und Nerven.



St.Galler Stadtfarben vor
Hamburger Backsteinfassaden.

5. Januar 2015: Auf zu höherer Effizienz!

Am 2. Januar 2015 sind die Daten, die Peter Forster aufbereitet hat, auf das neue System zur Lagerbewirtschaftung übertragen worden, und dieses ist seit dem 5. Januar in Betrieb. Jetzt lassen sich einzelne Ersatzteile den Fahrzeugarten zuordnen, und Philipp Sutter und Adrian Schwägler können bedeutend transparenter abrechnen – pro Fahrzeugart, aber auch pro Buslinie für die Linienerfolgsrechnung. Und die Effizienz in der Werkstätte wird steigen, auch das wird sich in den Zahlen zeigen.

16. Januar 2015: Alles funktioniert!

Der erste Verkaufstag im neuen VBSG-Pavillon – und alles funktioniert. Behinderte freuen sich über die Rampe, auf der sie stufenlos zum Schalter gelangen, und die induktive Hörschleife hilft, den VBSG-Mitarbeiter hinter der Glasscheibe zu verstehen. Das Provisorium bewährt sich, der alte Pavillon wird abgebrochen. Spätestens 2018 soll die VBSG-Verkaufsstelle in den Eingangsbereich des Rathauses verlegt werden.

20. Januar 2015: Die Stunde der Wahrheit

Pius Hofstetter, der Leiter des Kontrollwesens, weiss auf Grund der monatlichen Statistiken, dass er 2014 den Kontrollgrad von 0,8 Prozent erreicht hat. Dennoch schaut er gebannt auf die Jahreszahlen, die soeben eingetroffen sind: Genau 246 407 Fahrgäste haben die VBSG 2014 kontrolliert. Von ihnen waren 5 476 ohne gültigen Fahrausweis unterwegs. 1 217 von ihnen konnten im Nachhinein ein gültiges Billett vorlegen, das sie zum Zeitpunkt der Kontrolle jedoch nicht auf sich trugen. Daraus resultiert für die VBSG für 2014 eine Quote der Reisenden ohne gültigen Fahrausweis von 1,73 Prozent. Der Wert belegt die wertvolle Arbeit des Kontrollteams.

Für die Einführung des SwissPass auf den 1. August 2015 hat Pius Hofstetter unterdessen alles eingeleitet: Die VBSG werden die Lesegeräte zur Kontrolle der neuen Fahrausweise kaufen – Leasing wäre die Alternative gewesen. Die Schulung der Kontrolleure wird bereits im Frühsommer starten. Trotz Mehraufwand sieht Pius Hofstetter im SwissPass die Vorteile für die Kundinnen und Kunden: Nach und nach werden darauf neben Halbtax- und General-Abonnement der SBB auch Abonnemente von Tarifverbünden wie dem Ostwind elektronisch belegt. Der öffentliche Verkehr der Schweiz setzt alles auf eine einzige Karte.





Der neue VBSG-Pavillon beim Rathaus-Eingang:
Dank sorgfältiger Planung funktioniert bereits am ersten
Verkaufstag alles bestens, der Pavillon bewährt sich.
Spätestens 2018 zieht er nochmals um.

Erfolgsrechnung

in CHF	2013		2014	
Aufwand	51 719 004	100.0 %	46 531 818	100.0 %
Personalaufwand	27 209 498	52.6%	27 876 970	59.9%
Löhne	22 565 477	43.6%	23 250 519	50.0%
Personalversicherungen	4 546 051	8.8%	4 542 928	9.8%
Dienstkleider	97 970	0.2%	83 523	0.2%
Sachaufwand	12 077 100	23.4%	12 220 380	26.3%
Allgemeine Aufwendungen	5 188 060	10.0%	5 047 254	10.8%
Versicherungen	445 275	0.9%	499 482	1.1%
Dienstleistungen	512 198	1.0%	265 527	0.6%
Mieten und Pachten	255 093	0.5%	167 879	0.4%
Energie	3 084 351	6.0%	2 965 731	6.4%
Material	1 985 184	3.8%	2 349 296	5.0%
Fremdleistungen	606 940	1.2%	925 211	2.0%
Sonderaufwand	12 432 406	24.0%	6 434 468	13.8%
Abschreibungen	6 050 972	11.7%	6 293 818	13.5%
Zinsen	276 700	0.5%	140 650	0.3%
Zuweisung zu Abgrenzungen ¹	–	0.0%	–	0.0%
Zuweisung zu Rückstellungen	6 104 735	11.8%	–	0.0%
Ertrag	52 431 538	100.0 %	48 508 542	100.0 %
Verkehrsertrag	28 436 032	54.2%	27 009 126	55.7%
Personenverkehr	27 367 898	52.2%	26 924 092	55.5%
Abgeltung Tarifverbund	1 068 134	2.0%	85 034	0.2%
Nebenertrag	4 826 512	9.2%	4 766 416	9.8%
Leistungen für Dritte	1 391 002	2.7%	1 320 896	2.7%
Pacht und Miete	1 082 242	2.1%	1 157 047	2.4%
Rückerstattungen	693 923	1.3%	463 241	1.0%
Übrige Nebenerträge	1 659 344	3.2%	1 825 231	3.8%
Abgeltung der ungedeckten Kosten	19 239 757	36.7%	16 733 000	34.5%
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	12 157 782	23.2%	10 892 336	22.5%
Abgeltung der Stadt St.Gallen	7 081 975	13.5%	57 840 664	12.0%
ausserordentlicher Ertrag	-70 763	-0.1%	–	0.0%
Ergebnis Anlagenabgänge	-92 948	-0.2%	–	0.0%
andere ausserordentliche Erträge	22 185	0.0%	–	0.0%
Entnahme aus Reserven	–	0.0%	–	0.0%
Unternehmungsergebnis	712 533		1 976 724	

1 Restatement per 01.01.2014

1 538 000	Reduktion Zeitsaldi	> Aufwand Löhne
1 502 000	Erhöhung Abgrenzung Abo's	> Ertrag Personenverkehr
-36 000	Nettodifferenz gemäss Jahresrechnung 2013	

Bilanz

in CHF	per 31. Dezember 2013		per 31. Dezember 2014	
Aktiven	77 306 612	100.0%	74 563 676	100.0%
Anlagevermögen	48 055 209	62.2%	42 742 019	57.3%
Anschaffungswerte Anlagen	105 648 637		116 773 725	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	15 053 033		4 908 573	
Kumulierte Abschreibungen	-72 648 461		-78 942 280	
Beteiligungen	2 000		2 000	
Umlaufvermögen	29 251 403	37.8%	31 821 657	42.7%
Kasse	49 279		49 603	
Postcheck	19 150 064		23 698 868	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	5 201 609		3 565 915	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 120 907		2 453 798	
Materialvorräte	2 115 727		2 021 896	
Aktive Rechnungsabgrenzung	613 817		31 577	
Passiven	77 306 612	100.0%	74 563 676	100.0%
Eigenkapital	42 661 900	55.2%	44 638 623	59.9%
Gesetzliche Reserve gem. Art. 36 PBG	1 645 613		1 645 613	
Übrige Reserven	40 303 754		41 016 287	
Bilanzergebnis	712 533		1 976 724	
Fremdkapital	34 644 712	44.8%	29 925 052	40.1%
kurzfristig: Schulden a/Lieferungen und Leistungen	2 564 659		2 832 890	
Passive Rechnungsabgrenzung	6 797 053		6 769 792	
Darlehen der Stadt St.Gallen	15 000 000		–	
langfristig: Darlehen der Stadt St.Gallen	–		10 000 000	
Rückstellungen	10 283 000		10 322 371	

Anhang

in CHF	per 31. Dezember 2013	per 31. Dezember 2014
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	106 588 718	97 685 139
Gebäude zum Neuwert	36 054 100	38 489 100
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	29 912 453	25 505 837
Fahrzeuge zum Zeitwert	40 622 165	33 690 202

Deckungssummen der
Sach- und Haftpflichtversicherungen

All Risks – Geschäftsversicherung	72 034 618	60 696 039
Waren und Einrichtungen	29 912 453	25 505 837
Vorsorgeversicherung für Einrichtungen	500 000	500 000
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	40 622 165	33 690 202
Besondere Sachen, Werte und Kosten	500 000	500 000
Mehrkosten Feuer-Betriebsunterbrechung	500 000	500 000

Betriebshaftpflichtversicherungen		
von Trolleybussen pro Schadenereignis	20 000 000	20 000 000
von Autobussen pro Schadenereignis	20 000 000	20 000 000
– als Zweifach-Garantie pro Versicherungsjahr für alle Autobus-Schadenereignisse total	80 000 000	80 000 000

Auflösung von stillen Reserven	–	–
Anzahl Vollzeitangestellte	277.5	272.4

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die VBSG haben die Unternehmens-Risikobeurteilung im Rahmen des bestehenden Risk Management Prozesses aktualisiert. Dieser Prozess umfasst sämtliche Risiken, welche einen wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung der Jahresrechnung haben können.

Mit effizienten Massnahmen vermeiden, vermindern oder überwältigen die VBSG die Risiken, die sie nicht selbst tragen möchten. Die Auswirkungen dieses Prozesses sind in der vorliegenden Jahresrechnung enthalten.

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr, im Rahmen der suventionsrechtlichen Prüfung, die Jahresrechnung der VBSG am 19.03.2015 genehmigt.

Geldflussrechnung

23

in CHF	per 31. Dezember 2013		per 31. Dezember 2014	
Unternehmungsergebnis	712 533		1 976 724	
+/- Ergebnis Anlagenveräußerungen	92 948		–	
+/- Abschreibungen	6 050 972		6 293 818	
+/- Rückstellungen	6 104 735	12 961 188	39 371	8 309 913
Nettoumlaufvermögen				
+/- Debitoren	-16 994		-332 891	
+/- übriges Umlaufvermögen	-155 438		582 240	
+/- Warenlager	-206 183		93 831	
+/- kurzfristiges Fremdkapital	849 576	470 961	240 969	584 148
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	13 432 149		8 894 061	
Investierung				
Zugang aus Immobilien	–		-3 870 685	
Zugang aus Mobilien	-98 752		-6 970 296	
Zugang aus Anlagen im Bau	-5 437 148		9 860 353	
Zugang aus Beteiligungen	–	-5 535 900	–	-980 628
Desinvestierung				
Abgang aus Immobilien	–		–	
Abgang aus Mobilien	7 852		–	
Abgang aus Anlagen im Bau	–	7 852	–	–
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-5 528 048		-980 628	
Free Cash-Flow	7 904 100		7 913 433	
Finanzierung				
Veränderung Grundkapital	–		–	
Veränderung langfristiges Kapital	-15 000 000		10 000 000	
Veränderung kurzfristige Kredite	5 000 000		-15 000 000	
Veränderung Finanzanlagen	–	-10 000 000	–	-5 000 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-10 000 000		-5 000 000	
Veränderung Liquide Mittel	-2 095 900		2 913 433	
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode	26 496 852		24 400 952	
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode	24 400 952		27 314 386	
Veränderung Liquide Mittel	-2 095 900		2 913 433	

Eigenkapitalnachweis

	Gesetzliche Reserve (Art.36 PBG)	übrige Besteller- reserven	übrige Reserven	unverteiler Jahresgewinn	Total
in CHF					
Eigenkapital per 01.01.2013	1 645 613	6 471 405	31 220 789	2 611 559	41 949 366
Jahresgewinn – Vorjahr Verteilung	–	1 310 138	1 301 421	-2 611 559	0
Jahresergebnis (unverteilt)				712 533	712 533
Veräusserungsgewinne					
Dividenden					
Übrige Ausschüttungen					
Eigenkapital per 31.12.2013	1 645 613	7 781 543	32 522 210	712 533	42 661 900
Jahresergebnis – Vorjahr Verteilung		1 315 467	2 027 800	-712 533	0
Jahresgewinn (unverteilt)				1 976 724	1 976 724
Veräusserungsgewinne					
Dividenden					
Übrige Ausschüttungen					
Eigenkapital per 31.12.2014	1 645 613	6 466 076	34 550 010	1 976 724	44 638 624

Erfolgsrechnung

Der Gesamtertrag der VBSG reduzierte sich in der Berichtsperiode gegenüber dem Vorjahr um CHF 3,9 Mio. oder 7,5 % auf rund CHF 48,5 Mio. Der tiefere Umsatz ist einerseits auf einen Rückgang des Verkehrsertrages von CHF 1,4 Mio. und andererseits auf die Senkung der Abgeltungen um rund CHF 2,5 Mio. zurückzuführen. Im Verkehrsertrag war insbesondere der Wegfall der Tarifabgeltung OTV spürbar. Der Kostendeckungsgrad im Linienverkehr beläuft sich per 31.12.2014 auf 63,6 %. Der Gesamtaufwand sank um 10,0 % oder CHF 5,2 Mio. auf CHF 46,5 Mio. Das Unternehmungsergebnis 2014 betrug somit CHF 2,0 Mio. Der EBIT lag bei CHF 2,1 Mio. oder 4,4 % des Gesamtertrages.

Die Ergebnisverwendung 2014 stellt sich wie folgt dar:

- Rücklage für künftige Fehlbeträge
gemäss Art. 36 PBG CHF 0.6 Mio.
- Zuweisung zu Freie Reserven CHF 1.4 Mio.

Nachstehend werden die wichtigsten Positionen der Jahresrechnung kurz erläutert:

Verkehrsertrag

Neben der Abnahme der Tarifausgleichszahlungen im Ostwind um CHF 1 Mio. musste auch beim Ertrag aus dem Personenverkehr ein Rückgang um CHF 0,4 Mio. hingenommen werden. Dies aufgrund der Tatsache, dass durch die Einführung der S-Bahn St.Gallen die VBSG einen tieferen Einnahmenanteil zugesprochen bekam. Einen sehr positiven Effekt auf den Verkehrsertrag dürfte im Folgejahr die mit 1,7 % tiefe Quote an Reisenenden ohne gültigen Fahrausweis haben.

Nebenertrag

Mit CHF 4,8 Mio. betrug der Wert im Berichtsjahr annähernd gleich viel wie im Vorjahr. Dies ist umso beachtlicher, als die Jahre 2012 und 2013 Rekordwerte darstellten.

Abgeltungen

Aufgrund der tieferen Kostenbasis der VBSG 2014 gegenüber dem Vorjahr und infolge aktiver Kostenkontrolle konnten die Abgeltungen im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2013 um CHF 2,5 Mio. reduziert werden.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um knapp 2,5 % oder CHF 0,7 Mio. Der Betrag ist zur Hauptsache auf die Rekrutierung von zusätzlichen Mitarbeitenden zur Reduktion der bestehenden Zeitsaldi zurückzuführen.

Sachaufwand

Der Kostenanstieg von nur 1,2 % oder CHF 0,1 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist um so bemerkenswerter, als im Jahr 2014 erhebliche Beträge für den Fahrzeugunterhalt bereitgestellt werden mussten. Dies war im Budget in dieser Höhe nicht vorgesehen. Die Alterung der Fahrzeugflotte drückt sich langsam in höheren Unterhaltskosten aus.

Bilanz

Sachanlagevermögen

Die VBSG investierten im Jahre 2014 rund CHF 1,0 Mio. in ihre Infrastruktur. Die grössten Positionen sind die Sanierung des Bürotraktes, das neue Depot in Rorschacherberg für die seebus – Linien sowie die Sanierung der Fahrleitung Neudorf-Stephanshorn.

Flüssige Mittel

Die Liquidität der VBSG betrug per 31.12.2014 CHF 27,3 Mio. Diese freien Mittel finden in nächster Zeit für verschiedene anstehende Investitionsprojekte Verwendung. So ist z.B. eine Depoterweiterung in Planung.

Der Free Cash-Flow 2014 belief sich wie im Vorjahr auf hohe CHF 7,9 Mio.

Materialvorräte

Die Materialvorräte bestehen aus Ersatzmaterial und Pneus sowie Dieseltreibstoff für die VBSG-Busse. Der Lagerwert beläuft sich per 31.12.2014 auf CHF 2,0 Mio. Der Lagerumschlag ohne Diesel beläuft sich auf den tiefen Faktor 0,9. Die per 01.01.2015 neu in Betrieb genommene Werkstattsoftware wird zweifelsohne helfen, diesen tiefen Lagerumschlag nachhaltig und erheblich zu verbessern.

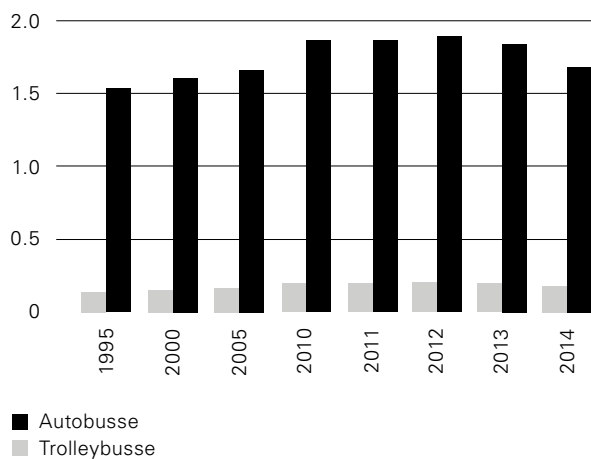
Eigenkapital

Per 31.12.2014 beläuft sich das Eigenkapital auf CHF 44,6 Mio. Daraus errechnet sich ein komfortabler Eigenfinanzierungsgrad von 59,9 %.

Fremdkapital

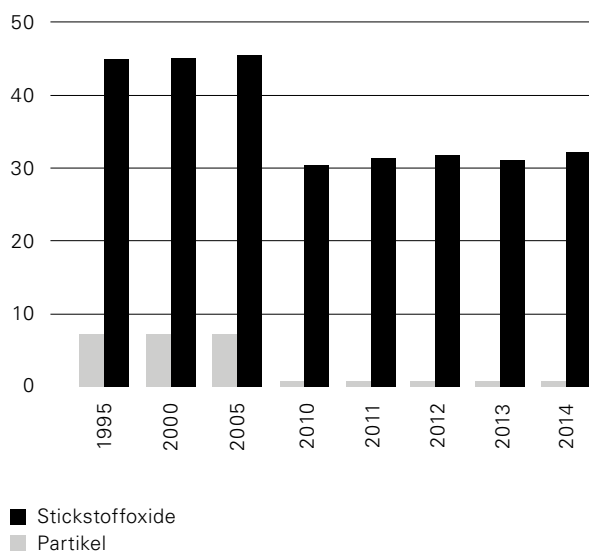
Per Jahresende 2014 beträgt der Fremdfinanzierungsgrad 40,1 %.

CO₂-Emission in kg pro Fahrzeugkilometer



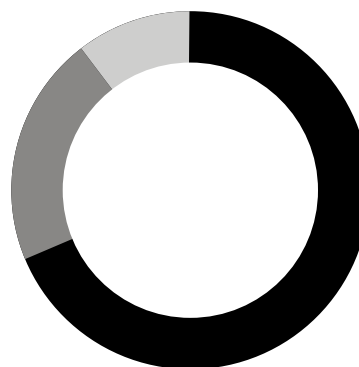
Dank Optimierungen an der Getriebesteuerung und Schulungen in ökonomischer Fahrweise konnte der Dieselverbrauch und damit der CO₂-Ausstoss pro Kilometer reduziert werden.

Autobus Schadstoff-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Die Zunahme der Kilometerleistung der Autobusflotte hat zu einem Anstieg der gesamthaft emittierten Stickoxide geführt.

Verteilung Energieverbrauch



■ Autobusse, 69%
 ■ Trolleybusse, 21%
 ■ Betrieb, 10%

Total 24.6 Gigawattstunden



Auf den 1. August 2015 wird der SwissPass eingeführt. Die darauf gespeicherten Abonnements-Informationen gibt er erst im Lesegerät preis. Fahrausweiskontrollen werden dadurch aufwändiger.

Verkehrsbetriebe St.Gallen
Steinachstrasse 42
9001 St.Gallen

T +41 71 243 95 11

vbsg@stadt.sg.ch
www.vbsg.stadt.sg.ch
pos.wemlin.com/ostwind

