



2015

Geschäftsbericht Verkehrsbetriebe St.Gallen

Kennzahlen

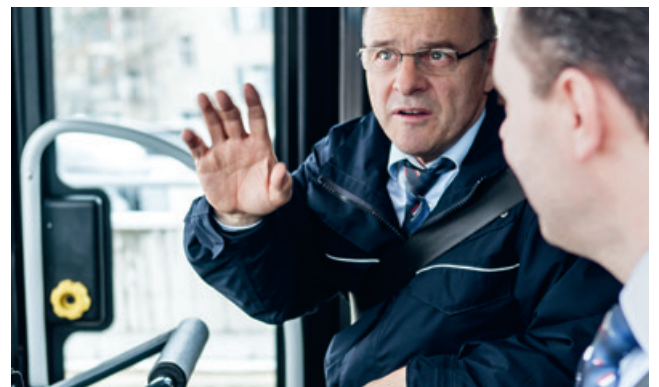
	2015	2014	2013	2012	2011
Mitarbeitende (Vollzeit)	279.2	272.4	277.5	255.9	236.3
Fahrgäste	26 387 000	26 831 000	27 500 000	27 100 000	26 100 000
Fahrgäste pro Tag	72 300	73 500	75 300	74 200	71 500
Ertrag	48 864 000	48 037 000	52 431 000	51 506 000	45 334 000
Verkehrsertrag	28 002 000	26 149 000 ●	28 436 000	27 129 000	23 578 000
Übriger Ertrag	4 912 000	5 070 000	4 755 000	4 834 000	4 518 000
Abgeltung	15 950 000	16 818 000	19 240 000	19 543 000	17 238 000
Aufwand	47 308 000	46 060 000	51 719 000	48 894 000	44 671 000
Personalaufwand	28 302 000	27 611 000 ●	27 209 000	27 401 000	26 163 000
Sachaufwand	12 506 000	12 009 000	12 077 000	10 724 000	9 806 000
Abschreibungen und Zinsen	6 500 000	6 440 000 ●	12 433 000	10 769 000	8 702 000
Jahresergebnis (gerundet)	1 556 000	1 977 000	713 000	2 612 000	663 000
Kostenunterdeckung	14 394 000	14 841 000	19 595 000	17 933 000	17 438 000
● restated					
Fahrzeuge	78	78	78	70	70
Doppelgelenktrolleybusse	8	8	8	8	8
Gelenktrolleybusse	17	17	17	17	17
Gelenkautobusse	27	27	27	27	27
Dreiachsautobusse	5	5	5	–	–
Standardautobusse	11	11	11	10	10
Midibusse	10	10	10	8	8



13

- 6
Das Jahr 2015
in Kürze
- 11
Der Bus holt
die Zukunft ins
Heute. Jeden
Tag

- 19
Finanzbericht
- 24
Anhang



18

Impressum

Herausgeber: Verkehrsbetriebe St.Gallen; Texte: Ralf Eigenmann, Ursula Trunz; Fotografie: Anna-Tina Eberhard, Seite 16: Archiv, Seite 17: Archiv, Bild «Samichlaus»: St.Galler Tagblatt; Gestaltung und Realisation: Die Gestalter AG; Druck: Ostschweiz Druck AG



Jede zweite Minute ein Kundenkontakt: Cornel Marti verkauft im VBSG-Pavillon beim Rathaus-Eingang sämtliche Billette des Ostwind-Tarifverbunds. Auch Junge ziehen den persönlichen Kontakt dem Billettautomaten vor.

Täglich transportieren die Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) mehr als 72 000 Fahrgäste zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf, ins Training oder zu zahlreichen anderen Aktivitäten. Ihre Mobilität ist unsere Leidenschaft.

Neben dem Tagesgeschäft, das die VBSG in möglichst hoher Qualität abwickeln, gehört es zu ihren Aufgaben, permanent an Verbesserungen für die Zukunft zu arbeiten. Dem öffentlichen Verkehr (öV) ist bekanntlich von der Politik die Aufgabe zugeordnet, das künftige Wachstum der Mobilität grossmehrheitlich zu bewältigen. Dies ist nur möglich, wenn sich sowohl der einzelne Leistungsträger wie auch das Gesamtsystem «öffentlicher Verkehr» stetig weiterentwickeln und das Leistungsangebot ausbauen. Die Verkehrsbetriebe bemühen sich, diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Eine besondere Schwierigkeit stellt dabei die Finanzierung solcher Ausbau- und Entwicklungsaktivitäten dar. Sowohl auf nationaler als auch auf kantonaler und kommunaler Ebene stehen für den öffentlichen Verkehr im Verhältnis zum Leistungsangebot offenbar immer weniger Mittel zur Verfügung. Die Transportunternehmen werden deshalb von den Bestellern immer wieder dazu aufgefordert, den Abgeltungsbedarf zu reduzieren. Dies steht in einem deutlichen Widerspruch zu den genannten Forderungen nach Weiterentwicklung und Leistungsausbau. In diesem Spannungsfeld sind die VBSG bemüht, einerseits durch weitere Effizienzsteigerungen und Zusatzeinnahmen den Abgeltungsbedarf zu senken und andererseits ihren Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen der Zukunft zu leisten. Stichworte dazu sind «öV-Konzept St.Gallen Ost/Oberthurgau», «Elektromobilität», «Mobile Ticketing» oder ganz allgemein die Weiterentwicklung der betrieblichen Informations- und Kommunikationstechnologie (ICT) im öV. Für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs bedeutende Themen würden sinnvollerweise am besten in enger Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen des öV bearbeitet. Zumindest zwischen den Unternehmen im Tarifverbund Ostwind wären solche Kooperationen angesichts der knappen Finanzen ein Gebot der Stunde. Dies gestaltet sich jedoch sehr schwierig, weil die Interessen der einzelnen Unternehmen sehr unterschiedlich sind. Dabei stellt sich auch die Frage, ob das im Schweizer öV stets postulierte Paradigma des Wettbewerbs dringend notwendige Kooperationen nicht behindert.

2015 haben die VBSG in zahlreichen Bereichen an ihrer Weiterentwicklung gearbeitet. Gewisse Fortschritte konnten bereits umgesetzt werden, andere Projekte stecken noch im Stadium der Planung oder der Evaluation. In der Manier eines Zeitrassers stellt der vorliegende Bericht beispielhaft einige wichtige Themen in einem Tagesablauf zusammengefasst dar. Für die VBSG waren einige Ereignisse im vergangenen Jahr von besonderer Bedeutung. So stiess beispielsweise das gemeinsam mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) angestossene Projekt zur Weiterbildung von Arbeitslosen zu Busfahrerinnen und Busfahrern schweizweit auf Interesse, was im Besuch des Volkswirtschaftsministers Johann Schneider-Ammann gipfelte.

Ebenfalls besonders bedeutungsvoll war der Stabwechsel in der Direktion Technische Betriebe der Stadt St.Gallen, der die VBSG angehören. Nach gut zehn Jahren als Stadtrat und Vorgesetzter der Verkehrsbetriebe St.Gallen trat Fredy Brunner zurück. Als sein Nachfolger konnte Ende März Peter Jans willkommen geheissen werden.

Ein grosses Dankeschön haben alle Mitarbeitenden der VBSG verdient. Ihnen ist es zu verdanken, dass wir unsere Fahrgäste tagtäglich sicher, zuverlässig und pünktlich an ihren Bestimmungsort bringen dürfen. In der ständig grösser werdenden Hektik des Strassenverkehrs ist dies keine Selbstverständlichkeit.

Schliesslich danken wir auch unseren Geschäftspartnern und den politischen Auftraggeberinnen und Auftraggebern für das geschenkte Vertrauen. Der grösste Dank gebührt aber unseren Fahrgästen, die unserem Tun erst einen Sinn geben.

Dr. Ralf Eigenmann,
Unternehmensleiter

Das Jahr 2015 in Kürze

Betrieb und Markt

Die Verkehrsbetriebe St.Gallen wurden im Frühjahr 2015 von privater Seite angefragt, eine mögliche Erschliessung des Industriegebietes Schuppis zu prüfen. Im Laufe dieser Überprüfung kristallisierte sich eine Variante mit der Verlängerung der Linie 9 vom Gallusmarkt weiter bis zum Wendeplatz Schuppis heraus. Diese kostengünstige Lösung, kann doch die Wartezeit beim Gallusmarkt für diese Mehrleistungen genutzt werden, überzeugte die Besteller. Das Zusatzangebot konnte somit bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 eingeführt werden.

Unter Ausschluss der ortsansässigen Transportunternehmen entwickelte ein externes Verkehrsplanungsbüro im Auftrag der beiden Besteller-Kantone St.Gallen und Thurgau ein Angebots-Konzept mit dem Arbeitstitel «Busplanung St.Gallen-Ost/Oberthurgau 2019». Zusammen mit den betroffenen Gemeinden und Transportunternehmungen durften auch die Verkehrsbetriebe St.Gallen bis September zum geplanten Angebot und zur damit verbundenen Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs auf den Ostschweizer Strassen schriftlich Stellung nehmen. Dabei galt es, neben der fachlichen Beurteilung auch die betriebliche Machbarkeit der hinterlegten Fahrplanzeiten und Umläufe zu prüfen.

2015 fand wiederum das Kinderfest statt. Die Stadtbevölkerung traf sich zum Umzug und zu den nachfolgenden Festlichkeiten auf dem Rosenberg. Für die Verkehrsbetriebe St.Gallen bedeutet dies jeweils eine grosse Herausforderung. Einerseits führt der Umzug zu kurzzeitigen Behinderungen im Gebiet zwischen Bahnhof, Marktplatz und Rosenberg. Andererseits gilt es auch, zahlreiche zusätzliche Transportleistungen zu erbringen. Mit grosser Freude leisten die Verkehrsbetriebe immer wieder ihren Beitrag zum Traditionsanlass. Nach erfolgter Planung hiess es 2015 einmal mehr, sich in Geduld zu üben und auf den Durchführungstag zu warten. Der Anlass selbst konnte ohne grosse Zwischenfälle erfolgreich bewältigt werden.

Als Neuheit im öffentlichen Verkehr der Schweiz wurde im August der schon vor einiger Zeit angekündigte SwissPass eingeführt. Mit ihm soll sich künftig die öV-Kundschaft mit Generalabonnement oder Halbtax-Abonnement ausweisen. Auf der Karte selbst sind zwar der Name, das Geburtsdatum und ein Foto der Kundin oder des Kunden, jedoch nicht mehr der Fahrausweistyp oder dessen Gültigkeit ersichtlich. Über das Scannen eines in der Karte enthaltenen Chips kann die Fahrberechtigung des Fahrgastes auf einer zentralen Datenbank überprüft werden. Die Software der neuen Kon-

trollgeräte beziehungsweise die zentrale Datenbank bereitete anfänglich grössere Probleme, was den Kontrollprozess erschwerte und zu langen Wartezeiten führte. Inzwischen konnten viele Probleme behoben und der Prozess beziehungsweise der Umgang mit den Geräten deutlich verbessert werden. Trotzdem führte die Neuerung zu einem viel grösseren Aufwand bei der Fahrausweiskontrolle und daher zu mehr Kontrollstunden zur Erfüllung des vom Ostwind-Tarifverbund geforderten Kontrollgrades von 0,8%.

Immerhin scheint sich der Mehraufwand gelohnt zu haben. So zeigte sich klar, dass eine tiefere Quote an Reisenden ohne gültigen Fahrausweis (RogF) nur durch mehr Kontrolleinsätze erreicht werden kann. Mit einer bereinigten Quote von 1,32% der kontrollierten Personen konnte 2015 beim St.Gallerbus wiederum ein RogF-Rekordtief erreicht werden. Auch auf dem Netz des Seebus wurde mit 1,55% der kontrollierten Fahrgäste das beste Resultat seit der Einführung dieser Linien erzielt. Weniger erfreulich war im Berichtsjahr der erneute Rückgang der Fahrgastfrequenzen um weitere 1,7% auf 26 387 000 jährlich oder 72 300 Fahrgäste pro Tag.

Im Herbst 2014 wurde im Ostwind-Gebiet erneut eine Kundenzufriedenheitsumfrage durchgeführt. Anfangs 2015 präsentierte der Ostwind-Tarifverbund die Ergebnisse der Umfrage. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen vermochten das Gesamtergebnis im Vergleich zur letzten Kundenbefragung auf hohem Niveau um einen Punkt zu verbessern und blieben nur knapp unter dem Wert, der das Prädikat «sehr zufrieden» bedeutet.

Kundinnen und Kunden, die den VBSG eine Rückmeldung machen wollen, sollte der Zugang erleichtert werden. Im Weiteren bestand die Absicht, die Kundenrückmeldungen schneller zu bearbeiten und danach auch statistisch auszuwerten. Zu diesem Zweck wurde eine Bearbeitungsapplikation eingeführt. Ziel ist es, innerhalb von fünf bis acht Arbeitstagen eine Rückmeldung zu geben.

Am Sonntag, 6. Dezember 2015, waren in St.Gallen zwei Nikolause jeweils in Begleitung von Knecht Ruprecht in den Fahrzeugen des St.Gallerbus anzutreffen. Sie erfreuten Gross und Klein mit einem kleinen Präsent. Auch auf den Seebus-Linien verteilte ein Nikolaus Schokolade und wünschte allen eine besinnliche Adventszeit.

Personal und Organisation

Schon vor Jahresfrist konnte vom Projekt «integrierte Sicherheit» berichtet werden, in dessen Rahmen bis zum Jahresende 2014 ein umfangreicher Aktionsplan erarbeitet worden war. Im Berichtsjahr galt es nun, den Aktionsplan umzusetzen. Am Anfang dieser Aktivitäten stand im Januar 2015 ein Kaderseminar unter der Leitung der Suva. Ziel war es, das Kader und die Geschäftsleitung nochmals zu sensibilisieren und zu befähigen, die Umsetzung der Massnahmen wirkungsvoll zu begleiten.

Auch die diesjährige Weiterbildung für unsere Fahrdienstmitarbeitenden im Rahmen der Erfüllung der Chauffeurzulassungs-Verordnung (CZV) stand unter dem Motto Sicherheit. So konnte auf der speziellen, abgesperrten Trainingspiste in Cazis GR ein Fahrsicherheitstraining durchgeführt werden. Geübt wurde der Umgang mit schwierigen Situationen, und die Mitarbeitenden im Fahrdienst konnten «erfahren», was es heisst, einen Gelenkbus auf Glatteis zu lenken oder zum Stehen zu bringen.

Die Mitarbeitenden der Fahrausweiskontrolle sind oft schwierigen Situationen ausgesetzt. Es kommt vor, dass sich Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis, wenn sie erwischt werden, nicht gerade einsichtig benehmen. In einem eintägigen Kurs zum Thema «Selbstschutz und Taktik Gewaltprävention» wurden sie deshalb weitergebildet. Die Zielsetzung lautete «Schutz von Menschen, damit verbunden die Verhinderung von Straftaten». Dabei wurden verschiedene Handlungsweisen und Taktiken immer wieder geübt, bis daraus ein Automatismus entstand. Die motivierten Kursteilnehmenden zeigten sich erfreut und überrascht, nachdem sie mit Hilfe von Videoaufnahmen am Kursende die Wirkung des Gelernten optisch wahrnehmen konnten.

Die im Vorjahr vorbereitete Ausgliederung der Nachtreinigung an eine externe Reinigungsunternehmung wurde mit Beginn des Jahres 2015 umgesetzt. Schon bald zeigte sich jedoch, dass unsere hohen Qualitätsansprüche nicht erfüllt werden konnten. Auf der Suche nach Lösungen setzte sich die Überzeugung durch, dass sich eigenes Reinigungspersonal besser mit den Zielen der VBSG identifiziert und sich dies auf die Qualität der Reinigung auswirkt. Im Herbst 2015 fiel deshalb der Entscheid, die Nachtreinigung ab 1. Januar 2016 wieder mit eigenen Mitarbeitenden durchzuführen.

Um das Potenzial der Mitarbeitenden, die täglich für die Verkehrsbetriebe im Einsatz stehen, besser zu nutzen, wurde im Herbst 2015 unter dem Namen «Ideenmanagement» ein neues Vorschlagswesen (kontinuier-

licher Verbesserungsprozess, KVP) eingeführt. Es zeigte sich schon bald, dass dieses Instrument von den Mitarbeitenden rege benutzt wird und die VBSG vom Know-how der Mitarbeitenden profitieren können.

Die Dienstkleider der VBSG-Mitarbeitenden wurden vor über zehn Jahren eingeführt. Seit längerer Zeit steht fest, dass das Design und die Materialien der bestehenden Uniform nicht mehr zeitgerecht sind. Eine Arbeitsgruppe hat deshalb zusammen mit dem Leiter Betrieb eine neue Uniform evaluiert. Es sollte eine pflegeleichte Kleiderlinie aus hochwertigen Materialien und in solider Verarbeitung sein. Eine neue Uniform soll sich durch einen hohen Tragkomfort auszeichnen und selbstverständlich modern und sportlich aussehen. Nach der Ausschreibung im Sommer und einer Tragtest- und Auswertungsphase konnte der Stadtrat im Dezember 2015 den Lieferauftrag vergeben. Die Arbeiten werden nun weitergeführt, so dass die Mitarbeitenden zu Beginn der Olma 2016 in neuem Outfit auftreten werden.

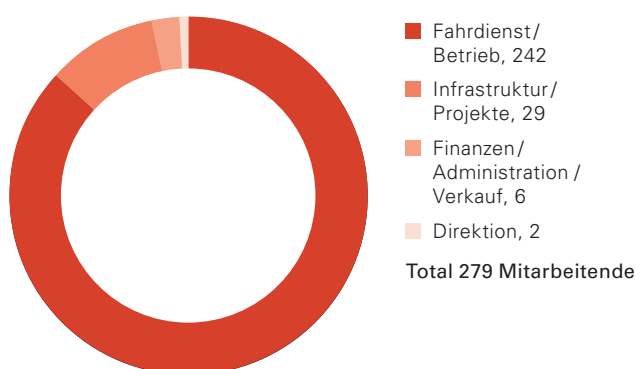
Schon seit zwei Jahren ist das Betriebsdispositionsplanungssystem BeDips in Betrieb. Es wird laufend weiterentwickelt. 2015 konnte mit der Einführung einer neuen Benutzeroberfläche und der Aufschaltung des Nachrichten-Portals ein weiterer Meilenstein in der Benutzerfreundlichkeit dieses wichtigen Instrumentes gesetzt werden. Neu erscheinen für alle Mitarbeitenden nach erfolgreichem Einloggen die aktuellsten Nachrichten und die wichtigsten Arbeitsinformationen strukturiert und anwendergerecht auf der Startseite.

Vor Jahresfrist wurde an dieser Stelle über die Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe St.Gallen mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) berichtet. Dabei ging es um die Rekrutierung und Ausbildung von stellensuchenden Personen zu Berufschafffeuren und Berufschafffeurinnen. Das Projekt war erfolgreich, konnte im Jahr 2015 weitergeführt werden und ist heute ein Angebot der Regionalen Arbeitsvermittlung (RAV) mit dem Namen «QualiWork». Im November 2015 erhielten die VBSG Besuch von Bundesrat Johann Schneider-Ammann. Gemeinsam mit Benedikt Würth, dem Regierungspräsidenten des Kantons St.Gallen, und weiteren Volkswirtschaftsdirektoren von Ostschweizer Kantonen liess sich der Bundesrat über das Gemeinschaftsprojekt von AWA und VBSG informieren. Später berichtete auch das Schweizer Fernsehen über das Projekt zur Überwindung des Fachkräftemangels.

Im Rahmen der jährlichen Kadertagung der Stadt St.Gallen, die diesmal dem Thema Mobilität gewidmet war, besuchten die Kadermitarbeitenden der Verwaltung der Stadt St.Gallen die VBSG. Der traditionelle städtische Lehrlingstag fand diesmal ebenfalls bei den VBSG statt. Alle städtischen Lernenden waren zusammen mit ihren Eltern dazu eingeladen. An diesen beiden stadt-internen Anlässen haben sich die VBSG so präsentieren können, wie sie sind: sympathisch, professionell und Neuem gegenüber stets aufgeschlossen.

In allen Verkehrsbetrieben ist der Dienstplan ein wichtiges und viel diskutiertes Thema. Dies ist bei den VBSG nicht anders. Verständlicherweise haben die Fahrdienst-Mitarbeitenden ein grosses Interesse daran, dass Dienstpläne erstellt werden, die möglichst nahe an ihre Bedürfnisse und Vorstellungen herankommen. Diese Wünsche und Vorstellungen sind jedoch naturgemäss sehr vielfältig. Um diesem Umstand angemessen Rechnung zu tragen, wurde im Vorfeld der Planung für die neuen Dienstpläne 2016 eine Umfrage zu den Gestaltungsgrundsätzen lanciert. Mit diesem Vorgehen konnte zum einen die Meinung direkt bei den Mitarbeitenden mit unregelmässigen Arbeitszeiten abgeholt werden. Zum anderen konnte aber auch die Umfragefunktion auf dem neuen Nachrichten-Portal des Betriebsdispositionsplanungssystems BeDips praktisch getestet werden.

Anzahl Mitarbeitende nach Abteilung



Technik und Umwelt

Die Umstellungen auf dem Bahnhofplatz im August waren für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs in St.Gallen das wohl auffallendste Ereignis des Jahres 2015. Nach intensiver Planung mussten die für einen reibungslosen Betrieb nötigen Provisorien erstellt werden. Fahrleitungen wurden verschoben und ergänzt, Wartehallen installiert, Billettautomaten an die neuen Haltekanten verschoben, Anzeigen für die Fahrgastinformation an den neuen Standorten platziert und so weiter. Am grossen Umstellungstag im August klappte dann auch fast alles. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz verkehren die Trolleybusse der Linien 1 und 4 nun durchgehend über die St. Leonhardstrasse.

Bereits 2014 wurde ein Versuch gestartet, mit dem EnergyPack, einem Batteriepaket für die Trolleybusse, gewisse Streckenabschnitte ohne Fahrleitung zu fahren. Mitte 2015 wurde der Versuch abgeschlossen. Die Erfahrungen im Linienbetrieb haben gezeigt, dass die Idee eines fahrleitungslosen Trolleybus-Betriebes über den Bahnhofplatz gegenwärtig nicht realisierbar ist. Zu gross waren die Verzögerungen beim Aufbügeln der Stromabnehmer. Die Technik wird aber weiterverfolgt und lässt sich ja vielleicht schon bald an anderer Stelle nutzen. Der Entscheid beeinflusste auch die Planung der Fahrleitungen für den neu gestalteten Bahnhofplatz. In intensiver Zusammenarbeit mit den Architekten, den Appenzeller Bahnen und den verschiedenen Stellen der Stadt wurden die Planung verfeinert, Maststandorte optimiert und der Bauablauf diskutiert.

Neben dem Grossprojekt «Neugestaltung Bahnhofplatz» galt es natürlich auch das Tagesgeschäft zu bewältigen. Die Autobusflotte ist in ihre zweite Lebenshälfte eingetreten. Bei den Gelenkbussen mussten die Getriebe revidiert und die Faltenbälge ersetzt werden. Mit der Neubepolsterung der Fahrgastsitze wurde auch der Innenraum aufgewertet. Das Infotainment-System wurde ebenfalls auf den neuesten Stand gebracht. Neue Router sorgen für schnelle Datenübertragung, neue Monitore für ein gutes Bild und die neu eingeführten Anschlussinformationen an den Umsteigeknoten für eine bessere Information der Fahrgäste.

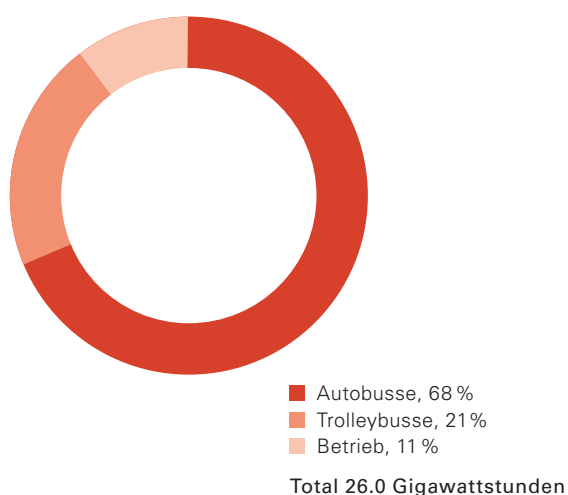
Auch im Fahrleitungsnetz besteht weiter Sanierungsbedarf. 2015 wurde der Abschnitt vom Blumenbergplatz bis zur Peter-und-Paul-Strasse saniert. Aufgrund der sehr guten Erfahrungen mit dem Enteisungsfahrzeug haben sich die VBSG entschieden, die Enteisungsanlagen nicht zu erneuern, und stattdessen ein zweites Enteisungsfahrzeug beschafft, um so auch im Winter für einen reibungslosen Trolleybus-Betrieb zu sorgen.

Das Projekt der Depoterweiterung erfuhr im vergangenen Jahr eine entscheidende Wende. Da eine intensivere Nutzung der Parzelle ein dringendes Anliegen ist, wurde die Möglichkeit der Aufstockung der Einstellhalle um einen Bürotrakt geprüft. Im Weiteren konnte mit den Stadtwerken ein Partner gefunden werden, der grosses Interesse an einem gemeinsamen Bürostandort hat. Das Projekt wird nun im Rahmen eines Studienauftrages vorangetrieben.

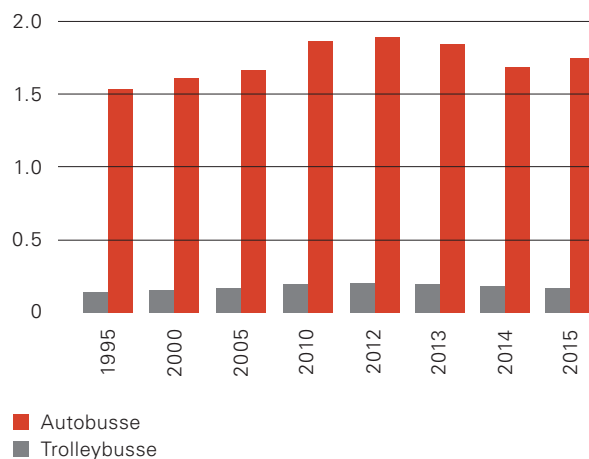
Um sich für die Zukunft fit zu machen, haben die VBSG ihr Sprechfunksystem bereits auf Gleichwelle umgestellt. Diese Vorbereitung zur Umstellung auf Digitalfunk deckt schon heute das Funknetz der Verkehrsbetriebe vor allem Richtung Mörschwil und im Gebiet des Seebus deutlich besser ab.

St.Gallen durfte 2015 als Zielort der WAVE, einer Elektrofahrzeug-Rallye, eine ansehnliche Menge von Elektrofahrzeugen auf dem Gallusplatz begrüßen. Die VBSG nahmen dieses Ereignis zum Anlass, an diesem Tag auf der ebenfalls über den Gallusplatz verkehrenden Linie 10 einen Elektrobus einzusetzen. Das Fahrzeug meisterte die Strecke auch bis Oberhofstetten mit Bravour und bewies, dass ein Betrieb von Elektrobussen auf ausgewählten Linien in absehbarer Zeit durchaus möglich ist.

Verteilung Energieverbrauch

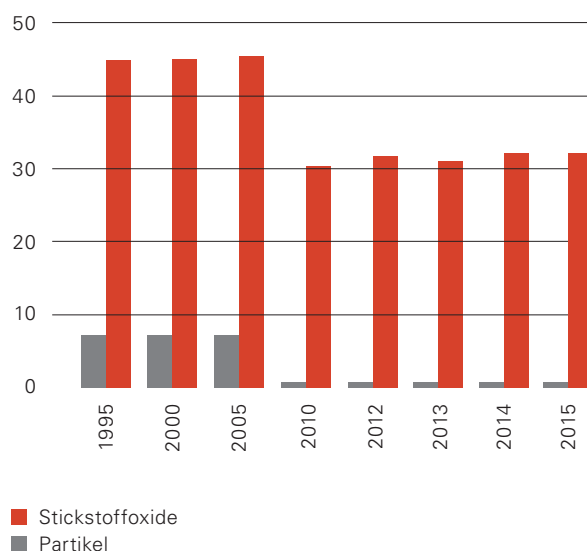


CO₂-Emission in kg pro Fahrzeugkilometer



Dank Optimierungen an der Getriebesteuerung und Schulungen in ökonomischer Fahrweise konnte der Dieselverbrauch und damit der CO₂-Ausstoss praktisch gehalten werden.

Autobus-Schadstoffemissionen in Tonnen pro Jahr



Die Schadstoff-Emissionen liegen im Rahmen des Vorjahres.



Das Telefon von Marcel Delvai klingelt schon wieder: Als Baustellenverantwortlicher der VBSG entwickelt er über kurz oder lang Lösungen, damit sich Baustellen und Busse nicht in die Quere kommen. Der Bahnhofplatz wird ihn noch bis 2018 beschäftigen.

Der Bus holt die Zukunft ins Heute. Jeden Tag.

Was die St.Galler Verkehrsbetriebe planen, setzen rund 220 Buschauffeure und -chauffeurinnen und weitere 59 Mitarbeitende um. Und das Planen der Zukunft geht weiter – Tag für Tag. Damit die Stadt die Mobilität der Zukunft bereits heute erlebt. Ein Tag der St.Galler Verkehrsbetriebe, einer von 365 im Jahr 2015.

04.32 Uhr: Fröhlich morgens voll im Bild

Der erste Bus verlässt das Depot an der Steinachstrasse – Linie 1, westwärts Richtung Winkeln. Marianne Löpfe hat sich am Vorabend noch auf ihren Dienst vorbereitet: Von zu Hause aus hat sie sich ins Betriebsdispositionsplanungssystem der VBSG, ins BeDips, eingeloggt. Baustellen, die erhöhte Vorsicht fordern würden? Nein, seit ihrem letzten Dienst auf dieser Linie hat sich nichts getan. Sonstige Unregelmässigkeiten, die zu beachten wären? Auch keine. Marianne Löpfe ist bestens über die gesamte Strecke informiert. Der Arbeitstag und der Dienst können beginnen.

Marianne Löpfe hat am Vorabend über das BeDips sonst noch Wichtiges erfahren, denn seit 2015 funktioniert das System auch als Nachrichtenportal. Es präsentiert den VBSG-Mitarbeitenden auf einen Blick die internen News und schafft eine gemeinsame Basis in einer Organisation, in der rund 220 Chauffeure und Chauffeurinnen allein unterwegs sind.

Zudem hat sich Marianne Löpfe für einen Shuttle-Dienst eingetragen: Die Teilnehmenden eines Kongresses wollen in Extrabussen vom Bahnhof zum Olma-Gelände gebracht werden. Früher musste jemand aus der Betriebsdisposition anrufen, um das Personal für Shuttle-Dienste zu finden. Diese Arbeit macht jetzt das BeDips.

Die monatlichen Dienstpläne mussten einst ausgedruckt werden. Bis das acht Seiten umfassende Dokument jeweils verteilt war, stimmten einzelne Einträge bereits nicht mehr. Heute lassen sich Wochen- und Monatspläne direkt im BeDips abrufen – und sie sind immer aktuell. Eine Dienstbörse erleichtert es den Chauffeuren und Chauffeurinnen auch, untereinander Dienste abzutauschen. Marianne Löpfe hat schon davon Gebrauch gemacht: ganz praktisch!

07.18 Uhr:

Doch, doch, das reicht noch

Auf der Teufenerstrasse stadteinwärts stockt der Verkehr – wie an jedem Werktagmorgen. Der Bus der Linie 5 vom Riethüsli Richtung Bahnhof und Rotmonten ist trotzdem gut durchgekommen. Mit leichter Verspätung fährt er die Haltestelle Bleicheli an. Und doch blicken jetzt ein paar Passagiere etwas angestrengt auf die Bildschirme an der Fahrzeugdecke: Seit 2015 wechselt vor jedem Verkehrsknoten die Ansicht. Der linke Bildschirm, der sonst die Linie mit ihren nächsten Haltestellen darstellt, zeigt die Busanschlüsse auf, der rechte, der sonst Nachrichten und Werbung präsentiert, listet die nächsten Bahnanschlüsse auf – in Echtzeit. Doch, doch, es reicht noch gut auf den Zug! So genannte Turnschuh-Anschlüsse, die ein Umsteigen im Sprint-Tempo erfordern würden, zeigt das Fahrgastinformationssystem (FIS) gar nicht erst an.

Damit das in der Schweiz einheitlich gestaltete FIS zuverlässig funktioniert, braucht es ziemlich Technik. Im Nebenbüro von Marcel Alther, der für die VBSG die Systeme verantwortet, steht eine ganze Testanlage der in den Bussen verbauten Systeme. Sie dient vor allem zum Testen einzelner Hardware-Komponenten und zum Überprüfen der Fahrplandaten neu erstellter oder angepasster Linienverläufe. Das FIS steht und fällt mit der Qualität und der Übermittlung der Daten: Jeder Buschauffeur, jede Buschauffeurin im Frühdienst schaltet dazu den Bordrechner ein und wählt die Nummer der Linie und des Kurses aus. Der Bordrechner übermittelt dann die Position des Busses fortlaufend an die drei Funkknoten im VBSG-Depot, im Menzlenwald und in Mörschwil. Ein Server in Schweden führt die Positions- und Statusdaten der VBSG-Bordrechner zusammen. Von Schweden werden die neu gebildeten Prognose-daten auf die verschiedenen im Einsatz stehenden Echtzeitsysteme verteilt, so auch auf ein nationales Kundeninformationssystem, welches durch die SBB betrieben wird. Damit bei einem Teilausfall der Systeme trotzdem Fahrplandaten angezeigt werden können, werden jeweils um vier Uhr früh die tagesaktuellen Fahrplandaten an die Systeme versandt.

Der Bordrechner übrigens dient dem Buschauffeur oder der Buschauffeurin auch ganz direkt: Er zeigt neben der Fahrplanteue an, wie viele Meter bis zur nächsten Haltestelle zu fahren sind. Das hilft, Chauffeuren und Chauffeurinnen mit wenig Erfahrung auf der spezifischen Linie, Fahrpläne einzuhalten.

08.20 Uhr: Sicher unterwegs

Plötzlich spritzten vor dem Bus Wasserfontänen auf. Andreas Solenthaler reagierte geschickt und lenkte den Bus weiter, ohne dass dieser ins Schleudern geriet. Das war im Sommer 2015, als er zusammen mit weiteren VBSG-Chauffeuren und -Chauffeurinnen im Fahrsicherheitszentrum DrivingGraubünden in Cazis ein Training absolvierte. Einen Tag lang konnte er für einmal die physikalischen Grenzen eines langen Gelenkbusses sowie eines Drei- und eines Zweiachсers erfahren, das Kurvenverhalten der Fahrzeuge austesten, die eigene Geschicklichkeit trainieren – und dabei für den täglichen Fahrdienst Sicherheit aufbauen.

Heute ist Andreas Solenthaler auf der Linie 10 quer durch die Stadt unterwegs, zwischen dem Abacus-Platz im Nordosten und Oberhofstetten im Südwesten. Dass er wie alle seine Kolleginnen und Kollegen jedes Jahr eine Weiterbildung absolvieren muss, empfindet er mehr als Freude denn als Pflicht. Speziell das Fahrsicherheitstraining 2015 hatte es in sich. Jetzt kann er sogar einen 28-Tonnen-Bus auf Glatteis zum Stehen bringen.

Elmar Keller, der Fahrlehrer der VBSG, hat das Training organisiert: «Geschicklichkeit ist lernbar», sagt er, «doch die Gelassenheit muss man im Bus-Alltag in der Fahrerkabine entwickeln.» Für das Wohl der Busspassagiere und den reibungslosen Verkehr auf der Strasse ist beides wichtig. «Die Öffentlichkeit», so Elmar Keller weiter, «kann sich fast nicht vorstellen, was ein Chauffeur oder eine Chauffeurin alles beherrschen und auch aushalten muss.»

Für 2016 hat Elmar Keller das Weiterbildungsthema Öko-Fahren gewählt: «Wir lernen so zu fahren, dass wir die Umwelt noch mehr schonen und noch weniger Energie verbrauchen.» Dazu richten die Mitarbeiter in der VBSG-Werkstätte einen Bus so ein, dass er den Verbrauch vor und nach dem Training aufzeigt.

09.45 Uhr: Der Billett-Automat zum Mitnehmen

Marcel Alther, der System-Verantwortliche der VBSG, überprüft das mobile Ticketing, das die VBSG und der Ostwind-Tarifverbund (OTV) gemeinsam mit einer externen Firma entwickelt und im Sommer 2015 eingeführt haben: Klappt alles bestens.

Über die Smartphone-App lassen sich seither nicht nur die Fahrpläne in der gesamten Ostschweiz abrufen, sondern auch Ostwind-Einzelbillette fürs Stadtnetz und alle weiteren Ostwind-Linien kaufen – mit nur zwei

Klicks: Ist die Geo-Location-Funktion im Smartphone aktiv, erkennt die App den Abfahrtsort. Der Zielort ist schnell eingegeben, die beste Route mit etwas geografischem Wissen mit einem Klick ausgewählt und das Billett mit einem weiteren Klick gekauft, sofern zuvor die Daten, etwa der Kreditkarte, hinterlegt worden sind. Will zum Beispiel ein Grossvater mit seiner Enkelin von St.Gallen-Neudorf in den Kinderzoo nach Rapperswil fahren, holt er einfach sein Smartphone aus der Tasche und löst die Billette – quasi an seinem eigenen Billett-Automaten.

Der Billett-Automat für die Hosentasche kann seit Frühling 2016 noch mehr: Er stellt jetzt auch Mehrfahrtenkarten aus und entwertet sie. Diese Mehrfahrtenkarten kann eine Mutter mit ihrem Smartphone kaufen und dann mit einem QR-Code oder mit einer sechsstelligen Zahlen-Buchstaben-Kombination auf das Smartphone ihres Sohnes weitergeben, damit dieser sie benützen kann.

10.30 Uhr: Drei denken an die Zukunft

Der Busbetrieb läuft, in der VBSG-Leitstelle an der Steinachstrasse ist es ruhig.

Ein paar Büros weiter stecken drei Personen die Köpfe zusammen: Philipp Sutter, der Leiter Infrastruktur und Projekte, trifft sich mit Susi Rehsteiner vom Hochbauamt der Stadt St.Gallen und mit Patrick Sgarbi von den Sankt Galler Stadtwerken. Die dreispurige Rampe, auf der die Busse seit 2012 ins Depot einfahren können, war ja nur der Anfang, der erste Schritt zur Depoterweiterung. Und diese wird nun an die Hand genommen, Philipp Sutter, Susi Rehsteiner und Patrick Sgarbi treffen sich darum.

Im September 2015 hat das St.Galler Stadtparlament einen Verpflichtungskredit von 390 000 Franken gesprochen und damit grünes Licht gegeben für einen Gestaltungswettbewerb zur Vergrösserung und Nutzungserweiterung des VBSG-Depots an der Steinachstrasse. Gemäss bereits vorliegender Machbarkeitsstudie könnte das neue Depot für 46 Millionen Franken gebaut und für 100 Busse ausgelegt werden. Auf die rund 6000 Quadratmeter grosse Einstellhalle könnte ein dreistöckiger Bürobau gesetzt werden. Er würde bis zu 300 Arbeitsplätze für die Sankt Galler Stadtwerke beherbergen, die heute über die Stadt verteilt sind.

Susi Rehsteiner vom Hochbauamt leitet die Planung, Patrick Sgarbi definiert das Raumprogramm für die Stadtwerke. Und Philipp Sutter hält seitens VBSG die Fäden in der Hand.



Zuvor ein Blick ins Betriebsdispositionsplanungssystem BeDips und Marianne Löpfe weiss, was sich auf ihrer Linie tut. Sie kann den Bus in aller Ruhe und mit einem Lächeln chauffieren. Auch VBSG-interne News und ihre Einsatzpläne ruft sie übers BeDips ab.

11.10 Uhr: Eine Erfindung wirft Wellen

Er weiss nicht, wie viele Male er schon auf das Modell angesprochen worden ist. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit St.Gallen (AWA) und die VBSG haben es 2013 ausgearbeitet, 2014 ausprobiert und 2015 definitiv eingeführt. Sogar Bundesrat Johann Schneider-Ammann schaute 2015 deswegen bei den VBSG vorbei, das Fernsehen SRF berichtete darüber in der Nachrichtensendung «10 vor 10», und auch Medienleute aus der Romandie und dem Tessin baten um Auskünfte. Soeben wird Martin Meier, Leiter Betrieb der VBSG, wieder einmal am Telefon befragt.

Das Modell kennt nur Gewinner: Das dem AWA unterstellte Regionale Arbeitsvermittlungszentrum (RAV) vermittelt Arbeitslose mit geeignetem Profil an die VBSG, die jedes Jahr neue Chauffeure und Chauffeurinnen brauchen. Die VBSG können so den Rekrutierungsaufwand reduzieren und bilden die Personen aus. Und diese verschaffen sich damit eine neue Arbeitschance. Die Zusammenarbeit läuft unter dem Titel «QualiWork». 2015 haben die VBSG fünf Personen, die das RAV empfohlen hat, zu Chauffeuren der Kategorie D ausgebildet. Drei von ihnen stecken noch im anschliessenden sechsmonatigen Praktikum samt Fahrtraining, zwei von ihnen haben es bereits absolviert und sind nun im Fahrdienst angestellt.

14.40 Uhr: Der Trolleybus ohne Fahrdracht

Theoretisch machbar und ein Grund für Zukunftsträume: Ein Trolleybus muss die elektrische Energie nicht zwingend von einer Fahrleitung beziehen. Im Sommer 2015 haben es die VBSG unter anderem auf der Trolleybuslinie 3 ausprobiert. Das Fahrzeug Nr. 176 wurde mit einer Batterie ausgerüstet: Der EnergyPack hat etwa die Grösse des sonst üblichen Dieselaggregats, mit dem kurze Strecken ohne Stromzufuhr bewältigt werden. Auf dem Weg ins Heiligkreuz und von dort wieder stadteinwärts bis zum Broderbrunnen lud sich der EnergyPack jeweils voll auf, um dann über den Bahnhof bis zur Haltestelle Poststrasse den Strom zu liefern.

Ein neu gestalteter Bahnhofplatz ohne Trolleybus-Fahrleitungen – der Versuch sollte zeigen, ob das möglich wäre. Als zeitintensiv und aufwändig stellte sich allerdings das Ab- und Aufbügeln der Stromabnehmerstangen heraus. Obwohl automatisiert, war zum Aufbügeln doch immer wieder das manuelle Eingreifen des

Chauffeurs oder der Chauffeurin nötig. Die Trolleybusse werden den Bahnhofplatz also nicht ohne Fahrleitungen bedienen können. Doch der Traum ist deswegen nicht ausgeträumt.

An diesem Nachmittag besprechen die VBSG-Verantwortlichen zwei Elektrifizierungsvorhaben: für die Busse von und nach St. Georgen und für die Linie Wittenbach-Abtwil. Die Fahrleitungen werden 2015 und 2016 geplant, damit sie, so die Pläne genehmigt werden, 2018 gebaut werden können. Überhaupt, die Elektromobilität wird kommen, und da wollen die VBSG ganz vorne dabei sein. Die Stunde des EnergyPack wird schon noch schlagen.

15.00 Uhr: Jede zweite Minute ein Kontakt

«Wo isch denn jetzt da Hüsli?» Als der VBSG-Pavillon Ende 2014 nicht mehr auf dem Bahnhofplatz stand, waren etliche Kundinnen und Kunden etwas ratlos. Doch die Irritation legte sich schnell, der neue, vorläufige Standort beim Rathaus-Eingang wurde Gewohnheit. Dafür verwundert ein anderer Punkt gerade wieder einmal eine Kundin: «Ich habe nicht gewusst, dass ich bei Ihnen auch ein Ostwind-Billett nach Weinfelden kaufen kann.» «Doch, doch», erwidert Verkaufsmitarbeiter Cornel Marti, «bei uns bekommen Sie sämtliche Billette des Ostwind-Tarifverbunds, auch Postauto-Billette.»

Selbst jüngere Fahrgäste nutzen gerne die Dienste von Cornel Marti und seinem Kollegen, denn die Billett-Automaten werden als Alleskönner nicht einfacher zu handhaben. Fast ein Drittel der Personen, welche die menschlichen Kompetenzen und ein freundliches Wort dem Automaten vorziehen, ist jünger als 25. Kein Wunder, schneidet der VBSG-Pavillon gegenüber dem Automaten besser ab: In Sachen Kundenzufriedenheit erhält die Verkaufsstelle 84 von 100 möglichen Punkten, der Automat lediglich 68. Auf mehr als 100 000 Verkäufe pro Jahr kommen im VBSG-Pavillon 10 000 Beratungen und Auskünfte. Cornel Marti und sein Kollege sind jede zweite Minute in Kontakt einem Kunden oder einer Kundin.

Sogar Tickets für das Theater St.Gallen, die Museumsnacht und weitere kulturelle Anlässe in der Stadt sind am VBSG-Pavillon zu haben. Cornel Marti, der früher zwanzig Jahre Busse chauffiert hat und nun seit sieben Jahren in der Verkaufsstelle arbeitet, weiss aus eigener Erfahrung, welche Plätze im Theater besonders gute Sicht auf die Bühne gewähren.

16.15 Uhr: Busfahren ohne Billett lohnt sich nicht

Jede Person, die keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, hat dazu ihre Geschichte. «Die einen Geschichten sind wahr, die andern sind schlecht erfunden», sagt Martin Meier, Leiter Betrieb der VBSG.

In der Stadt St.Gallen scheint sich indes herumgesprochen zu haben, dass es sich nicht lohnt, ohne gültigen Fahrausweis den Bus zu benützen. Die VBSG kontrollieren auf allen Linien – und haben längst herausgefunden, auf welchen Streckenabschnitten Billett-Kontrollen besonders ergiebig sind. Martin Meier berichtet, dass über die gesamte jährliche Betriebszeit im Schnitt vier Personen kontrollierend unterwegs sind. «Wenn wir 1 Prozent aller Fahrgäste kontrollieren, stehen Kosten und Nutzen in optimalem Verhältnis.» 2015 hatten 1,30 Prozent der kontrollierten VBSG-Passagiere keinen gültigen Fahrausweis bei sich. Im Jahr zuvor waren es noch 1,74 Prozent. Von diesem Wert sind diejenigen Fahrgäste bereits abgezogen, die lediglich ihr Abonnement zu Hause vergessen haben.

Zur gleichen Zeit irgendwo im VBSG-Netz: Von zwei fehlbaren Personen werden die Personalien erfasst. Ihre Daten wandern direkt in eine Datenbank des Ostwind-Tarifverbunds: Sollten die beiden Personen in Zukunft ohne gültigen Fahrausweis etwa in einem Ostschweizer Postauto oder Zug erwischt werden, müssten sie dann, da sie schon einmal erwischt worden sind, eine noch höhere Gebühr bezahlen.

16.25 Uhr: Dringender Anruf

Marcel Delvais Mobiltelefon klingelt. Als Baustellenverantwortlicher der VBSG entwickelt er zusammen mit dem städtischen Tiefbauamt auch Sofortlösungen für Probleme, die bei der Umgestaltung des Bahnhofplatzes nicht vorhersehbar waren. Er weiss, worauf es ankommt: auf gegenseitiges Verständnis. «Ich habe immer unsere Busspassagiere und unsere Chauffeure und Chauffeurinnen im Kopf und ziele gleichzeitig darauf, den Baubetrieb durch den Busbetrieb möglichst wenig bis gar nicht zu behindern.»

Dennoch konnte Marcel Delvai im Sommer 2015 seinen Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst eine Unannehmlichkeit nicht ersparen: Auf der Linie 5 Richtung Riethüsli mussten sie über Wochen die Stromabnehmer der Trolleybusse am Bahnhof automatisch einziehen und im Bleicheli manuell aufbügeln. Bei Regen eine ziemliche Knochenarbeit, für die sich Marcel Delvai persönlich bedankt.

Der Bahnhofplatz wird ihn noch bis 2018 beschäftigen. Dann soll der Platz fertig sein. Für 2016 stehen noch weitere Baustellen an, die Stadt vergrössert das Fernwärmenetz und erneuert Wasserleitungen. Marcel Delvai kann das gesamte VBSG-Streckennetz bis ins Detail aus seinem Gedächtnis abrufen. Kontaktiert ihn das städtische Tiefbauamt wie soeben jetzt wegen einer Baustelle, so versetzt er sich gedanklich gleich in die Situation vor Ort. Die Suche nach der für alle bestmöglichen Lösung kann sofort beginnen.

22.30 Uhr: Gerade noch einmal gut gegangen

Sie steigen aus dem Bus und schauen einander erleichtert an: Ist gerade noch einmal gut gegangen. Christian Musiol und einer seiner Kollegen haben die Billette der Busspassagiere kontrolliert. Doch eine Frau im Bus – sie hatte keinen gültigen Fahrausweis – wurde kurz ausfällig. Christian Musiol sprach ruhig und sachlich mit ihr, erklärte, dass sie eine Dienstleistung in Anspruch nehme, die nicht gratis sei. Wenn auch murrend, bezahlte sie schliesslich die Gebühr.

Christian Musiol lenkt die meiste Zeit Auto- und Trolleybusse, daneben ist er als Kontrolleur unterwegs. Den Umgang mit Busspassagieren haben er und seine Kollegen, die ebenfalls Fahr- und Kontrolldienst leisten, gründlich trainiert. Und sie trainieren weiter. 2015 haben sie die Sicherheits-Arena in Winterthur besucht. Dort liessen sie sich instruieren und einen anstrengenden Tag lang in realitätsnahe Rollenspiele verwickeln, bis sie das richtige Verhalten verinnerlicht hatten. Damit bekamen sie ein weiteres Mittel in die Hand, um schwierige, emotional aufgeladene Situationen zu versachlichen und zu beruhigen und auch um sich selber zu schützen.

Solche Trainings geben Sicherheit. Und zudem weiss Christian Musiol, dass er sich jederzeit auf seine Kollegen im Kontrolldienst verlassen kann: «Wir funktionieren prima zusammen und können uns gegenseitig auch mental unterstützen, da wir uns alle sehr gut kennen. Und», fügt er an, «im Normalfall erleben wir als Kontrolleure auch viel Positives: gute Gespräche, schöne Begegnungen.»

2015 brachte hohen Besuch und einen Abschied



**12. Juni 2015: St.Galler
Schulkinder und ihr Fest**

Rund 50 000 Festbesucherinnen und -besucher feiern das Kinderfest. Die St.Galler Busse sind als Shuttle-Dienstleister mittendrin.

**20. Juni 2015: Elektrobus trumpft an
grösster Elektrofahrzeug-Rallye auf**

Die grösste Elektrofahrzeug-Rallye der Welt, die WAVE, trifft am 20. Juni am Zielort in St.Gallen ein. Passend dazu fahren die VBSG auf der Linie 10 mit einem Elektrobus.





**15. November 2015: Bundesrat
Johann Schneider-Ammann zu Besuch**

Bundesrat Johann Schneider-Ammann besucht die VBSG anlässlich der Vorstellung des Projekts QualiWork, das Stellensuchende wieder ins Arbeitsleben integriert und den VBSG zu neuen Fahrdienst-Mitarbeitenden verhilft. Lesen Sie mehr dazu auf Seite 7.



**6. Dezember 2015: Hohoho –
der Samichlaus ist da!**

Just am 6. Dezember finden VBSG-Samichläuse und -Schmutzli den Weg in die Busse und verteilen «Schöggeli» an die Gäste.



27. März 2015: Stabwechsel

Wir sagen «Danke, Fredy Brunner!»
Für seinen weiteren Lebensweg wünschen wir Fredy Brunner nur das Beste und bedanken uns für die wunderbare Zusammenarbeit.



Elmar Keller, der Fahrlehrer der VBSG, hat auch 2015 ein Training für die Buschauffeurinnen und -chauffeure organisiert: «Geschicklichkeit ist lernbar. Doch die Gelassenheit muss man im Bus-Alltag in der Fahrerkabine entwickeln.»

Lagebericht	20
Bilanz	21
Erfolgsrechnung	22
Geldflussrechnung	23
<hr/>	
Anhang	24
Allgemeine Informationen	24
Wichtige Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	24
Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen	26
Nicht aus Bilanz/Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben	30

Vorwort

Am 23. Dezember 2011 hat das nationale Parlament einem neuen Rechnungslegungsrecht zugestimmt. Es ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Das neue Recht unterscheidet nicht mehr nach der Rechtsform, sondern nach der wirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens. Die Einzelgesellschaften hatten bis zum Geschäftsjahr 2015 Zeit, sich diesem neuen Gesetz anzupassen. Der vorliegende Finanzbericht der VBSG reflektiert das neue Rechnungslegungsrecht. Die Vorjahreszahlen wurden an die neue Gliederung angepasst. Ausnahmen bilden der Ausweis an Buchwerten und Abschreibungen aus immateriellen Werten.

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Die VBSG verbuchten per Ende 2015 einen Ticketumsatz von CHF 28 Mio. (Vorjahr CHF 26,1 Mio.). Der Einnahmenanteil der VBSG an den Verbundeinnahmen des OTV (Ostschweizer Tarifverbund) betrug im 2015 18,493 %. Befördert wurden im Berichtsjahr 26,4 Mio. Fahrgäste, was einem Rückgang um rund 450 000 Fahrgäste oder 1,7 % entspricht.

Bei den Nebenerlösen konnte das hohe Niveau von 2014 nicht erreicht werden. Obwohl der Gesamtertrag die geplanten Werte für 2015 nicht ganz erreichte, konnte doch noch ein sehr gutes Unternehmungsergebnis von CHF 1,6 Mio. erzielt werden (Vorjahr CHF 2,0 Mio.).

Die abteilungsberechtigten Linien weisen einen Gewinn von knapp CHF 0,8 Mio. aus. Dies ist praktisch zur Gänze dem günstigeren Dieseleinkauf infolge des Rohölpreiserfalles zu verdanken. Der Kostendeckungsgrad beträgt hohe 66,5 %.

Die Finanzlage stellt sich sehr stabil dar. Durch die Rückzahlung der Darlehensschulden gegenüber der Stadt St.Gallen weisen die VBSG in der Bilanz keine verzinslichen Verbindlichkeiten mehr auf. Die Liquidität beträgt per Jahresende rund CHF 23,5 Mio. Die Eigenkapitalquote beträgt hohe 71,1 %.

Im Jahresdurchschnitt 2015 beschäftigten die VBSG 279,2 Vollzeitstellen (Vorjahr 272,4 Vollzeitstellen).

Durchführung einer Risikobeurteilung

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

der Jahresrechnung haben können. Eine wesentliche Komponente hierfür ist die Weiterentwicklung des internen Kontrollsystems, mit dem identifizierte Risiken durch entsprechende, angemessene Kontrollmassnahmen adressiert und deren Eintretenswahrscheinlichkeit minimiert werden sollen. Mit effizienten Massnahmen vermeiden, vermindern oder überwälzen die VBSG die Risiken, die sie nicht selbst tragen möchten. Die Auswirkungen dieses Prozesses sind in der vorliegenden Jahresrechnung enthalten.

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr, im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung, die Jahresrechnung der VBSG am 26.2.2016 genehmigt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Per 01.01.2016 wird die Verantwortung für den Ortsverkehr in der Stadt St.Gallen an den Kanton übergehen. Bei allfälligen Ausbauten auf dem Stadtgebiet besitzt die Stadt ab 2016 ein Antrags- und Mitplanungsrecht.

Bestell- und Auftragslage

Die Bestellungen für den regionalen Personenverkehr für die Jahre 2016 und 2017 sind erfolgt. Das Leistungsangebot der VBSG konnte marginal erweitert werden. Infolge der knappen vorhandenen finanziellen Mittel im öV haben sich die Besteller entschlossen, durch eine entsprechende Steuerung im Planrechnungsverfahren ihre Bestellerreserven zu einem bedeutenden Anteil zu reduzieren.

Ausblick

Aufgrund der mittlerweile sehr knappen Platzverhältnisse im Busdepot an der Steinachstrasse drängt sich eine Depotweiterung auf. Hier läuft aktuell die Umsetzungsplanung. Im Weiteren befinden sich die VBSG im Moment in der Planungsphase, um allenfalls die heutige Linie 7 durch eine Trolleybuslinie zu ersetzen. Dadurch könnte die Strecke Wittenbach – Abtwil elektrisch betrieben werden. Im Übrigen wird seit einiger Zeit auch eine Elektrifizierung von St. Georgen thematisiert.

Alle diese Infrastrukturausbauten werden künftig massive Geldmittel binden.

Bilanz

21

in CHF	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Aktiven			
Flüssige Mittel	1	23 512 236	27 314 386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	1 725 488	2 447 396
Übrige kurzfristige Forderungen	3	41 208	6 402
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	4	1 555 383	2 021 896
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5	405 388	31 577
Total Umlaufvermögen		27 239 703	31 821 657
Finanzanlagen	6	2 000	2 000
Sachanlagen	7	37 247 700	42 740 019
Immaterielle Werte	7	489 779	–
Total Anlagevermögen		37 739 478	42 742 019
Total Aktiven		64 979 181	74 563 676
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8	1 671 272	2 184 208
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	9	636 452	648 681
Passive Rechnungsabgrenzungen	10	6 780 600	6 769 792
Total kurzfristiges Fremdkapital		9 088 323	9 602 681
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	11	–	10 000 000
Rückstellungen	12	9 696 650	10 322 371
Total langfristiges Fremdkapital		9 696 650	20 322 371
Gesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG		1 645 613	1 645 613
Bestellerreserven Kanton SG und Stadt St.Gallen		5 135 793	6 466 076
Wiederbeschaffungsreserven	13	26 323 825	26 323 825
Freie Reserven		11 533 392	8 226 385
Bilanzgewinn		1 555 585	1 976 724
Total Eigenkapital	14	46 194 209	44 638 623
Total Passiven		64 979 181	74 563 676

Erfolgsrechnung

in CHF	Anhang	2015	2014
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	15	28 002 276	26 148 942
Nebenerlöse	16	4 619 338	4 752 706
Übriger Ertrag		292 120	318 061
Betriebsertrag		32 913 734	31 219 709
Abgeltungen	17	15 950 423	16 818 035
Gesamtertrag		48 864 156	48 037 744
Leistungsabhängiger Aufwand	18	-5 369 579	-5 721 807
Deckungsbeitrag		43 494 578	42 315 936
Löhne		-22 603 632	-22 463 762
Sozialversicherungen		-4 754 062	-4 866 444
Übriger Personalaufwand		-944 442	-281 246
Personalaufwand		-28 302 136	-27 611 452
Raum- und Einrichtungsunterhalt		-651 650	-721 807
Fahrzeugunterhalt		-3 900 472	-2 981 631
Sachversicherungen und Gebühren		-105 519	-109 229
Energie und Entsorgung		-237 946	-235 252
Verwaltung und IT		-2 069 328	-2 122 294
Werbung		-171 509	-117 445
Übriger betrieblicher Aufwand		-7 136 425	-6 287 658
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		8 056 017	8 416 826
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen		-6 234 424	-6 293 818
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf immaterielle Werte		-168 355	–
Veräusserungsverluste Sachanlagen		-3 060	–
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		1 650 177	2 123 008
Finanzertrag		10 641	45 665
Finanzaufwand		-105 233	-191 950
Unternehmungsergebnis	19	1 555 585	1 976 724

Geldflussrechnung

23

in CHF	31.12.2015		31.12.2014	
Unternehmungsergebnis	1 555 585		1 976 724	
+/- Ergebnis Anlagenveräusserungen	3 060		–	
+/- Abschreibungen	6 402 779		6 293 818	
+/- Rückstellungen	-625 721	7 335 703	39 371	8 309 913
Veränderung Nettoumlaufvermögen				
+/- Forderungen aus Lieferung und Leistungen	721 908		-332 578	
+/- Übrige kurzfristige Forderungen	-34 806		-314	
+/- Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	466 513		93 831	
+/- Aktive Rechnungsabgrenzungen	-373 811		582 240	
+/- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-512 937		270 705	
+/- Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-12 230		-2 474	
+/- Passive Rechnungsabgrenzungen	10 808	265 445	-27 262	584 148
Cash Flow aus Geschäftstätigkeit		7 601 148		8 894 061
Investierung				
Zugang aus Sachanlagen	-1 268 802		-980 628	
Zugang aus Immateriellen Werten	-134 496		–	
Zugang aus Finanzanlagen	–	-1 403 299	–	-980 628
Desinvestierung				
Abgang aus Sachanlagen	–		–	
Abgang aus Immateriellen Werten	–		–	
Abgang aus Finanzanlagen	–	–	–	–
Cash Flow aus Investitionstätigkeit		-1 403 299		-980 628
Free Cash Flow		6 197 850		7 913 433
Finanzierung				
Veränderung Eigenkapital	–		–	
Veränderung kurzfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	–		-15 000 000	
Veränderung langfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	-10 000 000	-10 000 000	10 000 000	-5 000 000
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit		-10 000 000		-5 000 000
Veränderung liquide Mittel		-3 802 150		2 913 433
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode		27 314 386		24 400 952
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode		23 512 236		27 314 386
Veränderung liquide Mittel		-3 802 150		2 913 433

Allgemeine Informationen

Allgemeine Information

Die Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) haben erstmals am 08. November 1894 vom Gemeinderat der Stadt St.Gallen die Konzession zur Personenbeförderung erhalten.

Rechtsform

Die VBSG sind eine unselbständige öffentlich-rechtliche Unternehmung der Stadt St.Gallen mit eigenständiger Rechnungslegung.

Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Mit mehr als 250 Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt 2015 (effektiv 279) erfüllen die VBSG im Berichtsjahr, wie schon im Vorjahr (mit 272 Vollzeitstellen), die Voraussetzungen für eine ordentliche Revision.

Wichtige Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Rechnungslegungsgrundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) wurde gemäss den Bestimmungen des RKV (Rechnungslegung für konzessionierte Verkehrsbetriebe) erstellt. Die wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die nicht bereits durch das RKV oder das Obligationenrecht vorgeschrieben sind, sind nachfolgend erwähnt. Die Rechnungslegung erfolgt in ganzen Schweizer Franken. Infolge der Rundung führt dies unter Umständen zu leichten Abweichungen bei der Summenbildung.

Schätzungen und Annahmen des Managements

Bei der Erstellung eines Jahresabschlusses muss die Geschäftsleitung Schätzungen vornehmen und Annahmen treffen, die sich auf die im Bericht ausgewiesenen Aktiven und Passiven, die Offenlegung von Eventualverbindlichkeiten und -forderungen zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses und auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen der Berichtsperiode auswirken. Die tatsächlichen Ergebnisse können von den Schätzungen abweichen. Schätzungen und Annahmen werden kontinuierlich überprüft und basieren auf Erfahrungswerten und sonstigen Faktoren wie zum Beispiel der Erwartung und Einschätzung zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen als vernünftig betrachtet werden.

Wesentliche Positionen in der Jahresrechnung, die auf Schätzungen und Annahmen des Managements basieren, sind:

- Sachanlagen und immaterielle Werte
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen
- Rückstellungen

Nahestehende Parteien

Zu den nahestehenden Parteien gehört die Stadt St.Gallen. Transaktionen mit der Stadt St.Gallen erfolgen grundsätzlich zu marktgerechten Bedingungen.

Die VBSG zeichnen auch für die Geschäftsführung der Mühleggbahn AG verantwortlich. Allfällige Leistungen erfolgen auch hier nach dem «Arm's length-Prinzip».

Fremdwährungsumrechnung

Fremdwährungstransaktionen werden zum Wechselkurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles oder zu einem diesem Wechselkurs angenäherten Kurs umgerechnet. Am Bilanzstichtag werden alle Fremdwährungspositionen mit öffentlich publizierten Jahresendkursen bewertet. Die daraus resultierenden Kursdifferenzen werden erfolgswirksam erfasst.

Umrechnungskurse per 31.12.2015:

1 EUR = CHF 1.0829

1 USD = CHF 0.9922

Flüssige Mittel

Die Position «Flüssige Mittel» beinhaltet Kassenbestände, Bankguthaben sowie kurzfristige Geldmarktanlagen mit einer Laufzeit von höchstens 3 Monaten sowie das Kto. Krt. gegenüber der Stadt St.Gallen. Sie werden zu Nominalwerten bilanziert.

Forderungen aus Lieferung und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden mit dem ursprünglichen Netto-Rechnungsbetrag erfasst, abzüglich einer Wertberichtigung für spezifische risikobehaftete Forderungen (Delkredere). Wertberichtigungen werden vorgenommen für Forderungen, die mehr als 3 Monate überfällig (in Verzug) sind oder für die spezifische Risiken identifiziert wurden. Zweifelhafte Forderungen werden ausgebucht.

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen sind grundsätzlich zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erfasst. Die Anschaffungskosten werden unter Anwendung der Methode des gewichteten Durchschnitts ermittelt. Erhaltene Skonti werden dabei als Anschaffungskostenminderung behandelt. Liegt der Nettoveräusserungswert am Abschlussstichtag unter den Anschaffungskosten, ist dieser massgebend für die Bewertung.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen langfristig gehaltene Wertchriften ohne Börsenkurs oder beobachtbaren Marktpreis. Sie sind höchstens zu Anschaffungskosten abzüglich allfälliger Wertberichtigungen bewertet.

Sachanlagen

Sachanlagen werden entsprechend ihrer erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Ausnahmen bilden die Grundstücke, die nicht abgeschrieben werden. Die Nutzungsdauern wurden wie folgt festgelegt und werden jährlich überprüft:

Grundstücke	Keine Abschreibung
Gebäude	20 bis 40 Jahre
Gebäudeeinrichtungen	10 bis 40 Jahre
Fahrleitungen	20 Jahre
Maschinen und Anlagen	5 bis 15 Jahre
Computer und Hardware	3 bis 5 Jahre
Trolleybusse	15 Jahre
Autobusse	12 Jahre
Anlagen im Bau Sachanlagen	Keine Abschreibung

Sofern Anzeichen einer Überbewertung erkennbar werden, werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Immaterielle Werte

Die Position «Software» umfasst erworbene Software und Software-Implementierungskosten, die dann als immaterielle Vermögenswerte erfasst (aktiviert) werden, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie einen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen schaffen werden. Die aktivierten Kosten werden linear über die geschätzte Nutzungsdauer abgeschrieben (maximal vier bis fünf Jahre).

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse werden dann verbucht, wenn die massgeblichen Eigentumsrisiken oder der Eigentumsnutzen auf den Käufer übertragen sind. Dies ist normalerweise bei Erbringung der Dienstleistung der Fall oder nach Lieferung und Fakturierung der Tickets oder Produkte.

Für Einnahmen im Berichtsjahr, deren Leistungserbringung erst in der Folgeperiode erfolgt, wird eine angemessene passive Rechnungsabgrenzung gebildet.

Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen

1 Flüssige Mittel

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Kassa	49 309	49 603
Postfinance	13 003 563	23 698 868
Banken	5 002 545	–
Kto.Krt. Stadt St.Gallen	5 456 818	3 565 915
Total	23 512 236	27 314 386

2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen gegenüber Dritten im Inland	555 139	1 305 082
Forderungen gegenüber Stadt St.Gallen	65 459	22 066
Forderungen gegenüber OTV (Jahresabonnemente)	18 483	13 292
Forderungen gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	1 151 407	1 171 956
abzüglich Wertberichtigungen	-65 000	-65 000
Total	1 725 488	2 447 396

3 Übrige kurzfristige Forderungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Vorauszahlungen an Lieferanten	38 820	–
Guthaben Verrechnungssteuer	2 388	6 402
Total	41 208	6 402

4 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Ersatzteile, Pneus, Diesel	1 742 404	2 081 967
Ware unterwegs	8 979	95 930
Nicht fakturierte Dienstleistungen	–	–
abzüglich Wertberichtigungen	-196 000	-156 000
Total	1 555 383	2 021 896

5 Aktive Rechnungsabgrenzungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Bezahlter Aufwand des Folgejahres	385 938	8 135
Noch nicht erhaltener Ertrag	19 450	23 442
Total	405 388	31 577

6 Finanzanlagen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Anteilschein Genossenschaft OTV (ohne persönliche Haftung/Nachschusspflicht)	2 000	2 000
Total	2 000	2 000

7 Sachanlagen und Immaterielle Werte

in CHF	Mobile Sachanlagen	Immobilie Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total Sachanlagen	Immaterielle Werte
Anschaffungskosten					
Bestand am 31.12.2013	76 976 202	28 956 542	14 768 926	120 701 670	–
Zugänge	169 237	-18 192	829 583	980 628	–
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen	6 801 059	3 888 877	-10 689 936	–	–
Bestand am 31.12.2014	83 946 498	32 827 228	4 908 573	121 682 298	–
Zugänge	–	–	1 193 639	1 193 639	209 660
Abgänge	-1 599 357	-1 278 855	-361 897	-3 240 109	–
Umgliederungen	1 309 632	442 795	-2 599 123	-846 696	846 696
Bestand am 31.12.2015	83 656 772	31 991 168	3 141 192	118 789 132	1 056 356
Kumulierte Wertberichtigungen					
Bestand am 31.12.2013	-41 306 981	-25 709 697	-5 631 783	-72 648 461	–
Abschreibungen	-4 793 499	-705 945	-794 374	-6 293 818	–
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen	-3 343 273	-937 496	4 280 768	–	–
Bestand am 31.12.2014	-49 443 752	-27 353 138	-2 145 389	-78 942 279	–
Abschreibungen	-4 792 954	-914 736	-526 734	-6 234 424	-168 355
Abgänge	1 599 357	1 275 795	361 898	3 237 050	–
Umgliederungen	-324 241	-16 946	739 409	398 222	-398 222
Bestand am 31.12.2015	-52 961 591	-27 009 025	-1 570 816	-81 541 431	-566 577
Nettobuchwert am 31.12.2014				42 740 019	–
Nettobuchwert am 31.12.2015				37 247 700	489 779

8 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten im Inland	705 160	1 021 143
Verbindlichkeiten gegenüber Stadt St.Gallen	152 468	198 321
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten im Ausland	323	14 073
Verbindlichkeiten gegenüber OTV	813 321	950 671
Total	1 671 272	2 184 208

9 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Erhaltene Anzahlungen von Kunden	3 100	–
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorge	–	43 754
Geschuldete Mehrwertsteuer	633 352	604 927
Total	636 452	648 681

10 Passive Rechnungsabgrenzungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Noch nicht bezahlter Aufwand	685 600	141 397
Erhaltener Ertrag des Folgejahres	–	1 395
Abonnementanteil des Folgejahres	5 250 000	5 185 000
Zeitkonti Mitarbeitende	845 000	1 442 000
Total	6 780 600	6 769 792

11 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

in CHF	fällig 2–5 Jahre	fällig > 5 Jahre	31.12.2015	31.12.2014
Darlehensschulden gegenüber Stadt St.Gallen	–	–	–	10 000 000
Total	–	–	–	10 000 000

12 Rückstellungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Rückstellung für Grossunterhalt	984 000	984 000
Rückstellung für Ablösung altes Vertriebssystem	300 000	300 000
Rückstellung für nicht versicherte Schäden	2 324 000	2 324 000
Rückstellung für Besitzstandswahrung Ausgliederung Pensionskasse	6 088 650	6 714 371
Total	9 696 650	10 322 371

13 Wiederbeschaffungsreserven

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Wiederbeschaffungsreserven aus zusätzlichen Abschreibungen	23 941 397	23 941 397
Wiederbeschaffungsreserven aus Ergebnisverwendung	2 100 000	2 100 000
Wiederbeschaffungsreserven aus Fahrhabeentschädigung Brand	282 428	282 428
Total	26 323 825	26 323 825

14 Eigenkapitalnachweis

in CHF	Gesetzliche Reserve (Art. 36 PBG)	Reserve Besteller Kt./Stadt SG	Wiederbe- schaffungs- reserven	Freie Reserven	Unter- nehmungs- gewinn	Total
Bestand am 31.12.2013	1 645 613	7 781 543	26 323 825	6 198 385	712 533	42 661 899
Verteilung Bilanzgewinn	–	102 480	–	610 053	-712 533	–
Umgliederung	–	-1 417 947	–	1 417 947	–	–
Unternehmungsgewinn	–	–	–	–	1 976 724	1 976 724
Bestand am 31.12.2014	1 645 613	6 466 076	26 323 825	8 226 385	1 976 724	44 638 623
Verteilung Bilanzgewinn	–	336 617	–	1 640 107	-1 976 724	–
Umgliederung	–	-1 666 900	–	1 666 900	–	–
Unternehmungsgewinn	–	–	–	–	1 555 585	1 555 585
Bestand am 31.12.2015	1 645 613	5 135 793	26 323 825	11 533 392	1 555 585	46 194 209

15 Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Ticketerlöse OTV st.gallerbus und seebus	24 295 339	22 447 719
Ticketerlöse DV Halbtax- und Generalabonemente sowie Einzelbillette	3 706 938	3 701 223
Total	28 002 276	26 148 942

16 Nebenerlöse

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Transportleistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	1 720 182	1 631 656
Reklame- und Provisionsertrag	2 180 341	2 474 399
Übrige Leistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	718 815	646 650
Total	4 619 338	4 752 706

17 Abgeltungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Abgeltung Verbundausfälle Kanton via OTV	79 069	85 034
Abgeltung Bundesamt für Verkehr	457 826	488 666
Abgeltung Kanton SG	9 744 507	10 339 842
Abgeltung Kanton TG	17 458	17 492
Abgeltung Stadt St.Gallen	5 602 384	5 840 664
Abgeltung Gemeinde Wittenbach	49 179	46 336
Total	15 950 423	16 818 035

18 Leistungsabhängiger Aufwand

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Verkaufsaufwand	2 612 352	2 702 310
Diesel, Strom und Pneus	2 664 105	2 966 352
Übriger leistungsabhängiger Aufwand	93 122	53 145
Total	5 369 579	5 721 807

19 Aufteilung Unternehmungsergebnis

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
abgeltungsberechtigte Linien	757 718	638 502
ergänzende Marktleistungen (nicht abgeltungsberechtigt)	797 867	1 338 222
Total	1 555 585	1 976 724

19 Verwendung des Bilanzgewinnes

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
Zuweisung zu Bestellerreserven BAV	–	–
Bestellerreserven Kanton	-227 258	993 616
Bestellerreserven Stadt St.Gallen	–	-656 999
Freie Reserven	1 782 843	1 640 107
Jahresergebnis	1 555 585	1 976 724

Der Jahresgewinn wird nach Prüfung der Jahresrechnung durch das BAV den entsprechenden Konti zugewiesen.

Nicht aus Bilanz/Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben

Absicherungsgeschäfte

in CHF	bis 31.12.2017	bis 31.12.2016	31.12.2015	31.12.2014
Absicherung Dieseltreibstoff	2 490 667	2 448 202	4 938 868	–

Die abgesicherten Einkaufspreise sind von Bund und Kanton durch den Abgeltungsanteil für Dieseltreibstoff in den Bestellungen gedeckt.

Sachversicherungen

in CHF		31.12.2015	31.12.2014
Gebäude	zum Neuwert	38 012 800	38 489 100
Waren und Einrichtungen	zum Neuwert	22 234 896	25 505 837
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	zum Zeitwert	29 252 781	33 690 202

Haftpflichtversicherungen

in CHF	31.12.2015	31.12.2014
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

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

