



2013

Geschäftsbericht Verkehrsbetriebe St.Gallen

	2009	2010	2011	2012	2013
Mitarbeitende (Jahresmittel)	204.4	220.4	236.3	255.9	277.5
Fahrgäste	23 800 000	23 500 000	26 100 000	27 100 000	27 500 000
Fahrgäste pro Tag	65 200	64 400	71 500	74 200	75 300
Aufwand	40 064 000	41 757 000	44 671 000	48 894 000	53 221 000
Personalaufwand	22 173 000	24 142 000	26 163 000	27 401 000	28 747 000
Sachaufwand	9 391 000	9 386 000	9 806 000	10 724 000	12 077 000
Sonderaufwand	8 500 000	8 229 000	8 702 000	10 769 000	12 397 000
Ertrag	39 986 000	41 867 000	45 334 000	51 506 000	53 934 000
Verkehrsertrag	20 814 000	22 021 000	23 578 000	27 129 000	29 939 000
Übriger Ertrag	5 947 000	4 096 000	4 518 000	4 834 000	4 755 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	13 225 000	15 750 000	17 238 000	19 543 000	19 240 000
Kostenunterdeckung	13 781 000	16 513 000	17 438 000	17 933 000	19 595 000
Fahrzeuge	67	69	70	70	78
Doppelgelenktrolleybusse	8	8	8	8	8
Gelenktrolleybusse	17	17	17	17	17
Gelenkautobusse	26	26	27	27	27
Dreiachsautobusse	–	–	–	–	5
Standardautobusse	10	10	10	10	11
Midibusse	6	8	8	8	10



8

– 6
Das Jahr 2013
in Kürze

– 9
Und der
Ausbau
geht weiter

– 13
Bus-Genuss
am Bodensee

– 15
Das Schicksal
fährt mit

– 18/19
Erfolgsrechnung
und Bilanz



17

Impressum
Herausgeber: Verkehrsbetriebe St.Gallen; Texte: Ralf Eigenmann,
Ursula Trunz; Fotografie: Ladina Bischof; Gestaltung und Realisation: Die Gestalter AG; Druck: XYZ



Tag der offenen Tür

Unsere einleitenden Worte zum Geschäftsbericht vor Jahresfrist stellten den grossen Wandel, den die Verkehrsbetriebe St.Gallen während der letzten Jahre vollzogen hatten, in den Mittelpunkt. Dieser Wandel der VBSG war im vergangenen Jahr Anlass, den Mitarbeitenden und der Bevölkerung der Stadt herzlich zu danken. Wir wählten dazu die Form eines Tages der offenen Türen, der auf regen Zuspruch stiess. An dieser Stelle danken wir allen Besucherinnen und Besuchern für das grosse Interesse, das sie mit ihrem Erscheinen am st.gallerbus-Tag gezeigt haben.

Im Sinne eines Fließgleichgewichts mit ihrem Umfeld und dessen Wandel werden die Verkehrsbetriebe St.Gallen ihre Entwicklung weiter vorantreiben. Der Volksentscheid gegen die Ausgliederung der VBSG ist dabei eine zu akzeptierende Rahmenbedingung und kein Hindernis. Es gilt nun, sich darauf einzustellen. Die Strategie bzw. die Massnahmen zu deren Umsetzung müssen diesen Rahmenbedingungen angepasst werden. Nach wie vor ist es unser Ziel, den öffentlichen Verkehr in St.Gallen und der Agglomeration massgeblich mitzugestalten und weiterzuentwickeln.

Ein Beispiel dafür ist unser Engagement bei der Umsetzung des neuen Konzeptes für den öffentlichen Ortsverkehr von Rorschach, Goldach und Rorschacherberg. Gerade dieses Konzept zeigt, wie das Gesamtsystem «öffentlicher Verkehr» im Sinne der Kundinnen und Kunden durch gute Kooperation zwischen den einzelnen öV-Leistungsträgern verbessert werden kann.

Jede Unternehmung, die im Dienste der Öffentlichkeit steht, muss das Ziel haben, die ihr übertragenen Aufgaben in hoher Qualität bei möglichst geringer Beanspruchung von Mitteln der öffentlichen Hand zu erfüllen. Neben den steten Bemühungen, die Effizienz zu steigern, bieten sich einem Verkehrsbetrieb auch auf der Ertragsseite zahlreiche Möglichkeiten, dieses Ziel durch das Angebot von Dienstleistungen an Dritte zu verfolgen. So verfügen die Verkehrsbetriebe St.Gallen über ein grosses Know-how bei der Gestaltung von Mobilität und können dieses zur Unterstützung von Anlässen aller Art einsetzen. Unabhängig davon, ob die Gäste einer Hochzeit von der Kirche zum Restaurant gefahren oder die Besucher eines Grossanlasses zum Schauplatz gebracht werden sollen, die VBSG sind immer in der Lage, die Transportlösung zu konzipieren und auszuführen. Beispiele dafür lesen Sie im vorliegenden Bericht über das Jahr 2013.

Im vergangenen Jahr durften sich die Verkehrsbetriebe erfolgreich weiterentwickeln. Grundlage dafür waren sowohl unsere Fahrgäste, Besteller und Partner im öffentlichen Verkehr als auch unsere Kundinnen und Kunden im Bereich der Eventunterstützung und Extrafahrten. Ihnen allen danken wir herzlich für das uns stets entgegengebrachte Vertrauen und Ihre Treue.

Ralf Eigenmann,
Unternehmensleiter

Betrieb und Markt

Nach dem deutlichen Fahrgastwachstum der letzten beiden Jahre wuchsen im Jahr 2013 die Nachfragezahlen etwas moderater an. Mit der im Dezember 2013 eingeführten S-Bahn St.Gallen wird für die kommenden Jahre im gesamten Ostwind-Gebiet ein stärkerer Frequenzanstieg erwartet.

Nach dem erfolgreichen Versuchsbetrieb der Linie 12 konnte diese Linie nun definitiv in das Angebot der VBSG aufgenommen werden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 verkehrt die neue Linie 10 als Durchmesserlinie von Oberhofstetten über den Bahnhof St.Gallen zum Abacus-Platz. Das im letzten Jahr neu erarbeitete und vom Stadtparlament bewilligte Angebotskonzept sieht neben der Verknüpfung der Linien 10 und 12 ein zusätzliches Fahrzeug vor. So kann zukünftig trotz gleichbleibendem Takt der Linienast Richtung Abacus-Platz mit weniger Zeitdruck und daher für die Kunden zuverlässiger befahren werden.

Ebenfalls erfolgreich war der ausnahmsweise fünfjährige Versuchsbetrieb des Seebus, des Ortsbusangebots in den drei Gemeinden Goldach, Rorschach und Rorschacherberg. Mit Blick auf die im Dezember 2013 startende S-Bahn St.Gallen war das Angebotskonzept des Seebus überarbeitet worden. Im vergangenen Jahr galt es nun, die Umsetzung des neuen Konzeptes vorzubereiten. Mit Stolz durften die VBSG zur Kenntnis nehmen, dass sie auch weiterhin mit der Erstellung dieses Leistungsangebotes betraut werden. Am 15. Dezember 2013, mit dem Fahrplanwechsel, konnte der Betrieb nach neuem Konzept gestartet werden.

Die VBSG meisterten auch im Jahr 2013 verschiedene Grossanlässe erfolgreich. Im Juni 2013 fand erstmals in der Arena St.Gallen vor über 27 000 Fans ein grosses Konzert mit der deutschen Punkrockband «Die Toten Hosen» statt. Das OpenAir 2013 wird wohl als «Schlammanlass» in die Geschichte eingehen. Starke Regenfälle von Donnerstag bis Samstag animierten die Festivalbesucher vermehrt dazu, den Shuttledienst in die Stadt zu benutzen. Dabei wurden die Fahrzeuge überdurchschnittlich stark verschmutzt. In der Nacht nach dem Festival waren vierzehn Mitarbeitende im Dauereinsatz, damit die Busse am nächsten Arbeitstag gereinigt zur Verfügung gestellt werden konnten. Am Höhenflug des FC St.Gallen beteiligten sich auch die VBSG. So wurden die Fans erstmals für drei ausverkaufte Heimspiele der Europa-league vom Bahnhof zur Arena St.Gallen transportiert. In Kombination mit dem Abendverkauf am Donnerstag war dies nicht immer leicht. Mit der Ausführung des Fahrauftrages für das Bergrennen Hemberg konnten die VBSG ihre Leis-

tungsfähigkeit auch ausserhalb ihres näheren Einzugsgebietes unter Beweis stellen.

Ein besonderer Anlass beschäftigte das gesamte VBSG-Team über längere Zeit: Der st.gallerbus-Tag vom 6. April 2013. Nach sieben Jahren des Wandels und der Erneuerung der VBSG war es an der Zeit, einmal der Bevölkerung von St.Gallen und allen Mitarbeitenden zu danken. Die VBSG taten dies, indem sie am st.gallerbus-Tag ihre Tore für die Bevölkerung und die Angehörigen der Mitarbeitenden öffnete. An zahlreichen Posten war sehr viel über die Verkehrsbetriebe und deren Aufgaben zu erfahren sowie darüber, wie und mit welchen Mitteln bei den VBSG gearbeitet wird. Unterstützt wurde der Anlass durch das Sportamt und zahlreiche Sportvereine der Stadt St.Gallen.



Personal und Organisation

Im Berichtsjahr galt es, die hohen Überzeitsaldi der Mitarbeitenden in normale «Bahnen» zu lenken. Mit der Rekrutierung von über 40 neuen Fahrdienstmitarbeitenden waren dazu im Jahr 2012 die Voraussetzungen geschaffen worden. Durch gezielte Massnahmen konnte nun der Saldo der Überzeiten um rund 23 000 Stunden reduziert werden.

Mit dem Projekt «individuelle Dienstenteilung» wurde im Jahr 2013 ein System für die Planung und Disposition der Personaleinsätze eingeführt, das über eine hohe Funktionalität verfügt. Die von der Projektgruppe evaluierte neue Software «BeDips» automatisiert nicht nur den Dienstabtausch unter den Mitarbeitenden bei Wahrung der gesetzlichen und reglementarischen Rahmenbedingungen. Vielmehr wird die gesamte Personaldisposition über dieses System wahrgenommen. Es dient unter anderem auch der Monatsplanung, der Arbeitszeit- und Zulagenabrechnung sowie der Kommunikation der Unternehmungs- und Betriebsleitung zu den Mitarbeitenden. Im vollen Ausbau mit weiteren Modulen wie Absenzenmanagement, Betriebshofmanagement usw. wird BeDips ein wertvolles Instrumentarium für die Betriebsführung sein.

Im Rahmen des Projektes Fit 13^{plus} überprüften die VBSG verschiedene betriebliche Abläufe und nahmen entsprechende Anpassungen vor. So wurde z.B. der Fahrzeugeinsatz in den Randzeiten hinsichtlich der Fahrzeuggrösse den Bedürfnissen angepasst, wo dies möglich war. Im Weiteren konnte über die Optimierung der Getriebeprogrammierung der Treibstoffverbrauch gesenkt werden.

Im Zusammenhang mit dem Rekrutierungsprozess hat die Betriebsabteilung verschiedene Abläufe neu festgelegt. Ziel ist die Senkung der Rekrutierungskosten sowie die Verbesserung der Entscheidqualität sowohl seitens der Kandidatinnen und Kandidaten, als auch bei den VBSG. So sollen sich Bewerbende vor dem Vorstellungsgespräch intensiv mit ihrem möglichen neuen Beruf auseinandersetzen. Zum Beispiel müssen mögliche neue Mitarbeitende während der Hauptverkehrszeit rund vier Stunden mit einem Bus mitfahren und ihre Eindrücke auf einem Blatt notieren. Diese Notizen bilden dann einen integrierenden Bestandteil des Vorstellungsgesprächs.

Ziel des im Jahr 2013 in Zusammenarbeit mit der SUVA gestarteten Projektes «Absenzenmanagement» ist eine deutliche Reduktion der Absenzen-Tage. Zu diesem Zweck wurde ein Leitfaden ausgearbeitet und alle Vorgesetzten inklusive der Geschäftsleitung durchliefen eine entsprechende Ausbildung. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2014.

Im Zusammenhang mit der Weiterbildung im Bereich der Anforderungen der Chauffeurzulassungsverordnung wurden wiederum zahlreiche Schulungstage zu verschiedenen Themen für die Mitarbeitenden organisiert. Dadurch ist es uns gelungen, die notwendigen Qualifikationen für die Fahrerqualifikationskarte aller unserer Mitarbeitenden auf den vorgegebenen Stichtag hin zu erreichen und nachzuweisen.

Technik/Infrastruktur

Im vergangenen Jahr durften die VBSG insgesamt acht neue Autobusse in die Flotte aufnehmen. Sechs Fahrzeuge bildeten den Abschluss der Flottenerneuerung und ersetzen die letzten vier NAW-Gelenkautobusse, welche bis ins Frühjahr 2013 für Fantransporte an Heimspiele des FC St.Gallen im Einsatz waren. Die vier am st.gallerbus-Tag vorgestellten Dreiachsautobusse sind 13.7m lang und bieten mit 40 Sitzplätzen fast gleich viele Sitze wie ein Gelenkautobus. Sie sind damit für den Einsatz auf den Linien 2 und 8 bestens geeignet. Zwei weitere Fahrzeuge, eine Überlandversion des

Dreiachsers sowie ein weiterer Zweiachs-Standardautobus mit Überlandbestuhlung, ergänzen die Flotte der VBSG ideal. Sie erfüllen alle Anforderungen für den Einsatz als Schulbus (Schulschwimmen, usw.) oder für Extrafahrten. Speziell verfügt jeder Sitz über einen Dreipunktsicherheitsgurt, womit die VBSG in der Lage sind, alle Fahraufträge des Schulamtes zu bewältigen. Durch den Einsatz der modernen EcoLife-Getriebe sind die Lärmemissionen und auch die Verbrauchswerte bei den sechs neuen Fahrzeugen nochmals bedeutend tiefer als bei den Gelenkautobussen. Für die Erweiterung des Angebotes auf dem Netz des Seebus sowie für die neu gestaltete Linie 10 wurde je ein zusätzlicher Midi-bus beschafft.

Im Auftrag des Tarifverbundes Ostwind konnte die Echtzeitinformationsplattform weiter ausgebaut werden, sodass jetzt der gesamte Verbundsverkehr auf der SmartphoneApp WEMLIN abgebildet wird. Zusätzlich wurde ein Störungsmanagement-System entwickelt, welches allen Transportunternehmen im Verbund ermöglicht, die Fahrgäste auf sehr einfache Weise schnell und umfassend auf verschiedensten Kanälen über Störungen zu informieren.

Die Sanierung des Fahrleitungsnetzes wurde weiter vorangetrieben. Das im vergangenen Jahr grösste Teilprojekt betraf die Komplettsanierung der Kreuzung Brühltor vom Waaghaus bis zum Theater einerseits und zur Torstrasse andererseits. Gleichzeitig erneuerte das «Fahrleitungsteam» der VBSG auch den Fahrleitungsabschnitt der Appenzeller Bahnen. In Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt der Stadt St.Gallen wurde ein Vorprojekt zur Elektrifizierung der Linie 2 vom Bahnhof nach St.Georgen durchgeführt. In der Arbeitsgruppe «Bus der Zukunft» tauschen sich die VBSG mit weiteren Verkehrsbetrieben über aktuelle Entwicklungen im Fahrzeugbau aus und versuchen so die Entwicklung zu beschleunigen.

Nach erfolgreicher Einführung der integrierten Unternehmungssoftware Abacus (ERP) in der Finanzbuchhaltung sollen auch die Abläufe in der Werkstatt und die Lagerbewirtschaftung in das System integriert werden. Als erster Schritt wurde eine Potenzialanalyse des Werkstattbereiches durchgeführt. Nun sollen die Prozesse kritisch hinterfragt und dann optimal im ERP abgebildet werden.

Das Hochbauamt der Stadt St.Gallen konnte im Berichtsjahr die zum Teil dringend nötigen Sanierungen der ortsfesten Wartehallen an den Wendeplätzen weitgehend abschliessen. Es wurden Wartehallen im Stile der Normwartehallen mit integrierten WC-Anlagen für die Öffentlichkeit und das VBSG-Personal errichtet.

Und der Ausbau geht weiter

Es war ganz eindeutig der Höhepunkt des Jahres: Die VBSG öffneten am st.gallerbus-Tag Tür und Tor ihres Depots an der Steinachstrasse, um die neue Rampe und neue Busse einzuweihen. Ein Etappenziel war erreicht. Doch die nächste Etappe hat bereits begonnen. Die VBSG bereiten sich auf noch höhere Mobilität vor.

Nach sieben heftigen Jahren des Leistungsausbaus kam der Tag, an dem sich alle Türen öffneten. Und es kamen rund 11 000 St.Gallerinnen und St.Galler, um sich das Depot der VBSG mit seiner neuen Rampe anzusehen: diese imposante Rampe, auf der die Busse seit Herbst 2012 dreispurig einfahren können und sich nicht mehr auf Quartierstrassen stauen. Es war auch der Tag, an dem aus künstlichem Nebel nigelnagelneue, dreiachsige Busse auftauchten und auf die Namen von St.Galler Quartieren getauft wurden.

Ein bisschen Nostalgie...

Othmar Jussel war an diesem Samstag im April 2013 früh auf den Beinen. Nein, er zog nicht seine orange Arbeitshose mit den reflektierenden Streifen an. Auch keine Freizeithose. Der Teamleiter Fahrleitung und Bau stieg in die Uniform, wie sie die Buschauffeure vor Jahrzehnten getragen hatten: Jacke und Hose aus schwarzem, schwerem Wollstoff und dazu eine steife Mütze mit Schild. Etwas Nostalgie musste und durfte sein. Zusammen mit einem Dutzend weiterer Kolleginnen und Kollegen hatte er über Monate und zusätzlich zu seiner Arbeit den Tag der offenen Tür vorbereitet.

...und ganz viel Engagement

Nun also war die Zeit gekommen, um der Familie, um Bekannten und Freunden den Ort zu zeigen, wo die berufliche Leidenschaft ankert und das Herz des öffentlichen Verkehrs der Stadt schlägt. Etwas Stolz schwang schon mit, das gibt Othmar Jussel unumwunden zu. Seinen Kolleginnen und Kollegen ging es ähnlich. «Ich identifiziere mich stark mit dem Betrieb», sagt er. Alle und alles zu kennen, das verbinde auch emotional. Genau dieses Engagement wurde am st.gallerbus-Tag spürbar.

Tief verwurzelt und beliebt

Ursprünglich Zimmermann, ist Othmar Jussel vor mehr als zwanzig Jahren zu den VBSG gekommen, damals als Chauffeur. Später arbeitete er in der Leitstelle und als Betriebsassistent, und heute zählt er drei handwerklich talentierte und ausgebildete Kollegen zu seinem Team. Sie warten und reparieren unter seiner Leitung die Fahrleitungen, und sie kümmern sich um den Unterhalt der Gebäude. Kein Wunder, zeigten sie am st.gallerbus-Tag den interessierten Gästen, aus welchen Teilen eine Fahrleitung besteht und wie eine Weiche funktioniert. «Die Leute stellten zum Teil sehr detaillierte Fragen», erinnert sich Othmar Jussel, und er seinerseits konnte erahnen, wie tief verwurzelt und beliebt die VBSG in der Bevölkerung sind – obwohl man dies manchmal aufgrund von Reklamationen nicht denken würde.

Randvolles Depot

Spät am Nachmittag leerte sich das Depot allmählich, in der riesigen Halle wurde es still – jedoch nicht für lange. Zu Betriebsschluss kehrten die Busse zurück. 78 Fahrzeuge zählt die VBSG-Flotte heute, nahezu zwei Drittel davon sind Gelenk- und Doppelgelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern und mehr. Als das Depot Anfang der neunziger Jahre gebaut wurde, bestand die VBSG-Flotte aus weniger als 60 Fahrzeugen, die zudem alle kürzer waren. «Wir haben seither sämtliche Kapazitätsreserven aufgebraucht», konstatiert Philipp Sutter, der Leiter Infrastruktur und Projekte. «Das Depot ist jede Nacht randvoll.» Doch die Bevölkerung wächst weiter, die Mobilität auch. Philipp Sutter: «Darauf müssen wir uns jetzt vorbereiten.» Deshalb befassen sich die VBSG und die Stadt mit der Frage, wie der Betrieb auf dem Areal an der Steinachstrasse im Hinblick auf weiteres Wachstum optimiert werden kann. Eine südwestliche Erweiterung des bestehenden Komplexes steht im Vordergrund. Bei den weiteren Schritten und der architektonischen Planung hat hohe Funktionalität absolute Priorität. Die dreispurige Rampe, die von Westen ins Depot führt, würde es erlauben, grösstenteils während des laufenden Betriebs zu bauen.

Neue Fahrleitungen

Nachts, wenn das Depot einstweilen noch bis auf den letzten Platz gefüllt ist, macht sich Othmar Jussel abermals an die Arbeit. Wieder in der orangen Arbeitskleidung und in Begleitung seines Teams. «2014 werde ich nachts noch etwas häufiger unterwegs sein als sonst», prophezeit er. Das St.Galler Trolleybus-Netz ist gut 22,5 Kilometer lang. Würden die Fahrleitungen aneinandergereiht, so würden sie von der Steinachstrasse über Gosau bis etwa nach Uzwil reichen – und wieder zurück, denn auf jede Fahrstrecke kommt pro Richtung eine Leitung. Auf rund einem Zehntel davon erneuern Othmar Jussel und sein Team dieses Jahr die gesamten Aufhängungen und wechseln wo nötig die Fahrdrähte aus.

Seebus und Bahnhofplatz

Auch die Einrichtung des Depots in Rorschacherberg für die Seebusse, die ebenfalls die VBSG betreiben, gibt zu tun: Es gilt, die Tankstelle des früher dort beheimateten Transportunternehmens zu erneuern und eine Waschanlage einzurichten. Und natürlich beschert die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, der das St.Galler Stimmvolk im Sommer 2013 zugestimmt hat, auch den VBSG etliche Arbeit. Die Frage etwa, wie der Busverkehr während der Bauarbeiten geführt werden soll, beschäftigt jetzt schon, und die Detailplanung für die Aufwertung des Bahnhofplatzes ist bereits angelaufen. Philipp Sutter und Othmar Jussel engagieren sich beide in entsprechenden Planungsteams.

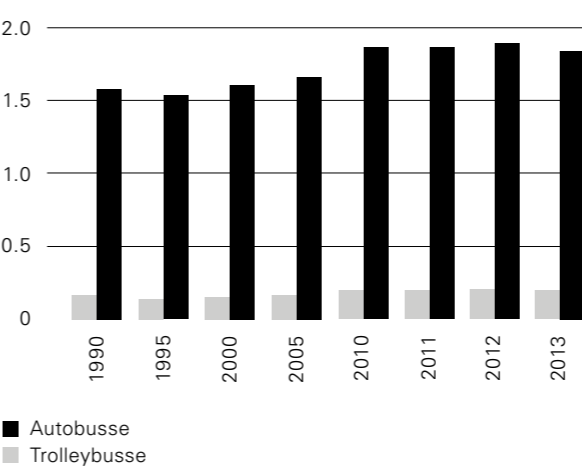
Nach den sieben Jahren des Ausbaus, die mit dem st.gallerbus-Tag abgeschlossen worden sind, kündigen sich gleich nochmals ein paar ähnliche Jahre an.

Ohne VBSG-Busse? Udenkbar!

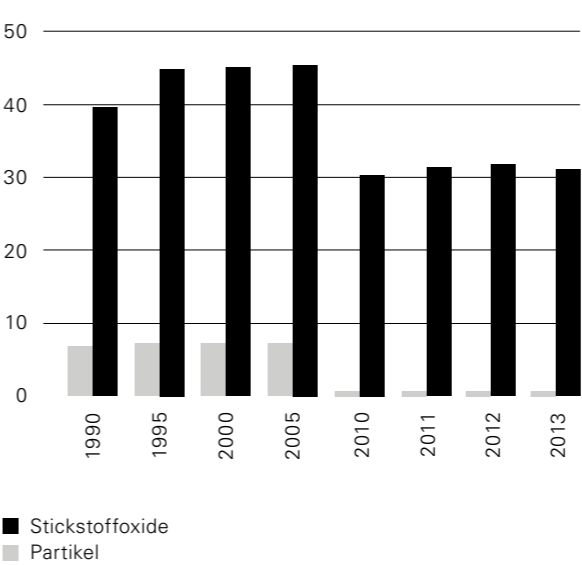


Kein Bier über die Gasse, aber ein Geben und Nehmen über die Strasse: Als die VBSG ihren st.gallerbus-Tag organisierten, mobilisierte Fritz Bischoff, der Leiter des Athletik Zentrums, die Sportvereine, die darauf am Tag der offenen Tür Würste brieten, Getränke verkauften und Kuchen aufstichten. Der Gewinn floss in ihre Vereinskassen. Die Nachbarschaft funktioniert: Den Raum unter der Rampe nutzt das Athletik Zentrum mietweise, um dort Aussengeräte zu lagern. Fritz Bischoff seinerseits weist auch gerne auf die eigene Bushaltestelle hin. Die Linie 10 bringt ihm die Sportlerinnen und Sportler direkt vor die Tür, und die Haltestellen Singenberg der Linien 1, 4 und 7 und Olma-Messen der Linie 3 sind nicht weit. Zwei Grossbildschirme zeigen im Athletik Zentrum in Echtzeit an, wann und wo der nächste Bus fährt. «Wir sind extrem gut an den öffentlichen Verkehr angebunden», so Fritz Bischoff. Das schätzen auch die Gewerbeschülerinnen und -schüler, die zum Turnen ins Athletik Zentrum kommen. «Der öffentliche Verkehr würde ohne Athletik Zentrum genau gleich funktionieren. Doch das Athletik Zentrum ohne die St.Galler Busse? Udenkbar! Sie erst bringen das Leben mit Turnen und Sport zum Pulsieren.»

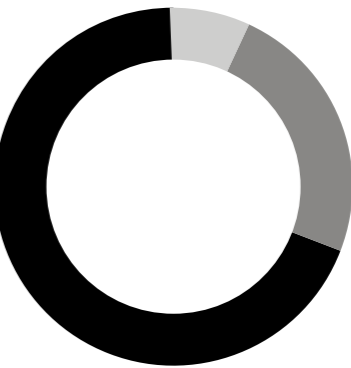
CO₂-Emission in kg pro Fahrzeugkilometer



Autobus Schadstoff-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Verteilung Energieverbrauch



Bus-Genuss am Bodensee

Die VBSG profilieren sich ausserhalb St.Gallens als Spezialist für den Nahverkehr. Aus dem fünfjährigen Versuchsbetrieb mit dem Seebus ist auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 ein Filialbetrieb geworden. Drei Buslinien erschliessen Goldach, Rorschach und Rorschacherberg. Die Fahrpläne von Bus, PostAuto und RheintalBus sind clever abgestimmt: So ist streckenweise ein Viertelstundentakt entstanden.

Er ist zwar in St.Gallen aufgewachsen, doch in Goldach, Rorschach und Rorschacherberg kennt er sich jetzt fast so gut aus. Die Stoppuhr in der Hand, ist er mit einem Kollegen im leeren Bus die Seebus-Linien abgefahren. Der probenhalber eingeführte 20-Minuten-Takt bewährte sich nicht.

Im Februar 2012 ist Samuel Keiser als stellvertretender Leiter Betrieb zu den VBSG gekommen, seither verantwortet er die Planung, die Disposition und die Fahrdienstleitung. Genau zu jenem Zeitpunkt wurde der damals schon dreijährige Versuchsbetrieb mit dem Seebus um zwei Jahre verlängert, die Einführung der St.Galler S-Bahn legte die Verlängerung nahe. Und Samuel Keiser liess sich vom ersten Tag an in das Versuchsangebot einbeziehen, um es zu optimieren.

Der grosse Clou

Und was ist mit dem 20-Minuten-Takt passiert? «Das ist der grosse Clou», freut sich Samuel Keiser: «Das Ingenieurbüro, das der Kanton für das Grundkonzept beigezogen hatte, brachte die Idee auf, je die Fahrpläne des Regional- und des Nahverkehrs übereinander zu legen. Wenn PostAuto und RheintalBus wie bisher im 30-Minuten-Takt verkehren und neu auch unsere Seebusse halbstündlich fahren, kommen wir gemeinsam auf einen 15-Minuten-Takt.» Mit anderen Worten: Die Ausdünnung des Seebus-Fahrplans hat dank geschickter Koordination dazu geführt, dass einzelne Strecken jetzt sogar besser bedient werden.

Erstmals ausserhalb St.Gallens

Das Angebot ist das eine, die betriebliche Umsetzung das andere. Samuel Keiser: «Ein ganzes Netz aufzubauen, das kommt selten vor.» Dabei hatten die VBSG sehr viele Parameter einzuhalten, die das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen als Auftraggeberin definiert hatte. Auf jeden Fall konnte Samuel Keiser sein ganzes berufliches Know-how unter Beweis stellen. Und die VBSG machen sich nun einen Namen als Nahverkehrsspezialist.

Von den insgesamt fünf Bussen, die neu am See verkehren, legen drei täglich mehr als 300 Kilometer zurück. Als Leitstelle dient ihnen jene in St.Gallen, und auch gewartet werden sie in der Werkstätte an der Steinachstrasse. So ergeben sich willkommene Synergien. Depot, Dienstort und Personal sind hingegen separat. Auf diese Weise lassen sich Leerfahrten nach St.Gallen vermeiden.

Von den Passagieren lernen

«Das Depot für die Seebusse, das von Goldach nach Rorschacherberg verlegt wird und dort in den Räumen eines ehemaligen Gütertransportunternehmens entsteht, wird auch noch gross genug sein, falls unser erstes externes Ortsverkehrsnetz einmal eine grössere Leistung erbringen müsste», weiss Samuel Keiser. Ohnehin blickt er nach vorn: «Wir lernen von den Passagieren und wollen, dass sie zufrieden sind.» Sollten ihm Optimierungsvorschläge zu Ohren kommen, würde er sie jeweils auf den Fahrplanwechsel hin sicher prüfen.

Bahnhofplatz und Extrafahrten

Alles sehr spannend, doch das Tagesgeschäft muss auch gemacht sein. Auf sein fünfköpfiges Team und ihn warten 2014 wieder etliche Aufgaben. Jede Haltestelle, die etwa auf Grund von Bauarbeiten temporär verschoben werden muss, hat Einfluss auf die technischen Systeme wie die elektronische Kundeninformation. Samuel Keiser: «Die Technik vereinfacht zwar vieles, doch das Datenmanagement wird dafür umso umfangreicher.» Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird deshalb auch für sein Team und ihn zum Thema. Ebenfalls werden Extrafahrten, Shuttledienste und Bahnersatzfahrten von Samuel Keisers Team geplant und disponiert – damit sich die VBSG im Nahverkehr weiter profilieren können.

Die grossen Sportler haben’s
jetzt einfacher



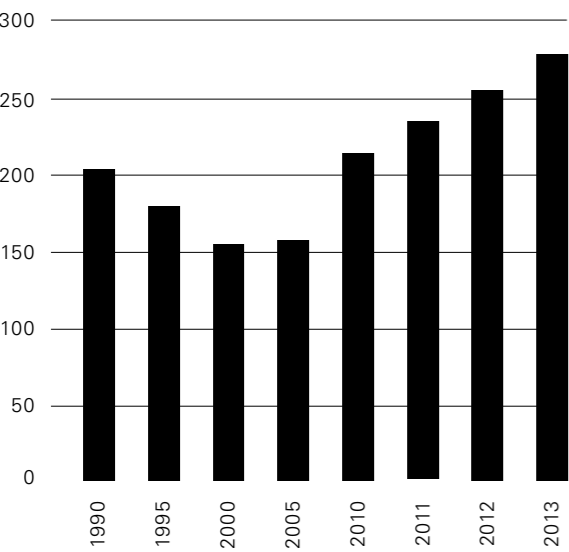
Als es den Seebus noch nicht gab, waren die Einwohnerinnen und Einwohner von Goldach, Rorschach und Rorschacherberg mit den Worten von Paul Rutz «grosse Sportlerinnen und Sportler: Wir mussten viel aufwärts und viel abwärts gehen. Jetzt haben wir’s bequemer.» Der pensionierte Briefträger und ehemalige Mechaniker Paul Rutz schätzt es, von seiner Wohnung an der Signalstrasse den steilen Weg zum Zentralfriedhof nicht mehr zu Fuss gehen zu müssen. Und auch seine Wäscherei

in Rorschacherberg erreicht er jetzt komfortabel mit dem Seebus der Linie 252.

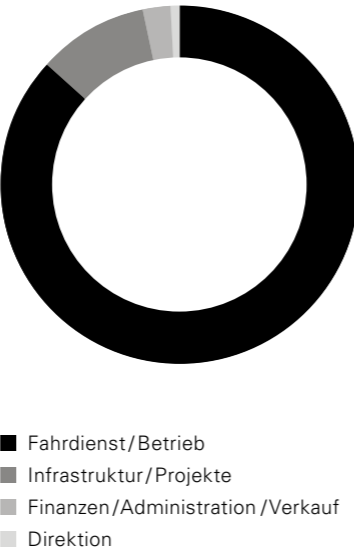
Das eigene Auto hat er schon vor längerer Zeit verkauft. So muss er nie einen Parkplatz suchen, keine Park- oder Geschwindigkeitsbussen befürchten – und hat überhaupt viel weniger Ärger: «Ist doch einfach schön, wenn ich mich in den Bus oder ins Postauto setzen kann.» Mit dem Postauto gelangt er auch sorgenfrei und sicher ins Hallenbad Blumenwies in St.Gallen, denn etwas Sport muss schon noch sein. Auf jeden Fall sei sein Leben dank dem Seebus einfacher geworden, sagt er – und denkt laut an die vielen Familien in Rorschacherberg, die zwei Autos in der Garage stehen haben: «Etliche von ihnen haben wohl noch gar nicht gemerkt, dass es nun den Seebus gibt. Die könnten sich das zweite Auto glatt sparen!»

Paul Rutz hat mit Ausnahme von ein paar Jahren in Rorschacherberg immer in Rorschach gewohnt, war aber in früheren Jahren als Mechaniker oft im Ausland. Von seiner Wohnung sieht er direkt auf den Verkehrsknoten, wo sich alle drei Seebus-Linien, das Postauto und der RheintalBus treffen. Einige der Seebus-Chauffeure kennt er persönlich, zwei von ihnen sind ehemalige Briefträger-Kollegen, die den Beruf gewechselt haben. Von ihnen chauffiert zu werden, bereitet ihm immer eine spezielle Freude.

Anzahl Mitarbeitende



Anzahl Mitarbeitende
nach Abteilung



Das Schicksal fährt mit

Auf ihren zwölf Linien in St.Gallen und nach Gossau und auf den drei Linien am Bodensee haben die VBSG tausende Stammgäste. Dazu kommen fast täglich Extragäste. Sie auf Extrafahrten und Extrarouten zum Ziel zu bringen, wird jetzt dank neuem Betriebsdispositionssystem noch einfacher. Doch das Schicksal ist immer mit von der Partie.

Manchmal muss das Leben etwas nachhelfen. Als Sandra Bach, damals noch Lastwagenführerin, beim Abladen von Stückgut von der Ladebühne stürzte und sich am Handgelenk verletzte, ahnte sie noch nichts. Doch als ihr dann der Arzt nach Operation und langwieriger Genesung schlicht verbot, Schwergewichtiges zu heben – da kam sie zu den VBSG und bildete sich zur Buschauffeurin weiter.

Und jetzt erlebt sie Tage, an denen sie dem Schicksal geistesgegenwärtig und beherzt entgegen treten muss: Wenn etwa Föhn die Gemüter stürmisch macht, wird das auf der Strasse sofort spürbar. Da kann es vorkommen, dass Sandra Bach gleich mehrere Male eine brenzlige Verkehrssituation meistern muss, weil andere etwas aggressiver unterwegs sind als sonst. Selber Ruhe zu bewahren kann da ziemlich anspruchsvoll werden.

Dann gibt es aber auch wieder Tage, an denen es das Schicksal rundum gut meint. Sandra Bach erinnert sich gerne an eine kürzliche Extrafahrt: Sie chauffierte Bewohnerinnen und Bewohner der Altersheime Sömmmerli zu einem Gottesdienst nach Bruggen. Eine verhältnismässig kurze Fahrt – und doch: diese Dankbarkeit und diese Freude der älteren Menschen über eine Frau am Steuer, das war schon speziell.

Das «Schlamm-Festival» von 2013

Überhaupt die Extrafahrten: Sandra Bach, ihre 41 Kolleginnen und ihre 199 Kollegen – sie alle können davon ungezählte Geschichten erzählen, jede anders, aber jede spannend. Immer wieder taucht dabei das OpenAir St.Gallen auf. Seit dessen erster Stunde vor mehr als dreissig Jahren versehen die VBSG den Shuttledienst ins Sittertobel: friedliches Publikum, lockere Festlaune – und alle paar Jahre mal Schlamm, viel Schlamm. 2013 war wieder einmal so ein «Schlamm-Festival». Das tat zwar der Stimmung keinen Abbruch,

doch die VBSG erbrachten eine Parforce-Leistung, um die Autobusse bis Montag früh wieder sauber zu bekommen.

«Ich fühle mich als Gastgeberin»

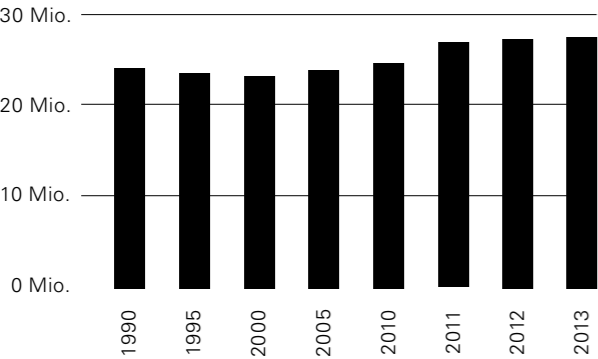
Sandra Bach mag Extrafahrten, «weil sie viel persönlicher sind. Ich werde anders wahrgenommen, und meinerseits fühle ich mich als Gastgeberin.» Etliche ihrer Kolleginnen und Kollegen reissen sich deshalb fast um solche Extrafahrten und Shuttledienste. 2013 sind sie nicht schlecht auf ihre Rechnung gekommen: das St.Gallen Symposium, das Bergrennen Hemberg, das sich ebenfalls die VBSG als Busdienstleister aussuchte, die UEFA Europa League, in welcher der FC St.Gallen mitmischte, und, quasi als Höhepunkt mitten im Jahr, das Konzert der «Toten Hosen» welches die AFG-Arena mit über 27000 Zuschauerinnen und Zuschauern füllte. Dazu Generalversammlungen und Personalanlässe von grösseren Unternehmen, internationale Kongresse und natürlich die OLMA. Sandra Bach selber erlebt die Messe-Besucherinnen und -Besucher, welche den Pendelbus benützen, zumindest am Morgen als fröhlich: «Die freuen sich richtig auf die OLMA.»

Ein System spielt Schicksal

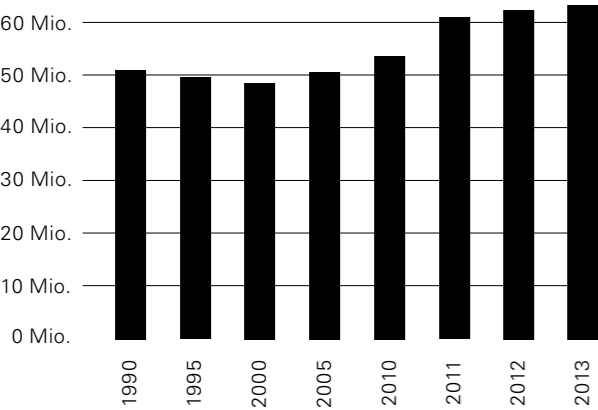
Das Betriebsdispositionssystem, welches die VBSG auf den Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2013 eingeführt haben, macht es den Chauffeurinnen und Chauffeuren einfach, geplante Einsätze abzutauschen und stets alle Liniendienste und Extrafahrten abzudecken. Selber bestimmen zu können, das dürfte sich wohl auch auf die Zufriedenheit der VBSG-Mitarbeitenden auswirken. Das System hat auch das Zeug, bei Dienst-einteilung und -abtausch etwas Schicksal zu spielen. Sandra Bach hat das unlängst erst erlebt, als sie abends auf ihrer Lieblingslinie, dem «Siebner» nach Abtwil, plötzlich ganz leise Gitarrenmusik hörte: Zwei Jugendliche gaben den Fahrgästen, ihr als Chauffeurin und sich selber ein Ständchen, während sie den Bus, natürlich so aufmerksam wie immer, durch die dunklen Strassen lenkte.

BeDips, wie Sandra Bach und ihre Kolleginnen und Kollegen das Betriebsdispositionssystem kurz nennen, bringt noch weitere Vorteile: Die im System hinterlegten rechtlichen Vorgaben sorgen automatisch für gesetzeskonforme Arbeitseinsätze. «Meine Vorgesetzten und ich brauchen also nicht mehr auf die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten zu achten», so Sandra Bach. «Das macht jetzt das BeDips.»

Anzahl Fahrgäste pro Jahr



Personenkilometer



Der Bustransfer – das Tüpfchen auf dem i



1000 Personen wollten abends auf schnellstem Weg zum Bahnhof und nach Hause. Die VBSG haben den Wunsch erfüllt. Das war am 27. November 2013, als die Fachhochschule St.Gallen und die Olma Messen mit grossartigem Erfolg den 1. St.Galler Demenz-Kongress durchführten. «Der Bustransfer war das Tüpfchen auf dem i», sagt Ralph Engel, der als Mitglied der Geschäftsleitung Olma Messen den Bereich CongressEvents leitet. Dank der Verstärkung der Linie 3 der VBSG hatte der Demenz-Kongress schon am Morgen seinen beeindruckenden Auftakt erhalten – und er bekam am Abend seinen krönenden Abschluss.

«Hätten die VBSG diese Kapazitäten nicht, wäre die Transportlogistik deutlich anspruchsvoller», so Ralph Engel. «Wohl haben wir auf dem Olma-Gelände die gesamte Kongress-Infrastruktur, doch das allein genügt noch nicht: Das Gesamtbild von St.Gallen als Kongressdestination muss ebenso stimmen.» Mit Blick auf die angespannte Hotelsituation in St.Gallen bekommen die Logistik und der Personentransport noch grösseres Gewicht. Dass die Kongressteilnehmenden abgeholt, zum Veranstaltungsort gebracht und schliesslich zum Bahnhof geführt würden, das komme nicht überall vor, weiss Ralph Engel. Er schätzt es auch, «dass die VBSG flexibel auf schwankende Passagierzahlen reagieren, dass die Verantwortlichen individuelle Bedürfnisse spüren und aktiv mitdenken». Die Olma Messen und die VBSG – das sind zwei, die sich gegenseitig schätzen und die auch aufeinander angewiesen sind.

Der erste Eindruck entscheidet, der letzte bleibt. Die Buschauffeurinnen und -chauffeure, welche die Extrafahrten ausführen, sind meist die ersten und die letzten Personen, die mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eines Kongresses in Kontakt kommen. Sie prägen also das Bild ganz stark mit, das sich auswärtige Gäste von St.Gallen als Kongress-, Event- und Messestadt machen.



Erfolgsrechnung

in CHF	2012		2013	
Aufwand	48 894 107	100.0 %	53'221'004	100.0 %
Personalaufwand	27 401 366	56.0%	28 747 498	54.0%
Löhne	22 788 149	46.6%	24 103 477	45.3%
Personalversicherungen	4 483 127	9.2%	4 546 051	8.5%
Dienstkleider	130 090	0.3%	97 970	0.2%
Sachaufwand	10 723 746	21.9%	12 077 100	22.7%
Allgemeine Aufwendungen	4'354 960	8.9%	5 188 060	9.7%
Versicherungen	394 020	0.8%	445 275	0.8%
Dienstleistungen	462 301	0.9%	512 198	1.0%
Mieten und Pachten	277 669	0.6%	255 093	0.5%
Energie	2'983 573	6.1%	3 084 351	5.8%
Material	1'677 291	3.4%	1 985 184	3.7%
Fremdleistungen	573 931	1.2%	606 940	1.1%
Sonderaufwand	10 768 995	22.0%	12 396 406	23.3%
Abschreibungen	6 543 741	13.4%	6 050 972	11.4%
Zinsen	394 500	0.8%	276 700	0.5%
Zuweisung zu Abgrenzungen	3 480 754	7.1%	-36 000	-0.1%
Zuweisung zu Rückstellungen	350 000	0.7%	6 104 735	11.5%
Ertrag	51 505 666	100.0 %	53 933 538	100.0 %
Verkehrsertrag	27 128 694	52.7%	29 938 032	55.5%
Personenverkehr	26 126 249	50.7%	28 869 898	53.5%
Abgeltung Tarifverbund	1 002 445	1.9%	1 068 134	2.0%
Nebenertrag	4 833 905	9.4%	4 826 512	8.9%
Leistungen für Dritte	1 355 948	2.6%	1 391 002	2.6%
Pacht und Miete	1 088 345	2.1%	1 082 242	2.0%
Rückerstattungen	643'994	1.3%	693 923	1.3%
Übrige Nebenerträge	1 745 619	3.4%	1 659 344	3.1%
Abgeltung der ungedeckten Kosten	19 543 066	37.9%	19 239 757	35.7%
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	12 297 066	23.9%	12 157 782	22.5%
Abgeltung der Stadt St.Gallen	7 246 000	14.1%	7 081 975	13.1%
ausserordentlicher Ertrag	–	0.0%	-70 763	-0.1%
Ergebnis Anlagenabgänge	–	0.0%	-92 948	-0.2%
andere ausserordentliche Erträge	–	0.0%	22 185	0.0%
Entnahme aus Reserven	–	0.0%	–	0.0%
Unternehmungsergebnis	2 611 559		712 533	

Bilanz

in CHF	per 31. Dezember 2012		per 31. Dezember 2013	
Aktiven	79 639 768	100.0 %	77'306'612	100.0 %
Anlagevermögen	48 671 081	61.1%	48 055 209	62.2%
Anschaffungswerte Anlagen	108 297 523		105 648 637	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	9 615 885		15 053 033	
Kumulierte Abschreibungen	-69 244 328		-72 648 461	
Beteiligungen	2 000		2 000	
Umlaufvermögen	30 968 688	38.9%	29 251 403	37.8%
Kasse	40 830		49 279	
Postcheck	6 797 696		19 150 064	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	19 658 326		5 201 609	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 103 912		2 120 907	
Materialvorräte	1 909 544		2 115 727	
Aktive Rechnungsabgrenzung	458 379		613 817	
Passiven	79'639'768	100.0%	77'306'612	100.0%
Eigenkapital	41 949 367	52.7%	42 661 900	55.2%
Gesetzliche Reserve gem. Art. 36 PBG	1 645 613		1 645 613	
Übrige Reserven	37 692 195		40 303 754	
Bilanzergebnis	2 611 559		712 533	
Fremdkapital	37 690 402	47.3%	34 644 712	44.8%
kurzfristig: Schulden a/Lieferungen und Leistungen	1 744 882		2 564 659	
Passive Rechnungsabgrenzung	6 767 254		6 797 053	
Darlehen der Stadt St.Gallen	10 000 000		15 000 000	
langfristig: Darlehen der Stadt St.Gallen	15 000 000		–	
Rückstellungen	4 178 265		10 283 000	

in CHF	per 31. Dezember 2012	per 31. Dezember 2013
Brandversicherungswerte der Sachanlagen	103 591 697	106 588 718
Gebäude zum Neuwert	36 054 100	36 054 100
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	26 451 194	29 912 453
Fahrzeuge zum Zeitwert	41 086 403	40 622 165

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen

All Risks – Geschäftsversicherung	69 037 597	72 034 618
Waren und Einrichtungen	26 451 194	29 912 453
Vorsorgeversicherung für Einrichtungen	500 000	500 000
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	41 086 403	40 622 165
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	–	–
---------------------------------------	---	---

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 überwälzen 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 24.02.2014 genehmigt.

in CHF	per 31. Dezember 2012	per 31. Dezember 2013
Unternehmungsergebnis	2 611 559	712 533
+/- Ergebnis Anlagenabgänge	–	92 948
+/- Abschreibungen	6 543 741	6 050 972
+/- Rückstellungen	350 000	9 505 299
	9 505 299	6 104 735

Nettoumlaufvermögen		
+/- Debitoren	-86 523	-16 994
+/- übriges Umlaufvermögen	-458 379	-155 438
+/- Warenlager	-351 440	-206 183
+/- kurzfr. Fremdkapital	-55 892	-952 235
	849 576	470 961

Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	8 553 065	13 432 149
---	------------------	-------------------

Investierung		
Zugang aus Immobilien	–	–
Zugang aus Mobilien	-2 466 136	-98 752
Zugang aus Anlagen im Bau	-487 369	-5 437 148
Zugang aus Beteiligungen	–	-2 953 505
	–	-5 535 900

Desinvestierung		
Abgang aus Immobilien	–	–
Abgang aus Mobilien	–	7 852
Abgang aus Anlagen im Bau	–	–
	–	7 852

Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-2 953 505	-5 528 048
--	-------------------	-------------------

Free Cash-Flow	5 599 560	7 904 100
-----------------------	------------------	------------------

Finanzierung		
Veränderung Grundkapital	–	–
Veränderung langfristiges Kapital	–	-15 000 000
Veränderung kurzfristige Kredite	–	5 000 000
Veränderung Finanzanlagen	–	–
	–	-10 000 000

Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	–	-10 000 000
---	----------	--------------------

Veränderung Liquide Mittel	5 599 560	-2 095 900
-----------------------------------	------------------	-------------------

Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode	20 897 292	26 496 852
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode	26 496 852	24 400 952
Veränderung Liquide Mittel	5 599 560	-2 095 900

Eigenkapitalnachweis

	Gesetzliche Reserve (Art.36 PBG)	übrige Besteller- reserven	übrige Reserven	unverteiler Jahresgewinn	Total
in CHF					
Eigenkapital per 01.01.2012	1 037 561	6 820 554	30 816 554	663 138	39 337 807
Jahresgewinn – Vorjahr Verteilung	608 052	-349 149	404 235	-663 138	0
Jahresergebnis (unverteilt)				2 611 559	2 611 559
Veräusserungsgewinne					
Dividenden					
Übrige Ausschüttungen					
Eigenkapital per 31.12.2012	1 645 613	6 471 405	31 220 790	2 611 559	41 949 366
Jahresergebnis – Vorjahr Verteilung	–	1 310 138	1 301 421	-2 611 559	0
Jahresgewinn (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

Erläuterung zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

Der Tarifverbund Ostwind (OTV) kann auf ein weiteres erfolgreiches Jahr zurückblicken. Der Ticketumsatz entwickelte sich aufgrund der Tarifanpassung per 15.12.2012 erwartungsgemäss positiv. Bei den Ticketverkäufen musste allerdings ein anzahlmässiger Rückgang von 3,2 % verzeichnet werden. Dabei wurden von den Einzelbilletten 3,2 % und von den Abonnementen 1,8 % weniger Tickets verkauft.

Die VBSG, als Tarifverbundpartner, konnten allerdings ihren Anteil am Ticketumsatz um 10,5 % überproportional steigern.

Der Gesamtertrag der VBSG erhöhte sich in der Berichtsperiode gegenüber dem Vorjahr um 4,7 % auf rund CHF 53,9 Mio. Der Gesamtaufwand wuchs gleichzeitig um 8,8 % auf CHF 53,2 Mio. Das Unternehmungsergebnis 2013 betrug somit CHF 0,7 Mio. Der EBIT lag bei CHF 1,0 Mio. oder 1,8 % des Gesamtertrages.

Nachstehend werden die wichtigsten Positionen der Jahresrechnung kurz erläutert:

Verkehrsertrag

Der Ertrag aus dem Personenverkehr konnte um erfreuliche 10,5 % gesteigert werden. Die Einsteigerzahlen erreichten mit 27,5 Mio. eine neue Bestmarke und lagen damit 0,5 Mio. oder 1,6 % über dem Vorjahr.

Nebenertrag

Mit 4,8 Mio. betrug der Wert im Berichtsjahr gleich viel wie im Vorjahr. Dies ist umso beachtlicher, als der Vorjahreswert eine Rekordmarke darstellte.

Abgeltungen

Aufgrund der angespannten finanziellen Verhältnisse der Besteller wurde der öV-Ausbau sistiert und die Abgeltungen bildeten sich in der Folge leicht zurück.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um knapp 4,9 % oder CHF 1,3 Mio. Der Betrag kommt zur Hauptsache aus der Rekrutierung von zusätzlichen Mitarbeitenden zur Reduktion der bestehenden Zeitsaldi. Dieser Mehraufwand konnte allerdings durch die Auflösung der dafür geschaffenen Abgrenzung im Sonderaufwand neutralisiert werden.

Sachaufwand

Der Kostenanstieg von 12,6% oder CHF 1,3 Mio. gegenüber dem Vorjahr teilt sich auf die grössten Positionen wie folgt auf:

OTV-Provisionen	CHF 0,3 Mio.
Reparaturkosten	CHF 0,3 Mio.
Weiterbildung/Beratung	CHF 0,2 Mio.
Vorsteuerkürzung	CHF 0,2 Mio.
Dieseltreibstoff	CHF 0,1 Mio.
Drucksachen	CHF 0,1 Mio.

Sonderaufwand

Im September 2013 stimmte die Bürgerschaft der Stadt St.Gallen der Verselbständigung der städtischen Versicherungskasse zu. Dies führte zu einer Sonderbelastung infolge Rentenabsicherung der VBSG-Mitarbeitenden über 50 Jahre. Die Rückstellung unter diesem Titel über CHF 6,1 Mio. wurde im Sonderaufwand verbucht.

Bilanz

Sachanlagevermögen

Die VBSG investierte im Jahr 2013 rund CHF 5,5 Mio. in die neue Depoteinfahrtsrampe, acht neue Dieselfusse sowie andere Infrastrukturprojekte.

Flüssige Mittel

Die Liquidität der VBSG betrug per 31.12.2013 CHF 24,4 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 2013 belief sich auf hohe CHF 7,9 Mio.

Materialvorräte

Die Materialvorräte bestehen aus Ersatzmaterial und Pneus sowie Dieseltreibstoff für die VBSG-Busse. Der Lagerwert weitete sich aufgrund der acht neuen Autobusse um CHF 0,2 Mio. aus.

Eigenkapital

Per 31.12.2013 beläuft sich das Eigenkapital auf CHF 42,7 Mio. Damit errechnet sich ein komfortabler Eigenfinanzierungsgrad von 55,2%.

Fremdkapital

Per Jahresende 2013 beträgt der Fremdfinanzierungsgrad 44,8%. Die Darlehensschulden gegenüber der Stadt St.Gallen wurden in der Berichtsperiode um CHF 10 Mio. reduziert.

Verkehrsbetriebe St.Gallen
Steinachstrasse 42
9001 St.Gallen

T +41 71 243 95 11
F +41 71 243 95 90

vbsg@stadt.sg.ch
www.vbsg.stadt.sg.ch

