



# Geschäftsbericht *06*



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
Kennzahlen .....	1
2006 im Überblick .....	2
Betrieb .....	3
Tarif .....	4
Personal .....	5
Finanzen .....	6
Erfolgsrechnung .....	8
Bilanz .....	9

Der Bericht unterliegt der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und der Zustimmung durch das Stadtparlament.

Der Bericht kann kostenlos bezogen werden bei:

Informations- und Verkaufsstelle VBSG  
Bahnhofplatz St.Gallen

Verkehrsbetriebe St.Gallen  
Steinachstrasse 42  
9001 St.Gallen  
Telefon 071 243 95 95

Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen  
(als Beilage zum Geschäftsbericht des Stadtrates  
über das Amtsjahr 2006)

# Verkehrsbetriebe im Überblick

Kennzahlen	2003	2004	2005	2006
<b>Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Jahresmittel)</b>	<b>165,1</b>	<b>162,3</b>	<b>161,0</b>	<b>161,0</b>
<b>Fahrgäste</b>	<b>22 400 000</b>	<b>22 700 000</b>	<b>22 900 000</b>	<b>23 000 000</b>
<b>Fahrgäste pro Tag</b>	<b>61 400</b>	<b>62 100</b>	<b>62 700</b>	<b>63 000</b>
<b>Aufwand</b>	<b>28 101 000</b>	<b>29 139 000</b>	<b>29 859 000</b>	<b>27 492 000</b>
Personalaufwand	16 256 000	16 563 000	16 781 000	17 255 000
Sachaufwand	5 384 000	5 932 000	6 424 000	6 094 000
Sonderaufwand	6 461 000	6 644 000	6 654 000	6 143 000
<b>Ertrag</b>	<b>28 915 000</b>	<b>29 711 000</b>	<b>29 953 000</b>	<b>30 339 000</b>
Verkehrsertrag	18 731 000	18 573 000	18 931 000	19 675 000
Übriger Ertrag	2 151 000	2 407 000	1 864 000	2 009 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	8 033 000	8 731 000	9 158 000	8 655 000
<b>Kostenunterdeckung</b>	<b>8 221 000</b>	<b>9 163 000</b>	<b>9 806 000</b>	<b>8 536 000</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>59</b>	<b>59</b>
Gelenktrolleybusse	27	27	26	26
Doppelgelenktrolleybusse			1	1
Gelenkautobusse	22	22	22	22
Normalautobusse	10	10	10	10
<b>Wagenkilometer</b>	<b>3 451 000</b>	<b>3 557 000</b>	<b>3 483 000</b>	<b>3 478 000</b>
Gelenktrolleybusse	1 604 000	1 616 000	1 632 000	1 611 000
Gelenkautobusse	1 409 000	1 470 000	1 417 000	1 477 000
Normalautobusse	438 000	471 000	434 000	390 000
<b>Aufwand pro Wagenkilometer</b>	<b>8.14</b>	<b>8.19</b>	<b>8.57</b>	<b>8.48</b>
Personalaufwand	4.71	4.65	4.82	4.96
Sachaufwand	1.56	1.67	1.84	1.75
Sonderaufwand	1.87	1.87	1.91	1.77
<b>Ertrag pro Wagenkilometer</b>	<b>8.38</b>	<b>8.35</b>	<b>8.60</b>	<b>8.72</b>
Selbst erwirtschafteter Ertrag	5.76	5.61	5.76	6.02
Leistungen öffentliche Hand	2.62	2.74	2.84	2.70
<b>Kostenunterdeckung pro Wagenkilometer</b>	<b>2.38</b>	<b>2.58</b>	<b>2.82</b>	<b>2.45</b>

# 2006 im Überblick

## Schwerpunkte

### Infrastrukturerneuerung

In der Volksabstimmung vom 25. September 2005 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem Ersatz der Autobusse durch neue Dieselsebusse mit Motoren nach der Abgasnorm EURO-4, welche ab Oktober 2006 verbindlich gilt, zugestimmt. Bei der Vorbereitung der Ausschreibung zeigte sich, dass die Motorenentwicklung erhebliche Fortschritte macht und mit bedeutend umweltfreundlicheren Motoren der Abgasnorm EURO-5 für Busse bereits ab dem 3. Quartal 2007 und nicht erst ab 2009 zu rechnen ist. Obwohl der Ersatz der Autobusse dringend ist, wurde angesichts der lufthygienisch erzielbaren Fortschritte in Übereinstimmung mit andern Unternehmungen eine Verschiebung der Ersatzbeschaffung als sachlich richtig beurteilt. Deshalb wurde die Ausschreibung eines neuen Billettausgabesystems vorgezogen und die Beschaffung Ende September vergeben. Die Ausschreibung für die neuen Fahrzeuge erfolgt im Januar 2007 mit dem Ziel, dass erste Fahrzeuge Ende 2007 in Betrieb genommen werden können. Der Versuchsbetrieb mit dem LighTram ergab zwei wesentliche Erkenntnisse:

- Das Konzept Doppelgelenkbus ist für den ganzjährigen Einsatz in St.Gallen geeignet und kann die benötigten Kapazitäten auf den stark frequentierten VBSG-Linien bereitstellen.
- Das gewählte Konzept eines umgebauten Trolleybusses mit beschränktem Niederfluranteil weist gegenüber einem neuen Doppelgelenktrolleybus in durchgehender Niederflurbauweise gewisse Nachteile auf. Die Ergebnisse des Versuchs fliessen in die Überlegungen zur Ersatzbeschaffung der älteren Trolleybusse ein.

### Angebotspolitik

Ende 2006 wurde dem Stadtparlament ein Bericht zu den räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes unterbreitet. Damit das Busbetriebskonzept mit weniger Anlegekanten zeitgleich mit der Fachhochschule im Bahnhof Nord gegen 2010 realisiert werden kann, ist eine engere Zusammenarbeit zwischen den Busbetreibern erforderlich. In den nächsten zwei Jahren sind die Angebotskonzepte unternehmensübergreifend weiter zu konkretisieren und umzusetzen. Das bedingt im innerstädtischen Verkehr der VBSG die Überprüfung der heutigen Linienverknüpfungen. Zudem werden aufgrund der Nachfrageentwicklung Fahrplananpassungen untersucht, werden die Schnittstellen Bahn/Bus optimiert und wird je nach Erfolg des Versuchsbetriebs Oberhofstetten die Erschliessung weiterer Quartiere geprüft. Ebenso ist die Beseitigung von Engpässen im Stadtstrassennetz anzugehen (Eigentassierung) oder es sind zur Erhöhung der Betriebsstabilität in den Spitzenzeiten die Umlaufzeiten auf einzelnen Linien anzupassen.

### Führungswechsel

Am 1. November 2006 hat Ralf Eigenmann die Nachfolge von Thomas Romer als Unternehmensleiter angetreten. Thomas Romer ist nach zwölf Jahren auf eigenen Wunsch ins zweite Glied zurückgetreten. Er hat die VBSG in dieser Zeit mit viel Engagement zwischen verschiedenen Klippen hindurch gelenkt. Er musste auch unpopuläre Entscheidungen treffen, um der Unternehmung den finanziellen Spielraum für die zukünftigen Marktanforderungen zu verschaffen und sie fit zu machen. Der neue Leiter der VBSG bringt langjährige Erfahrungen aus Führungspositionen in verschiedenen Branchen mit. Der Stadtrat ist überzeugt, dass Ralf Eigenmann mit seinen Erfahrungen das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen wird.

## Chronik 2006

**23. Februar 2006:** Der Stadtrat beschliesst die Mitwirkung der VBSG an einem Pilotprojekt des Schweizerischen Blindenverbandes und des Bundes zur Orientierungshilfe für sehbehinderte und blinde öV-Benutzer (PAVIP).

**10. April 2006:** In den Trolleybussen werden moderne Systeme zur Anzeige der nächsten Haltestelle in Betrieb genommen und die Haltestellenansagegeräte ersetzt.

**20. Juni 2006:** Thomas Romer gibt nach zwölf Jahren seinen Rücktritt als Unternehmensleiter bekannt, um sich im Unternehmen künftig auf Projektarbeiten zu konzentrieren.

**10. Juli 2006:** Auf der Quartierlinie Riethüsli-Oberhofstetten wird nach Ablauf des ersten Versuchsjahres das Angebotes durch Aufhebung einiger Kurse an die Nachfrage angepasst.

**14. August 2006:** VBSG, Regiobus und PostAuto geben für die zusätzlichen Erschliessungen des neuen Einkaufszentrums beim Stadion im Westen der Stadt ein gemeinsames Angebot ab.

**28. September 2006:** Der Stadtrat erteilt den Zuschlag für die Beschaffung des neuen Billettausgabesystems S-POS.

**28. September 2006:** Der Stadtrat erteilt einen Kredit für ein erstes Massnahmenpaket zur Erneuerung der inzwischen 15-jährigen Depotanlagen.

**10. Oktober 2006:** Mit der Arbeitsvergebung für ein Bordrechner-system wird der Grundstein für ein in den nächsten Jahren zu realisierendes Betriebsleitsystem gelegt.

**1. November 2006:** Ralf Eigenmann nimmt nach seiner Wahl durch den Stadtrat am 10. Oktober 2006 seine Tätigkeit als neuer Unternehmensleiter auf.

**10. November 2006:** Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Nachtbussen am Wochenende wird ein Versuch mit Doppelpatrouillen eines privaten Sicherheitsdienstes gestartet.

**4. Dezember 2006:** Einführung einer täglichen Kleinreinigung beim Bahnhof von Montag bis Sonntag zur Verbesserung der Sauberkeit in den Bussen.

# Betrieb

## Angebot und Nachfrage

Das Angebot an Fahrzeugkilometern bewegt sich mit 3,5 Millionen Kilometern im Rahmen des Vorjahres. Bei der Nachfrage ist eine leichte Zunahme auf 23,0 Millionen Reisende zu verzeichnen.

### Versuchsbetrieb Linie 10: Riethüsli–Oberhofstetten

Die Kurse auf der Versuchslinie 10 wurden im Jahr 2006 von 50 000 Fahrgästen benützt. Davon reisten 34 000 Personen bergwärts und 16 000 talwärts. Bei Kosten von 228 000 Franken und angerechneten Erlösen von 47 000 Franken ergibt sich ein Kostendeckungsgrad von knapp 21 Prozent. Gemäss Beschluss des Stadtparlamentes vom 4. Dezember 2004 muss innert der Versuchsphase von drei Jahren eine durchschnittliche Benützung von 10 Fahrgästen pro Kurs erreicht werden. Im ersten Betriebsjahr wurde eine effektive Benützung von 5,3 Personen pro Fahrt erhoben. Zur Verbesserung des Benütungsverhältnisses wurden ab Beginn der Sommerferien am Morgen und am Mittag einige Kurse aufgehoben. Das häufiger benützte Angebot in Bergrichtung wurde nicht verändert. Auf Wunsch der Initiantinnen der IG-Bus Oberhofstetten werden seit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 wieder drei aufgehobene Kurse angeboten. Die getroffene Optimierung zeigt positive Wirkungen:

Fahrgäste pro Fahrt	bergwärts	talwärts	total
Vor der Optimierung	6,5	4,2	5,3
Nach der Optimierung	9,9	2,5	6,1

Es ist beabsichtigt, dem Stadtparlament in der zweiten Jahreshälfte 2007 den Bericht über den Versuch und zum Entscheid über die Zukunft der Quartierlinie vorzulegen.

### Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit

Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sind primär ein gutes Fahrplanangebot und die Bereitstellung von modernen und komfortablen Fahrzeugen entscheidend. Auf diesen Ebenen sind bei den VBSG Massnahmen zur Verbesserung im Gang. Bei der Qualitätsbeurteilung gewinnen zunehmend auch die weichen Faktoren an Bedeutung. Die teilweise Verrohung der Sitten und des Verhaltens bei der Benützung öffentlicher Dienstleistungen führt insbesondere in den Randzeiten zu einem subjektiven Unsicherheitsgefühl. Die Fahrerinnen und Fahrer sind nicht in der Lage, sich auf das Verkehrsgeschehen zu konzentrieren und zusätzlich für Ordnung im Bus zu sorgen. Das Littering macht auch den VBSG Sorgen. Das Innere der Busse macht tagsüber zu Teil einen unordentlichen und unsauberen Eindruck. Im Sinne von Versuchen werden seit November 2006 die Nachtbusse an den Wochenenden durch Patrouillen eines privaten Sicherheits- und Ordnungsdienstes begleitet und seit Dezember 2006 wird beim Bahnhof einmal täglich am frühen Nachmittag eine Zwischenreinigung durchgeführt. Beide Massnahmen zur Erhöhung von Sicherheit und Sauberkeit stossen bei den Fahrgästen und auch beim Fahrpersonal auf positives Echo. Es ist deshalb eine Fortführung dieser die Qualität verbessernden Massnahmen beabsichtigt.

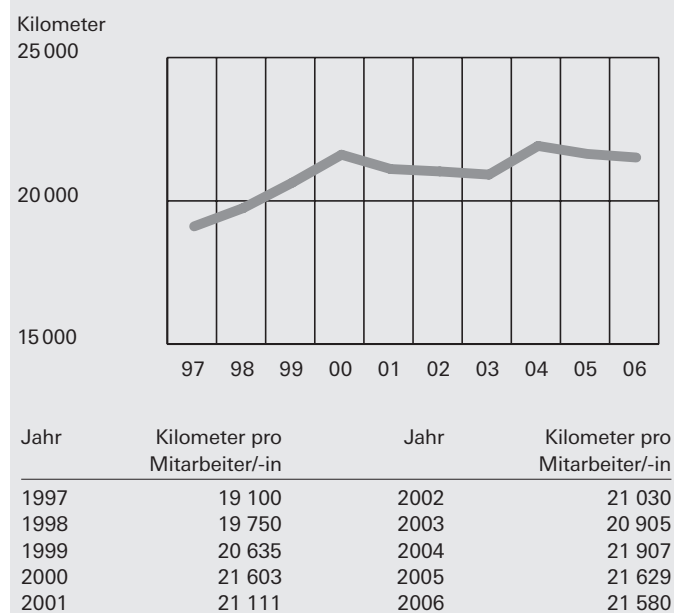
## Fahrleistungen in Kilometer

	2004	2005	2006
Gelenktrolleybus	1 615 506	1 631 863	1 611 323
Gelenkautobus	1 469 946	1 416 928	1 477 247
Autobus	471 324	433 751	389 784
Total Wagenkilometer	3 556 776	3 482 542	3 478 354

## Fahrgäste pro Jahr

Jahr	Fahrgäste in 1000	Jahr	Fahrgäste in 1000
1997	21 700	2002	22 200
1998	22 100	2003	22 400
1999	22 200	2004	22 700
2000	22 200	2005	22 900
2001	22 100	2006	23 000

## Leistungen pro Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin



## Rollmaterial per 31. Dezember 2006

Anzahl	Fahrzeugtyp	Marke	Jahrgang
9	Gelenktrolleybusse	Saurer/Hess/BBC	1984/85
17	Gelenktrolleybusse	NAW/Hess/ABB	1991/92
1	Doppelgelenktrolleybus	NAW/Hess/ABB	1992/05
27	Trolleybusse		
10	Autobusse	Saurer	1983
1	Gelenkautobus	NAW/Hess	1987
21	Gelenkautobusse	NAW/Hess	1988/89
32	Autobusse		
59	Trolley- und Autobusse		

# Tarif und Fahrgastinformation

## Geltende Taxen

Die am 11. Dezember 2005 eingeführten neuen Billettpreise bei den Einzelfahrausweisen galten im Jahr 2006 unverändert.

Fahrausweispreise	seit 11.12.2005
Einzelbillet für Erwachsene	Fr. 2.50
Einzelbillet mit Halbtaxabo	Fr. 2.00
Einzelbillet für Kinder 6-16 Jahre	Fr. 2.00
Monatsabo für Erwachsene	Fr. 63.00
Monatsabo für Junioren/Senioren	Fr. 51.00

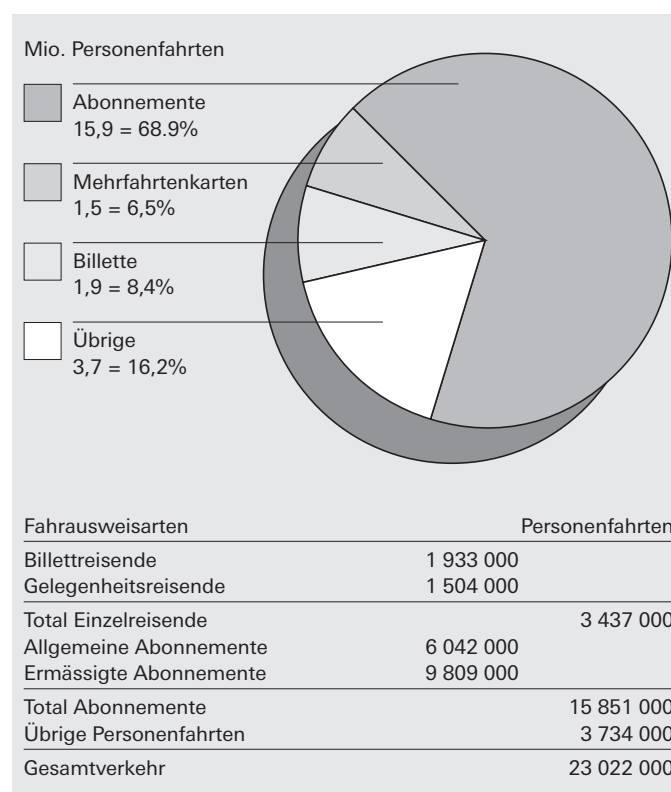
## Billettausgabesystem S-POS

Auf die öffentliche Ausschreibung des neuen Selbstbedienungssystems zur Billettausgabe (S-POS) haben sechs Unternehmungen ein Angebot eingereicht. Ende September wurde der Zuschlag für ein System erteilt, welches in der Grundkonfiguration über einen Touchscreen nach schweizerischem Standard, ein Druckwerk zur Ausgabe von Einzelbilletten und bei Bedarf von Monatsabos sowie ein System zur Annahme von CHF- und Euro-Münzen samt Restgeldfunktion verfügt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Geräte mit einem zweiten Drucker für die Ausgabe von Mehrfahrtenkarten sowie mit einem Notenakzeptor und/oder einem Terminal für bargeldlose Bezahlung auszurüsten. Das System ermöglicht den Datenaustausch mit dem Tarifverbund. Derzeit wird in Koordination mit den Organen des Tarifverbundes die Detailspezifikation festgelegt. Die Inbetriebnahme ist koordiniert mit der Ablieferung der neuen Autobusse gegen Ende 2007 vorgesehen.

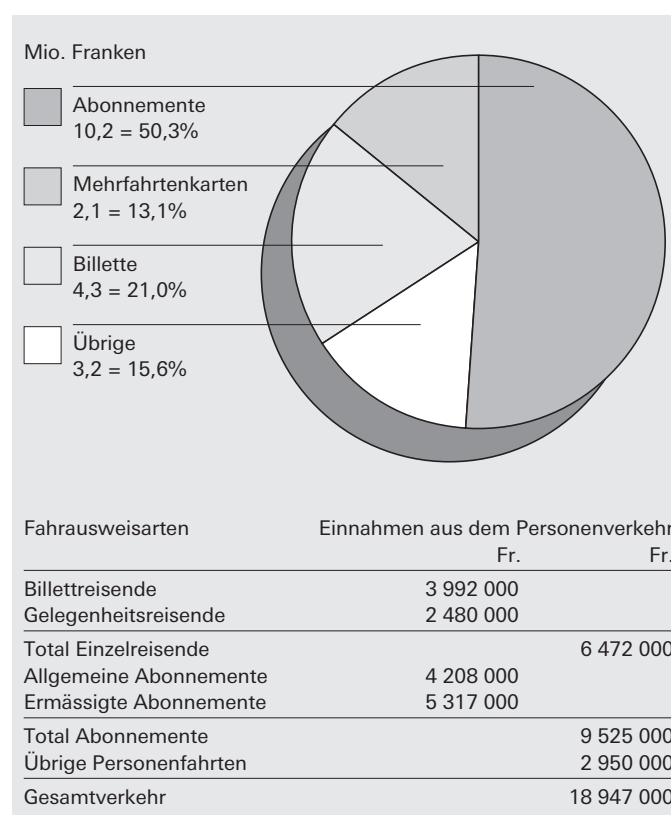
## Orientierungshilfe für Sehbehinderte: PAVIP-öV

Das Behindertengleichstellungsgesetz bezweckt, die Selbständigkeit der behinderten Menschen zu erhöhen. Der Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) hat mit Unterstützung des Bundes ein Projekt lanciert, welches den sehbehinderten Menschen das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr erleichtern soll. Die erste Pilotanlage wird bei den VBSG installiert. Über ein kreditkartengrosses Navigationsgerät PAVIP (Persönlicher Assistent für sehbehinderte Menschen) erhalten blinde Benutzerinnen und Benützer mit Sprachausgabe Informationen zur Orientierung. Das mit einem Minisender ausgerüstete Gerät kommuniziert dabei mit Checkpunkten an den Haltestellen und empfängt Informationen von Gegenstationen in den Bussen. Über drahtlose Kommunikation zwischen diesen beiden Stationen können sich die auf einer Busstation stehenden Benutzer und Benutzerinnen auf Wunsch Liniennummer, Fahrtrichtung und Endziel eines ankommenden Fahrzeuges als Sprachansage mitteilen lassen. Auch während der Fahrt kann die Ansage der nächsten Haltestelle auf dem Gerät verlangt werden. Als Option soll auch der Aussteigewunsch platziert werden können. Ziel ist es, einen Standard zur Beseitigung der Reisehindernisse für Blinde zu schaffen, um das System auf möglichst breiter Basis bei andern öffentlichen Verkehrsträgern zu etablieren. Die ersten Einbauten des Systems in den Trolleybussen der VBSG sind für Mitte 2007 vorgesehen. Bei den Autobussen wird das System direkt in die neuen Fahrzeuge integriert.

## Personenfahrten nach Fahrausweisen



## Einnahmen aus dem Personenverkehr nach Fahrausweisen



# Personal

## Personalbestand

Im Verlauf des Jahres hat eine mitarbeitende Person den Beschäftigungsgrad reduziert. Drei Mitarbeitende des Fahrdienstes mussten aus gesundheitlichen Gründen ganz oder teilweise pensioniert werden. Zwei Mitarbeiter haben vom vorzeitigen Altersrücktritt Gebrauch gemacht. Ein Mitarbeiter hat die Stelle gewechselt. Im Fahrdienst wurde ein Mitarbeiter neu rekrutiert. Und Anfang November hat der neue Unternehmensleiter seine Funktion übernommen.

Entwicklung Personalbestand	2005	2006
Besetzte Stellen Anfang Jahr	160,5	161,3
Eintritte	2,8	1,0
Austritte	2,0	2,8
Besetzte Stellen Ende Jahr	161,3	159,5
Bewilligte Stellen	168,0	168,0
Unbesetzte Stellen	6,7	8,5

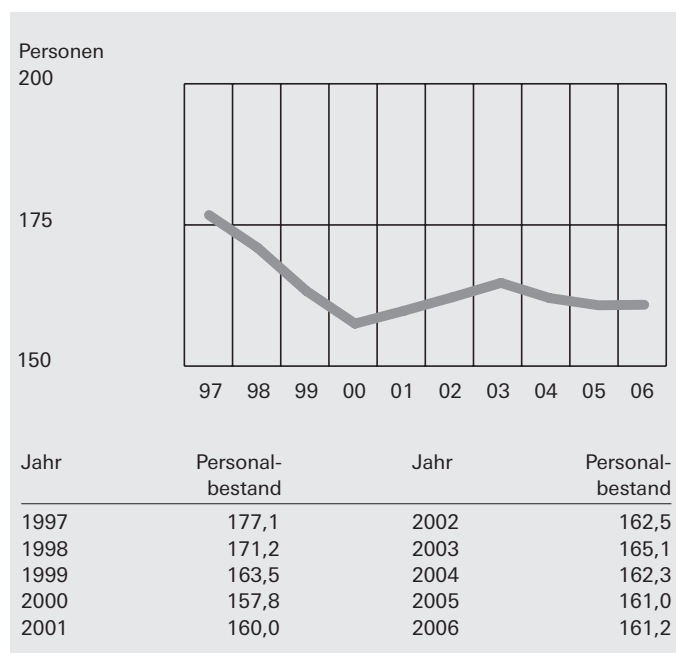
Die Stellen waren Ende Jahr durch 144 Vollzeitbeschäftigte, 21 Teilzeitbeschäftigte mit fester Anstellung und sechs Aushilfen im Stundenlohn besetzt. Ende Jahr waren 10 Frauen im Fahrdienst beschäftigt.

Ende Jahr wurden sechs Arbeitsverträge für zusätzliche Fahrdienstangestellte abgeschlossen. Weitere Nachrekrutierungen sind im Gang.

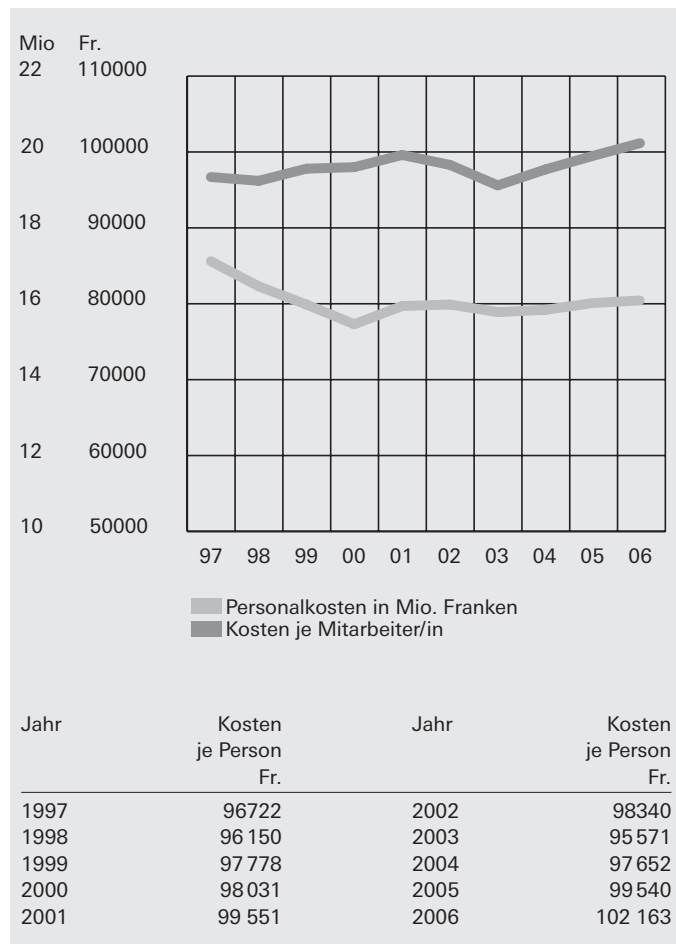
## Verstärkung von Kommunikation und Mitwirkung

Die neue Unternehmensleitung hat sich zum Ziel gesetzt, die Kommunikation und die Mitwirkung der Mitarbeitenden innerhalb der VBSG zu intensivieren. An vier Veranstaltungen im November hat sich der neue Unternehmensleiter den Mitarbeitenden vorgestellt und gemeinsam mit dem zuständigen politischen Vorgesetzten ein umfassendes Massnahmenpaket zur Beschleunigung der Erneuerungspolitik, zur Verbesserung von Attraktivität und Kundenfreundlichkeit sowie zu Veränderungen in der Unternehmensstruktur präsentiert. Das Personal soll sich an diesem Entwicklungsprozess, der alle Beteiligten fordern wird, verstärkt beteiligen. Gute Mitarbeitende auf allen Ebenen sollen vermehrt in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Wünsche und Anregungen des Personals werden offen aufgenommen. An der ersten Begegnung der neuen Unternehmensleitung mit der Personalkommission wurde entschieden, die Personalvertretung als wichtiges Gremium bei der Mitwirkung in entscheidenden Fragen aufzuwerten. Im Projektteam Autobusbeschaffung wirken bereits zwei Mitglieder aus der Personalkommission gleichberechtigt mit.

## Mitarbeiter- und Mitarbeiterinnenbestand (Jahresmittel)



## Personalaufwand und Kosten je Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin



# Finanzen

## Beiträge der öffentlichen Hand

### Entwicklung Abgeltung

Beiträge der öffentlichen Hand in 1000 Fr.	2005	2006
Abgeltung durch die Stadt St.Gallen	2 584	2 445
Abgeltung durch die Kantone (SG/TG)	5 781	5 592
Abgeltung durch den Bund	793	618
Abgeltung von Gemeinden	–	–
<b>Total Abgeltung ungedeckte Kosten</b>	<b>9 158</b>	<b>8 655</b>
Abgeltung Einnahmenausfälle Tarifverbund	742	728
<b>Total Beiträge der öffentlichen Hand</b>	<b>9 900</b>	<b>9 383</b>

Die Abgeltung der ungedeckten Kosten der Verkehrsangebote hat gegenüber dem Vorjahr um 503 000 Franken abgenommen. Die Reduktion ist insbesondere auf die bei der Offertstellung berücksichtigten Mehreinnahmen aus der Tarifrevision im Tarifverbund vom Dezember 2004 zurückzuführen. Die Abgeltung der Stadt St.Gallen im Ortsverkehr konnte nach der Optimierung des Angebotes auf der Versuchslinie 10 Riethüsli – Oberhofstetten um 70 000 Franken reduziert werden. Der erneute überproportionale Rückgang beim Bundesanteil ist darauf zurückzuführen, dass der 2005 erstmals vorgenommene Vorabzug zu Lasten des Kantons auf dem Westast der Linie 7 Bahnhof – Abtwil erhöht wurde.

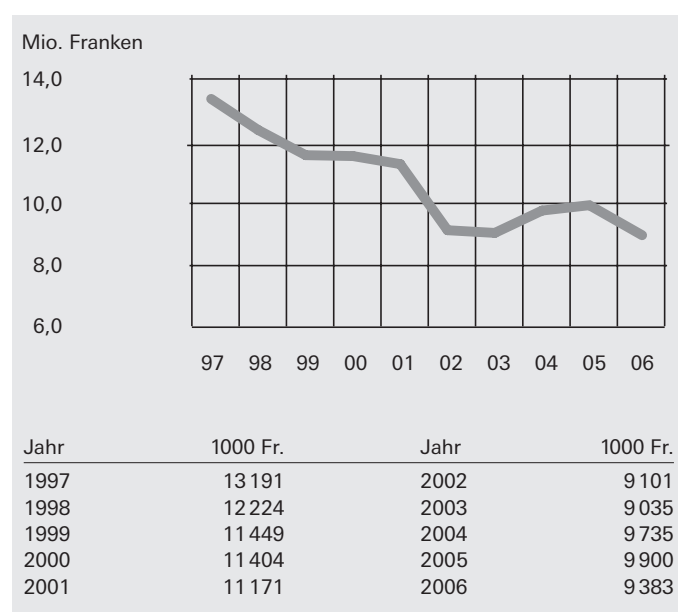
Bei der Genehmigung der Jahresrechnung 2005 wurde durch das Bundesamt für Verkehr die Abschreibungs- und Reservpolitik der VBSG beanstandet. Aufgabe des Bundes sei es, mit den beschränkten Mitteln produktive Leistungen und nicht Reserven zu finanzieren. Bei einem Gespräch konnte der zuständige Stadtrat der Vertretung des Bundesamtes anhand der Investitionsplanung verständlich darlegen, dass die gebildeten Reserven in Kürze zur Finanzierung der Fahrzeug- und Infrastrukturerneuerung benötigt werden. Auch das Amt für öffentlichen Verkehr zeigt Verständnis dafür, dass der Abgeltungsbedarf der VBSG in den kommenden Jahren als Folge der Erneuerung zunehmen wird.

Die eingeleiteten Massnahmen zur Qualitätsverbesserung, neue Angebote, z. B. die Erschliessung des neuen Einkaufszentrums beim Stadion St.Gallen im Westen der Stadt und notwendige Verbesserungen des Angebotes auf dem bestehenden Netz werden die Besteller in den kommenden Jahren wieder mehr belasten. Bei der Planung dieser und weiterer Massnahmen orientieren sich die Verkehrsbetriebe am Strategieplan öffentlicher Verkehr des Kantons von 2002, der im Leitsatz 3 einen gezielten Ausbau des öV-Angebotes im Agglomerationsverkehr postuliert, und am 3. öV-Programm 2004–2008 von 2003. Nach mehr als einem Jahrzehnt stetiger und erheblicher Reduktion der Abgeltung der ungedeckten Kosten lassen sich Mehrkosten finanziell nicht mehr durch die Unternehmung selbst kompensieren. Die VBSG geht daher davon aus, dass die Besteller den zusätzlichen Mittelbedarf für die angestrebten Verbesserungen decken werden.

## Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes

in 1000 Franken	2005	2006
<b>Abgeltung des Ortsverkehrs durch die Stadt St.Gallen</b>	<b>2 584</b>	<b>2 445</b>
Linie 1 Neudorf – Guggeien und Erlachstrasse – Wolfganghof	480	430
Linie 2 St.Georgen – HB – Ahorn	1 061	993
Linie 6 Hauptbahnhof – Schoren	431	425
Linie 7 Hauptbahnhof – Achslen – Neudorf	529	422
Linie 10 Riethüsli – Oberhofstetten	83	175
<b>Abgeltung des Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung durch den Kanton und den Gemeindepool</b>	<b>4 611</b>	<b>4 298</b>
Linie 1 Stephanshorn – HB – Winkeln	2 086	1 886
Linie 3 Hauptbahnhof – Heiligkreuz	774	713
Linie 5 Riethüsli – HB – Rotmonten	1 023	967
Linie 9 HB Nord – Universität – Neudorf	656	658
Spätkbusangebote	72	74
<b>Abgeltung des Agglomerations- und Regionalverkehrs durch Bund, Kanton und Gemeindepool</b>	<b>1 963</b>	<b>1 912</b>
Linie 7 Hauptbahnhof – Abtwil – St.Josefen	1 412	1 309
Linie 11 Hauptbahnhof – Mörschwil (Kanton)	287	335
Linie 11 Abendverkehr Tübach – Steinach – Horn	264	268
<b>Total Abgeltung ungedeckte Kosten</b>	<b>9 158</b>	<b>8 655</b>

## Entwicklung der Beiträge der öffentlichen Hand



# Erläuterungen zu Erfolgsrechnung und Bilanz

## Erfolgsrechnung

Bei einem Gesamtaufwand von 29,5 Millionen Franken und einem Gesamtertrag von 30,3 Millionen Franken resultiert ein Ertragsüberschuss von rund 0,8 Million Franken. Der Gewinn wurde entsprechend den Ergebnissen der Istkostenrechnung der gesetzlichen Reserve (für Angebote mit Bundesbeteiligung) bzw. den übrigen Reserven (für die übrigen Angebote) zugewiesen.

### Personalaufwand

Die Zunahme bei den Löhnen bewegt sich im Rahmen der ordentlichen und leistungsbedingten Lohnkostensteigerung. Bei den Personalversicherungen führt die höhere Teuerungszulage zu einem höheren Nachversicherungsbedarf in die Pensionskasse.

### Allgemeine Aufwendungen

Die Entschädigungen und Kostenanteile an den Tarifverbund sowie an die SBB sind niedriger ausgefallen. Im Vorjahr war die Kürzung auf der Vorsteuer wegen der Investition beim LighTram höher und es wurden weniger Honoraraufträge erteilt.

### Versicherungen

Bei den Versicherungen sind die nochmals höheren Prämienätze und der inzwischen vollständige Verzicht der Haftpflichtversicherung auf Prämienrückerstattung auf der Vorjahresprämie Ursache für den Kostenanstieg.

### Energie

Wie bereits im Vorjahr sind die Energieaufwendungen wegen des anhaltend hohen Preises für den Dieseltreibstoff nochmals angestiegen. Der Anstieg konnte dank der Preisreduktion der Elektrizitätsversorgung für den Traktionsstrom gemildert werden.

### Material

Die Zurückhaltung beim Unterhalt der vor dem Ersatz stehenden Autobusse sowie Minderverbrauch bei der Bereifung führen zum Minderaufwand beim Material.

### Fremdleistungen

Wie beim Material wirkt sich auch bei den Fremdleistungen die Zurückhaltung beim Unterhalt aufwandmindernd aus. Ausserdem wurden weniger Serviceleistungen an Autobussen an Dritte vergeben. Demgegenüber sind im Fahrleitungsunterhalt wegen Fortsetzung der Sanierung der Löschanlagen der Fahrleitungsenteisungsanlagen zur Verbesserung des Objektschutzes Mehraufwendungen entstanden.

### Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten

Unter den nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten wurden im laufenden Jahr die Sanierung des Fernwärmeanschlusses und die Erneuerung der Perronsäulen und Wartenischen beim Bushof ausgeführt.

### Abschreibungen und Zinsen

Im Vorjahr war im Abschreibungsaufwand die Tilgung der Restbuchwerte der Trolleybusse enthalten. Für das bis Ende 2007 laufende Darlehen gewährt die Stadt mit einer Reduktion des Zinssatzes von 3,0 auf 2,3 Prozent günstigere Konditionen.

### Verkehrsertrag

Bei den Einnahmen im Personenverkehr sind 13 Monatsanteile für das Generalabonnement enthalten. Darüber hinaus führt die differenzierte Tarifrevision bei den Einzelbilletten mit Anerkennung des Halbtaxabonnements zu deutlichem Mehrerlös im Einzelreisendenverkehr. Zudem haben die VBSG erstmals Anteile aus dem schweizerischen Halbtaxpool erhalten.

### Nebenertrag

Die Zunahme im Nebenertrag ist insbesondere auf die höheren Erlöse bei den Gebühren für Fahrten ohne gültigen Fahrausweis zurückzuführen.

### Unternehmenserfolg

Die Zunahme beim Personalaufwand, die Abnahme beim Sachaufwand sowie der grösste Teil der Zunahme bei den Personenverkehrseinnahmen werden durch die erfolgte Reduktion der Abgeltung der ungedeckten Kosten ergebnisneutral kompensiert. Das positive Ergebnis lässt sich damit insgesamt zurückführen auf die niedrigeren Abschreibungen und Zinsen sowie auf den ausserordentlichen 13. Anteil am Generalabonnement und die höheren Gebühreneinnahmen.

## Bilanz

### Anlagen

Mit Blick auf die Liberalisierung des Elektrizitätsmarktes wurden von der Elektrizitätsversorgung die Gleichrichteranlagen übernommen, was auf den Anfangsbeständen des Anlage- und Abschreibungskontos zu einer Wertkorrektur von 1,6 Millionen Franken führt. Als Zugänge sind zudem neue Haltestellenansagesysteme und Innenanzeigen für die Trolleybusse verbucht.

### Debitoren

Der hohe Bestand bei den Debitoren ist darauf zurückzuführen, dass der 13. Anteil am Generalabonnement durch die SBB noch nicht überwiesen wurde.

### Übrige Reserven

Die Wiederbeschaffungsreserve weist per Ende Jahr einen Bestand von 20,0 Mio. Franken auf. Dieser Betrag wird im kommenden Jahr zur Finanzierung des Billettautomatensystems und der Autobusse benötigt.

### Gesetzliche Reserve

Der ausgewiesene Bestand der gesetzlichen Reserve gemäss Art. 65 Eisenbahngesetz steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

# Erfolgsrechnung

	2005 Fr.	%	2006 Fr.	%
Aufwand	29 858 758.55	100,0	29 492 059.29	100,0
Personalaufwand	16 781 232.60	56,2	17 255 026.95	58,5
Löhne	13 878 715.45	46,5	14 175 795.40	48,1
Personalversicherungen	2 850 212.65	9,5	3 013 697.80	10,2
Berufskleider	52 304.50	0,2	65 533.75	0,2
Sachaufwand	6 423 839.95	21,5	6 094 037.34	20,6
Allgemeine Aufwendungen	2 184 340.52	7,3	2 103 571.33	7,1
Versicherungen	186 943.30	0,6	231 765.40	0,8
Dienstleistungen	250 015.25	0,9	268 284.55	0,9
Mieten und Pachten	189 491.30	0,6	174 684.40	0,6
Energie	1 536 472.50	5,2	1 605 990.15	5,4
Material	986 842.23	3,3	866 574.16	2,9
Fremdleistungen	842 528.45	2,8	669 682.55	2,3
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	247 206.40	0,8	173 484.80	0,6
Sonderaufwand	6 653 686.00	22,3	6 142 995.00	20,9
Abschreibungen	6 053 686.00	20,3	5 712 995.00	19,4
Zinsen	300 000.00	1,0	230 000.00	0,8
Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen	300 000.00	1,0	200 000.00	0,7
Ausserordentlicher Aufwand	0.00	0,0	0.00	0,0
Ertrag	29 953 117.08	100,0	30 338 952.53	100,0
Verkehrsertrag	18 930 978.53	63,2	19 674 977.68	64,9
Personenverkehr	18 188 626.66	60,7	18 947 381.50	62,5
Abteilung Tarifverbund	742 351.87	2,5	727 596.18	2,4
Nebenertrag	1 864 139.55	6,2	2 009 240.85	6,6
Betriebsbesorgungen für Dritte	149 930.85	0,5	118 656.55	0,4
Pacht und Miete	646 818.15	2,2	672 502.10	2,2
Leistungen für Dritte	56 053.75	0,2	37 138.75	0,1
Eigenleistungen	0.00	0,0	3 021.10	0,0
Rückerstattungen	128 570.00	0,4	98 558.30	0,3
Übrige Nebenerträge	882 766.80	2,9	1 079 364.05	3,6
Sonderertrag	0.00	0,0	0.00	0,0
Ausserordentlicher Ertrag	0.00	0,0	0.00	0,0
Entnahme aus Reserven und Rückstellungen	0.00	0,0	0.00	0,0
Abteilung der ungedeckten Kosten	9 157 999.00	30,6	8 654 734.00	28,5
Abteilung Bund, Kanton, Gemeindepool	6 574 007.00	22,0	6 209 534.00	20,5
Abteilung der Stadt St.Gallen	2 583 992.00	8,6	2 445 200.00	8,0
Unternehmungserfolg	94 358.53		846 893.24	

# Bilanz

	31. Dezember 2005	%	31. Dezember 2006	%
	Fr.		Fr.	
Aktiven	46 198 982.34	100,0	50 214 241.31	100,0
Anlagevermögen	12 864 189.00	27,8	11 938 530.00	23,8
Anlagen	88 768 795.00		90 574 364.00	
Unvollendete Bauten	0.00		5 000.00	
Kumulierte Anschaffungswerte	88 768 795.00		90 579 364.00	
Kumulierte Abschreibungen	- 75 904 606.00		- 78 640 834.00	
Restbuchwert der Anlagen	12 864 189.00		11 938 530.00	
Umlaufvermögen	33 334 793.34	72,2	38 275 711.31	76,2
Kasse	650.00		650.00	
Postcheck	20 770.86		117 479.83	
Kontokorrentguthaben gegenüber der Stadt St.Gallen	32 427 057.68		36 689 150.22	
Debitoren	179 640.70		695 902.02	
Materialvorräte	685 983.15		686 771.04	
Transitorische Aktiven	20 690.95		85 758.20	
Passiven	46 198 982.34	100,0	50 214 241.31	100,0
Eigenkapital	29 921 588.42	64,8	35 343 597.66	70,4
Gesetzliche Reserve gem. Art.64 EBG	1 057 113.03		1 069 118.03	
Übrige Reserven	28 864 475.39		34 274 479.63	
Fremdkapital	16 277 393.92	35,2	14 870 643.65	29,6
Darlehen gegenüber der Stadt St.Gallen	10 000 000.00		10 000 000.00	
Kreditoren	3 582 776.32		2 032 712.90	
Rückstellungen	2 483 566.75		2 657 185.20	
Transitorische Passiven	211 050.85		180 745.55	
Versicherungswerte	63 316 435.00		63 911 702.00	
Gebäude zum Neuwert	33 246 000.00		33 246 000.00	
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	15 868 377.00		16 384 510.00	
Fahrzeuge zum Zeitwert	14 122 058.00		14 281 192.00	

VBSG  
Verkehrsbetriebe St.Gallen  
Steinachstrasse 42, Postfach, 9001 St.Gallen  
Tel. 071 243 95 95, Fax 071 243 95 90  
[www.vbsg.stadt.sg.ch](http://www.vbsg.stadt.sg.ch)  
[vbsg@stadt.sg.ch](mailto:vbsg@stadt.sg.ch)

