

23



Geschäftsbericht Verkehrsbetriebe St.Gallen

Kennzahlen

	2023	2022	2021	2020	2019
Mitarbeitende (Vollzeitstellen)	276.4	291.0	303.4	307.8	305.7

Fahrgäste	28335000	26717000	21 078 000	19 045 000	26 673 000
Fahrgäste pro Tag	77800	73400	57 900	52 300	71 900

Ertrag	54 141 000	54 645 000	46 108 000	43 459 000	50 563 000
Verkehrsertrag	27 778 000	25 078 000	21 710 000	21 364 000	27 765 000
Übriger Ertrag	2 984 000	3 607 000	3 623 000	3 121 000	4 259 000
Abgeltungen	23 379 000	25 960 000	20 775 000	18 974 000	18 539 000

Aufwand	54 008 000	49 395 000	48 091 000	49 760 000	49 972 000
Personalaufwand	30 647 000	30 239 000	31 008 000	30 915 000	31 414 000
Sachaufwand	14 905 000	12 954 000	10 891 000	10 869 000	12 013 000
Sonderaufwand	8 456 000	6 202 000	6 192 000	7 976 000	6 545 000

Unternehmensergebnis	133 000	5 250 000	−1 983 000	−6 301 000	591 000
Kostenunterdeckung	23 246 000	20 710 000	22 758 000	25 275 000	17 948 000

Fahrzeuge (ohne Anhänger)	104	104	100	87	87
Doppelgelenktrolleybusse	7	7	7	7	7
Doppelgelenkbatterietrolleybusse	11	11	11	–	–
Gelenktrolleybusse	16	16	17	17	17
Gelenkbatterietrolleybusse	20	20	6	–	–
Gelenkautobusse	20	20	23	27	27
Dreiachsautobusse	5	5	5	5	5
Standardautobusse	18	18	20	20	20
Midibusse	6	6	10	10	10
Elektrobusse	1	1	1	1	1
Anhänger	5	5	5	5	5

← Titelbild: In einer ökologischen Stadt beherrscht die Natur das Bild;
ein Zeichen hoher Aufenthaltsqualität.

04 Editorial

06 Das Jahr
in Kürze

18 Finanzbericht

34 Anhang

Impressum

Herausgeber und Text: Verkehrsbetriebe St.Gallen
Fotografie Fokus Ökologie: Bodo Rüedi
Fotografie Portrait: Daniel Ammann
Gestaltung und Realisation: Die Gestalter AG, St.Gallen
Druck: Niedermann Druck AG, St.Gallen

Editorial



Ralf Eigenmann
Unternehmensleiter

In Überlegungen zur Attraktivität von Städten oder in Diskussionen über Standortförderung wird unter anderem immer wieder die Wichtigkeit der Erreichbarkeit einer Stadt betont. Im Weiteren wird eine hohe Aufenthaltsqualität für die Bewohnenden der Stadt gefordert. Aufenthaltsqualität beinhaltet unter anderem möglichst wenig Lärm, gute Luftqualität sowie ganz allgemein ein ökologisch intaktes Umfeld mit kurzen Wegen zu Naherholungsgebieten sowie generell viel Grünraum. Als wichtiges Kriterium für eine gute Aufenthaltsqualität in einer Stadt wird auch die Verfügbarkeit und Qualität von öffentlichen Verkehrsmitteln genannt. Das heisst, dass neben der Erreichbarkeit der Stadt auch die Möglichkeit wichtig ist, innerhalb der Stadt mobil zu sein, ohne die Aufenthaltsqualität der Bewohnenden zu beeinträchtigen.

Der ÖV stellt die innerstädtische Mobilität sicher und schont dabei die Ökologie der Stadt. In den sich dynamisch entwickelnden städtischen Agglomerationen ist und bleibt der ÖV das effizienteste Verkehrsmittel. Dass den Verkehrsbetrieben von der Bevölkerung diese wichtige Rolle zugewiesen wird, zeigt sich an der sehr erfreulichen Entwicklung der Nachfragezahlen im vergangenen Jahr.

Für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sind ein dichtes Fahrplanangebot mit möglichst direkten Verbindungen in kurzer Taktfolge, eine möglichst kurze Reisezeit und eine hohe Fahrplanstabilität von Bedeutung. Die Kundinnen und Kunden der Verkehrsbetriebe sollten den Eindruck gewinnen, dass man gut ohne eigenes Auto leben kann. Dieser Eindruck kann nur entstehen, wenn der öffentliche Verkehr nicht zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr im Stau stecken bleibt. Wenn also der Platz in den Städten knapp wird, darf sich dies nicht auf die Existenz genügender Eigentrassees des ÖV auswirken.

Es ist nicht selbstverständlich, dass die Verkehrsbetriebe stets, während beinahe 22 Stunden an 365 Tagen, in der Lage sind, die gewünschten Leistungen in der erwarteten Qualität zu erbringen. Dazu müssen zahlreiche Voraussetzungen erfüllt sein. So sollte unter anderem das Netz und der Fahrplan alle wichtigen Punkte einer Stadt abdecken und so gestaltet sein, dass kurze Umsteigezeiten möglich sind. Es müssen Rahmenbedingungen gegeben sein, die es erlauben, die Fahrzeiten pünktlich einzuhalten und so wenig Ausfälle wie möglich hinnehmen zu müssen.

Auf der anderen Seite benötigen die Leistungserbringer im ÖV ausreichend Ressourcen. Damit sind nicht nur finanzielle Mittel gemeint. Es braucht genügend und zuverlässige Fahrzeuge, Energie, Infrastruktur und

Platz sowohl am zentralen Standort als auch auf den Strassen und an den Haltestellen. Betrachtet man jedoch die Aufwandzahlen der VBSG und anderer ÖV-Unternehmen, dann wird klar, dass die wichtigste Ressource zur Gewährleistung eines qualitativ und quantitativ guten ÖV das Personal der Unternehmen ist. In diesem Punkt stehen die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs aktuell vor sehr grossen Herausforderungen. Auch die Verkehrsbetriebe St.Gallen hatten im vergangenen Jahr einerseits aufgrund der nach wie vor hohen Fluktuation und andererseits wegen dem ausgetrockneten Personalmarkt über weite Strecken einen personellen Unterbestand zu bewältigen.

Entsprechend war im Jahr 2023 der Zusammenhalt und die Bereitschaft von Kader und Mitarbeitenden, die grossen Herausforderungen zu meistern, der grösste Gewinn für die VBSG. Dazu gehörten unter anderem die Einführung der automatischen Personaldisposition (APD), die Ausbildung von 36 neu eingetretenen Fahrdienstmitarbeitenden, die Bewältigung von unzähligen Baustellensituationen, die Sanierung von 16 Gelenktrileybussen trotz Unterbestand in der Werkstatt und vor allem auch die Motivation der Mitarbeitenden, keine Kurse oder Linien aufgrund des tiefen Personalbestandes ausfallen zu lassen und dafür die entsprechende Extrameile zu gehen. Die starke Erhöhung der Zeitsaldi sowie der Umstand, dass keine Leistungseinschränkungen vorgenommen werden mussten, zeigt, dass die Mitarbeitenden die VBSG nicht im Stich lassen wollten. Das ist von unschätzbarem Wert und deshalb gebührt allen Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe der grösste Dank.

Das Jahr in Kürze

Nachdem im Vorjahr die überraschend schnelle Erholung nach der Pandemie im Vordergrund stand, kann zum vergangenen Jahr festgestellt werden, dass sich die Nachfrage nach den Leistungen der VBSG nicht nur erholt, sondern deutlich gesteigert hat. Im Rückblick auf das Ergebnis im Jahr 2019 freute man sich aufgrund des leichten Anstieges der Fahrgastzahlen noch über das Ende einer sechsjährigen Phase mit abnehmender oder stagnierender Nutzung. Nach Corona war dann 2022 die Erleichterung darüber gross, das Niveau von 2019 bereits wieder erreicht zu haben. Angesichts dieser Vergangenheit kann über die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Jahr 2023 festgestellt werden, dass die VBSG deutlich gestärkt aus der Krise gekommen sind.

Auch wenn in finanzieller Hinsicht und einigen anderen Bereichen die negativen Auswirkungen der Pandemie noch nicht ganz überwunden sind, so wird doch deutlich, dass offenbar allgemein die Meinung vorherrscht, dass der ÖV die Form der Mobilität ist, die eine effiziente Zirkulation der Bevölkerung im Stadtgebiet erlaubt, ohne die Aufenthaltsqualität zu beeinträchtigen oder der Umwelt zu schaden. Auch Kürzungen im Leistungsangebot der VBSG vermochten diesen positiven Trend nicht zu stoppen. So ist es sicher richtig, die Arbeiten zur umweltfreundlichen Modernisierung und Elektrifizierung der Fahrzeuge und Infrastruktur der VBSG voranzutreiben und weiteres Wachstum anzustreben.

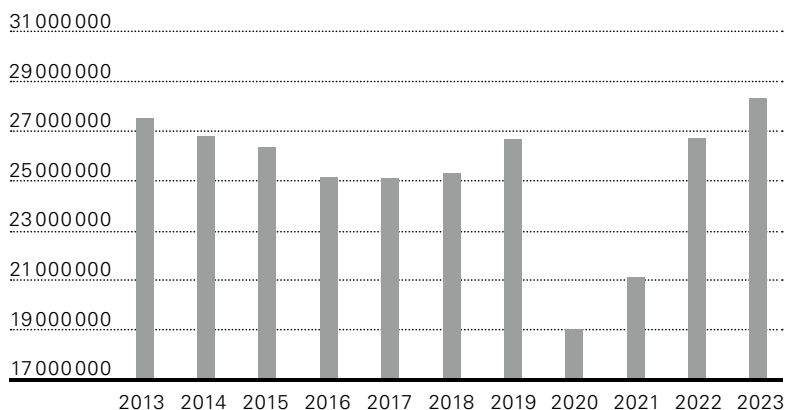
Der Verkehrsertrag der VBSG betrug per Ende 2023 rund CHF 27.8 Mio. (Vorjahr CHF 25.1 Mio.). Befördert wurden im Berichtsjahr 28.3 Mio. Fahrgäste. Im Vorjahr waren es 26.7 Mio. Zieht man davon die darin noch enthaltenen Seebus-Fahrgastzahlen ab, zeigt sich bei den Fahrgästen auf

vergleichbarer Basis eine markante Steigerung beim St.Gallerbus von +9.3 %. Dieser eindruckliche Fahrgastanstieg trotz Wegfall der Seebus-Leistungen, der im Ergebnis erheblich über den Zahlen vor Corona im Jahr 2019 liegt, unterstreicht die Wichtigkeit und die Beliebtheit des St.Gallerbus bei den Fahrgästen.

Die Abgeltungen reduzierten sich um CHF 2.6 Mio. und betrugen im Jahr 2023 CHF 23.4 Mio., was rund 43.2 % des Gesamtertrages entspricht (Vorjahr 47.5 %). Davon sind CHF 0.6 Mio. durch einen Direktbeitrag an die Elektrifizierung aus den freien Reserven der VBSG finanziert. Die Stadt hatte dereinst einem entsprechenden Wunsch des Kantons zugestimmt.

Im Geschäftsjahr 2023 resultierte ein Unternehmensergebnis von CHF +0.1 Mio. (Vorjahr CHF +5.2 Mio.). Der Kostendeckungsgrad verharrte im Berichtsjahr mit 54.9 % (Vorjahr 55.2 %) auf abermals erfreulichem Niveau. Dies ist umso bemerkenswerter, als das Jahr 2023 einerseits durch die Abschreibung des VBSG-Anteils an den Planungskosten für die DTB-Betriebszentrale mit Busdepot an der Rechenstrasse als auch von sehr starken Preissteigerungen im Energiebereich (Traktionsstrom und Diesel) belastet wurde.

Vergleich Fahrgastzahlen VBSG 2013 – 2023



Nachfragesteigerung trotz Leistungsabbau

Wie erwähnt haben sich die Fahrgastzahlen auf ein Rekordniveau von 28.3 Mio. oder 77 800 Fahrgästen pro Tag erhöht. Der vor Jahresfrist aufgrund von Sparmassnahmen angekündigte Angebotsabbau auf den Linien 1, 2, 5, 6, 7, 8 und 9 in den Nebenverkehrszeiten ab Dezember 2022 hat sich demgemäss wie erwartet nicht negativ auf die Nachfragezahlen ausgewirkt. So konnten die VBSG über das gesamte Angebot sogar eine Erhöhung der Frequenzen von über 9 % verbuchen. Im Berichtsjahr wurden gemeinsam mit dem städtischen Tiefbauamt und dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen auch noch die letzten Überprüfungsarbeiten zu den Linien 9, 10 und 11 abgeschlossen. Als Ergebnis resultierten Einsparungen durch eine Taktverdünnung von Montag bis Freitag auf der Linie 11 ab Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Dies ermöglichte einen Angebotsausbau in Randstunden und an Sonn- und Feiertagen auf den Linien 10 und 11. Sobald an der Martinsbruggstrasse die neue Regionalbushaltestelle erstellt wird, wird als letzte Massnahme aus der Überprüfung des Leistungsangebots der VBSG die Linie 9 zwischen Schuppis Nord und Neudorf/Rorschacherstrasse eingekürzt. Das Potenzial für weitere Reduktionen und Optimierungen, ohne dass dies spürbare Auswirkungen auf die Nachfrage hätte, erscheint damit ausgeschöpft.

Reisende ohne gültigen Fahrausweis – Tendenz steigend

Der Anteil Reisender ohne gültigen Fahrausweis im Verhältnis zu den kontrollierten Fahrgästen ist im vergangenen Jahr auf tiefem Niveau erneut angestiegen und betrug rund 1.8 % (Vorjahr 1.4 %). Dabei ist die Quote auf den meisten Linien ähnlich. Nur die Linie 9 verzeichnet auffallend höhere Werte als die anderen Linien. Trotz der nach wie vor angespannten Personalsituation und des während des Jahres wie erwähnt starken Anstieges der Fahrgastzahlen (+ 9.3 %) wurde mit 0.74 % aller transportierten Fahrgäste der geforderte Kontrollgrad beinahe erreicht.

Aufgrund des tiefen Personalbestandes konnte das angestammte Kontrollteam aus dem Fahrerpool die Aufgabe nur zum Teil übernehmen. Die geforderten Stunden wurden durch die grosse Unterstützung der Securitas sowie Fahrdienstmitarbeitende erbracht, die aus verschiedenen Gründen vorübergehend nicht im Fahrdienst eingesetzt werden konnten.

Baustellen: Gegenseitige Rücksichtnahme und Akzeptanz

Das Jahr 2023 wurde von den VBSG, als das intensivste Baustellenjahr in der näheren Vergangenheit wahrgenommen. Zahlreiche in der Corona-Zeit aufgeschobene Projekte, wetterbedingte Verzögerungen sowie die gleichzeitig stattfindenden Bauarbeiten auf der Autobahn führten zeitweise zu ausserordentlichen Überlastungen auf den Strassen im Stadtgebiet.

Die besonders lang andauernden Bauarbeiten an der Zürcher Strasse konnten glücklicherweise verhältnismässig gut abgewickelt werden. Weniger vorteilhaft für den Fahrbetrieb erwiesen sich die Baustellen Winkelriedstrasse und Sonnenhalde, welche insbesondere die Linie 9 stark beeinträchtigt haben. Zeitverzögerungen sowie grosse Herausforderungen bei der Koordination der Bauarbeiten führten dazu, dass an der Linie 9 zuweilen gleichzeitig sechs Baustellen zu verkraften waren. Bauarbeiten auf schmalen Strassenabschnitten führten zu Vollsperrungen mit langen Umleitungen. Trotz unbestrittener Notwendigkeit der Bauarbeiten war diese Situation verständlicherweise für die Fahrgäste und das Fahrpersonal sehr unbefriedigend.

Auch die eigentlich sinnstiftenden Arbeiten an der Weiterentwicklung des Fernwärmenetzes führten für den Betrieb der Verkehrsbetriebe vor allem an der Martinsbruggstrasse und im Bereich der Haltestelle Theater zu grossen Herausforderungen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Ausdehnung des Fernwärmenetzes auf dem Stadtgebiet die VBSG noch einige Jahre beschäftigen wird.

Zusätzlich zum ohnehin schon hektischen städtischen Verkehr und den Baustellen erschwerten auch Kinderkrankheiten der neuen Fahrzeuge und die fehlenden Fahrleitungsabschnitte als Ladestrecken die Arbeit im Betrieb. So mussten aufgrund der weiterhin fehlenden zusätzlichen Ladestrecken bzw. Fahrleitungsabschnitten im Winter nochmals Dieselfahrzeuge auf den Batterietrolleybuslinien 3, 4, 7 und 8 eingesetzt werden.

Verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)

Wie in den Vorjahren durften die VBSG auch im Jahr 2023 wieder an der Erarbeitung verschiedener Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) mitwirken. Aufgrund von anstehenden Strassensanierungen standen gleich mehrere städtische Strassenabschnitte wie die Bahnhofsstrasse, die St. Jakob Strasse sowie die St. Leonhard-Strasse (Abschnitt Gäbris- bis Bahnhofstrasse) im Fokus der Planer. Es erstaunt nicht, dass um deren Gestaltung und Aufwertung gerungen wird. Die Ansprüche an die Strassenräume nehmen zu und werden vielfältiger. Neben dem Wunsch nach zusätzlicher ÖV-Priorisierung, sind auch immer mehr die verkehrlichen Bedürfnisse des Langsamverkehrs sowie die politischen Ziele von mehr Aufenthaltsqualität und Grünräumen zu berücksichtigen. Dabei wird der zur Verfügung stehende Platz nicht grösser.

Tour de Suisse

Im Berichtsjahr gastierte die Tour de Suisse in St.Gallen. Am Sonntag, 18. Juni 2023 führte das Zeitfahren der Frauen und Männer auf derselben Strecke vom Westen der Stadt St. Gallen via Langgasse–Heiligkreuz–Wittenbach–Waldkirch–Hohfirst nach Abtwil. Das Rennen erstreckte sich über mehrere Stunden und betraf zahlreiche Buslinien, die deshalb von 09.30 Uhr bis ca. 17.00 Uhr weitgehend eingestellt oder umgeleitet werden mussten. Aus Sicherheitsüberlegungen haben sich die Organisatoren dazu entschlossen, während der ganzen Renndauer den gesamten Strassenbereich zwischen Start und Zielgelände für jeglichen Verkehr sperren zu lassen. Zudem durfte die Strecke während der Renndauer nicht gekreuzt werden. Eine so weitgehende Betriebsbeeinträchtigung dürfte es in der Geschichte der VBSG wohl kaum je gegeben haben. Um trotzdem Zuschauer möglichst bequem an die Rennstrecke zu bringen, wurden zwischen St.Gallen Haggen, Bahnhof via Start Shuttlebusse zum Zielgelände eingesetzt.

Am Montag, 19. Juni 2023, fand dann noch der Start zur 3. Etappe der Tour des Suisse der Frauen statt. Das Rennen startete beim Kornhausplatz und führte neutralisiert auf die St.Josefen-Strasse, von wo aus dann die Zeitmessung gestartet wurde. Diese 3. Etappe der Tour der Frauen führte via Engelburg weiter bis zum Etappenziel in Ebnat-Kappel. Aus Sicherheitsgründen mussten zwischen 13.15 Uhr und 13.45 Uhr wieder einzelne Strassenabschnitte in beide Richtungen sowie der Abschnitt zwischen St. Leonhardbrücke und Stahlstadtauswärts für jeglichen Verkehr gesperrt werden. Die Busspur bei der Haltestelle Rosenbergstrasse diente als direkte Durchfahrt für die Fahrerinnen der Tour de Suisse.

OpenAir St.Gallen

Die Festivalleitung hat auf die Erfahrungen aus dem Vorjahr sowie die veränderten Gewohnheiten der Besuchenden reagiert und das Eingangskonzept für die Ausgabe 2023 in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit den VBSG, der Polizei sowie weiteren Behörden umfassend angepasst. Der Haupteingang wurde von der Rechenwaldstrasse im Osten des Geländes neu in den Westen, an die Schlaufe der Piccardstrasse, verlegt. Der Eingang Ost beim Kehrlichtheizkraftwerk diente ausschliesslich den VIP-Shuttles sowie der Anlieferung und wurde lediglich noch am Sonntag ab 12.00 Uhr als zusätzlicher Ausgang für das Publikum geöffnet (Fussweg nach Schönenwegen).

Anders als in den vorangegangenen Jahren waren die VBSG nicht mehr mit den VIP-Shuttles oder dem Helfertransport betraut. Dadurch standen alle verfügbaren Ressourcen ausschliesslich für die Besucher-shuttles im Einsatz. In den Nächten wurde das Angebot ausgeweitet. Mit Ausnahme des Heimreiseverkehrs am Sonntag transportierten die VBSG die Besuchenden mit den grossen Doppelgelenkbatterietrolleybussen CO₂-neutral. Dank des neuen Eingangskonzepts wurden die Verkehrsströme entflochten und die Sicherheit erhöht. Sowohl der Zutritt zum Festivalgelände als auch das Verlassen des Geländes waren vereinfacht und beschleunigt. Die Neuerungen haben damit massgeblich zur Zufriedenheit der Besuchenden mit dem Festival und den Transportleistungen der VBSG beigetragen.

Extrafahrten und Bahnersatz

Neben der Tour de Suisse standen auch in diesem Jahr weitere einmalige Anlässe mit nationaler und internationaler Ausstrahlung auf der Stadtagenda. So fanden im August die Orientierungslauf-Europameisterschaften der Studentinnen und Studenten sowie im September das 18. Schweizer Jugendmusikfest (SJMF) in St.Gallen statt. Neben der ÖV-Integration für beide Veranstaltungen durften die VBSG auch andere Transportleistungen erbringen. Zudem konnten auch in diesem Jahr wieder Bahnersatzfahrten vornehmlich im Appenzellerland geleistet werden. Unter anderem standen die VBSG zur Unterstützung von Regiobus über mehr als einen Monat mit einem Fahrzeug im Bahnersatzeinsatz zwischen Waldstatt, Appenzell und Waserauen. Die Verkehrsbetriebe sind dankbar für das von neuem gezeigte Vertrauen in ihre Dienstleistungsbereitschaft.

Mobilitätskonzept 2050

Der Stadtrat hat sich zum Ziel gesetzt, das Mobilitätskonzept 2040 zu aktualisieren und in das Mobilitätskonzept 2050 zu überführen. Auch die VBSG waren eingeladen, in verschiedenen Arbeitsgruppen entsprechende Überlegungen und Inputs aus Sicht des öffentlichen Verkehrs einzubringen. Die Teilnehmenden diskutierten verschiedene Themen wie Gleichgewicht zwischen guter Erreichbarkeit für die Wirtschaft und Schutz des Lebensraums der Bewohnenden (Umweltbelastung, Gestaltungsqualität), verantwortungsvoller Umgang mit dem beschränkt zur Ver-

fügung stehenden Platz, optimaler Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel oder auch das Entflechten und gleichzeitige Vernetzen der verschiedenen Verkehrsträger in geeigneter Form. Die Arbeiten zur Erstellung des Konzeptes sollten im Verlauf des Jahres 2024 abgeschlossen werden.

Nachtbusnetz St.Gallen 2.0

Basierend auf der Angebotsänderung im Nachtnetz des ZVV mit dem Fahrplan 2022 hat Turbo ein Konzept zur Anpassung des nächtlichen Bahnangebots in der Region Ostschweiz ausgearbeitet. Insbesondere die Bahnknoten Wil, Gossau und St. Gallen sind von den Änderungen des S-Bahn-Nachtnetzes betroffen, wodurch auch eine Anpassung des Nachtbusnetzes auf der Strasse notwendig ist. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen hat in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Thurgau, der Fachstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Appenzell Ausserrhoden sowie dem Planungsbüro Infras ein Konzept unter dem Titel «Nachtbusnetz 2.0» erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden auch die VBSG und weitere betroffene Transportunternehmen im Rahmen von zwei Workshops in die Neugestaltung miteinbezogen. So konnten die Mitarbeitenden des Stabs Planung der VBSG wichtige Inputs und Erfahrungen zum zukünftigen Nachtbusangebot in und um St.Gallen in die Diskussionen einbringen. Der Ende 2023 fertiggestellte Bericht zum Nachtnetz 2.0 wird 2024 die Vernehmlassung durchlaufen. Ziel der Besteller ist es, das neue Nachtbusangebot mit dem Fahrplan 2025 ab Dezember 2024 einzuführen.

Neue Durchbindungen

Bis Dezember 2023 wurden auf verschiedenen Linien zwecks Stabilisierung der Fahrplanteue zusätzliche Fahrzeugumläufe eingefügt. So wurden während der Woche und nur in den Hauptverkehrszeiten an den Endhaltestellen Wolfganghof, Abtwil Säntispark und Heiligkreuz ankommende durch bereits wartende Busse ersetzt. Mit dieser Massnahme konnten die Busse trotz allfälliger Verspätung des ankommenden Kurses zwar pünktlich abfahren, fuhren aber wegen hohem Verkehrsaufkommen unterwegs und in Gegenrichtung schnell wieder Verspätungen ein. Zudem gab es infolge des fehlenden Platzes zwischen wartenden und vorbeifahrenden Bussen an den Endhaltestellen immer wieder Behinderungen. Es handelte sich im Weiteren um eine Lösung, die auf kleine Zeitfenster begrenzt war. Um den gewünschten Erfolg mit zusätzlichen Fahrzeugen zu erzielen, bedurfte es eines komplett neuen Ansatzes. In mehreren Anläufen entwickelten deshalb im vergangenen Jahr die Angebotsplaner der VBSG das neue Konzept mit Durchbindungen auf den Linien 1 und 2 sowie 3 und 4. Taktfolgen und Betriebszeiten wurden dabei nicht verändert. Einzig auf den westlichen Linien verkehren die Busse je Richtung mit unterschiedlichen Liniennummern. Mit diesen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 eingeführten, neuen Verknüpfungen von Montag bis Sonntag können die Ausgleichszeiten an den jeweiligen Endhaltestellen leicht ausgedehnt und besser über alle betroffenen Linien verteilt werden. So sollten jetzt für den zukünftigen Betrieb spürbare positive Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität und somit auch auf die Pünktlichkeit der Busse erreicht werden.

Personalsituation – anhaltend hohe Fluktuation

Wie schon 2022 war das Unternehmen auch noch 2023 vor allem in der ersten Jahreshälfte mit einer hohen Fluktuation konfrontiert, die auf das ganze Jahr gesehen noch immer knapp 10 % betrug (Vorjahr 11.5 %). Dies führte zu einer deutlich höheren Belastung der verbliebenen Mitarbeitenden, obschon sich die gesundheitsbedingten Absenzen gegenüber dem Vorjahr verminderten. Entsprechend erhöhten sich die Zeitsaldi in der Abteilung Betrieb um über 40 %. Wie schon im Vorjahr wurden die Ursachen für die Abgänge untersucht. Die Arbeitsbedingungen für Fahrdienstmitarbeitende im städtischen Kontext sind ein zentrales Element, insbesondere vor dem Hintergrund des zunehmenden Fachkräftemangels. Hinzu kamen erschwerte Rahmenbedingungen, die mit den technischen Neuerungen bzw. deren Kinderkrankheiten zusammenhängen. Natürlich spielte auch das Lohnniveau vor dem Hintergrund der sehr herausfordernden Tätigkeit eine massgebliche Rolle.

Um den Kündigungen entgegenzuwirken, wurden auf Basis der Mitarbeitendenumfrage 2022 verschiedene Themen in Workshops bearbeitet. Die Mitarbeitenden wurden dabei eingebunden und konnten sich aktiv einbringen. Im Rahmen dieses Projektes (KFZ-Kultur, Führung, Zusammenarbeit) erarbeiteten die Arbeitsgruppen gemeinsam mit der Geschäftsleitung insgesamt neun Massnahmenpakete, die man anschliessend in Gruppen vertiefte. Eine besonders wichtige Massnahme umfasste den Vergleich der Lohnstruktur mit dem Branchendurchschnitt und als Folge davon deren Anpassung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Einstiegsgehälter. In anderen Massnahmen befassten sich die Arbeitsgruppen mit der bestehenden Strategie der Verkehrsbetriebe und deren Umsetzung, der Kommunikation, der Dienstplanung und der Disposition sowie dem technischen Verbesserungsmanagement. Themen wie Wertschätzung und Führungsverhalten in der Geschäftsleitung wurden ebenso aufgearbeitet. Zwei der Massnahmen beinhalteten eigentliche Quick-Win's im Zusammenhang mit kurzfristigen Einsätzen und den Dienstkleidern. Nicht alle Aktivitäten sind abgeschlossen und werden auch im ersten Semester 2024 weiterbearbeitet.

Neben den Massnahmen des oben dargelegten umfangreichen Projektes wurden auch im betrieblichen Alltag wichtige Anpassungen vorgenommen wie beispielsweise die nachfolgend beschriebene Erhöhung der Ausbildungskapazitäten, die es ermöglichte, die Rekrutierung von neuen Mitarbeitenden zu beschleunigen. So war es möglich den Personalbestand zu erhöhen und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu steigern. Die Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitenden und dem Unternehmen verbesserte sich, was zu einer positiveren Stimmung im Personalkörper führte.

Fahrdienst, Dienstplanung und Disposition

Im Bericht zum Jahr 2021 informierten die Verkehrsbetriebe zum Thema Innovation über zwei Automatisierungsprojekte, das liniencodierte Fahren und die Beeinflussung der Lichtsignale. Beide Projekte konnten inzwischen abgeschlossen werden. Gerade der Rollout im Projekt der Lichtsignalbeeinflussung per Funk beschäftigte den Fahrdienst der VBSG im vergangenen Jahr besonders. Auf dem gesamten Stadtgebiet wurde schrittweise die Ansteuerung der Lichtsignalanlagen umgestellt. Der Einsatz von Funk als Steuerungstechnologie ermöglicht neu, dass den Lichtsignalen Daten zur Betriebslage übermittelt werden, was eine intelligente Steuerung ermöglicht.

Auch vom Projekt eines integrierten betrieblichen Ressourcenplanungs- und -steuerungssystems (ERP) war in den vorangegangenen Jahren berichtet worden. Nach der Einführung des neuen Dispositionssystems Ende 2020 und der Kommunikationsplattform IVU.pad im Jahr 2022, konnte das Projekt mit der Betriebsaufnahme des letzten wesentlichen Elements im Berichtsjahr 2023 abgeschlossen werden. Es handelt sich um die Einführung der automatischen Personal-disposition (APD). Das Ziel der APD ist eine faire Arbeitseinteilung, welche möglichst viele der persönlichen Wünsche der Fahrdienstmitarbeitenden berücksichtigt. Damit soll die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöht sowie deren Gesundheit gefördert werden. Die Einführung im Juni wie auch der Systembetrieb in den folgenden Monaten gestalteten sich allerdings eher schwierig. Gründe dafür waren einerseits der personelle Unterbestand sowie andererseits zahlreiche Zusatzleistungen aufgrund von Anlässen in der Stadt. Mit

der Erhöhung des Personalbestandes konnten gegen Ende Jahr doch erste grössere Verbesserungen erzielt werden. Im Bereich der Dienstplanung waren dank der Entspannung der Personalsituation vor allem mit dem Fahrplanwechsel per Mitte Dezember weitere spürbare Verbesserungen für das Fahrpersonal möglich. So konnten einerseits die durchschnittliche bezahlte Arbeitszeit möglichst nahe an die Sollzeit angeglichen und andererseits kompaktere Dienste geschaffen werden. Damit reduzierten sich die durchschnittlichen Tagespräsenzzeiten.

Im Rahmen und zulasten des Projektes «Retrofit Trolleybusse» konnten in der Werkstatt temporär vier Personen im Umfang von 330 Stellenprozenten eingestellt werden. Bei den regulären Vollzeitstellen besteht in der Werkstatt nach wie vor eine Vakanz. Im Bereich der technischen Berufe müssen die VBSG vermehrt grössere Anstrengungen unternehmen, um die Stellen von Fachpersonen mit den erforderlichen Fähigkeiten besetzen zu können. Auch nach den oben erwähnten Lohnstrukturmassnahmen ist es bis heute nicht gelungen, die Stelle zu besetzen. Trotzdem konnte die Entwicklung der Zeitsaldi im technischen Bereich gestoppt und diese um rund 1 000 Stunden reduziert werden. Dies könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass sich die gesundheitsbedingten Abwesenheiten in der technischen Abteilung von 15.3 Tagen pro Vollzeitstelle (FTE) im Vorjahr auf 11 Tage stark reduzierten. Auch über die ganze Unternehmung entwickelten sich die gesundheitsbedingten Abwesenheiten weiter rückläufig, sind jedoch mit 10.8 Tagen pro Vollzeitstelle (2020: 16.6) nach wie vor auf einem hohen Niveau.

Fahrschule und Ausbildung

Die hohe Fluktuation der Jahre 2022 und 2023 forderte das Ausbildungsteam der Verkehrsbetriebe mengenmässig und inhaltlich besonders heraus. In quantitativer Hinsicht mussten die Kapazitäten erhöht werden, damit die Ausbildung bei der Wiederbesetzung der zahlreichen freigewordenen Stellen nicht zum Engpassfaktor wurde. So fanden Ausbildungen auf dem Trolleybus in Theorie und Praxis mit gleichzeitig bis zu acht Personen, Fahrschulunterricht für den Fahrausweis der Kategorie D, CZV-Vorbereitungslehrgänge und Anhänger-ausbildungen statt. Insgesamt resultierten aus diesem äusserst reich befrachteten Programm 62 Fahrprüfungen beim Strassenverkehrssamt mit einer Erfolgsquote von über 95 %. Nebenbei bildeten sich die Auszubildenden selbst weiter, wodurch die Qualität der Ausbildung gesteigert werden konnte. Das Ausbildungsteam der VBSG wurde so zur eigenständigen und unabhängigen Ausbildungsstätte ausgebaut und ist nicht mehr auf externe Unterstützung angewiesen.

Auf der anderen Seite sollte im Rahmen der inhaltlichen Gestaltung der Weiterbildung auf die möglichen Folgen der wie erwähnt hohen Belastung der Mitarbeitenden eingegangen werden. Bei der CZV-Weiterbildung für alle Fahrdienstmitarbeitenden stand deshalb die mentale und physische Gesundheit im Vordergrund. Damit konnte den negativen Auswirkungen der erhöhten Belastung ein wenig entgegengewirkt werden. Zudem führte die Einführung der automatischen Personaldisposition (APD) beim Fahrdienst zu einem zusätzlichen Ausbildungsbedarf. Entsprechend wurden die Mitarbeitenden mit der Funktionsweise und den Vorteilen des Systems sowie mit der zur Verfügung gestellten Hardware vertraut gemacht.

Sanieren anstatt ersetzen – Nachhaltigkeit durch Retrofit

Die bestehenden Billettautomaten haben ihr technisches Lebensende erreicht. Zudem können sie auch nicht mehr zeitgerecht an neue Kundenbedürfnisse angepasst werden. Aus diesem Grund haben sich die VBSG mit der Zukunft des Ticketverkaufs befasst. Unter den geprüften Handlungsalternativen fiel der Entscheid zugunsten eines Retrofits der Billettautomaten. Durch das Weiterverwenden bestehender Teile wie Automatengehäusen, Montagehalterungen in den Bussen oder der Betonsockel bei stationären Automaten, können Kosten eingespart und Ressourcen geschont werden. Zudem erschien die Investition in ein vollkommen neues Ticketingsystem nicht mehr als sinnvoll, weil die ÖV-Branche beim Ticketing bis 2035 auf Bargeld und Papier als Trägermedium verzichten will. Im Weiteren überzeugte bei der gewählten Lösung die Unabhängigkeit zwischen Softwarelieferant und der Beschaffung von Hardware, welche direkt durch die VBSG bei den jeweiligen Lieferanten erfolgen kann. Eine Ausschreibung der Betriebssoftware für die rund 100 mobilen und 14 stationären Automaten führte noch im Berichtsjahr zur Vergabe, auf deren Basis die Mitarbeiter der VBSG die technischen Komponenten der Geräte bis zum Fahrplanwechsel 2024 erneuern. Damit werden die VBSG in diesem Bereich gut gerüstet sein, bis die ÖV-Branche etwa im Jahr 2035 vollständig auf die elektronische Abwicklung umgestellt haben wird.

Die bestehenden Trolleybusse «Swiss Trolley 3» mit Jahrgang 2008/2009 werden aktuell ebenfalls einer Rundumerneuerung unterzogen. Diese Arbeiten wurden am 14. Juni 2023 durch das Stadtparlament bewilligt. Sie kommen gut voran. So konnten bereits 16 von 22 Fahrzeugen vollumfänglich gereinigt, gewartet und mit neuen Komponenten wie Polstersitzen ausgerüstet werden. Damit können auch hier Teile, die noch im Lebenszyklus sind, erhalten und eine entsprechende Nachhaltigkeit erreicht werden. Mit diesem Retrofit beabsichtigen die VBSG, die Trolleybusse bis 2030 weiter zu betreiben.

Basierend auf dem Volksentscheid «VBSG-Flottenerneuerung zweite Etappe» vom 26. September 2021 haben die VBSG den nächsten Schritt zur Gesamterneuerung der Autobusflotte mit der Batteriebusbeschaffung lanciert, um auch die Linien 9, 10 und 11 künftig dekarbonisiert zu bedienen. Im Rahmen der Auswertung der aufgrund der Ausschreibung eingegangenen Angebote hat sich gezeigt, dass es wirtschaftlicher und kundenfreundlicher ist, ausschliesslich 12 m Standardbusse und keine Midibusse zu beschaffen. Die Fahrzeuge werden über Nacht im Depot der VBSG aufgeladen. Mit dieser Nachtladung können die Busse die Tagesleistung abdecken. Die dafür notwendige Ladeinfrastruktur werden die VBSG im Jahr 2024 beschaffen.

Damit die neuen Batterietrolleybusse auch in der kalten Jahreszeit eingesetzt werden können, ist der Ausbau der Fahrleitungen Voraussetzung. Die VBSG haben die dafür notwendigen Unterlagen für die Plan genehmigung beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Zudem wurde die Beschaffung der Fahrleitungsmasten durchgeführt. Die weiteren erforderlichen Ausschreibungen werden Anfang 2024 gestartet. Neben der dynamischen Ladung an den Fahrleitun-

gen ist auch vorgesehen, dass an der Endhaltestelle Hinterberg eine punktuelle Lademöglichkeit geschaffen wird. Da es sich bei dieser Einrichtung um ein neues Produkt handelt, wurde für diesen Feldversuch eine temporäre Bewilligung beim Bundesamt für Verkehr beantragt.

Am 10. Dezember 2023 führten die VBSG für den Tarifverbund Ostwind das Fahrgastinformationssystem «ÖV Plus» ein. Die entsprechende App bietet Funktionen wie den digitalen Kauf von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten, einen Echtzeit-Fahrplan mit Störungsmeldungen, die traditionelle online-Fahrplanauskunft oder eine detaillierte Kartenansicht mit Sonderzielen. Mit dem Fahrplanwechsel wurden damit die digitalen Reisebegleiter «Fastfinder» und «Wemlin» abgelöst. Das Servicemanagement von ÖV Plus übernimmt der Tarifverbund OSTWIND. Betrieben wird die neue Lösung in Luzern. Mit der Lösung «ÖV Plus» können Synergien unter den Transportunternehmen genutzt und der Kundschaft moderne Funktionalitäten zur Verfügung gestellt werden.

Das bestehende Depot deckt nicht mehr alle Ansprüche und Notwendigkeiten ab. Die auf das ausgebaute Leistungsangebot und die Kundenbedürfnisse angepasste, in den vergangenen Jahren gewachsene Busflotte, die heute bestehenden Anforderungen an Transportunternehmen sowie die Umstellung auf elektrische Antriebe und der Sanierungsbedarf verschiedener Gebäude- und Einrichtungsteile machen ein neues Depot zwingend nötig. Dies würde den VBSG erlauben, künftig die Leistungen für die Kundinnen und Kunden optimal erfüllen können.

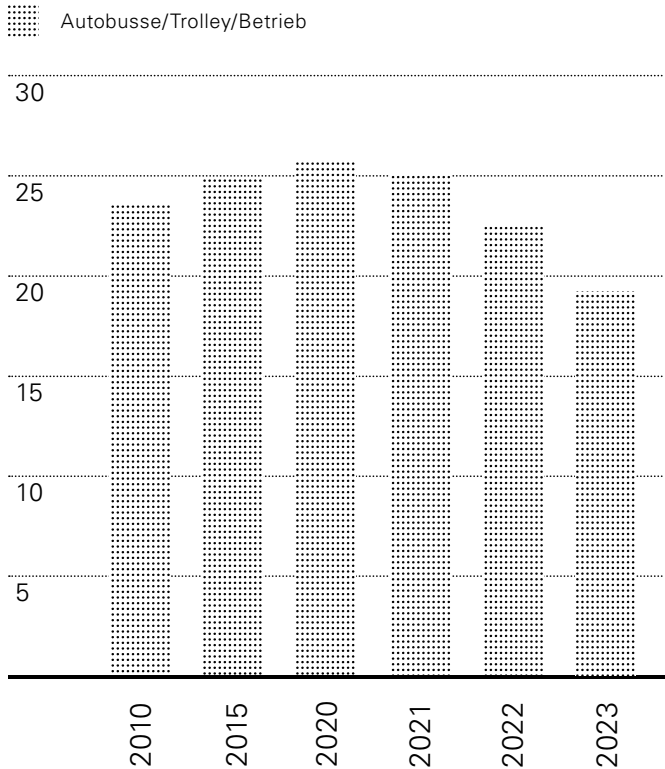
Der Stadtrat hat beschlossen, dem Stadtparlament zu beantragen, das Projekt einer gemeinsamen Betriebszentrale für die gesamte Direktion Technische Betriebe inklusive einem neuen Busdepot in dieser Form abzubrechen. Da der Ersatz des heutigen Busdepots als Neubauprojekt neu lanciert werden soll, werden die VBSG für die Überbrückung der Zeitdauer am bestehenden Standort verschiedene Investitionen tätigen müssen. Dies stellt die Unternehmung vor Herausforderungen, da diese Bauarbeiten bei laufendem Betrieb sowie bei bereits bestehendem Platzmangel durchgeführt werden müssen.

Ökologie

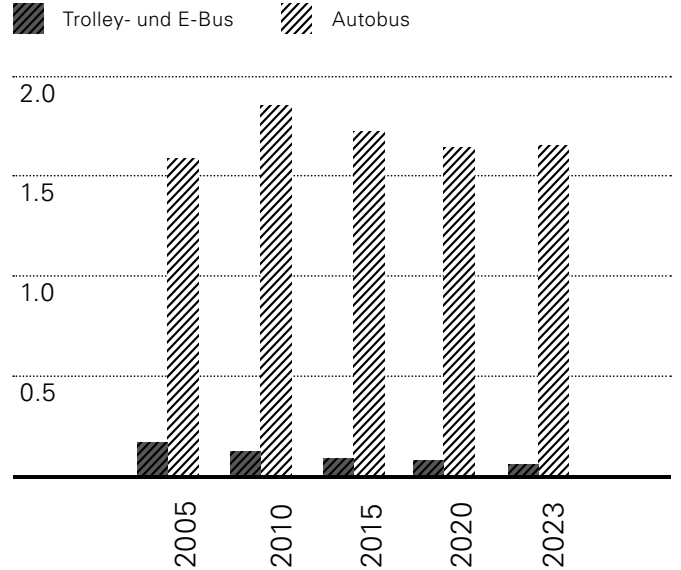
Die Linien 7 und 8 konnten im Jahr 2023 überwiegend mit den 14 neuen Batterie-trolleybussen bedient werden. Mit der weiteren Umstellung der Flotte auf elektrische Antriebe leisten die VBSG einen ökologischen Beitrag. Bezüglich Versorgungssicherheit und Strompreisentwicklung werden sie damit vermehrt abhängig von der Elektrizität. Auf die unsichere Situation bezüglich der Strompreisentwicklung haben die Verkehrsbetriebe mit der Ausdehnung der strukturierten Strombeschaffung auf drei Jahre reagiert, um sich entsprechend absichern zu können.

Ökologie

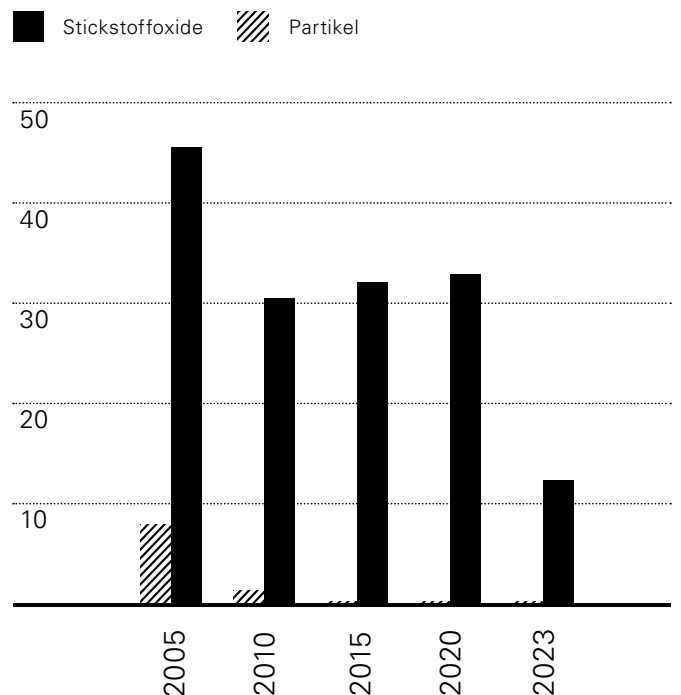
Energieverbrauch in Mio. kWh pro Jahr (GWh)



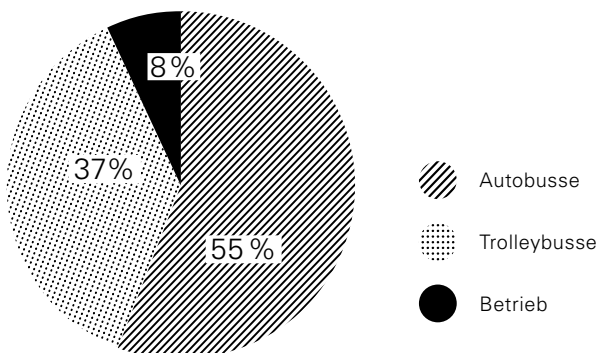
CO₂-Emissionen in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer



Autobus- Schadstoffemissionen in Tonnen pro Jahr



Verteilung Energieverbrauch



Finanz- bericht

Lagebericht	19
Bilanz	31
Erfolgsrechnung	32
Geldflussrechnung	33
Anhang	34
Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen	37
Nicht aus Bilanz / Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben	42
Revisionsbericht	44

Lagebericht

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Der Verkehrsertrag der VBSG betrug per Ende 2023 rund CHF 27.8 Mio. (Vorjahr CHF 25.1 Mio.). Befördert wurden im Berichtsjahr 28.3 Mio. Fahrgäste. Im Vorjahr waren dies 26.7 Mio. Rechnet man noch die darin enthaltenen Seebus-Fahrgastzahlen heraus, zeigt sich bei den Fahrgästen auf vergleichbarer Basis eine markante Steigerung beim St.Gallerbus von +9.3 %. Im Jahr 2019, vor Corona, betrugen die Fahrgastzahlen des St.Gallerbus 24.6 Mio.. Dieser sehr erfreuliche Fahrgastanstieg unterstreicht die Wichtigkeit und die Beliebtheit des St.Gallerbus bei den Fahrgästen.

Die Nebenerlöse sanken im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0.5 Mio. und beliefen sich per Jahresende auf CHF 2.5 Mio. Daraus errechnet sich ein Rückgang von knapp 16 % zum Rekordjahr von 2022.

Der übrige Ertrag betrug im Geschäftsjahr 2023 CHF 0.4 Mio. und lag damit gut CHF 0.1 Mio. unter dem Vorjahr. Die grösste Position innerhalb dieses Ertragsblockes bilden die CO₂-Rückvergütungen von myclimate, die die VBSG aufgrund des Einsatzes von Bussen mit Elektroantrieb einfordern konnten.

Die Abgeltungen reduzierten sich um CHF 2.6 Mio. und betrugen im Jahr 2023 CHF 23.4 Mio., was rund 43.2 % des Gesamtertrages entspricht (Vorjahr 47.5 %). Davon sind CHF 0.6 Mio. durch einen Direktbeitrag an die Elektrifizierung aus den freien Reserven der VBSG finanziert. Die Stadt hatte dereinst einem entsprechenden Wunsch des Kantons zugestimmt.

Im Geschäftsjahr 2023 resultierte ein Unternehmensergebnis von CHF +0.1 Mio. (Vorjahr CHF +5.2 Mio.). Der Kostendeckungsgrad entwickelte sich im Berichtsjahr mit 54.9 % (Vorjahr 55.2 %) stabil. Dies ist umso bemerkenswerter, als das Jahr 2023 einerseits durch die Abschreibung des VBSG-Anteils an den Planungskosten für die DTB-Betriebszentrale an der Rechenstrasse und andererseits auch von sehr starken Steigerungen im Energiebereich (Traktionsstrom und Diesel) belastet wurde.

Der stockende Erneuerungsfortschritt an Rollmaterial und Fahrleitungen machte sich 2023 in der Art in der Finanzlage bemerkbar, dass die aufgenommenen Geldmittel noch nicht wie geplant investiert werden konnten. Aufgrund dessen konnte mit der Rückzahlung des Kantonsdarlehens ein Jahr früher begonnen werden.

Die Eigenkapitalquote beläuft sich zum 31.12.2023 auf komfortable 54.9 % (Vorjahr 52.7 %). Im Jahresdurchschnitt 2023 hatten die VBSG 276.4 Vollzeitstellen (Vorjahr 291.0 Vollzeitstellen) besetzt.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Die VBSG haben die Unternehmensrisiken im Rahmen des bestehenden Risk-Management-Prozesses neu beurteilt. Dieser Prozess berücksichtigt sämtliche Risiken, welche die Beurteilung der Jahresrechnung wesentlich beeinflussen können. Die VBSG haben das interne Kontrollsystem weiterentwickelt, um identifizierte Risiken durch entsprechende, angemessene Kontrollmassnahmen zu adressieren und deren Eintretenswahrscheinlichkeit zu minimieren. Mit gezielten Massnahmen vermeiden, vermindern oder überwälzen die VBSG die Risiken, die sie nicht selbst tragen können.

Bestell- und Auftragslage

Während vom Bundesamt für Verkehr bereits eine Bestellabsicht eingegangen ist, steht eine Zusage des Amtes für den öffentlichen Verkehr St.Gallen (AöV) noch aus. Aufgrund der widerspruchsfreien Aufnahme der Fahrplanleistungen per Dezember 2023 gehen die Verkehrsbetriebe jedoch davon aus, dass das unterbreitete Angebot bestellt werden wird.

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Art. 37 Abs. 3 PBG

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichtes noch nicht vor.

Ausblick

Die VBSG befinden sich nach wie vor in einer Periode der Rollmaterialerneuerung und dem Ausbau von Fahrleitungen. Aufgrund des für die Fahrleitungen noch laufenden Plangenehmigungsverfahrens beim BAV konnten die Ergänzungen des Fahrleitungsnetzes noch nicht in Angriff genommen werden. Von der zweiten Tranche der Rollmaterialerneuerung muss jetzt noch die Beschaffung der kleineren, rein batterieelektrischen Fahrzeuge (Depotlader) eingeleitet werden. Der Abbruch der Planungsarbeiten für eine DTB-Betriebszentrale mit neuem Busdepot an der Rechenstrasse stellen die VBSG vor grosse Probleme. Der drückendste Aspekt ist der heute fehlende Einstellplatz für Busse. Dies macht umständliche und kostenintensive Provisorien und Arbeitsabläufe nötig. Zusammen mit dem zunehmend unterhaltsintensiveren alten Depot löst dies Zusatzkosten aus, die die VBSG gerne vermieden hätten.

→ Die Elektrifizierung der VBSG-Flotte wird vor allem über den Einsatz von Batterietrolleybussen realisiert.



Ökologie im Fokus der Stadt St.Gallen

Eine ökologische Stadt setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung ein. Dabei wird auf die Schonung von Ressourcen, die Reduktion von Emissionen und die Förderung der Biodiversität geachtet. Die VBSG spielen eine wichtige Rolle für die nachhaltige Entwicklung der Stadt St.Gallen. Sie tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die Umwelt zu schonen.

Eine ökologische Stadt verbraucht so wenig Energie wie möglich. Einerseits bilden die VBSG ein zentrales Element für eine nachhaltige Mobilität in der Stadt, andererseits konnte mit der neuen modernen Batterietrolleybusflotte die Energieeffizienz des städtischen öffentlichen Verkehrs deutlich verbessert werden.

Eine ökologische Stadt nutzt Ressourcen nachhaltig. Selten sind alle Komponenten von technischen Systemen (Fahrzeuge, Billettautomaten) gleichzeitig nicht mehr gebrauchsfähig. So gehört es zur Strategie der VBSG, Systeme, die an ihrem technischen Lebensende angelangt sind, zuerst zu sanieren, bevor man sie einige Jahre später vollständig ersetzt.



↑ Oasen in der Stadt: In einer ökologischen Stadt sind sie zahlreich.





← Retrofit: Das Leben der Trolleybusse der Generation 2008/2009 soll verlängert werden.

↑ Retrofit: Nachhaltigkeit wird gelebt, indem mit der Sanierung der Trolleybusse weiterverwendet wird, was noch nicht am Ende seiner Lebenszeit ist.





← Inzwischen dominieren auf dem Bahnhofplatz die Batterietrolleybusse das Bild



↑ Die Sanierung der Fahrzeuge fördert es zu Tage:
In einem Trolleybus ist heute sehr viel Elektronik.
Auch diese muss bei einem Retrofit aktualisiert werden.

→ Retrofit zum Zweiten: Was für Trolleybusse gilt,
gilt auch für Billettautomaten. Was weiter verwendet
werden kann, wird nicht ausgemustert. In einer
ökologischen Stadt wird nachhaltig gearbeitet.

Tickets





↑ Die ökologische Stadt: Die Natur hat Platz,
auch in der Nähe des Stadtzentrums.

Bilanz

	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
		in CHF	in CHF
Aktiven			
Flüssige Mittel	1	21 265 060	23 102 141
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	2 217 848	716 702
Übrige kurzfristige Forderungen	3	36 227	37 153
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	4	3 212 764	2 586 614
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5	311 988	182 837
Total Umlaufvermögen		27 043 888	26 625 447
Finanzanlagen	6	2 001	2 001
Sachanlagen	7	53 869 791	58 504 894
Immaterielle Werte	7	345 786	481 414
Total Anlagevermögen		54 217 578	58 988 309
Total Aktiven		81 261 466	85 613 756
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8	3 506 454	3 371 763
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	9	3 571 400	3 571 400
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	10	390 761	427 177
Passive Rechnungsabgrenzungen	11	8 784 507	8 165 509
Rückstellungen	12	470 522	988 219
Total kurzfristiges Fremdkapital		16 723 645	16 524 068
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	13	12 857 200	16 428 600
Rückstellungen	14	7 031 417	7 544 712
Total langfristiges Fremdkapital		19 888 618	23 973 312
Gesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG		2 860 885	2 860 885
Bestellerreserven Kanton SG		12 000 000	11 975 179
Freie Reserven		29 655 491	25 030 622
Unternehmensergebnis		132 826	524 969
Total Eigenkapital	15	44 649 203	45 116 376
Total Passiven		81 261 466	85 613 756

Erfolgsrechnung

	Anhang	2023 in CHF	2022 in CHF
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	16	27 777 511	25 078 175
Nebenerlöse	17	2 540 971	3 017 446
Übriger Ertrag		442 896	589 956
Betriebsertrag		30 761 378	28 685 577
Abgeltungen	18	23 379 188	25 959 795
Gesamtertrag		54 140 566	54 645 372
Leistungsabhängiger Aufwand	19	-7 227 709	-5 846 530
Deckungsbeitrag		46 912 857	48 798 841
Löhne		-25 435 232	-24 924 922
Sozialversicherungen		-4 664 818	-4 723 682
Übriger Personalaufwand		-546 596	-590 050
Personalaufwand		-30 646 645	-30 238 655
Raum- und Einrichtungsunterhalt		-567 508	-519 295
Fahrzeugunterhalt		-3 242 950	-2 847 554
Sachversicherungen und Gebühren		-54 837	-57 904
Energie und Entsorgung		-468 998	-315 480
Verwaltung und IT		-3 260 989	-3 221 073
Werbung		-81 740	-146 579
Übriger betrieblicher Aufwand		-7 677 023	-7 107 884
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		8 589 188	11 452 303
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen		-8 177 880	-6 239 083
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Immaterielle Werte		-180 875	-167 400
Veräusserungsergebnis Sachanlagen		67 296	158 640
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		297 729	5 204 460
Finanzertrag		0	5 195
Finanzaufwand		-266 649	-163 746
Ausserordentlicher oder periodenfremder Ertrag	20	101 746	203 780
Unternehmensergebnis		132 826	5 249 690

Geldflussrechnung

	31.12.2023		31.12.2022	
	in CHF		in CHF	
Unternehmensergebnis	132 826		5 249 690	
+/- Ergebnis Anlagenveräusserungen	-67 296		-158 640	
+/- Abschreibungen	8 358 755		6 406 482	
+/- Rückstellungen	-1 030 992	7 393 293	-579 047	10 918 485
Veränderung Nettoumlaufvermögen				
+/- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1 501 146		553 844	
+/- Übrige kurzfristige Forderungen	926		13 755	
+/- Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	-626 150		-275 087	
+/- Aktive Rechnungsabgrenzungen	-129 151		98 272	
+/- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	134 691		1 901 128	
+/- Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-36 416		27 245	
+/- Passive Rechnungsabgrenzungen	618 998	-1 538 248	1 257 458	3 576 615
Cashflow aus Geschäftstätigkeit		5 855 045		14 495 100
Investierung				
Zugang aus Sachanlagen	-3 542 830		-21 287 721	
Zugang aus Immateriellen Werten	-45 247		-159 695	
Zugang aus Finanzanlagen	-	-3 588 077	-	-21 447 416
Desinvestierung				
Abgang aus Sachanlagen	67 350		160 060	
Abgang aus Immateriellen Werten	-		-	
Abgang aus Finanzanlagen	-	67 350	-	160 060
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-3 520 726		-21 287 356
Free Cashflow		2 334 319		-6 792 256
Finanzierung				
Veränderung Eigenkapital	-600 000		-	
Veränderung kurzfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	-		3 571 400	
Veränderung langfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	-3 571 400		16 428 600	
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-4 171 400		20 000 000
Veränderung liquide Mittel		-1 837 081		13 207 744
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode		23 102 141		9 894 398
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode		21 265 060		23 102 141
Veränderung liquide Mittel		-1 837 081		13 207 744

Anhang

Allgemeine Informationen

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 2023 (effektiv 276) erfüllen die VBSG im Berichtsjahr, wie schon im Vorjahr (mit 291 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 31.12.2023	per 31.12.2022
1 EUR	CHF 0.9297	CHF 0.9855
1 USD	CHF 0.8416	CHF 0.9237

Flüssige Mittel

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

Forderungen aus Lieferungen 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 Wertschriften 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	25 Jahre
Maschinen und Anlagen	5 bis 15 Jahre
Computer und Hardware	3 bis 5 Jahre
Software	3 bis 5 Jahre
Trolleybusse	15 Jahre
Autobusse	12 Jahre
Anlagen im Bau	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 drei 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

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Kassa	50 652	49 623
Postfinance	14 878 018	22 740 660
Konto-Korrent Stadt St.Gallen	6 336 390	311 858
Total	21 265 060	23 102 141

2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Forderungen gegenüber Dritter im Inland	489 718	663 871
Forderungen gegenüber Stadt St.Gallen	135 644	92 832
Forderungen gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	1 622 486	–
abzüglich Wertberichtigungen	-30 000	-40 000
Total	2 217 848	716 702

3 Übrige kurzfristige Forderungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Vorauszahlungen an Lieferanten	36 227	37 153
Total	36 227	37 153

4 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Ersatzteile, Pneus, Diesel	3 058 543	2 400 655
Ware unterwegs	254 221	285 959
abzüglich Wertberichtigungen	-100 000	-100 000
Total	3 212 764	2 586 614

5 Aktive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Vorausbezahlte Aufwendungen	212 678	182 000
Noch nicht erhaltener Ertrag	99 310	837
Total	311 988	182 837

6 Finanzanlagen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
1 Anteilschein Genossenschaft OTV à nominal CHF 2'000 *	2 000	2 000
1 Anteilschein Genossenschaft openmobility à nominal CHF 1'000 *	1	1
Total	2 001	2 001

* ohne persönliche Haftung/Nachschusspflicht

7 Sachanlagen und Immaterielle Werte

	Mobile Sachanlagen	Immobilie Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total Sachanlagen	Immaterielle Werte
	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Anschaffungskosten					
Bestand am 31.12.2021	86 048 906	32 135 933	36 846 939	155 031 778	187 986 2
Zugänge	-5 222	-	21 292 942	21 287 720	159 695
Abgänge	-5 617 488	-170 836	-	-5 788 324	-
Bestand am 31.12.2022	80 426 196	31 965 097	58 139 881	170 531 174	203 955 7
Zugänge	35 815	-	3 507 016	3 542 830	45 247
Abgänge	-2 545 267	-52 013	-	-2 597 280	-238 429
Umgliederungen Anlagen im Bau	5 986 276	73 908	-6 060 184	-	-
Bestand am 31.12.2023	83 903 020	31 986 992	55 586 713	171 476 725	184 637 5
Wertberichtigungen					
Bestand am 31.12.2021	-74 802 598	-30 803 794	-5 967 711	-111 574 103	-1 390 743
Zugänge	-3 097 083	-275 332	-2 866 668	-6 239 082	-167 400
Abgänge	5 617 488	169 417	-	5 786 905	-
Bestand am 31.12.2022	-72 282 193	-30 909 709	-8 834 379	-112 026 280	-1 558 143
Zugänge	-2 587 923	-224 947	-5 365 010	-8 177 880	-180 875
Abgänge	2 545 213	52 013	-	2 597 226	238 429
Umgliederungen Anlagen im Bau	-4 111 655	-68 030	4 179 685	-	-
Bestand am 31.12.2023	-76 436 558	-31 150 673	-10 019 705	-117 606 935	-1 500 589
Nettobuchwert am 31.12.2022				58 504 894	481 414
Nettobuchwert am 31.12.2023				53 869 790	345 786

8 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Dritter im Inland	878 876	2 631 582
Verbindlichkeiten gegenüber Stadt St.Gallen	1 989 740	62 842
Verbindlichkeiten gegenüber Dritter im Ausland	4 619	88 393
Verbindlichkeiten gegenüber Ostschweizer Tarifverbund (OTV)	633 219	576 543
Verbindlichkeiten gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	–	12 404
Total	3 506 454	3 371 763

9 Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Darlehensschulden gegenüber AFDL des Kantons St.Gallen	3 571 400	3 571 400
Total	3 571 400	3 571 400

10 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Geschuldete Mehrwertsteuer	390 761	427 177
Total	390 761	427 177

11 Passive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Noch nicht bezahlter Aufwand	707 846	757 712
Im Voraus erhaltener Ertrag	765 461	1 009 140
Abonnementanteil des Folgejahres	4 735 000	4 528 000
Verkauf Billette für Dritte	–	4 457
Zeitkonti Mitarbeitende	2 576 200	1 866 200
Total	8 784 507	8 165 509

12 Kurzfristige Rückstellungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Rückstellung für Besitzstandswahrung Ausgliederung Pensionskasse	171 962	683 016
Rückstellung für Teuerungszulage Rentner	298 560	305 203
Total	470 522	988 219

13 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

	31.12.2023		31.12.2022	
	fällig 2 – 5 Jahre	fällig > 5 Jahre	in CHF	in CHF
Darlehensschulden gegenüber AFDL des Kt. St.Gallen	12 857 200	–	12 857 200	16 428 600
Total	12 857 200	–	12 857 200	16 428 600

14 Langfristige Rückstellungen

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Rückstellung für Grossunterhalt	4 120 000	4 120 000
Rückstellung für nicht versicherte Schäden	250 000	250 000
Rückstellung für Besitzstandswahrung Ausgliederung Pensionskasse	885 136	1 106 513
Rückstellung für Teuerungszulage Rentner	1 776 282	2 068 198
Total	7 031 417	7 544 712

15 Eigenkapitalnachweis

	Gesetzliche Reserve (Art.36 PBG)	Reserve Besteller Kanton	Freie Reserven	Unter- nehmens- ergebnis	Total
	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Bestand am 31.12.2021	3 182 106	13 930 115	24 737 693	–1 983 228	39 866 686
Verteilung Untern.ergebnis	–321 221	–1 954 936	292 929	1 983 228	–
Unternehmensergebnis	–	–	–	5 249 690	5 249 690
Bestand am 31.12.2022	2 860 885	11 975 179	25 030 622	5 249 690	45 116 376
Verteilung Untern.ergebnis	–	24 821	5 224 869	–5 249 690	–
Beitrag Elektrifizierung Stadt St.Gallen	–	–	–600 000	–	–600 000
Unternehmensergebnis	–	–	–	132 826	132 826
Bestand am 31.12.2023	2 860 885	12 000 000	29 655 491	132 826	44 649 203

16 Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Ticketerlöse OTV St.Gallerbus und Seebus	24 251 427	21 614 026
Ticketerlöse DV Halbtax- und Generalabonnemente sowie Einzelbillette	3 526 084	3 464 148
Total	27 777 511	25 078 175

17 Nebenerlöse

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Transportleistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	774 375	944 918
Reklame- und Provisionsertrag aus Ticketverkäufen	1 266 913	1 339 481
Übrige Leistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	499 683	733 047
Total	2 540 971	3 017 446

18 Abgeltungen

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Abgeltung Bundesamt für Verkehr	449 800	437 856
Abgeltung Kanton SG	22 329 388	25 521 939
Beitrag Stadt St.Gallen	600 000	–
Total	23 379 188	25 959 795

19 Leistungsabhängiger Aufwand

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Verkaufsaufwand	2 385 796	2 208 690
Diesel, Strom und Pneus	4 776 982	3 458 798
Übriger leistungsabhängiger Aufwand	64 931	179 042
Total	7 227 709	5 846 530

20 Ausserordentlicher oder periodenfremder Ertrag

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Teilauflösung Rückstellung «Besitzstandswahrung Pensionskasse»	101 746	203 780
Total	101 746	203 780

Nicht aus Bilanz/ Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben

Aufteilung Unternehmensergebnis

	2023	2022
	in CHF	in CHF
abgeltungsberechtigte Linien	-352 001	4 619 556
ergänzende Marktleistungen (nicht abgeltungsberechtigt)	484 827	630 135
Total	132 826	5 249 690

Verwendung des Unternehmensergebnis

	2023	2022
	in CHF	in CHF
Zuweisung zu		
Bestellerreserven Kanton	-419 291	-
Freie Reserven	552 118	5 249 690
Total	132 826	5 249 690

Das Unternehmensergebnis wird nach Prüfung der genehmigten Jahresrechnung durch das BAV den entsprechenden Konti zugewiesen.

Absicherungsgeschäfte

	31.12.2023	31.12.2022
	in CHF	in CHF
Absicherung elektrische Energie	1 948 774	2 934 941

Die abgesicherten Einkaufspreise sind von Bund und Kanton durch den Abgeltungsteil für Energiekosten in den Bestellungen gedeckt.

Sachversicherungen

		31.12.2023	31.12.2022
		in CHF	in CHF
Gebäude	zum Neuwert	43 759 100	42 087 700
Waren und Einrichtungen	zum Neuwert	29 308 280	33 383 767
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	zum Zeitwert	65 387 039	56 225 447

Haftpflichtversicherungen

		31.12.2023	31.12.2022
		in CHF	in CHF
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

Revisionsbericht

Bericht der Revisionsstelle an die Geschäftsprüfungskommission des Stadt- parlamentes St.Gallen

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Nach unserer Beurteilung entspricht die beigelegte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von den Verkehrsbetrieben unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Stadtrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Stadtrates für die Jahresrechnung

Der Stadtrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und für die internen Kontrollen, die der Stadtrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Stadtrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Verkehrsbetriebe zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Stadtrat beabsichtigt, entweder die Verkehrsbetriebe zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder

Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <https://expert-suisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Stadtrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle der Stadt St.Gallen

Daniel Inauen
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Adrian Kälin
Revisionsexperte

St.Gallen, 14. März 2024



Stadt St.Gallen
Verkehrsbetriebe St.Gallen

Steinachstrasse 42
CH-9001 St.Gallen

Telefon +41 71 243 95 11
vbsg@stadt.sg.ch
vbsg.ch