

The logo for st.gallen, featuring two slanted parallel bars followed by the text "st.gallen".

st.gallen



21

# Geschäftsbericht Verkehrsbetriebe St.Gallen

# Kennzahlen

	2021	2020	2019	2018	2017
Mitarbeitende (Vollzeitstellen)	303.4	307.8	305.7	284.6	267.8

Fahrgäste	21 078 000	19 045 000	26 673 000	25 288 000	25 073 000
Fahrgäste pro Tag	57 900	52 300	71 900	69 500	68 900

Ertrag	46 108 000	43 459 000	50 563 000	49 625 000	46 346 000
Verkehrsertrag	21 710 000	21 364 000	27 765 000	26 886 000	27 934 000
Übriger Ertrag	3 623 000	3 121 000	4 259 000	5 817 000	4 792 000
Abgeltungen	20 775 000	18 974 000	18 539 000	16 922 000	13 620 000

Aufwand	48 091 000	49 760 000	49 972 000	48 529 000	45 800 000
Personalaufwand	31 008 000	30 915 000	31 414 000	29 852 000	28 622 000
Sachaufwand	10 891 000	10 869 000	12 013 000	12 140 000	10 940 000
Sonderaufwand	6 192 000	7 976 000	6 545 000	6 537 000	6 238 000

Unternehmensergebnis	-1 983 000	-6 301 000	591 000	1 096 000	546 000
Kostenunterdeckung	22 758 000	25 275 000	17 948 000	15 826 000	13 074 000

Fahrzeuge (ohne Anhänger)	99	87	87	82	77
Doppelgelenktrolleybusse	7	7	7	7	7
Doppelgelenkbatterietrolleybusse	11	-	-	-	-
Gelenktrolleybusse	17	17	17	17	17
Gelenkbatterietrolleybusse	6	-	-	-	-
Gelenkautobusse	22	27	27	27	27
Dreiachsautobusse	5	5	5	5	5
Standardautobusse	20	20	20	16	11
Midibusse	10	10	10	10	10
Elektrobusse	1	1	1	-	-
Anhänger	5	5	5	5	-

← Titelbild: Teil der Umsetzung der Elektrifizierungsstrategie ist die Erschliessung von Wittenbach und Abtwil mit den neuen Batteriedoppelgelenktrolleybussen; in Wittenbach und Abtwil ohne Oberleitung. Bild: Wittenbach

04 Editorial

06 Das Jahr  
in Kürze

16 Finanzbericht

28 Anhang

---

*Impressum*

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

# Editorial



Ralf Eigenmann  
Unternehmensleiter

Im öffentlichen Verkehr (ÖV) der Schweiz, im Kanton und in der Stadt ist sehr viel in Bewegung, wird erneuert. Auf nationaler Ebene wird in zahlreichen Projekten an der Harmonisierung zwischen dem nationalen Direkten Verkehr und der Verbundwelt gearbeitet. Ein Schlüsselprojekt stellt dabei das Grobkonzept für die Zusammenführung beider Tarifwelten in ein kundenfokussiertes neues Tarifsystem dar.

Auf kantonaler Ebene wird für den öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren eine Elektrifizierungsstrategie verfolgt. Auch in der Stadt St.Gallen sind zahlreiche Erneuerungsprojekte in Arbeit. Wichtige Strassenabschnitte sollen nach neuen Betriebs- und Gestaltungskonzepten umgestaltet und damit unter anderem auch der strassengebundene öffentliche Verkehr gebündelt und neu geführt werden. Der zweitwichtigste Knoten des ÖV in der Stadt, der Marktplatz/Bohl wird neu gestaltet. Die Verkehrsbetriebe erneuern ihre Flotte und verfolgen dabei eine konsequente Elektrifizierungsstrategie.

Selbstverständlich sind dies nur einige Beispiele der aktuell laufenden Innovationsbestrebungen und die Aufzählung ist keinesfalls vollständig. Gerade die Verkehrsbetriebe St.Gallen arbeiten aktuell neben der Flottenerneuerung und Elektrifizierung auch noch an weiteren Innovationen etwa im Bereich der Fahrgastinformation, dem Ticketing oder in der betrieblichen Technologie. Einen längeren Zeithorizont haben die Arbeiten für eine neue Betriebszentrale der Direktion Technische Betriebe, in der alle Dienststellen der Technischen Betriebe inklusive einem neuen Busdepot unter einem Dach zusammengeführt werden sollen.

Alle diese innovativen Vorhaben bedürfen allerdings der Finanzierung. Gerade angesichts der grossen Einbussen, die durch die Covid-19 Pandemie verursacht wurden stehen die Verkehrsbetriebe auch finanziell vor sehr grossen Herausforderungen. Obschon der Geschäftsgang im zweiten Pandemiejahr gegenüber 2020 etwas besser war, so war er doch nochmals von einem deutlichen Verlust geprägt. Die damit angespannte Liquidität steht einer kostengünstigen Finanzierung der grossen Vorhaben entgegen.

Die Zuversicht, dass die VBSG diese Herausforderungen meistern werden, basiert auf dem Wissen um den grossen Einsatz aller Mitarbeitenden in der VBSG-Familie und die grosse Unterstützung der Partnerinnen und Partner im städtischen, kantonalen und regionalen Umfeld der VBSG. Allen Beteiligten gebührt dafür ein grosser Dank.

# Das Jahr in Kürze

Mit 21,1 Millionen Fahrgästen nutzten im Jahr 2021 rund 11 % mehr Kundinnen und Kunden das Angebot der VBSG (St.Gallerbus und Seebus) als im ersten Pandemiejahr 2020. Der Fahrgastrückgang gegenüber dem sehr guten Jahr 2019 vor der Pandemie betrug jedoch noch immer rund 21 %. Nach den recht weitgehenden Änderungen im Leistungsangebot der VBSG seit Dezember 2018 blieben die Leistungen der VBSG per Dezember 2021 unverändert.

Obwohl mit etwas Verspätung im vergangenen Jahr alle Batteriegelenktrolleybusse für die Linien 3, 4 und 6 ausgeliefert wurden, konnten nicht immer alle diese Fahrzeuge auf den entsprechenden Linien eingesetzt werden. Der Bau der notwendigen Fahrleitungsergänzungen wurde durch die ausbleibende Nutzungseinsparung einiger Grundeigentümerinnen und -eigentümer behindert.

Die pandemische Entwicklung mit der zweiten Welle zwischen Herbst 2020 und März 2021 war ausgerechnet in den Monaten schlecht, in denen normalerweise aufgrund der Jahreszeit die Fahrgastzahlen im saisonalen Vergleich eher hoch sind. Entsprechend tief waren die Fahrgastzahlen im ersten Quartal und erholten sich danach langsam. Insgesamt glich sich die Entwicklung der Nachfrage dem saisonalen Verlauf von normalen Jahren an, blieb aber stets ca. 20 % hinter den Zahlen von 2019 zurück.

Finanziell war 2021 wiederum ein sehr herausforderndes Jahr. Das betriebliche Ergebnis fiel mit CHF –2.1 Mio. zwar leicht besser aus als im Vorjahr, in dem CHF –3.3 Mio. resultierten, verfehlte aber die Zielsetzungen infolge der COVID-19 Pandemie dennoch deutlich. Diese negativen Resultate belasten die Liquidität der VBSG doch markant und das gerade in einer Zeit, in der die VBSG erhebliche finanzielle Ressourcen benötigen, um Ersatzbeschaffungen beim Rollmaterial und die Ergänzung der Fahrleitungen mög-

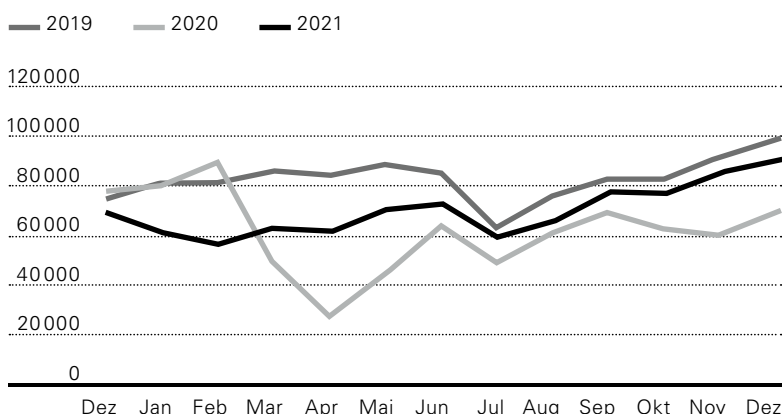
lichst kostengünstig finanzieren zu können. Der Kostendeckungsrad entwickelte sich im Berichtsjahr mit 49.9 % (Vorjahr 50.1 %) stabil bzw. ganz leicht rückläufig.

## Betrieb und Markt – Innovationen mitgestalten

Das Leistungsangebot der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) wurde im Jahr 2021 nicht verändert. Dies war sicher auch den Folgen der Pandemie geschuldet. Die Tatsache, dass der Fahrplan und das Liniennetz der VBSG seit Dezember 2018 doch sehr weitgreifende Änderungen erfuhren, war sicher der bedeutendere Grund dafür. Die letzten, per Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgenommenen und im Geschäftsbericht vor Jahresfrist vorgestellten Anpassungen auf den Linien 7, 8 und 12 haben sich bewährt und stossen auf breite Akzeptanz. Aufgrund einer Einsprache gegen die Vergabe der im Jahr 2020 ausgeschrieben Leistungen im Gebiet Rorschach, Goldach und Rorschacherberg verzögert sich die Einführung der neuen Angebotskonzeption am See. Die VBSG wurden deshalb gebeten, die Seebus-Leistungen über das Jahr 2021 hinaus zu erbringen. Auf der anderen Seite fallen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die Leistungen der VBSG für die Linie 151 von Regiobus weg.

Das Team, welches die Fahrausweiskontrolle durchführt, hat den vom Ostwind Tarifverbund geforderten RogF-Kontrollgrad (Reisende ohne gültigen Fahrausweis) von 0.8 % der transportierten Fahrgäste übertroffen (1,0 %). Der Anteil Reisender ohne gültigen Fahrausweis an der Gesamtzahl kontrollierter Fahrgäste lag im vergangenen Jahr noch bei 0,72 %, was erfreulicherweise erneut etwas tiefer ist als vor Jahresfrist.

## Vergleich Einsteiger/innen VBSG 2019 – 2021



Im vergangenen Jahr gab es glücklicherweise für den Schulsport und den Badespass keine grundlegenden coronabedingten Einschränkungen und die VBSG durften alle Leistungen für das Schulschwimmen und den Bäderbus wie geplant fahren. Für das Schulschwimmen kamen sogar weitere Fahraufträge hinzu, da die VBSG auch Klassen ins Hallenbad Blumenwies transportierten, welche ohne Corona-Abstandsregeln die regulären Buskurse benutzt hätten. Einziger Wermutstropfen war das eher feuchte und kalte Wetter während den Sommermonaten, weshalb der Bäderbus eher unterdurchschnittlich zwischen Stadtzentrum und Drei Weihern im Einsatz stand.

Aufgrund von COVID-19 wurden schon früh in der ersten Jahreshälfte Veranstaltungen verschoben oder gar ganz abgesagt. Die VBSG waren froh, als im September und Oktober mit Veranstaltungen wie dem Auffahrtslauf, dem Firmenlauf, dem Weihern Openair und der OLMA wieder eine gewisse «Normalität» einkehrte. So galt es bei den VBSG in verschiedener Hinsicht, die notwendigen Massnahmen für eine funktionierende Betriebsabwicklung wieder einzuleiten und gegebenenfalls zusätzliche Transportleistungen bereit zu stellen. Dabei stellte sich heraus, dass zahlreiche Abläufe sowohl bei den VBSG als auch bei den Veranstaltern nach dem langen Unterbruch erst einmal wieder eingespielt werden mussten. Für das kommende Jahr hoffen die VBSG zusammen mit den Veranstaltern auf eine definitive Rückkehr zur Normalität.

Der Bereich der Bahnersatzfahrten stand im vergangenen Jahr ganz im Zeichen der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit Regiobus. Gleich bei drei grösseren Bahnersatzaufträgen für die Appenzeller Bahnen (AB) und die Südostbahn (SOB) auf den Strecken St.Gallen–Teufen, Gossau–Appenzell–Wasserauen und St.Gallen–Herisau unterstützten die VBSG die Regiobus mit Fahrzeugen und Personal. Neben der Zusammenarbeit mit Regiobus leisteten die VBSG weitere Bahnersatzfahrten für die AB zwischen Notkersegg und Trogen sowie St.Gallen und Teufen. Die VBSG durften zudem auch im Berichtsjahr wieder verschiedene ungeplante Bahnersatzleistungen auf unterschiedlichen Streckenabschnitten im Gebiet zwischen Bodensee und Säntis kurzfristig für AB, SBB, SOB und Turbo fahren.

Während den Sommerferienwochen konnten die VBSG im Rahmen des Ferienplausches erneut an zwei Nachmittagen eine stattliche Anzahl an interessierten Kindern in der Betriebszentrale an der Steinachstrasse begrüßen. Alle Teilnehmenden absolvierten während knapp zwei Stunden eine Art Postenlauf und erhielten so spielerisch Einblick in den Alltag von Fahrdienstmitarbeitenden. Am Ende konnten alle Kinder als Bestätigung für ihre erfolgreiche Teilnahme ein Diplom mit dem Titel «Hilfs-Chauffeurin» oder «Hilfs-Chauffeur» mit nach Hause nehmen. Das Interesse an solchen Führungen bleibt ungebrochen gross, weshalb sich die VBSG wohl auch im nächsten Jahr wieder am Ferienplausch beteiligen werden.

## Planungsteams und Arbeitsgruppen – die VBSG bringen sich ein

Im Zusammenhang mit der städtischen Leistungsüberprüfung «Fokus 25» haben die VBSG vom Stadtrat den Auftrag erhalten, gemeinsam mit den Fachleuten des Tiefbauamtes (TBA) mögliche Sparmassnahmen in ihrem Angebot zu prüfen. Als Basis für diese Überlegungen diente das Fahrplanangebot 2022. Nach einer ersten Auslegeordnung wurden sechs unterschiedliche Konzeptansätze in Form eines Berichtes vertieft geprüft, Fahrpläne dazu erstellt und abschliessend die Kosten beziehungsweise die möglichen Einsparungen ermittelt. Dieser Bericht wird im Frühjahr 2022 eine der Entscheidungsgrundlagen bilden für die Anträge des Stadtrates an den Kanton zum «7. ÖV-Programm 2024 bis 2028». Das Team der Angebotsplanung der VBSG beteiligte sich auch an Diskussionen zu ÖV-Themen, die über die Stadtgrenzen hinaus gehen. So wurden sie unter anderem vom AöV in die Überlegungen zur ÖV-Weiterentwicklung St.Gallen–Wittenbach einbezogen oder konnten sich zur Thematik der «starken Stadtachsen» äussern.

Temporeduktionen befinden sich im Spannungsfeld der unterschiedlichsten Ansprüche. Die Tiefbauämter der Stadt und des Kantons haben deshalb im Jahr 2021 intensiv an einer Gesamtbetrachtung «Temporegime Stadt St.Gallen» gearbeitet,

wobei auch Mitarbeitende aus dem Planungsteam der VBSG im erweiterten Projektteam vertreten waren. Je nach Situation (Streckenlänge, Vortrittsregime, Begleitmassnahmen) kann die Einführung einer Temporeduktion negative Auswirkungen auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (ÖV) haben. Neben der reduzierten Höchstgeschwindigkeit wirkt sich je nach Ausgestaltung auch das Vortrittsregime negativ auf den ÖV aus (Wegfall Vortrittsrecht). Wenn die Zeitverluste zu hoch werden, kann dies den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges und somit auch den Anstieg der Vollkosten bedeuten. Zudem wird für die Fahrgäste die Reisezeit verlängert, was den öffentlichen Verkehr weniger attraktiv macht. Die Gesamtbetrachtung geht im Frühjahr 2022 bei den betroffenen Ämtern und Interessengruppen in die Vernehmlassung.

Im Raum Stadt und Agglomeration St.Gallen stehen in den nächsten Jahren wieder grössere Strassenbau- oder auch Angebotsausbauprojekte an, welche genügend früh und mit der nötigen Weitsicht gestaltet und geplant werden sollen. Die Projektleitung liegt dabei bei den betroffenen Tiefbauämtern oder dem AöV, wobei jeweils auch Mitarbeitende aus dem Planungsteam der VBSG bei den entsprechenden Arbeitsgruppen mitwirken und mit ihrer Teilnahme die Interessen der Bustransportunternehmen vertreten. Im vergangenen Jahr beteiligten sich die VBSG zum Beispiel an Projektarbeiten zu den Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die Bahnhofstrasse, die St.Leonhard-Strasse und die St.Jakob-Strasse. Im Zusammenhang mit dem

Vorprojekt zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl oder der Sanierung von Strassenabschnitten wie Oberstrasse, Zwingli-Strasse oder Lehnstrasse durften die VBSG ebenfalls die Sicht des Strassen-ÖV einbringen. Ähnlich wie bei Temporeduktionen stellen die VBSG auch bei Projekten der Strassenraumgestaltung immer mehr ein Spannungsfeld der unterschiedlichsten Ansprüche fest. Die allseits anerkannten Bemühungen für einen leistungsfähigen und beschleunigten ÖV stehen in Konkurrenz zu anderen, ebenfalls nachhaltigen Interessen wie zum Beispiel leistungsfähige und beschleunigte Velowege, grosszügige Fussgängertrottoirs oder klimafreundliche Stadtbegrünung. Die VBSG sehen hier gerade für den städtischen ÖV mit den vorherrschend engen Platzverhältnissen zukünftig grosse «politische Herausforderungen».

## Die neuen Gelenkbatterietrolleybusse – Betriebsaufnahme in Raten

Die Corona-Krise wirkte sich auch im Jahr 2021 deutlich spürbar auf den Betrieb aus. Angebotsreduktionen, durch pandemiebedingte personelle Ausfälle, konnten jedoch vermieden werden. Hingegen verzögerte sich aufgrund der Pandemie im internationalen Kontext die Auslieferung der neuen Gelenkbatterietrolleybusse vom Typ «LighTram 19DC» und «LighTram 25DC» um rund vier Monate. Nach dem Eintreffen der ersten beiden Gelenkbatterietrolleybusse konnte im Februar 2021 das Fahrpersonal im Umgang mit dem neuen

Fahrzeugtypen geschult werden. Die ersten «LighTram 19DC» kamen ab März 2021 auf der Linie 6 in den Einsatz. Trotz einiger Kinderkrankheiten bewährten sich die Fahrzeuge rasch im Betriebsalltag. Durch Optimierungen im Energiemanagement der Batterien konnte trotz fehlendem Oberleitungsausbau die Bedienung der Linie 6 durch die neuen Batteriegelenktrolleybusse ermöglicht werden. Bis Mitte Jahr hatte der Hersteller Carrosserie HESS AG alle insgesamt 17 Batterietrolleybusse geliefert. So wurden die Busse nach und nach im Linienbetrieb eingesetzt. Die Linien 3 und 4 wurden ab August 2021 mit den Doppelgelenkbatterietrolleybussen bedient. Ein Teil der neuen Busse (vor allem die Doppelgelenkbusse) wurde während Strassenbauarbeiten in den Sommermonaten auch auf den Linien 1, 2 und 5 eingesetzt. So konnten aufwendige Provisorien an der Fahrleitungsanlage vermieden werden.

Die Streckenabschnitte, auf denen es wegen dem Widerstand von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern noch nicht möglich war, die Oberleitungen zu ergänzen, sind auf diesen beiden Linien deutlich länger als auf der Linie 6. Aus diesem Grund mussten die Linien 3 und 4 während der kalten Jahreszeit erneut mit Dieselsebussen betrieben werden. Aufgrund dieser Notwendigkeit konnten die Dieselsebussen noch nicht verkauft werden, was sich auf die Garagierungsverhältnisse auswirkte. Dabei profitierten die VBSG vom Umstand, dass sie auf dem Grundstück der Kehrrichtverbrennungsanlage (KHK) einen provisorischen Unterstand errichtet hatten. Bis zum endgültigen Ersatz der gesamten Dieselsebussenflotte werden die überzähligen Fahrzeuge zum Teil dort und zum Teil in den Hallen der OLMA-Messen abgestellt.

## Personal und Organisation – Fahrerisches Können bringt Sicherheit

Die Pandemie hat sich offensichtlich im vergangenen Jahr deutlich weniger stark auf die Absenzen der Mitarbeitenden ausgewirkt als noch ein Jahr zuvor. Gegen Ende des Berichtsjahres stiegen die Coronainfektionen aufgrund der fünften Welle allgemein in der Bevölkerung stark an. Von den Fahrdienstmitarbeitenden haben sich im Vergleich dazu verhältnismässig wenig infiziert. Dies weist sicher darauf hin, dass das Schutzkonzept im öffentlichen Verkehr eine gute Wirkung zeigte. Mit 15.1 Tagen Absenzen pro Mitarbeiterin oder Mitarbeiter liegt die Absenzenquote zwar leicht unter dem Vorjahr, ist jedoch nach wie vor hoch.

Nachdem bis Ende 2020 das neue Personaldispositionssystem und die damit verbundenen Leistungsabrechnungen von IVU eingeführt werden konnten, wurde im Jahr 2021 an der Einführung des digitalen Arbeitsplatzes für Fahrdienstmitarbeitende gearbeitet. Diese zweite Phase der Erneuerung des betrieblichen ERP konnte nicht wie geplant auf den Fahrplanwechsel 2021/22 abgeschlossen werden und verzögerte sich um zwei Monate.

## Aus- und Weiterbildung – VBSG bleiben Aus- und Weiterbildungsstätte

Aufgrund veränderter nationaler Bestimmungen der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz) zum Betreiben einer Aus- und Weiterbildungsstätte, führten die VBSG das durch die asa anerkannte Qualitätssicherungssystem EduQua ein und erlangten das entsprechende Zertifikat. Dadurch können die VBSG auch künftig die Akkreditierung als Aus- und Weiterbildungsstätte behalten. Je vier Mitarbeitende haben im vergangenen Jahr die Trolleybusausbildung und die Fahrschule für den Führerausweis der Kat. D abgeschlossen. Das gesamte Fahrpersonal der VBSG absolvierte im November 2021 im Rahmen der Weiterbildung zum Erhalt der Chauffeurzulassung (CZV) ein Fahrsicherheitstraining.

## Technik und Infrastruktur – Elektrifizierung der Flotte gestartet

Da die Fahrleitungsanlage noch nicht im geplanten Umfang ausgebaut werden konnte, wurden die Dieselbusse noch nicht verkauft, sondern als Rückfallebene für den Winterbetrieb auf den Linien 3 und 4 behalten. Sie konnten auch für Bahnersatzleistungen sowie für das Fahrsicherheitstraining genutzt werden, bevor sie ab Mitte Dezember wieder fix für den Einsatz auf den Linien von Abtwil nach Wittenbach eingesetzt wurden. Ab Frühjahr 2022 sollen die Batterietrolleybusse wieder auf den Linien 3 und 4 eingesetzt werden.

2020 wurde das Siegerprojekt für das geplante Betriebsgebäude der Direktion Technische Betriebe erkoren, in welchem auch das Busdepot untergebracht werden soll. Im vergangenen Jahr lag nun der Fokus auf der Erarbeitung des Vorprojektes. Die Bearbeitung der Details forderte die Mitarbeitenden im Bereich Infrastruktur und Technik ganz besonders. Es ging unter anderem darum, die Planung der Verkehrswege zu konkretisieren, die Werkstatteinrichtung zu definieren und die Räume so anzuordnen, dass die Arbeitsabläufe optimiert bewältigt werden können. In etlichen Workshops und Diskussionen wurde der Entwurf weiterentwickelt. In den kommenden Monaten wird nun der Kostenvoranschlag erarbeitet.

## Innovation – VBSG erneuern und automatisieren

Schon seit längerer Zeit arbeiten die VBSG an zwei Automatisierungsprojekten, die im Berichtsjahr einen massgeblichen Fortschritt erfuhren. Dabei handelte es sich um das liniencodierte Fahren und die Beeinflussung der Lichtsignalen über Funk. Beide Projekte basieren im Wesentlichen darauf, dass an Knotenpunkten von der sich dort befindenden Technik erkannt wird auf welcher Linie das jeweilige herannahende Fahrzeug verkehrt. Liniencodiertes Fahren beinhaltet somit die automatische Beeinflussung der Fahrleitungsweichen durch die Systeme auf den Bussen. Die neu eingesetzten Kommunikationssysteme auf Infrarotbasis verbessern die korrekte Übertragung der Daten aus dem Fahrzeug massiv. Damit können künftig Entgleisungen durch falsch gestellte Oberleitungsweichen vermieden werden. Für das liniencodierte Fahren mussten im vergangenen Jahr alle Fahrzeuge und Weichen mit den nötigen Geräten und Installationen ausgerüstet werden.

Die heute eingesetzte Technologie zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Lichtsignalanlagen (LSA) basiert auf Induktionsschlaufen, die im Boden verlegt sind. Es wird lediglich ein Impuls ausgelöst, der das Herannahen eines ÖV-Fahrzeuges ankündigt. Im Rahmen der Lichtsignalbeeinflussung per Funk können weitere Informationen wie die Linie, die Fahrplanlage etc. übermittelt werden. Zu diesem Zweck wurden die einzelnen Signale mit der notwendigen Technik ausgerüstet. Zusätzlich mussten wiederum die spezifischen

Liniendaten zur Verfügung gestellt werden. Die an die LSA-Anlage auszusendenden Daten stammen direkt aus dem im jeweiligen Fahrzeug vorhandenen Bordrechner. Das Planungsteam der VBSG musste für die übergeordneten Systeme die benötigten Angaben wie Linie, Linienziel, Routen, Richtungen, An- und Abmeldepunkte etc. zur Verfügung stellen. Nach erfolgreichen Abnahmetests an einem Referenz-Knoten werden die restlichen Knoten auf dem gesamten Busnetz mit der entsprechenden Software ausgerüstet.

Seit Anfang des Jahr 2021 sind alle Billettautomaten der VBSG an die nationale Vertriebsplattform NOVA angeschlossen. Somit ist nun auch das Billettsortiment der ganzen Schweiz verfügbar. Mit der Beschaffung der neuen Batterietrolleybusse haben die VBSG auch ein Projekt mit einer neuen Generation von Billettautomaten gestartet. Im mobilen Bereich wurden die wartungsintensiven Billettautomaten mit Bargeldverarbeitung durch moderne und kompakte Geräte ergänzt. Mit diesen neuen Verkaufsgeräten können die VBSG ebenfalls das gesamte Sortiment anbieten. Die Zahlung erfolgt kontaktlos mit der Bankkarte oder mit Zahlungs-Apps wie TWINT oder ApplePay. Um die Akzeptanz der neuen Automaten mit ausschliesslich bargeldloser Zahlung zu erfahren, haben die VBSG im Juni eine Umfrage durchgeführt, an welcher 1 500 Kundinnen und Kunden teilgenommen haben. Für mehr als 58 % der Teilnehmenden ist die Barzahlung nicht so wichtig oder sie bezeichneten es gar als ideal, ihr Ticket bargeldlos kaufen zu können. 13,6 % der Befragten beurteilten

die Möglichkeit der Barzahlung als zwingend und begründeten dies mit dem Wunsch, anonym bleiben zu wollen. Die Resultate der Umfrage und die Erfahrungen mit den neuen Geräten werden in die nächste Automatenbeschaffung einfließen.

Die Anzeigen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Haltestellen sind in die Jahre gekommen und müssen 2022 ersetzt werden. Im Berichtsjahr wurden bereits mehrere Haltestellen auf Stadtgebiet mit einem neuen kostengünstigen Echtzeitmonitor ausgerüstet. Diese Lösung ermöglicht es den VBSG, den Fahrgästen an weiteren Haltestellen Echtzeitdaten und Störungsmeldungen zur Verfügung zu stellen. Die eingesetzten Monitore sind für den Ausseneinsatz, allerdings nur innerhalb der Wartehallen, geeignet. Die Datenversorgung erfolgt über das Hintergrundsystem der Echtzeit-App «WEMLIN» des Ostwind. Diese neuen Anzeigetypen sind Teil des von den VBSG erarbeiteten Konzeptes zur Erneuerung der Fahrgastinformation an den Haltestellen. Basierend auf diesem, auch vom Amt für öffentlichen Verkehr genehmigten Konzept, wurden die anderen Anzeigetypen ausgeschrieben. Die Umsetzung ist bis Ende 2022 geplant. Dann werden über 100 Haltestellen mit modernsten Anzeigen ausgerüstet sein.

## Ökologie – Der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung

Im Herbst 2021 bewilligte das städtische Stimmvolk mit grosser Mehrheit (über 84 %; Stimmbeteiligung 55,4 %) den beantragten Kredit über CHF 42 Mio. für den nächsten Elektrifizierungsschritt. Die VBSG beabsichtigen im kommenden Jahr weitere 16 Batterietrolleybusse für den Einsatz auf den Linien 7 und 8 zu beschaffen und im Zeitraum 2023/24 sollen zudem 13 Batteriebusse mit der dazugehörigen Depotladeinfrastruktur beschafft werden.

Elektrische Antriebsformen sind in ökologischer Hinsicht nur dann sinnvoll, wenn der Strom aus erneuerbaren Ressourcen stammt. Die Fahrleitungen der VBSG werden mit Energie aus 100 Prozent Schweizer Wasserkraft gespeist. Die Versorgung des E-Bus, der über Nacht nachgeladen wird, erfolgt mit 100 Prozent St.Galler Öko-Strom aus der Steckdose im Busdepot. Ausserdem heizen die VBSG ihre Räumlichkeiten mit St.Galler Fernwärme.

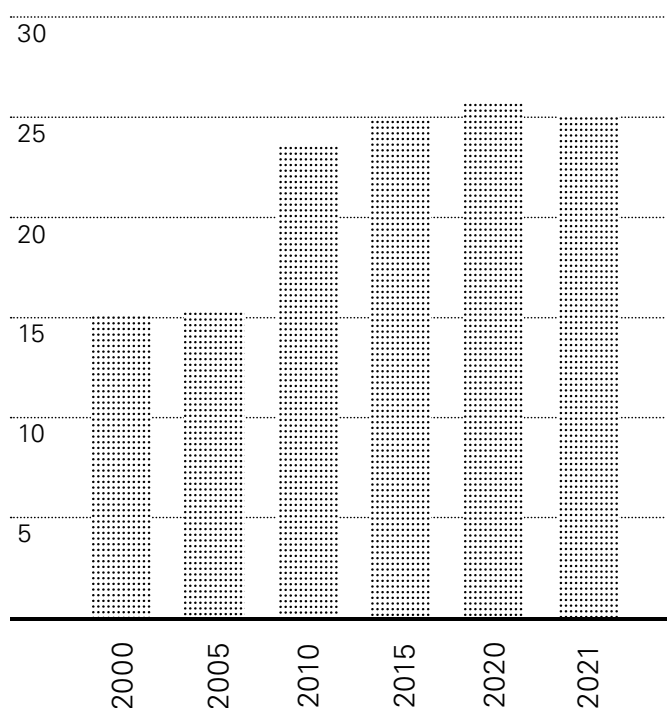
Auch bei der Planung des neuen Betriebsgebäudes der Direktion Technische Betriebe hat Nachhaltigkeit einen sehr hohen Stellenwert. Mit dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) wurde ein übergreifendes Konzept als Basis für die Entwicklung des Gebäudes gewählt. Der SNBS ermöglicht es, die Bedürfnisse von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermassen und umfassend in Planung, Bau und Betrieb des Gebäudes mit einzubeziehen. Hierbei ist die Sicht auf den gesamten Lebenszyklus einer Immobilie entscheidend und wird bereits im frühen Planungsprozess mitberücksichtigt.

# Ökologie

## Energieverbrauch

in Mio. kWh pro Jahr (GWh)

Autobusse/Trolley/Betrieb



## CO<sub>2</sub>-Emissionen

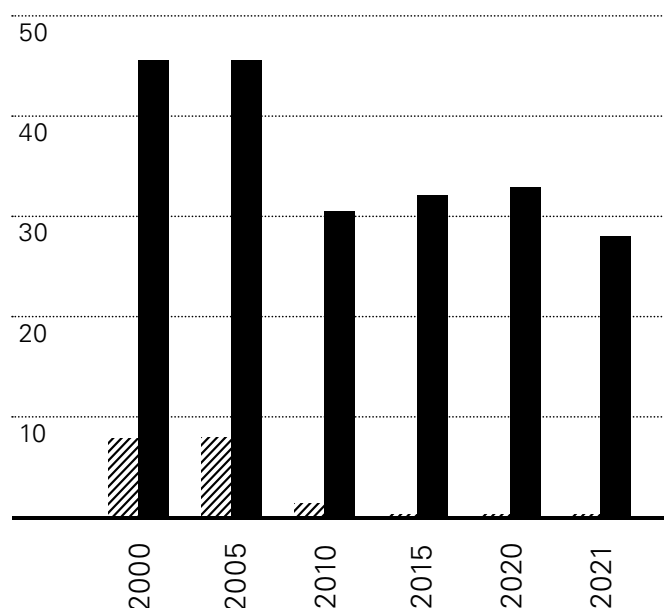
in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer



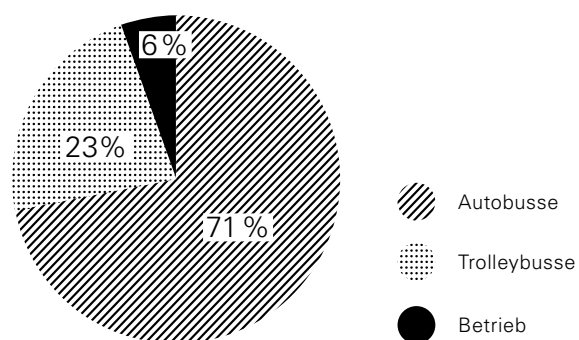
## Autobus-Schadstoffemissionen

in Tonnen pro Jahr

Stickstoffoxide Partikel



## Verteilung Energieverbrauch



# Finanz- bericht

Lagebericht	17
Bilanz	25
Erfolgsrechnung	26
Geldflussrechnung	27
Anhang	28
Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen	31
Nicht aus Bilanz/Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben	36

# Lagebericht

## Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Der Verkehrsertrag der VBSG betrug per Ende 2021 rund CHF 21.7 Mio. (Vorjahr CHF 21.4 Mio.). Befördert wurden im Berichtsjahr 21.1 Mio. Fahrgäste (Vorjahr 19.0 Mio.). Damit erhöhte sich die Fahrgastzahl im Vergleich zum Vorjahr um 2.1 Mio. oder 10.7 %. Der spürbare Anstieg bei den Fahrgästen und in der Folge jener beim Verkehrsertrag sind umso bemerkenswerter, als COVID-19 alle auch im 2021 beschäftigte.

Die Nebenerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0.3 Mio. und beliefen sich per Jahresende auf CHF 3.2 Mio. Auch dies bedeutet eine leichte Verbesserung gegenüber 2020, obwohl diese Erlöse ebenfalls stark durch COVID-19 beeinflusst wurden und daher doch erheblich unter den Werten der Jahre vor der Pandemie zurückblieben. Der übrige Ertrag betrug im Geschäftsjahr 2021 CHF 0.4 Mio. und lag damit CHF 0.2 Mio. über dem Vorjahr. Hauptgrund für diesen markanten Ertragsanstieg waren die CO<sub>2</sub>-Rückvergütungen von myclimate, die die VBSG aufgrund vermehrtem Einsatz von Bussen mit Elektroantrieb einfordern konnten. Die Abgeltungen erhöhten sich um CHF 1.8 Mio. und betrugen im Jahr 2021 CHF 20.8 Mio., was rund 45.1 % des Gesamtertrages entspricht.

Im Geschäftsjahr 2021 resultierte ein Unternehmensergebnis von CHF –2.0 Mio. Das Vorjahresergebnis war mit CHF –6.3 Mio. deshalb so viel tiefer, weil ein ausserordentliches Ergebnis von CHF –3 Mio., aufgrund von Änderungen des BAV bei den Reservenbestimmungen verbucht werden musste.

Die abteilungsberechtigten Linien weisen ein Gesamtergebnis von CHF –2.3 Mio. (Vorjahr CHF –7.2 Mio.) aus. Auch bei dieser Differenz zeigt sich die Auswirkung der BAV-Vorgaben zum Jahresabschluss per 31.12.2020. In der Summe konnte das betriebliche Ergebnis im 2021 um CHF 1.2 Mio. oder 37 % gegenüber 2020 verbessert werden. Der Kostendeckungsgrad entwickelte sich im Berichtsjahr mit 49.9 % (Vorjahr 50.1 %) stabil. Die Geschäfte, die die VBSG auf eigene Rechnung tätigen und unter dem Begriff «ergänzende Marktleistungen» zusammengefasst werden, schlossen mit CHF +0.3 Mio. (Vorjahr CHF +0.9 Mio.) ab. Die schwache Entwicklung dieser Sparte ist ebenfalls auf Corona zurückzuführen.

Die COVID-19 Pandemie hat auch im 2021 in der Finanzlage empfindliche Spuren hinterlassen. Dies, wie schon im Geschäftsbericht 2020 erwähnt, zu einer Zeit, in der sich die VBSG mit dem Erneuerungsbedarf ihrer Infrastruktur beschäftigen.

Die VBSG weisen in der Bilanz keine verzinslichen Verbindlichkeiten auf. Die Liquidität beträgt per Jahresende CHF 9.9 Mio. (Vorj. 22.7 Mio.) und die Eigenkapitalquote hohe 69.0 %. Im Jahresdurchschnitt 2021 hatten die VBSG 303.4 Vollzeitstellen (Vorjahr 307.8 Vollzeitstellen).

## 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

Die Angebotsvereinbarung für das Jahr 2022 mit dem Amt für öffentlichen Verkehr St.Gallen konnte bis zur Drucklegung dieses Berichtes noch nicht definitiv festgelegt werden. Die Abgeltungen dürften aber aufgrund der tieferen Fahrgastzahlen infolge COVID-19 markant höher liegen als im 2021.

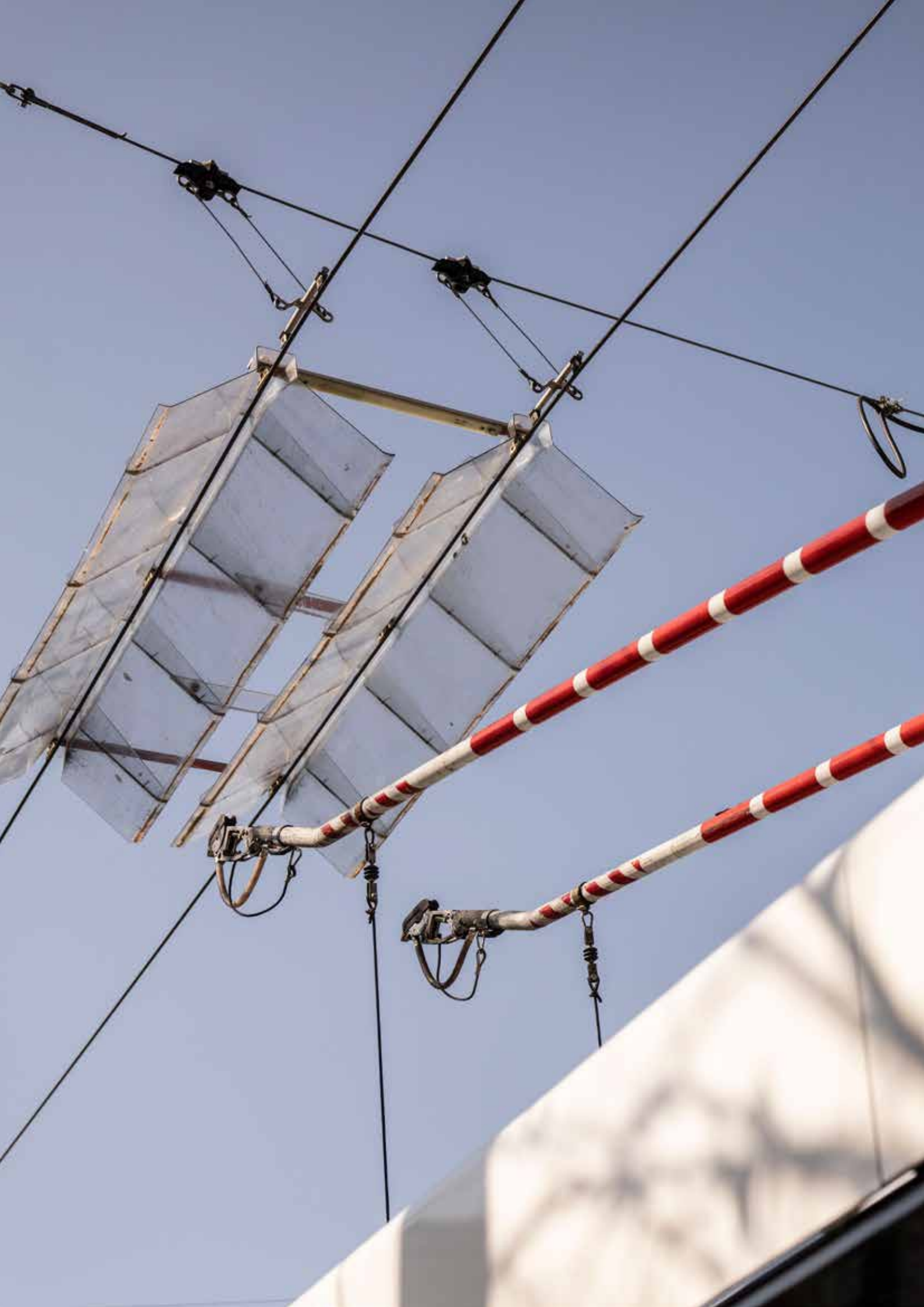
## Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach Art. 37 Abs. 3 PBG

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 mitten in einer Periode der Rollmaterialerneuerung, dem Ausbau von Fahrleitungen sowie der Evaluation eines neuen Busdepots. Die 1. Tranche der Rollmaterialerneuerung ist bis auf den Ausbau der Fahrleitungen auf einzelnen Streckenabschnitten nahezu abgeschlossen. Die Planungen für die Beschaffung der 2. Tranche an Rollmaterial laufen auf Hochtouren und sollen der VBSG die dringend benötigten Ressourcen zum Ersatz der alten Fahrzeuge bringen. Dabei soll auch die 2. Tranche dem Energiekonzept 2050 gerecht werden.

→ Die wohl wichtigste Innovation der VBSG in der aktuellen Zeit: Die vollständige Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Als Ladeinfrastruktur bietet sich das bestehende Fahrleitungsnetz an.



# Innovativ in die Zukunft

Innovationen bilden für jede Organisation die wesentliche Grundlage, um in einem sich laufend wandelnden Umfeld erfolgreich zu sein. Sie sind gleichzeitig Motor und Ergebnis dieses Wandels. Es ist daher eine wichtige Aufgabe aller Akteure in einer Organisation, durch stetes Erneuerungsbe-mühen zu deren Weiterentwicklung beizutragen, um im Wandel erfolgreich sein zu können.

Die VBSG erneuern ihre Flotte und gleichzeitig deren Antriebstechnologie zugunsten eines umweltfreundlichen Betriebes. Auch der betriebstechnische Alltag wird erneuert. Jede Fahrleitungsweiche soll wichtige Informationen über das jeweils herannahende Fahrzeug erhalten und automatisch darauf reagieren. An die Lichtsignale können per Funk ebenfalls umfangreichere Informationen der auf sie zu fahrenden Busse gesendet werden, als lediglich der einfache Impuls, der bisher über die Induktionsschleife die Anfahrt eines Busses signalisierte.

Innovativ sind sicher auch die modernen Geräte mit denen Billette im Bus ohne Bargeld und kontaktlos gekauft werden können. Dies und die stetige Verbesserung der Fahrgastinformation an den Haltestellen, auf Smartphones oder im Internet sind Ausdruck davon, dass die VBSG nur durch stetige Innovation mit der wachsenden Digitalisierung Schritt halten können.



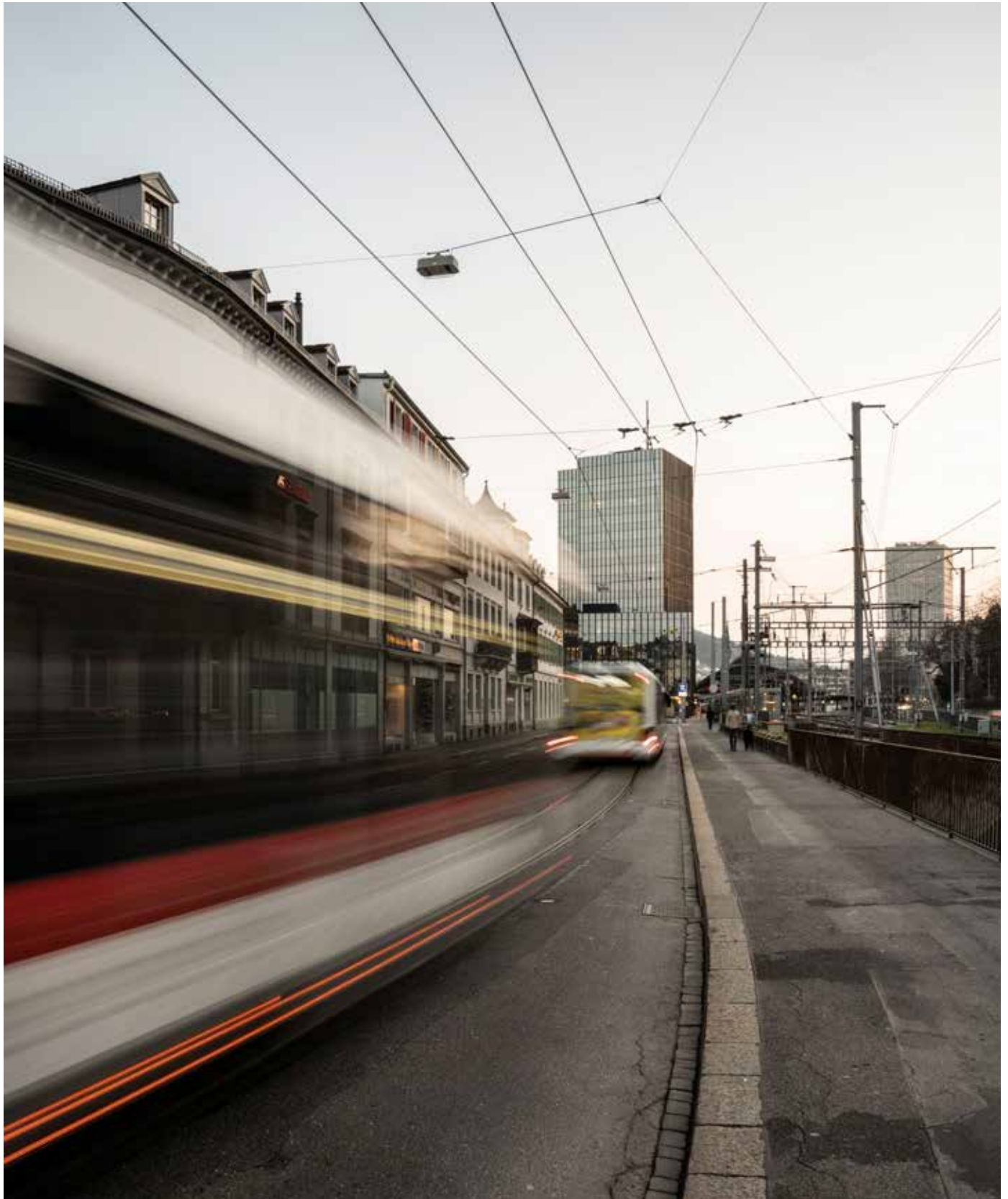
↑ Wie bei den Schienenfahrzeugen: Auch Fahrleitungssysteme benötigen Weichen. Dass diese immer richtig gestellt sind, ist nicht selbstverständlich. Mit der Innovation «liniencodiertes Fahren» meldet der Bus der Weiche welche Linie er gerade fährt und wohin er fahren will.



↑ Die nächste Innovation: Das Fahrgastinformationssystem wurde im Verlaufe des Berichtsjahres neu konzipiert, damit es 2022 umgesetzt werden kann. (Bild: Anzeige des bisherigen Systems)

→ Auch die Beeinflussung der Lichtsignale lässt sich intelligent automatisieren. Im Gegensatz zu früher meldet der Bus nicht nur, dass er kommt. Vielmehr können weitere Informationen übermittelt werden wie zum Beispiel Linie und Fahrplanlage.





↑ Erneuerungen werden auch in der Verkehrsplanung vorangetrieben. Die VBSG durfte bei der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten mitwirken. Hier zum Beispiel der Bahnhofstrasse, die in einigen Jahren umgestaltet werden soll.

# Bilanz

	Anhang	31.12.2021 in CHF	31.12.2020 in CHF
<b>Aktiven</b>			
Flüssige Mittel	1	9 894 398	22 699 488
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	1 270 546	1 801 967
Übrige kurzfristige Forderungen	3	50 908	40 504
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	4	2 311 527	1 696 351
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5	281 109	351 025
Total Umlaufvermögen		13 808 488	26 589 335
Finanzanlagen	6	2 001	2 000
Sachanlagen	7	43 457 675	34 360 306
Immaterielle Werte	7	489 119	495 223
Total Anlagevermögen		43 948 795	34 857 529
Total Aktiven		57 757 283	61 446 864
<b>Passiven</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8	1 470 635	3 286 734
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	9	399 933	245 448
Passive Rechnungsabgrenzungen	10	6 908 051	6 252 809
Rückstellungen	11	541 642	459 445
Total kurzfristiges Fremdkapital		9 320 260	10 244 436
Rückstellungen	12	8 570 336	9 352 514
Total langfristiges Fremdkapital		8 570 336	9 352 514
Gesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG		3 182 106	3 592 965
Bestellerreserven Kanton SG		13 930 115	20 744 798
Freie Reserven		24 737 693	23 813 217
Unternehmensergebnis		-1 983 228	-6 301 067
Total Eigenkapital	13	39 866 686	41 849 914
Total Passiven		57 757 283	61 446 864

# Erfolgsrechnung

	Anhang	2021 in CHF	2020 in CHF
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	14	21 709 540	21 364 257
Nebenerlöse	15	3 200 363	2 918 308
Übriger Ertrag		423 171	202 683
Betriebsertrag		25 333 075	24 485 247
Abgeltungen	16	20 774 660	18 973 521
Gesamtertrag		46 107 735	43 458 768
Leistungsabhängiger Aufwand	17	–4 331 020	–4 369 677
Deckungsbeitrag		41 776 715	39 089 092
Löhne		–25 702 421	–25 247 502
Sozialversicherungen		–4 943 682	–5 338 713
Übriger Personalaufwand		–361 858	–328 308
Personalaufwand		–31 007 961	–30 914 523
Raum- und Einrichtungsunterhalt		–471 675	–523 245
Fahrzeugunterhalt		–2 777 543	–2 963 502
Sachversicherungen und Gebühren		–53 184	–60 869
Energie und Entsorgung		–234 801	–244 890
Verwaltung und IT		–2 925 073	–2 566 088
Werbung		–98 133	–141 192
Übriger betrieblicher Aufwand		–6 560 409	–6 499 786
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		4 208 345	1 674 782
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen		–6 203 747	–4 898 446
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Immaterielle Werte		–158 464	–72 085
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Finanzanlagen		–999	–
Veräusserungsergebnis Sachanlagen		85 927	–
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		–2 068 938	–3 295 749
Finanzertrag		1 361	856
Finanzaufwand		–61 122	–41 532
Ausserordentlicher oder periodenfremder Ertrag	18	145 472	3 171 358
Ausserordentlicher oder periodenfremder Aufwand	19	–	–6 136 000
Unternehmensergebnis		–1 983 228	–6 301 067

# Geldflussrechnung

	31.12.2021		31.12.2020	
	in CHF		in CHF	
Unternehmensergebnis	-1 983 228		-6 301 067	
+/- Ergebnis Anlagenveräusserungen	-85 927		-	
+/- Abschreibungen	6 363 210		4 970 531	
+/- Rückstellungen	-699 981	3 594 075	2 497 964	1 167 428
Veränderung Nettoumlaufvermögen				
+/- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	531 420		808 649	
+/- Übrige kurzfristige Forderungen	-10 404		-5 929	
+/- Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	-615 176		-215 895	
+/- Aktive Rechnungsabgrenzungen	69 916		108 308	
+/- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1 816 099		1 297 936	
+/- Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	154 484		-99 193	
+/- Passive Rechnungsabgrenzungen	655 242	-1 030 616	-1 423 637	470 240
Cash Flow aus Geschäftstätigkeit		2 563 458		1 637 668
Investierung				
Zugang aus Sachanlagen	-15 315 444		-14 496 824	
Zugang aus Immateriellen Werten	-152 360		-440 640	
Zugang aus Finanzanlagen	-1 000	-15 468 804	-	-14 937 464
Desinvestierung				
Abgang aus Sachanlagen	100 255		-	
Abgang aus Immateriellen Werten	-		-	
Abgang aus Finanzanlagen	-	100 255	-	-
Cash Flow aus Investitionstätigkeit		-15 368 549		-14 937 464
Free Cash Flow		-12 805 091		-13 299 797
Finanzierung				
Veränderung Eigenkapital	-		-	
Veränderung kurzfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	-		-	
Veränderung langfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	-		-	
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit		-		-
Veränderung liquide Mittel		-12 805 091		-13 299 797
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode		22 699 488		35 999 285
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode		9 894 398		22 699 488
Veränderung liquide Mittel		-12 805 091		-13 299 797

# Anhang

## Allgemeine Information

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

### *Rechtsform*

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

### *Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt*

Mit mehr als 250 Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt 2021 (effektiv 303) erfüllen die VBSG im Berichtsjahr, wie schon im Vorjahr (mit 308 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 31.12.2021	per 31.12.2020
1 EUR	CHF 1.0343	CHF 1.0807
1 USD	CHF 0.9115	CHF 0.8796

### *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 Nettorechnungsbetrag 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

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Kassa	51 220	49 418
Postfinance	9 150 811	13 140 072
Banken	–	3 006 772
Konto-Korrent Stadt St.Gallen	692 366	6 503 226
Total	9 894 398	22 699 488

## 2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Forderungen gegenüber Dritter im Inland	418 572	900 569
Forderungen gegenüber Stadt St.Gallen	38 289	213 594
Forderungen gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	843 686	717 804
abzüglich Wertberichtigungen	–30 000	–30 000
Total	1 270 546	1 801 967

## 3 Übrige kurzfristige Forderungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Vorauszahlungen an Lieferanten	50 908	40 281
Guthaben Verrechnungssteuer	–	223
Total	50 908	40 504

## 4 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Ersatzteile, Pneus, Diesel	2 373 122	1 512 737
Ware unterwegs	48 405	263 614
abzüglich Wertberichtigungen	–110 000	–80 000
Total	2 311 527	1 696 351

## 5 Aktive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Vorausbezahlte Aufwendungen	250 700	296 925
Noch nicht erhaltener Ertrag	30 409	54 100
Total	281 109	351 025

## 6 Finanzanlagen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Anteilschein Genossenschaft OTV (ohne persönliche Haftung/Nachschusspflicht)	2 000	2 000
Anteilschein Genossenschaft openmobility (ohne persönliche Haftung/Nachschusspflicht)	1	–
Total	2 001	2 000

## 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
<b>Anschaffungskosten</b>					
Bestand am 31.12.2019	83 148 479	31 896 955	14 484 691	129 530 125	1 286 862
Zugänge	27 697	–	14 469 128	14 496 826	440 640
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen Anlagen im Bau	6 440 376	–	–6 440 376	–	–
Bestand am 31.12.2020	89 616 552	31 896 955	22 513 444	144 026 951	1 727 502
Zugänge	78 735	–	15 236 706	15 315 441	152 360
Abgänge	–4 060 607	–	–250 006	–4 310 613	–
Umgliederungen Anlagen im Bau	414 226	238 978	–653 204	–	–
Bestand am 31.12.2021	86 048 906	32 135 933	36 846 939	155 031 778	1 879 862
<b>Wertberichtigungen</b>					
Bestand am 31.12.2019	–71 081 161	–29 983 136	–3 703 898	–104 768 195	–1 160 194
Zugänge	–3 902 742	–390 664	–605 043	–4 898 449	–72 085
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen Anlagen im Bau	–572 167	–	572 167	–	–
Bestand am 31.12.2020	–75 556 070	–30 373 800	–3 736 774	–109 666 644	–1 232 279
Zugänge	–3 276 086	–400 123	–2 527 539	–6 203 748	–158 464
Abgänge/Umgliederungen Anlagen im Bau	4 029 558	–29 871	296 602	4 296 289	–
Bestand am 31.12.2021	–74 802 598	–30 803 794	–5 967 711	–111 574 103	–1 390 743
Nettobuchwert am 31.12.2020				34 360 306	495 223
Nettobuchwert am 31.12.2021				43 457 675	489 119

## 8 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Dritter im Inland	557 286	2 348 167
Verbindlichkeiten gegenüber Stadt St.Gallen	189 062	145 903
Verbindlichkeiten gegenüber Dritter im Ausland	31 404	359 902
Verbindlichkeiten gegenüber Ostschweizer Tarifverbund (OTV)	688 785	432 762
Verbindlichkeiten gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	4 099	–
Total	1 470 635	3 286 734

## 9 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorge	26 244	27 084
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	16 744	–
Geschuldete Mehrwertsteuer	356 945	218 364
Total	399 933	245 448

## 10 Passive Rechnungsabgrenzungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Noch nicht bezahlter Aufwand	673 809	332 073
Im Voraus erhaltener Ertrag	542 572	–
Abonnementanteil des Folgejahres	4 276 000	4 644 000
Verkauf Billette für Dritte	6 470	2 436
Zeitkonti Mitarbeitende	1 409 200	1 274 300
Total	6 908 051	6 252 809

## 11 Kurzfristige Rückstellungen

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Rückstellung für Besitzstandswahrung Ausgliederung Pensionskasse	220 247	129 445
Rückstellung für Teuerungszulage Rentner	321 396	330 000
Total	541 642	459 445

## 12 Langfristige Rückstellungen

	31.12.2021	31.12.2020
	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	1 843 127	2 312 514
Rückstellung für Teuerungszulage Rentner	2 357 209	2 670 000
Total	8 570 336	9 352 514

## 13 Eigenkapitalnachweis

	Gesetzliche Reserve (Art.36 PBG)	Reserve Besteller Kanton	Wiederbe- schaffungs- reserven	Freie Reserven	Unter- nehmens- ergebnis	Total
	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF	in CHF
Bestand am 31.12.2019	1 527 380	4 063 247	26 323 825	15 645 762	590 766	48 150 981
Verteilung Untern.ergebnis	-353 899	320 229	-	624 436	-590 766	-
Umgliederung	2 419 484	16 361 322	-26 323 825	7 543 019	-	-
Unternehmensergebnis	-	-	-	-	-6 301 067	-6 301 067
Bestand am 31.12.2020	3 592 965	20 744 798	-	23 813 218	-6 301 067	41 849 914
Verteilung Untern.ergebnis	-410 859	-6 814 683	-	924 475	6 301 067	-
Unternehmensergebnis	-	-	-	-	-1 983 228	-1 983 228
Bestand am 31.12.2021	3 182 106	13 930 115	-	24 737 693	-1 983 228	39 866 686

## 14 Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Ticketerlöse OTV St.Gallerbus und Seebus	18 419 703	17 953 484
Ticketerlöse DV Halbtax- und Generalabonnemente sowie Einzelbillette	3 289 837	3 410 772
Total	21 709 540	21 364 257

## 15 Nebenerlöse

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Transportleistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	1 316 065	869 552
Reklame- und Provisionsertrag aus Ticketverkäufen	1 368 072	1 420 886
Übrige Leistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	516 226	627 871
Total	3 200 363	2 918 309

## 16 Abgeltungen

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Abgeltung Bundesamt für Verkehr	225 882	229 866
Abgeltung Kanton SG	20 548 778	18 743 655
Total	20 774 660	18 973 521

## 17 Leistungsabhängiger Aufwand

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Verkaufsaufwand	1 849 446	1 824 944
Diesel, Strom und Pneus	2 437 258	2 452 812
Übriger leistungsabhängiger Aufwand	44 316	91 921
Total	4 331 020	4 369 677

## 18 Ausserordentlicher oder periodenfremder Ertrag

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Teilauflösung Rückstellung «Besitzstandswahrung Pensionskasse»	145 472	1 097 358
Auflösung Rückstellung «nicht versicherte Schäden»	–	2 074 000
Total	145 472	3 171 358

## 19 Ausserordentlicher oder periodenfremder Aufwand

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Äufnung Rückstellung «Grossunterhalt»	–	3 136 000
Äufnung Rückstellung «Teuerungszulagen Rentner»	–	3 000 000
Total	–	6 136 000

# Nicht aus Bilanz/ Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben

## Aufteilung Unternehmensergebnis

	2021	2020
	in CHF	in CHF
abgeltungsberechtigte Linien	-2 276 156	-7 225 542
ergänzende Marktleistungen (nicht abgeltungsberechtigt)	292 928	924 475
Total	-1 983 228	-6 301 067

## Verwendung Unternehmensergebnis

	2021	2020
	in CHF	in CHF
Zuweisung zu		
Bestellerreserven BAV	-321 221	-410 859
Bestellerreserven Kanton	-1 954 936	-6 814 683
Freie Reserven	292 928	924 475
Total	-1 983 228	-6 301 067

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

## Absicherungsgeschäfte

	31.12.2021	31.12.2020
	in CHF	in CHF
Absicherung Dieseltreibstoff	-	1 629 000
Absicherung elektrische Energie	740 829	338 873

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

## Sachversicherungen

		31.12.2021	31.12.2020
		in CHF	in CHF
Gebäude	zum Neuwert	39 086 900	38 236 600
Waren und Einrichtungen	zum Neuwert	30 319 768	31 434 942
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	zum Zeitwert	47 006 363	35 048 916

## Haftpflichtversicherungen

		31.12.2021	31.12.2020
		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







**Stadt St.Gallen**  
**Verkehrsbetriebe St.Gallen**  
Steinachstrasse 42  
CH-9001 St.Gallen

Telefon +41 71 243 95 11  
[vbsg@stadt.sg.ch](mailto:vbsg@stadt.sg.ch)  
[www.vbsg.ch](http://www.vbsg.ch)  
[www.fastfinder.ch](http://www.fastfinder.ch)