



VERKEHRSBETRIEBE
Geschäftsbericht 2001

Inhaltsverzeichnis

	Seite
2001 im Überblick	2
Betrieb	3
Tarif	4
Personal	5
Finanzen	6
Erfolgsrechnung	8
Bilanz	9
Kennzahlen	10

Der Bericht unterliegt der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und der Zustimmung durch den Grossen Gemeinderat.

Der Bericht kann kostenlos bezogen werden bei:

Verkaufs- und Informationsstelle VBSG
Bahnhofplatz St.Gallen

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

Stadtkanzlei, Rathaus, 9001 St.Gallen
(als Beilage zum Geschäftsbericht des Stadtrates
über das Amtsjahr 2001)

2001 im Überblick

Schwerpunkte

Die Vorbereitungen für die Einführung des Tarifverbundes Ostwind bildeten den Schwerpunkt des Geschäftsjahres auf der politischen Ebene. Mit dem Beschluss zur Übertragung der Tarifkompetenz auf den Stadtrat hat der Grosse Gemeinderat die rechtliche Voraussetzung für eine uneingeschränkte Mitwirkung der Verkehrsbetriebe am grossen Tarifverbund geschaffen. Der Rat verzichtet damit auf eine direkte Gestaltungsmöglichkeit im Tarifbereich. In den Achtzigerjahren konnte das Parlament mit der Schaffung des Umweltschutzabonnementes und der Einführung des STADTsPASS diesen Spielraum noch intensiv nützen und erhebliche Mittel für tarifarische Massnahmen beschliessen. In den Neunzigerjahren standen bei der Tariffestsetzung andere finanzielle Erwägungen im Vordergrund: Die Belastung des städtischen Haushaltes für den öffentlichen Verkehr war zu beschränken, und die Chancen für die Realisierung eines grossen Tarifverbundes waren zu verbessern. Seit 1997 werden die finanziellen Vorgaben für die Verkehrsbetriebe weitgehend durch den Bund und den Kanton gemacht. Die Autonomie der Stadt in diesem Bereich wurde dadurch zunehmend eingeschränkt. Beim Beschluss über die Tarifrevision auf den 1. Januar 2002 hat der Grosse Gemeinderat bei der Festsetzung des Preises für das Kinderbillett mit sozialpolitischen Argumenten direkten Einfluss auf die Tarifgestaltung bei den Verkehrsbetrieben genommen. Dies wird künftig in autonomer Weise nicht mehr möglich sein.

Der seit 1998 schwelende Arbeitskonflikt hat die operative Führung auch im vergangenen Jahr stark beansprucht. Mit einem zusätzlichen Entgegenkommen hat der Stadtrat Ende Jahr nochmals unterstrichen, dass er eine gesamthafte Verhandlungslösung für die Zukunft der Verkehrsbetriebe als sehr wichtig einstuft. Der Stadtrat und die Führung der Verkehrsbetriebe haben mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass die Betriebsversammlung dem Einigungsvorschlag zugestimmt hat. Dass nun diesbezüglich Ruhe im Unternehmen einkehrt, ist für die Zukunft von herausragender Bedeutung. Die Leitung der Verkehrsbetriebe wird sich entschlossen und mit den Kräften des gesamten Personals dafür einsetzen, in der strategischen Weiterentwicklung wieder aufzuholen.

Chronik 2001

30. Oktober 2001: Der Grosse Gemeinderat stimmt einer Tarifrevision auf den 1. Januar 2002 zu.

11. Dezember 2001: Der Grosse Gemeinderat überträgt die Kompetenz zur Tariffestsetzung auf den Stadtrat. Damit kann der Stadtrat den Organen eines Verbunds, dem die VBSG angehören, die Kompetenz zum Erlass des Verbundstarifs und der dazugehörigen Tarifbestimmungen übertragen, was mit dem Beitritt zum Tarifverbund Ostwind erfolgt ist.

14. Dezember 2001: Im Konflikt mit den Personalverbänden wird eine Einigung über die noch strittigen Punkte erzielt. Die Personalverbände anerkennen die Umsetzung der Wendzeitenregelung. Der Stadtrat erhöht den Zeitzuschlag für Nebenarbeiten rückwirkend auf 1999 von 10 auf 15 Minuten. Dafür wird die beim Bundesamt für Verkehr in dieser Frage noch hängige Beschwerde zurückgezogen. Zudem soll im Frühjahr 2002 wieder ein Personalausschuss eingesetzt werden. Die Betriebsversammlung des Personals der Verkehrsbetriebe hat dieses Angebot am 18. Dezember 2001 fast einstimmig angenommen.

Betrieb

Angebot und Nachfrage

Die Verkehrsbetriebe haben wie im Vorjahr 3,4 Mio. Wagenkilometer angeboten. Die Anzahl der Fahrgäste bewegt sich mit rund 22 Mio. Passagieren im Rahmen der Vorjahre.

Das Angebot hat auf den Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 nur kleine Änderungen erfahren. Auf den Linien 7 (Abschnitt Neudorf) und 11 (Mörschwil) wird am Morgen ein zusätzlicher Kurs geführt. Ausserdem wurden die Frühkurse auf die Abfahrt des Interregio abgestimmt und die Umsteigebeziehungen der Morgenkurse der Linie 2 von St. Georgen beim Hauptbahnhof auf die übrigen Linien verbessert. Sieben Jahre nach der Verlängerung der Linie 9 von der Universität zum Hauptbahnhof konnte im Rahmen der Strassensanierung an der Rosenbergstrasse die definitive Haltestelle bei der Ostunterführung erstellt und in Betrieb genommen werden. Damit wurde die Attraktivität der Linie 9 weiter erhöht.

Verfügung betreffend Arbeitszeitgesetz

Im Zusammenhang mit dem Konflikt um die produktivitätssteigernden Massnahmen hat das vpod Verbandssekretariat, Zürich, beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Beschwerde gegen die VBSG wegen Verletzung des Arbeitszeitgesetzes erhoben. Beanstandet wurde, dass in den Spätdiensten der Nächte vom Freitag auf den Samstag und vom Samstag auf den Sonntag die gesetzliche Obergrenze für ununterbrochene Arbeitszeit von 5 Stunden überschritten werde. Zudem werde die Gesundheitsvorsorge verletzt, weil in diesen Spätdiensten, jedoch auch in vielen andern Diensten zu wenig Kurzarbeitsunterbrüche vorgesehen seien. In ihrer Replik haben die Verkehrsbetriebe dargelegt, dass die Einteilung der längeren Dienstteile auf ausdrücklichen Wunsch des Personals erfolgte und durchaus Kurzarbeitsunterbrüche mit Möglichkeiten zur Entspannung bzw. für das Aufsuchen einer Toilette bestehen.

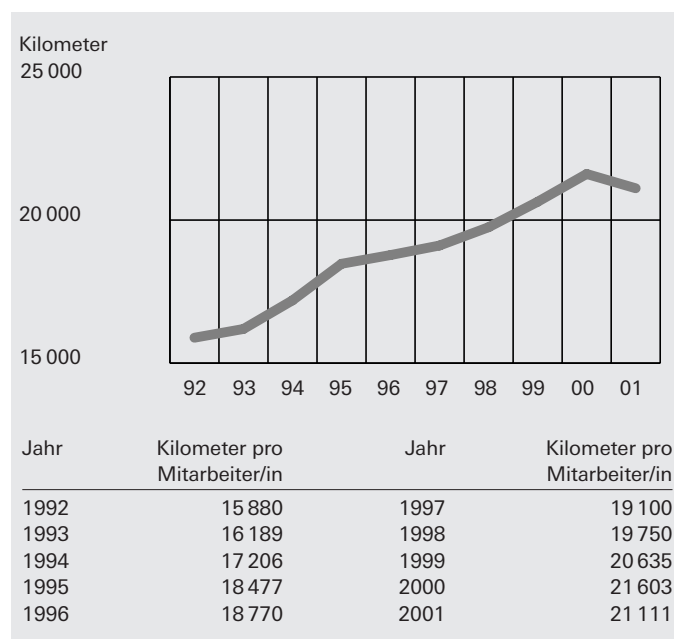
Mit Entscheid vom 19. Dezember 2001 hat das BAV die Beschwerde betreffend Verletzung des Arbeitszeitgesetzes gutgeheissen. Es hat festgehalten, für die Beurteilung der Rechtmässigkeit von 5 Stunden überschreitenden Dienstteilen sei unerheblich, ob die Einteilung auf Wunsch der Arbeitnehmer erfolgt. – Die verlangte Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes erfolgte durch die VBSG schon mit dem Fahrplanwechsel vom Mai 2000.

Die Rüge der mangelnden Gesundheitsvorsorge wurde dagegen abgewiesen. Das BAV stellt im Entscheid fest, dass die Arbeitgeber die vom Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten der Dauer von Arbeitszeiten ohne Arbeitsunterbrechung (Pausen) ausschöpfen dürfen. Es sei für die Tätigkeit als Buschauffeur charakteristisch, dass sie im Sitzen erbracht werde. Auch andere Berufsgruppen hätten lang andauernde einseitige Belastungen, verursacht durch langes Stehen oder Sitzen. Bezogen auf die VBSG könne davon ausgegangen werden, dass es den Angestellten auch ohne eingeteilte Pausen gestattet sei, aufzustehen und ein paar Schritte um das Fahrzeug herum zu machen. Die Angestellten der VBSG hätten da verglichen etwa mit Lokführern eine wesentlich leichtere Ausgangslage.

Fahrleistungen in Kilometer

	1999	2000	2001
Gelenktrolleybus	1 593 375	1 581 157	1 568 309
Gelenkautobus	1 328 161	1 374 153	1 345 976
Autobus	452 342	453 591	464 145
Total Wagenkilometer	3 373 878	3 408 901	3 378 430

Leistungen pro Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin



Rollmaterial per 31. Dezember 2001

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

Tarif

Geltende Taxen

Der Grosse Gemeinderat hat am 30. Oktober 2001 einer auf die nationale Tarifrevision und die Einführung des Tarifverbundes Ostwind abgestimmten Erhöhung der Fahrpreise auf den 1. Januar 2002 zugestimmt.

Fahrausweispreise	seit 1.1.1999	ab 1.1.2002
Einzelbillett für Erwachsene	Fr. 2.—	Fr. 2.20
Einzelbillett für Kinder	Fr. 1.20	Fr. 1.30
Monatsabo für Erwachsene	Fr. 59.—	Fr. 61.—
Monatsabo für Junioren/Senioren	Fr. 47.—	Fr. 49.—

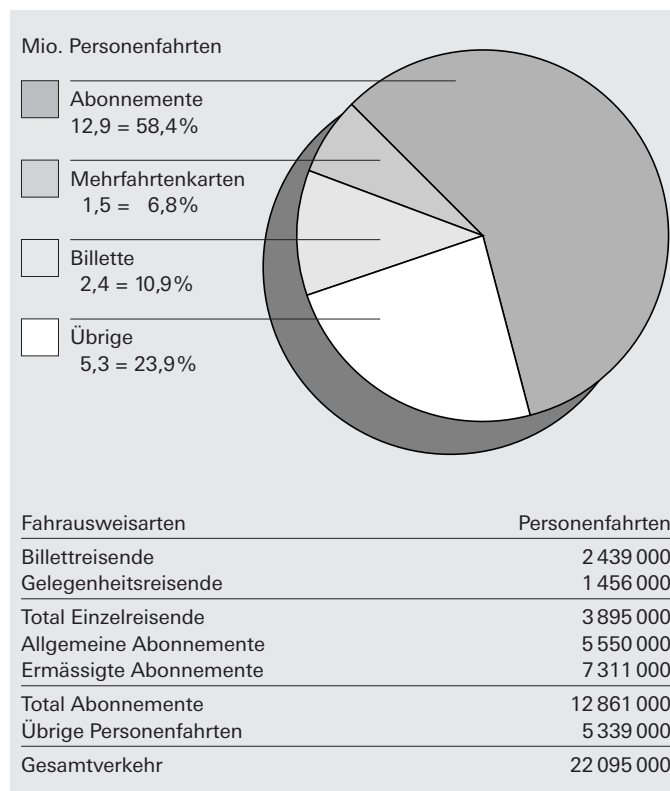
Tarifverbund Ostwind

Am 1. Januar 2002 wird der Tarifverbund Ostwind eingeführt. Der flächenmässig grösste Tarifverbund der Schweiz umfasst die Gebiete der Kantone St.Gallen, beider Appenzell und Thurgau. Er löst den vor 20 Jahren geschaffenen Tarifverbund St.Gallen ab. Unter Führung der Stadt St.Gallen wurde nämlich Anfang 1982 die erste schweizerische Tarifgemeinschaft unter Beteiligung der SBB geschaffen. In einer ersten Phase verkauften die Unternehmungen ihre eigenen Abonnemente parallel zu den Verbundabonnementen. Seit 1987 werden nur noch Verbundabonnemente angeboten. Der Kleinverbund wurde bis 1989 über das Stadtgebiet hinaus auf die ganze Agglomeration ausgedehnt. Weitere Gemeinden ausserhalb des Zonenperimeters beteiligten sich an der «Regio-Marke», welche den Geltungsbereich der Streckenabonnemente von Bahn und Postauto ohne Aufpreis auf das Netz der VBSG ausdehnt. Das Angebot des Tarifverbundes St.Gallen und der «Regio-Marke» wurde im Jahr 2001 von täglich rund 25 000 Kunden und Kundinnen (ca. 225 000 Monatsabonnementseinheiten) benutzt. Im Tarifverbund Ostwind wird der Verkauf von jährlich rund 435 000 Abonnementseinheiten erwartet. Mehr als die Hälfte der in diesem Grossverbund erwarteten ÖV-Benützer und -Benützerinnen wird sich auch künftig auf die Agglomeration St.Gallen konzentrieren.

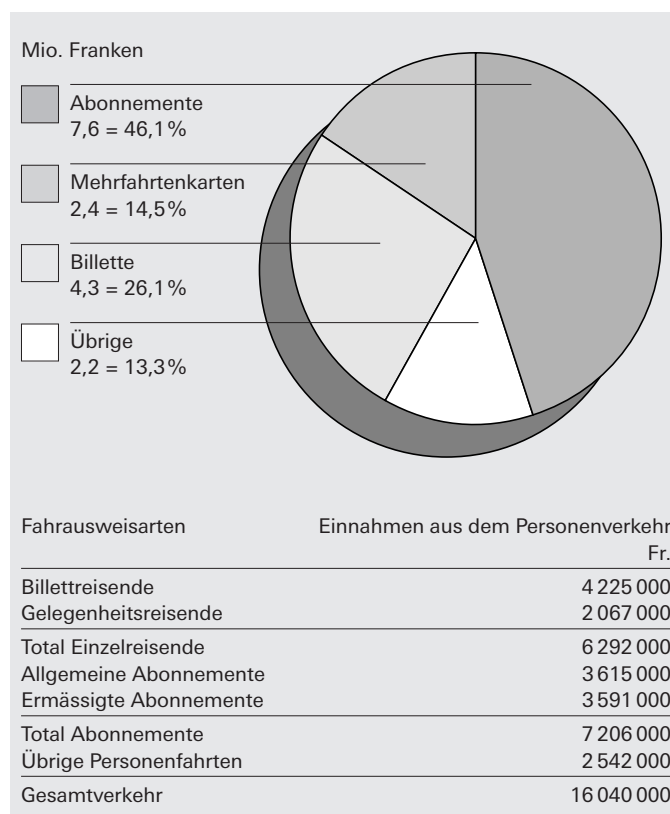
Übertragung der Tarifkompetenz auf den Stadtrat

Im Tarifverbund St.Gallen galt der Tarif der Verkehrsbetriebe als Schlüsselarif. Die Preise und das Fahrausweissortiment wurden entsprechend den Kompetenzen der Gemeindeordnung durch den Grossen Gemeinderat der Stadt St.Gallen festgelegt. Wegen der Abhängigkeiten zum nationalen Tarif wurde allerdings der Gestaltungsspielraum zunehmend kleiner. Der Grosse Gemeinderat konnte oft nur noch die im nationalen Verkehr gefällten Beschlüsse nachvollziehen. Unter den mit der Finanzierung seit 1997 vollständig geänderten Rahmenbedingungen war deshalb seit längerem geplant, eine Vereinfachung des bisher aufwändigen und auch terminlich kaum mehr praktikablen Systems herbeizuführen. Mit der Einführung des Tarifverbundes Ostwind müssen die Unternehmungen wie in andern Verbunden ihre Tarifhoheit an die Verbundorgane abtreten. Am 11. Dezember 2001 hat der Grosse Gemeinderat der Übertragung der Tarifkompetenz vom Parlament auf den Stadtrat zugestimmt. Künftig werden die Verbundtarife durch den Tarifverbundrat, der sich aus Vertretern der Bestellerkantone und der Transportunternehmungen zusammensetzt, festgelegt.

Personenfahrten nach Fahrausweisen



Einnahmen aus dem Personenverkehr nach Fahrausweisen



Personal

Personalbestand

Es sind 13 Mitarbeiter, davon 12 Buschauffeure/Buschauffeusen neu eingetreten. Sechs Mitarbeiter wurden pensioniert, ein Mitarbeiter musste krankheitshalber pensioniert werden. Ein teilzeitbeschäftigter Mitarbeiter ist aus den städtischen Diensten ausgetreten und ein Mitarbeiter ist in eine andere Dienststelle innerhalb der Stadtverwaltung übergetreten.

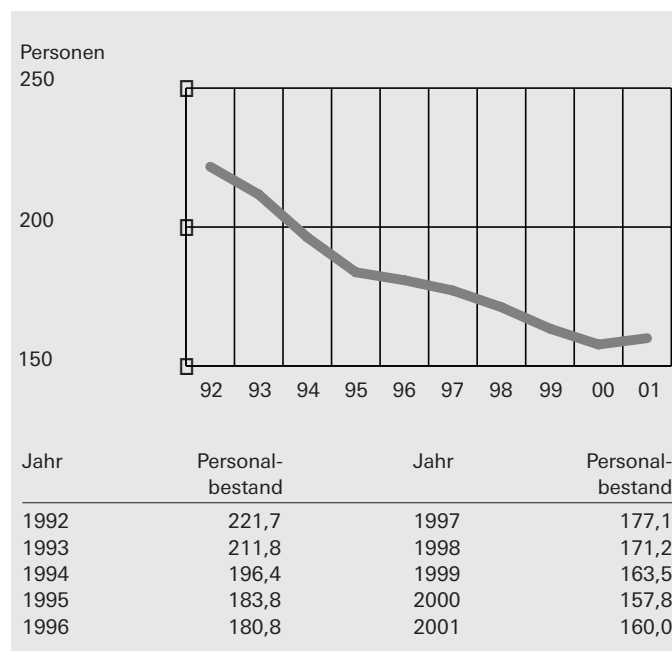
Entwicklung Personalbestand	2000	2001
Besetzte Stellen Anfang Jahr	161,2	155,6
Eintritte	4,0	13,0
Austritte	9,6	8,5
Besetzte Stellen Ende Jahr	155,6	160,1
Bewilligte Stellen	171,0	167,0
Unbesetzte Stellen	15,4	6,9

Einigung im Konflikt mit dem Personal

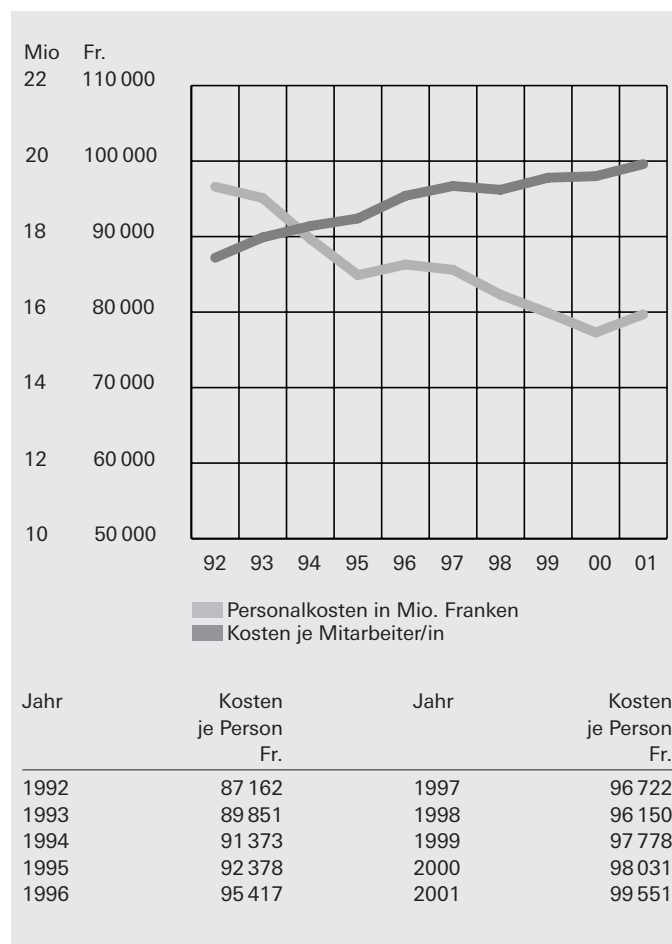
Am 29. September 1998 hat der Stadtrat gegen den Widerstand des Personals produktivitätssteigernde Massnahmen beschlossen und die dem Fahrpersonal gewährte Zeitgutschrift für Pausen von 30 auf 15 Minuten pro Tag und den Zeitzuschlag für Nebenarbeiten von 19 Minuten auf 10 Minuten pro Tag reduziert. Nach einem Warnstreik am 18. Mai 1999 führten Verhandlungen mit den Personalverbänden am 30. September 1999 zum Abschluss einer Vereinbarung über den ergänzenden Arbeitnehmer- und Arbeitnehmerinnenschutz zum Arbeitszeitgesetz bei den VBSG. Als Kernpunkt der Vereinbarung sollten die Haltezeiten an den Endhaltestellen so verbessert werden, dass pro Dienst täglich Pausen von mehr als fünf Minuten in ihrer Summe mindestens 15 Minuten pro Tag ergeben. In der strittig bleibenden Frage der Nebenarbeiten sollte das Bundesamt für Verkehr über die Beschwerde von Mitarbeitenden der VBSG entscheiden.

Im Frühjahr 2001 hat die Gewerkschaft eine Erfolgskontrolle über die Umsetzung der Wendezeiten durchgeführt. Nach Auffassung des Personalverbandes hat die Überprüfung ergeben, dass die Wendezeiten nach wie vor zu knapp seien. Die Arbeitnehmervertreter beantragten daher, die früheren Pausalgutschriften wieder einzuführen. Nach schwierigen Verhandlungen konnte am 14. Dezember 2001 eine Einigung erzielt werden. Die Personalvertreter liessen die Forderung nach Wiedereinführung der Pausenzeitgutschrift von 30 Minuten fallen und anerkennen, dass der erwartete Fortschritt beim ergänzenden Arbeitnehmer- und Arbeitnehmerinnenschutz erzielt wurde. Beide Seiten waren auch an einer einvernehmlichen Regelung bezüglich der Nebenarbeiten interessiert. Der Stadtrat hat daher angeboten, den Zeitzuschlag rückwirkend ab 1999 von 10 Minuten auf 15 Minuten zu erhöhen. Dafür wird die Beschwerde beim Bundesamt für Verkehr zurückgezogen. Zudem soll im Frühjahr 2002 wieder ein Personalausschuss gewählt werden. Die Betriebsversammlung des Personals der Verkehrsbetriebe hat das Einigungsangebot am 18. Dezember 2001 angenommen.

Mitarbeiter- und Mitarbeiterinnenbestand (Jahresmittel)



Personalaufwand und Kosten je Mitarbeiter bzw. Mitarbeiterin



Finanzen

Beiträge der öffentlichen Hand

Die Beiträge der öffentlichen Hand aus der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes und der Einnahmenausfälle aus dem Tarifverbund konnten auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

Beiträge der öffentlichen Hand in 1000 Fr.	2000	2001
Abgeltung durch die Stadt St.Gallen	3 232	2 861
Abgeltung durch die Kantone (SG/TG)	6 003	6 604
Abgeltung durch den Bund	1 094	519
Abgeltung von Gemeinden	–	–
Total Abgeltung ungedeckte Kosten	10 329	9 984
Abgeltung Einnahmenausfälle Tarifverbund	1 075	1 187
Total Beiträge der öffentlichen Hand	11 404	11 171

Bei der Bestellung des Angebotes für das Fahrplanjahr 2001/2002 stand der Bundesanteil an den Linien des Regionalverkehrs noch nicht fest. Darauf ist die Verschiebung bei der Abgeltung vom Bund auf die Kantone zurückzuführen.

Leistungen der Stadt St.Gallen an den öffentlichen Verkehr

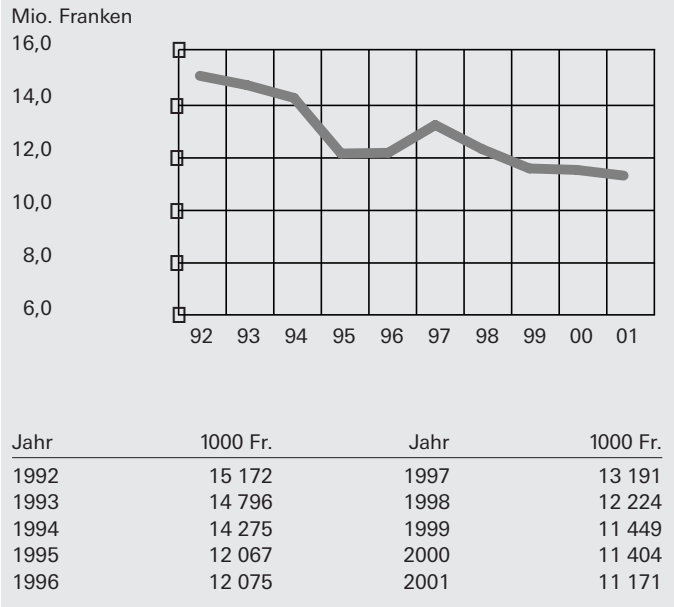
Leistungen der Stadt St.Gallen in 1000 Fr.	2000	2001
Leistungen an die Verkehrsbetriebe	3 232	2 861
Leistungen an den Gemeindepool	4 770	5 154
Leistungen an den Tarifverbund	466	492
Übrige Beiträge an kollektive Verkehrsmittel	62	61
Total Leistungen der Stadt an den öV	8 530	8 568

Die Mehrleistungen an den Gemeindepool sind die Folge der erstmals für ein ganzes Kalenderjahr wirksamen grösseren Belastung des Kantons wegen der Reduktion der Bundesquote am regionalen Personenverkehr. Sie konnten durch Minderleistungen bei der Abgeltung an die Verkehrsbetriebe für die Leistungen im Ortsverkehr kompensiert werden.

Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes

in 1000 Franken	2000	2001
Abgeltung des Ortsverkehrs durch die Stadt St.Gallen	3 232	2 861
Linie 1 Neudorf – Guggeien und Erlachstrasse – Wolfganghof	550	498
Linie 2 St.Georgen – HB – Ahorn	1 054	1 076
Linie 6 Hauptbahnhof – Schoren	393	473
Linie 7 Hauptbahnhof – Achslen – Neudorf	1 045	814
Diverse Angebote	190	–
Abgeltung des Ortsverkehrs mit regionaler Bedeutung durch den Kanton und den Gemeindepool	4 974	4 972
Linie 1 Stephanshorn – HB – Winkeln	2 779	2 541
Linie 3 Hauptbahnhof – Heiligkreuz	826	811
Linie 5 Riethüsli – HB – Rotmonten	956	1 025
Linie 9 HB Nord – Universität – Neudorf	386	569
Spätkbusangebote	27	26
Abgeltung des Agglomerations- und Regionalverkehrs durch Bund, Kanton und Gemeindepool	2 123	2 151
Linie 7 Hauptbahnhof – Abtwil – St.Josefen	1 472	1 425
Linie 11 Hauptbahnhof – Mörschwil (Kanton)	503	405
Linie 11 Abendverkehr Tübach – Steinach – Horn	148	321
Total Abgeltung ungedeckte Kosten	10 329	9 984

Entwicklung der Beiträge der öffentlichen Hand



Erfolgsrechnung

Nach Zuweisung von 0,6 Mio. Franken zur Wiederbeschaffungsreserve ergibt sich bei einem Gesamtaufwand von 27,4 Mio. Franken und einem Gesamtertrag von 28,4 Mio. Franken ein Ertragsüberschuss von rund 1,0 Mio. Franken, welcher im Verhältnis der geleisteten Abgeltungen der gesetzlichen Reserve (für Angebote mit Bundesbeteiligung) bzw. den übrigen Reserven (für die übrigen Angebote) zugewiesen werden konnte.

Der Personalaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Mio. Franken zugenommen. Dabei schlagen die weitgehend aufgehobenen Rekrutierungsrückstände beim Fahrpersonal mit 0,3 Mio. Franken zu Buche. Für die Nachversicherung der vorwiegend teuerungsbedingten Lohnerhöhungsbetreffnisse wurden 0,2 Mio. Franken mehr aufgewandt und 0,3 Mio. Franken des höheren Personalaufwandes sind auf die Rückstellung für die rückwirkende Gewährung der höheren Zeitgutschrift für Nebenarbeiten zurückzuführen. Bei den Allgemeinen Aufwendungen sind höhere Kosten angefallen im Zusammenhang mit der Einführung des Systems für die individuelle Arbeitszeitabrechnung des Fahrpersonals, für die Erweiterung des Fahrgastzählsystems sowie den Kostenanteil an der Standardisierung der städtischen EDV. Bei den Versicherungen führt die für 1999 geleistete ausserordentliche Prämienrückerstattung der Haftpflichtversicherung zu einem tieferen Aufwand. Der Gesamtaufwand für Unterhalt und Erneuerung (Material, Fremdleistungen und nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten) hat wegen ausserplanmässiger Getriebe- und Achsreparaturen an Gelenkautobussen sowie Ersatz der Alternatoren bei den Gelenktrolleybussen zugenommen.

Die Kapitaldienste für Abschreibungen und Zinsen konnten dank geringeren ausserordentlichen Abschreibungen und weiterer Reduktion der Verschuldung bei der Stadt um 0,7 Mio. Franken reduziert werden. Ein Teil der Abschreibungen konnte der Wiederbeschaffungsreserve zugewiesen werden.

Bei den Einnahmen aus dem Personenverkehr sind geringere Einnahmen bei den Mehrfahrtenkarten zu verzeichnen, weil die Verkaufsstellen mit Blick auf die Tarifrevision vom 1. Januar 2002 weniger Nachkäufe getätigt haben. Der Ausgleich wird bei der Abrechnung über die Bestände im Folgejahr erfolgen. Die Entschädigung der Einnahmefälle des Tarifverbundes durch die öffentliche Hand wurde im Vorjahr lediglich für sieben Monate nach dem gleichen Schlüssel wie die Personenverkehrseinnahmen verteilt. Bei den Betriebsbesorgungen für Dritte waren im Vorjahr Vergütungen für früher erbrachte Dienstleistungen zugunsten der Stadt enthalten. Bei den übrigen Nebenerträgen sind niedrigere Entschädigungen der Versicherungen für Personen- und Sachschäden sowie tiefere Gebühreneinnahmen aus der Fahrausweiskontrolle wegen teilweiser Beschränkung der Kontrolldienste bei Personalengpässen zu verzeichnen.

Bilanz

Die Materialvorräte haben wegen der höheren Vorräte an Dieseltreibstoff zugenommen. Die Debitoren haben zugenommen, weil der Guthabensaldo auf dem Kontokorrent der SBB für den Tarifverbund St.Gallen erst bei der im Januar 2002 erfolgenden Schlussabrechnung des Verbundes ausgeglichen wird. Bei den transitorischen Aktiven war im Vorjahr die noch nicht geleistete Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes auf den durch den Bund mitfinanzierten Linien enthalten.

Der ausgewiesene Bestand der gesetzlichen Reserve gemäss Art. 64 EBG steht unter dem Vorbehalt der Leistung des Bundesanteils an die Linien des Regionalverkehrs gemäss Angebotsofferten. Die Abnahme der Verschuldung entspricht der durch den Grossen Gemeinderat am 22. Juni 1999 beschlossenen Finanzierungsstrategie zur Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades künftiger Investitionen.

Erfolgsrechnung

	2000 Fr.	%	2001 Fr.	%
Aufwand	28 147 240.00	100,0	27 392 907.57	100,0
Personalaufwand	15 925 671.10	56,4	16 700 820.15	61,0
Löhne	13 411 566.50	47,5	13 958 581.00	50,9
Personalversicherungen	2 426 790.70	8,6	2 645 209.30	9,7
Dienstkleider	87 313.90	0,3	97 029.85	0,4
Sachaufwand	3 637 952.75	13,1	3 911 434.67	14,3
Allgemeine Aufwändungen	667 649.19	2,4	840 552.12	3,1
Versicherungen	138 530.05	0,5	87 418.80	0,3
Dienstleistungen	165 185.30	0,6	179 506.20	0,7
Mieten und Pachten	25 025.85	0,1	24 572.20	0,1
Energie	1 396 586.15	5,0	1 414 391.30	5,2
Material	802 267.55	2,9	809 063.90	2,9
Fremdleistungen	241 110.51	0,9	406 726.85	1,9
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	201 598.15	0,7	149 203.30	0,5
Sonderaufwand	8 583 616.15	30,5	6 780 652.75	24,7
Abschreibungen	5 797 444.75	20,6	5 399 619.00	19,7
Zinsen	836 171.40	3,0	581 033.75	2,1
Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen	1 950 000.00	6,9	800 000.00	2,9
Ausserordentlicher Aufwand	0.00	0,0	0.00	0,0
Ertrag	29 308 076.64	100,0	28 361 508.20	100,0
Verkehrsertrag	17 585 342.24	59,9	17 227 502.75	60,8
Personenverkehr	16 510 039.69	56,2	16 040 427.95	56,6
Abgeltung Tarifverbund	1 075 302.55	3,7	1 187 074.80	4,2
Nebenertrag	1 393 736.40	4,9	1 149 948.45	4,0
Betriebsbesorgungen für Dritte	197 533.95	0,7	123 359.00	0,4
Pacht und Miete	672 741.90	2,4	650 962.15	2,4
Leistungen für Dritte	135 035.80	0,5	114 026.40	0,4
Eigenleistungen	45 501.60	0,2	10 815.55	0,0
Rückerstattungen	70 642.85	0,2	70 081.45	0,2
Übrige Nebenerträge	272 280.30	0,9	180 703.90	0,6
Sonderertrag	0.00	0,0	0.00	0,0
Ausserordentlicher Ertrag	0.00	0,0	0.00	0,0
Entnahme aus Reserven und Rückstellungen	0.00	0,0	0.00	0,0
Abgeltung der ungedeckten Kosten	10 328 998.00	35,2	9 984 057.00	35,2
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	7 096 738.00	24,2	7 122 639.00	25,1
Abgeltung der Stadt St.Gallen	3 232 260.00	11,0	2 861 418.00	10,1
Unternehmungserfolg	1 160 836.64		968 600.63	

Bilanz

	31. Dezember 2000 Fr.	%	31. Dezember 2001 Fr.	%
Aktiven	29 540 294.90	100,0	25 158 727.78	100,0
Anlagevermögen	27 560 174.00	93,3	23 846 752.00	94,8
Anlagen	88 044 554.00		85 651 934.00	
Unvollendete Bauten	<u>0.00</u>		<u>0.00</u>	
Kumulierte Anschaffungswerte	88 044 554.00		85 651 934.00	
Kumulierte Abschreibungen	<u>- 60 484 380.00</u>		<u>- 61 805 182.00</u>	
Restbuchwert der Anlagen	27 560 174.00		23 846 752.00	
Umlaufvermögen	1 980 120.90	6,7	1 311 975.78	5,2
Kasse	1 400.00		650.00	
Postcheck	9 824.50		41 964.60	
Materialvorräte	460 016.49		599 440.69	
Debitoren	377 703.96		436 004.24	
Transitorische Aktiven	1 131 175.95		233 916.25	
Passiven	29 540 294.90	100,0	25 158 727.78	100,0
Eigenkapital	12 713 831.97	43,0	16 068 629.60	63,9
Gesetzliche Reserve gem. Art. 64 EBG	666 844.45		875 481.03	
Übrige Reserven	12 046 987.52		15 193 148.57	
Fremdkapital	16 826 462.93	57,0	9 090 098.18	36,1
Finanzverwaltung	14 243 370.98		6 191 351.88	
Kreditoren	1 415 703.75		1 265 078.65	
Rückstellung	985 000.00		1 462 500.00	
Transitorische Passiven	182 388.20		171 167.65	
Versicherungswerte	69 439 642.00		67 677 564.00	
Gebäude zum Neuwert	34 950 900.00		34 950 900.00	
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	15 043 630.00		15 095 629.00	
Fahrzeuge zum Zeitwert	18 636 348.00		17 631 035.00	

Verkehrsbetriebe im Überblick

Kennzahlen	1998	1999	2000	2001
Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen	171,2	163,5	157,8	160,0
Fahrgäste	22 100 000	22 200 000	22 200 000	22 100 000
Fahrgäste pro Tag	60 500	60 800	60 800	60 500
Aufwand	28 467 000	27 185 000	28 147 000	27 393 000
Personalaufwand	17 297 000	16 399 000	15 926 000	16 701 000
Sachaufwand	3 513 000	3 557 000	3 638 000	3 911 000
Sonderaufwand	7 657 000	7 229 000	8 583 000	6 781 000
Ertrag	29 265 000	28 956 000	29 308 000	28 362 000
Verkehrsertrag	16 945 000	17 381 000	17 585 000	17 228 000
Übriger Ertrag	1 206 000	1 081 000	1 394 000	1 150 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	11 114 000	10 494 000	10 329 000	9 984 000
Kostenunterdeckung	11 426 000	9 679 000	10 243 000	10 203 000
Fahrzeuge	62	62	61	59
Gelenktrolleybusse	29	29	29	27
Gelenkautobusse	22	22	22	22
Normalautobusse	11	11	10	10
Wagenkilometer	3 382 000	3 374 000	3 409 000	3 378 000
Gelenktrolleybusse	1 610 000	1 594 000	1 581 000	1 568 000
Gelenkautobusse	1 325 000	1 328 000	1 374 000	1 346 000
Normalautobusse	447 000	452 000	454 000	464 000
Aufwand pro Wagenkilometer	8.42	8.06	8.26	8.11
Personalaufwand	5.12	4.87	4.67	4.94
Sachaufwand	1.04	1.05	1.07	1.16
Sonderaufwand	2.26	2.14	2.52	2.01
Ertrag pro Wagenkilometer	8.65	8.58	8.60	8.40
Selbst erwirtschafteter Ertrag	5.04	5.19	5.25	5.09
Leistungen öffentliche Hand und Beiträge Dritter	3.61	3.39	3.35	3.31
Kostenunterdeckung pro Wagenkilometer	3.38	2.87	3.00	3.02