

Poststrasse 88:28

Linie	Richtung	Abfahrt
4	Guggeien	
3	Heiligkreuz	1'
1	Stephanshorn	3'
11	Mörschwil	4'
7	Rohslen - Neudorf	7'
4	Guggeien	9'
3	Heiligkreuz	9'
1	Stephanshorn	15'

st.gallerbus 



Kennzahlen

	2008	2009	2010	2011
Mitarbeitende (Jahresmittel)	183,5	204,4	220,4	236,3
Fahrgäste	23 700 000	23 800 000	23 500 000	26 100 000
Fahrgäste pro Tag	64 900	65 200	64 400	71 500
Aufwand	33 881 000	40 064 000	41 757 000	44 671 000
Personalaufwand	19 990 000	22 173 000	24 142 000	26 163 000
Sachaufwand	6 913 000	9 391 000	9 386 000	9 806 000
Sonderaufwand	6 978 000	8 500 000	8 229 000	8 702 000
Ertrag	33 802 000	39 986 000	41 867 000	45 334 000
Verkehrsertrag	20 295 000	20 814 000	22 021 000	23 578 000
Übriger Ertrag	3 484 000	5 947 000	4 096 000	4 518 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	10 023 000	13 225 000	15 750 000	17 238 000
Kostenunterdeckung	10 426 000	13 781 000	16 513 000	17 438 000
Fahrzeuge	rollende	67	69	70
Gelenktrolleybusse	Gesamtflotten-	17	17	17
Doppelgelenktrolleybusse	erneuerung	8	8	8
Gelenkautobusse	2008/2009	26	26	27
Normalautobusse		10	10	10
Midibusse (inkl. Seebus)		6	8	8

Inhalt

Kennzahlen	2
Editorial	4
Das Jahr 2011 in Kürze	6
Betrieb und Markt	9
Personal/Organisation	13
Technik/Umwelt	16
Finanzen	
Erfolgsrechnung	20
Bilanz	21
Anhang	21
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	22
Erläuterungen zur Bilanz	23

Zum Titelbild: Montage der digitalen Fahrgast-Informationsanzeige an der Haltestelle «Poststrasse»

Der Geschäftsbericht unterliegt der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr sowie durch das Stadtparlament.

Der Bericht kann kostenlos bezogen werden bei:
Informations- und Verkaufsstelle VBSG
Bahnhofplatz St.Gallen

VBSG
Verkehrsbetriebe St.Gallen
Steinachstrasse 42
Postfach
9001 St.Gallen

Telefon 071 243 95 11
www.vbsg.stadt.sg.ch
www.seebus.ch

Stadtkanzlei
Rathaus
9001 St.Gallen
(als Beilage zum Geschäftsbericht des Stadtrates über das Amtsjahr 2011)

Editorial

St.Gallen will und muss das künftige Wachstum der Mobilität vor allem durch den öffentlichen Verkehr bewältigen. Die Balance zwischen den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den Kapazitäten sowie den Rahmenbedingungen des öffentlichen Verkehrs gilt es zu finden. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen wollen mit guten Leistungen im Wettbewerb mit dem «motorisierten Individualverkehr» bestehen. Dazu bedarf es guter Rahmenbedingungen, innerhalb derer die VBSG täglich ihre Leistungen erbringen. Im operativen Bereich versuchen alle Beteiligten, allen voran die VBSG und das städtische Tiefbauamt, das Gleichgewicht zwischen den Anforderungen an einen reibungslosen Betrieb des öffentlichen Verkehrs und den Herausforderungen des Alltags herzustellen. Dies geschieht beispielsweise durch Eigentrassierung, die Programmierung der Signalsteuerung oder – im Winter – durch rasche Schneeräumung.

Langfristig ist es eine strategische und damit politische Aufgabe, zu bestimmen, welches die Balance zwischen Anspruch und Wirklichkeit im öffentlichen Verkehr sein soll. Die positive Entwicklung, welche die VBSG auch im vergangenen Jahr verzeichnen durften, ist ein deutliches Zeichen dafür, dass in der Politik immer wieder gute Entscheide zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs gefällt werden. Die Gestaltung und Weiterentwicklung der Grund-

lagen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt sind Ergebnis der Verkehrsplanung des Tiefbauamtes. Stichworte dazu sind Richtplanung, Eigentrassierung, aber auch die Konzipierung und Bestellung von zusätzlichen Leistungsangeboten. Die diesbezügliche Arbeit der Planer kann den öffentlichen Verkehr nur fördern, wenn sie durch die Politik gestützt wird.

In konkreten Projekten wurde und wird versucht, dem öffentlichen Verkehr gute Verhältnisse zu schaffen. Auch die Erneuerung des Marktplatzes hätte viele Verbesserungen für die VBSG gebracht und eine gute Balance zwischen den verschiedenen Interessen hergestellt. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes zu einem leistungsfähigen Bushof bietet eine weitere Chance für Komforterhöhungen und Verbesserungen im öffentlichen Verkehr von St.Gallen. Es ist zu hoffen, dass wir diese Chance nutzen können.

Immer wieder geht es darum, den Ausgleich zwischen unterschiedlichen Positionen oder Herausforderungen zu finden. Dies war für die VBSG und ihre Mitarbeitenden im vergangenen Jahr so und wird auch bei künftigen politischen Entscheiden immer so sein. Streben wir also nach der Balance!

Ralf Eigenmann, Unternehmungsleiter



Das Jahr 2011 in Kürze

Betrieb und Markt

Die Stadt St.Gallen hat sich zum Ziel gesetzt, das Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr auszubauen, damit ein möglichst grosser Teil der Mobilitätszunahme aufgefangen, eine Optimierung des Modalsplits erreicht und das Potenzial des öffentlichen Verkehrs ausgeschöpft wird. Zur Erreichung dieser Ziele haben die VBSG zum bestehenden Grundangebot auf den Fahrplanwechsel 2010/2011 wiederum bedarfsgerechte Zusatzleistungen anbieten dürfen. Entsprechend profitierten die Fahrgäste im abgelaufenen Jahr von den folgenden Leistungsverbesserungen:

Die Kurzstrecke umfasste ab dem Jahr 2011 neu 5 Haltestellen. Unsere Kundinnen und Kunden fahren somit weiter zum gleichen Preis. Erstmals kam im Berichtsjahr der Ferienfahrplan nur noch während der Sommerferien zur Anwendung. Entsprechend dem Trend, das Fahrplanangebot an den Wochenenden jenem der Werkstage sukzessive anzugleichen, verkehren seit dem Fahrplanwechsel auch samstags Frühkurse. Denselben Trend folgte auch die Taktverdichtung an Sonn- und Feiertagen auf den Linien 1, 4 und 7 sowie am Samstag auf den Linien 3 und 11. Vor allem einem Bedürfnis der Wohnbevölkerung des südlichen Bruggen wurde mit der Einführung der neuen Haltestelle «Kirche Bruggen» entsprochen. Im Rahmen des Nachtwindes konnten die VBSG im abgelaufenen Jahr mit der Erschliessung des Rosenbergs und des Schorens eine dritte Nachtlinie einführen. Ein Meilenstein in der Geschichte der VBSG war zweifellos der Start zum dreijährigen Versuchsbetrieb der neuen Linie 12, der kurz vor Beginn des Berichtsjahres erfolgte. Aufgrund der Bauarbeiten im Stiftsbezirk konnte die Linie zwar im ersten Versuchsjahr noch nicht auf der Originalstrecke durch die südliche Altstadt geführt werden. Sie erfreute sich jedoch

trotzdem von Anfang an einer ansprechenden Beliebtheit. Mit der Linienführung der diagonalen Buslinie 12 konnten neue ÖV-Verbindungen angeboten werden. Die südliche Altstadt – und damit auch das UNESCO-Weltkulturerbe Stiftsbezirk St.Gallen – wird an den öffentlichen Verkehr angebunden. Es werden zahlreiche Institutionen von städtischer und regionaler Bedeutung und Publikumsschwerpunkte neu oder in zusätzliche Richtungen erschlossen beziehungsweise miteinander verbunden: Von Osten her sind dies u. a. das OBV-Blindenheim, die Altersheime Heiligkreuz und Lindenhof, das Einkaufsgebiet an der Bach- und Heimatstrasse, der Bahnhof St.Fiden, das Kantonsspital, das Olma-Areal, das Athletik Zentrum, das Museumsquartier, das Theater St.Gallen und die Tonhalle, die Kantonsschule sowie schliesslich das Klosterviertel.

Neuerungen auch beim Seebus: In Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen wurden die ursprünglichen vier Linien 251 bis 254 zu zwei Durchmesserlinien 251 und 252 zusammengelegt. Die wesentlichen Vorteile sind die direkten Verbindungen zu den Endhaltestellen ohne Umsteigen. Die Linie 251 verkehrt seit dem vergangenen Jahr erstmals als Durchmesserlinie Montag bis Samstag von Goldach Post via Rosenacker – Rorschach Signalstrasse nach Rorschacherberg Wilen. Die Linie 252 verkehrt neu als Durchmesserlinie täglich von Goldach Post via Sonnenhalde – Rorschach Signalstrasse nach Rorschacherberg Post.

Das Eidgenössische Musikfest stellte im Juni des vergangenen Jahres eine besondere Herausforderung dar. Die über 520 teilnehmenden Musikvereine mit über 25 000 Musikerinnen und Musikern durften die VBSG vom Festgelände im Olma- und Jahrmarkt-Areal zu den verschiede-

nen Einspiel- und Wettbewerbslokalen innerhalb der Stadt oder zu einer der beiden Marschmusikstrecken transportieren. Die gegen 200 000 interessierten Zuschauerinnen und Zuschauer benützten zahlreich die bereitstehenden Pendelbusse ab Breitfeld und Bahnhof zum Festgelände. Da ein Teil der Musikparaden auf der Rorschacher Strasse zwischen St.Fiden und Singenberg durchgeführt wurden, mussten die Linien 1, 4, 7 und 11 grossräumig umgeleitet werden. Die Steinachstrasse wurde zwischen Athletik Zentrum und Busdepot zum Festbushof und zu einem Umsteigeknoten für die Fahrgäste der Linien 1 und 4. Die Organisatoren zogen eine positive Festbilanz. Das Verkehrskonzept hat sich bewährt.

Im Verlaufe der vergangenen fünf Jahre haben die VBSG und die Stadt St.Gallen sehr grosse Anstrengungen unternommen, das Leistungsangebot auszubauen und zu verbessern sowie mit modernen neuen Fahrzeugen und Fahrgast-Informationsmitteln allgemein den Komfort zu erhöhen. Man kann mit Bestimmtheit sagen, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt St.Gallen in den letzten Jahren attraktiver geworden ist. Im Berichtsjahr 2011 hat sich dies nun auch in den Fahrgastzahlen niedergeschlagen. Es erstaunt nicht, dass dies nun erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung eingetreten ist. Die Gewohnheiten der Menschen ändern sich nur langsam.

Personal/Organisation

Vom 10. Januar bis 11. Februar 2011 fand die vierte jährliche obligatorische Weiterbildung des Fahrpersonals nach Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) unter dem Motto «Bus-Intensiv-Training – Lernen durch Erleben» statt. Alle Fahrerinnen und Fahrer übten praxisnah und mit Begeisterung das richtige Reagieren beim Ausweichen von Hindernissen und

die Beherrschung ihres St.Gallerbusses anhand verschiedener Bremsübungen auf trockenen und nassen Strassen im auch für Gelenkautobusse tauglichen Testgelände des TCS in Hinwil.

Schon verschiedentlich haben wir in den vergangenen Jahren auf die neuen Bestimmungen in der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) hingewiesen. Diese Verordnung sieht für die definitive Zulassung von Fahrpersonal neben den normalen Führerausweiskategorien weitergehende Qualifikationen vor. Damit neue Mitarbeitende im Fahrdienst diese Qualifikationen direkt bei den VBSG erwerben können, wurde die Anerkennung der VBSG als Ausbildungsstätte durch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) angestrebt und erlangt. Damit sind die VBSG berechtigt, Personen, die sich auf die CZV-Prüfung vorbereiten und während eines Jahres im Binnenverkehr Personen- und Gütertransporte durchführen, auszubilden.

Im Weiteren sieht die CZV für Besitzer eines Fähigkeitsausweises für den Personen- oder Gütertransport auch eine minimale Weiterbildungspflicht vor. Seit Dezember 2011 verfügen die VBSG auch über die Anerkennung der «asa» als Weiterbildungsstätte. Mit dem Besuch der Weiterbildung sollen die zur Durchführung von Personen- und Gütertransporten erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Infrastruktur/Technik

Obwohl bereits die vergangenen fünf Jahre von umfangreichen Neuerungen in der Technik geprägt waren, gab es auch im abgelaufenen Jahr in diesem Bereich noch immer viel zu tun. So bestand schon

seit einiger Zeit der Bedarf, die Fahrzeughebeanlage zu erneuern. In der Werkstatt der VBSG wurden sechs neue Hebeanlagen mit drei Stempeln installiert, die sich für das Heben der Doppelgelenktrolleybusse mit zusätzlichen mobilen Hebevorrichtungen synchron kombinieren lassen.

Das für unsere Fahrgäste wohl augenfälligste technische Projekt war die Ausbreitung der digitalen Anzeigen der dynamischen Fahrgastinformation an über sechzig Haltestellen in der Stadt und Agglomeration St.Gallen. Die Verkehrsbetriebe haben nicht nur die eigenen Anzeigen auf dem Netz der VBSG installiert, sie sind auch die Betreiber des dafür notwendigen zentralen Hintergrundsystems, das die Informationen aller angeschlossenen Transportunternehmen empfängt und an die Anzeigetafeln an den entsprechenden Haltestellen übermittelt.

Schon seit dem Jahr 2006 wurde von einer externen Unternehmung ein System entwickelt, das sich PAVIP (Persönlicher Assistent für sehbehinderte Menschen) nennt. Das Gerät soll mit an Gebäuden oder in den öffentlichen Verkehrsmitteln angebrachten Markern kommunizieren und den sehbehinderten Menschen die Erkennung ankommender oder abfahrender Busse und anderer für die Benützung des öffentlichen Verkehrs wichtiger Informationen ermöglichen. Im Herbst 2011 konnte das System nun gemeinsam mit dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) in Betrieb genommen werden. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen sind dabei in der Rolle des Pilotbetriebes. Wenn sich das System in St.Gallen bewährt, ist geplant, es weiter auszubreiten.

Nach einer längeren Evaluations- und Planungsphase konnte im abgelaufenen Jahr mit der Errichtung von neuen Wartehallen an den Haltestellen der VBSG in

der Stadt St.Gallen begonnen werden. Die neuen Normwartehallen sind optisch dem Stil der geplanten neuen Wartehallen an den Endstationen angepasst und verfügen erstmals über eine energiesparende LED-Beleuchtung. Das Projekt wird im Verlaufe des Jahres 2012 fortgesetzt.

Ein besonderer Meilenstein dürfte der Baubeginn der neuen Einfahrtsrampe in das Busdepot an der Steinachstrasse sein. Mit dieser Einfahrt von Westen her werden die Abläufe vor allem bei Betriebschluss in der Nacht wesentlich vereinfacht und beschleunigt. Bisher bestehen bei der Einfahrt in den Abfertigungstrakt (waschen, tanken) von der Volksbadstrasse her zwei Engpässe, die jeweils nur die Einfahrt eines einzelnen Fahrzeuges zulassen. Mit der neuen Einfahrt werden gleichzeitig drei Fahrzeuge in das Depot einfahren können.

Durch Nadelöhr und Kloosterviertel

Die Linie 12 ist die neuste der VBSG-Linien. Sie gilt als die anspruchsvollste aller Linien – aber gerade deswegen ist sie bei einigen Fahrerinnen und Fahrern sehr beliebt. So auch bei Claudia Juninger, die sich nie vor einer Herausforderung scheut.

Ein freundliches «guten Morgen» erklingt, wenn man bei Claudia Juninger am Hauptbahnhof St.Gallen in den 12er-Bus steigt – ist das nicht ungewöhnlich in den St.Galler Bussen? Das liege nicht etwa daran, dass sie freundlicher sei als andere Fahrerinnen, betont sie sofort, sondern vor allem an der Linie. Als eine der wenigen Linien, die nicht eine Durchmesserlinie ist – also von Endstation über Bahnhof zu Endstation – sondern eben den Hauptbahnhof als Ausgangspunkt hat, ist es einfacher, den Anfangs- oder Endpunkt der Fahrt zu bestimmen. Kommt noch dazu, dass die Busse auf der Linie 12 kleiner sind als sonst in der Stadt, und dass die Linie ganz spezielle Quartiere abdeckt, welche bisher kaum ans Netz der VBSG angeschlossen waren – vom Blindenheim an der Grenze zu Wittenbach über das Betagtenheim Lindenhof bis zum Kloosterviertel. «Ein ganz spezieller Mix an Menschen» sei das, erklärt sie, und dies trage eben dazu bei, die 12 zur intimsten der St.Galler Linien zu machen.

Aber auch eine der schwierigsten: Auch wenn meistens mit dem kleinsten der

neuen Busmodelle gefahren wird, so gibt es einige Stellen unterwegs, an denen das Fahrzeug auch dann noch zu breit sein kann. Zum Beispiel bei der Quartierstrasse kurz vor der Endstation Abacus-Platz, wo sich Bus und PWs im Winter, solange Schneemaden am Strassenrand liegen, nur kreuzen können, wenn einer von beiden aufs Trottoir ausweicht. Oder auf der Lindenstrasse gleich nach dem Kantons- spital, wo sich die Busse zwischen parkierten Privatwagen durchschlängeln müssen. Aber auch bei der Kurve nach dem Gallusplatz, gleich bei der Talstation der Mühlegg- bahn ist es eng. Juninger muss einem entgegenkommenden Autofahrer, der freundlicherweise dem Bus die Vorfahrt lassen will, signalisieren, dass er zuerst fahren soll – der Bus würde an dem PW nicht vorbeikommen. «Gut gemeint war das ja – nur genützt hat es nichts», lacht sie. Und hat aber auch Verständnis für den Wagenlenker: «Es ist schwierig, sich in die Perspektive des Busfahrers zu versetzen, wenn man das nie selber gemacht hat.» Gleich fügt sie noch hinzu: «Das Wichtigste ist doch, dass man respektvoll mit den anderen Verkehrsteilnehmern umgeht.»

Immer weiterlernen

Damit, sich in andere Menschen zu versetzen, kennt sie sich aus. Nach einer Ausbildung als Bäcker-Konditorin und Weiterbildung zur Confiseurin landete sie nach der Spitex als Haushaltsleiterin beim Altersheim. Die Erfahrung im sozialen Bereich hat es ihr dann angetan und so ist sie nun parallel zur Arbeit bei den VBSG an einer Weiterbildung zur Lebensberaterin, einer Mischung aus psychologischem Begleiten, Unterstützen, Ermutigen einerseits und organisatorischen, administrativen Elementen andererseits. Man hilft dem Rat- suchenden bei der Bewältigung von Problemen, Ressourcen zu entdecken, und fördert ihn in seiner Persönlichkeitsentwicklung. «Ich hatte einen Lehrer in der Schule, der mir sagte, wir kämen in ein Zeitalter, in dem es das Wichtigste sei, sich immer weiterzubilden», antwortet sie auf die Frage, ob sie nie zur Ruhe komme.

Aber natürlich sei es schwierig, so ein Pensum zu stemmen – und das noch mit den unregelmässigen Arbeitszeiten. «Der Kollegenkreis schrumpft auf jeden Fall – dafür werden die Freundschaften intensiver.

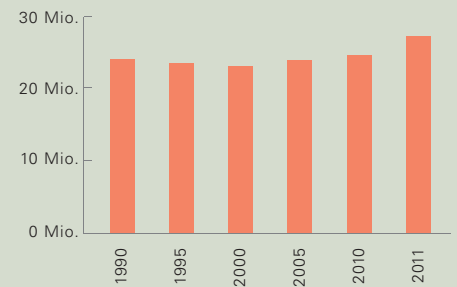
Das ist schon eine Herausforderung.» Eben wie auch die Linie 12. Die Linie wird seit Dezember 2010 als dreijähriger Versuchsbetrieb geführt, wurde aber bereits 2011 aufgrund des grossen Kundenandrangs weiter ausgebaut – doch das Experiment ist auch immer noch im Fluss. So wurden im Vorfeld zur Betriebsaufnahme mehrere Linienführungen ausprobiert. Allerdings wird auch die heutige Linienführung durch das Klostersviertel 2012 aufgrund der Bauarbeiten für einige Zeit wieder aufgegeben werden müssen. «Es ist eben alles im Fluss. Ein Geben und ein Nehmen. So wie überall im Leben», kommentiert Juninger.

Bloss nicht stressen lassen

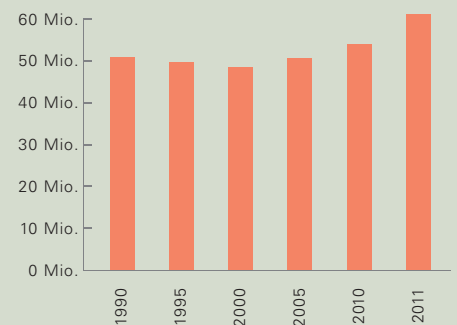
Ein 20-Minuten-Takt mit nur zwei Fahrzeugen führt zu einer Umlaufzeit Bahnhof – Abacusplatz – Bahnhof von 40 Minuten. Das ist extrem knapp berechnet, wie viele Chauffeure beklagen. Bei hohem Verkehrsaufkommen bedeutet dies Verspätungen und Stress – und da ein Grossteil der Linie durch Wohnquartiere mit Strassen führt, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bei 30 Stundenkilometern liegt – im Klostersviertel gar bei 20 Stundenkilometern – gibt es auch kaum die Möglichkeit, auf geraden Stücken etwaige Verspätungen wieder aufzuholen. «Es gibt sicher Chauffeure, die sich davon unter Druck setzen lassen. Aber das bringt ja auch nichts», meint sie.

Natürlich führe das auch zu Klagen von Fahrgästen, was sie auch verstehe. Aber die Ansprüche der St.Gallerinnen und St.Galler seien auch enorm gestiegen. Das hänge natürlich auch mit dem viel grösseren Angebot zusammen, denkt Juninger. «Wenn so viel mehr Busse fahren, dann fährt einem auch häufiger ein Bus vor der Nase weg.» Den Planern, welche den 20-Minuten-Takt beziehungsweise die Umlaufzeit von 40 Minuten auf der Linie 12 ausgeheckt haben, ist sie nicht böse und hofft darauf, dass die Linie dereinst mit drei Fahrzeugen gefahren werden kann, was dann bei unverändertem Fahrplankontakt eine Gesamtumlaufzeit hin und zurück von 60 Minuten erlauben würde. «Die Linie ist ja noch im Probebetrieb. Da muss man auch noch lernen dürfen.» Und fügt mit einem Lächeln an: «Und was gibt es Schöneres im Leben, als etwas zu lernen?»

Anzahl Fahrgäste pro Jahr



Personenkilometer







Das richtige Hobby

Schichtarbeit ist anstrengend – für Körper und Geist. Und doch: Die meisten Angestellten der VBSG betonen, dass sie gerne in Schicht arbeiten. Mehr noch: Wer den nötigen Ausgleich findet, habe fast mehr Freizeit als in anderen Arbeitsmodellen.

«Wahrscheinlich bin ich noch mehr Tiroler, seit ich in der Schweiz wohne», sagt Franz Ehammer und lacht. Seit elf Jahren arbeitet er jetzt schon bei den VBSG und lange Arbeitszeiten ist er sich schon immer gewohnt gewesen – die sechs Jahre, bevor er nach St.Gallen kam, arbeitete er als Car-Chauffeur und kurvte in halb Europa herum. Natürlich sei das nicht das gleiche, fügt er an. Busfahren sei viel filigraner, die Details viel wichtiger. So zum Beispiel das «rhythmische Fahren» – das sanfte, ruckfreie Beschleunigen und Bremsen auf den kurzen Strecken zwischen den Haltestellen. «Das ist fast ein bisschen wie Tanzen», meint er.

Denn mit dem Tanzen, da kennt er sich aus. Zuhause, bei Kitzbühl, «dem grössten Skigebiet Österreichs», sagt er stolz, pflegte er die alten Volkstraditionen, war seit der Jugend im Trachtenverein und später Jugendausbilder in den Volkstänzen: Schuhplattler-, Holzhacker- und Figurentänze. Schon damals sei ihm das wichtig gewesen, so ein Hobby zu haben, als Ausgleich für die anstrengenden Fahrten mit dem Car. Als er seine spätere Frau, die

bei einem Ostschweizer Carunternehmen als Hostess arbeitete, bei einer Aushilfsfahrt kennenlernte, hätte er natürlich noch nicht ahnen können, dass ihn das Schicksal in die Schweiz verschlagen würde – zwar fiel ihm das Fortgehen aus der Heimat nicht so schwer, wie er dies gedacht hätte, nur konnte er seinem Hobby nicht mehr so einfach nachgehen. «Ich kann ja nicht einfach auf Zäuerlen umsteigen – mit meinem Dialekt», sagt er und schmunzelt dabei.

Aber ganz hat er es sich doch nicht nehmen lassen. Durch seine Frau, die aus Hundwil stammt, kam er mit Appenzeller Brauchtum in Kontakt und das faszinierte ihn. «Das ist noch Brauchtum mit Hintergrund, das nicht einfach für die Touristen inszeniert wird, die dann busweise abgefertigt werden.» Insbesondere das Silvesterklausen hat es ihm angetan. Da bastelt er mit seinen drei Kindern gerne wochenlang an den ausgefallenen Kostümen. Natürlich sei es schon so, dass er wegen der unregelmässigen Arbeitszeiten die Familie nicht gleich sehe wie jemand mit einem normalen Job. «Aber das ist auch eine

Einstellungssache», sagt er. Man müsse sich halt besser organisieren. «Wer das kann, der hat fast mehr von seiner Freizeit als jemand mit einem Job von 8 bis 17 Uhr.» Und die VBSG geben sich alle Mühe, die Dienste so kompakt wie möglich aufzustellen – ohne lange Pausen dazwischen. So schwierig das auch ist.

Der ÖV-Fan

Das weiss auch Patric Diem, der als technischer Betriebsassistent seine Arbeit als «Mädchen für alles» beschreibt. Der 26-jährige ist erst seit vier Jahren beim Betrieb, aber er sei schon als Kind in den Betrieb gewachsen. Diem entstammt nämlich einer wahren VBSG-Familie: Sein Vater war schon Busfahrer und sein Grossvater ist in St.Gallen sogar noch Tram gefahren. Zwar hatte er sich zuerst als Servicemonteur versucht, kam dann aber auch wieder zur Familientradition. «Die Lastwagenprüfung hatte ich schon vom Militär und ein ÖV-Fan war ich auch schon immer», sagt der junge Mann und verweist stolz auf den alten Saurer-Kühlergrill, den er zu Hause habe.

Auch wenn er jetzt hauptsächlich im Büro arbeitet, so kommt er doch noch ab und zu zum Fahren – wie fast alle, die bei den VBSG im Büro arbeiten, kann auch er eingesetzt werden, wenn Not am Mann ist – wenn eine Aushilfsfahrt gefahren werden muss. Oder wenn ein Busersatz für eine der Regionalbahnen nötig ist, was schnell geschehen kann: Ein Unfall in der Bahnhofstrasse kann schon reichen, um die Geleise für Stunden zu blockieren. Natürlich seien das dann Stresssituationen. «Aber es ist schön, wenn auch wir 'Bürogummis' sehen, dass es uns braucht», sagt er mit einem Lachen. Und es sei ja nicht so, dass nur die Fahrerinnen und Fahrer Überzeit sammeln. So wie sich der Betrieb im Moment verändere, staple sich auch im Büro die Arbeit.

Seinen Ausgleich holt sich Diem ebenfalls mit seinen Hobbys. Da sei einerseits ein altes Haus, das er im Alleingang renoviert und umbaut. «Ganz in meinem eigenen Tempo, ohne Stress und ohne, dass mir jemand reinredet.» Aber das zweite Hobby sei das grössere: Modelleisenbahnen. HO-Spur, Rocco und Haag. Und das, seit er sieben Jahre alt war. «Da kann ich mir meine perfekte kleine Welt bauen», sagt er und beginnt zu schwärmen. Davon, wie lange er basteln muss, bis er jedes einzelne Fahrzeug digital ansteuern kann. Davon, wie viel man bei einer Installation mit LED-Lämpchen herausholen kann. «Da kann ich mich richtig darin verlieren, da vergesse ich die Welt rund um mich», schwärmt er. Und fügt an: «Das ist eigentlich das genaue Gegenteil zum Fahren, wo man sich ganz präzise auf die Welt um einen konzentrieren muss.»

Der Rocker, der für zwei arbeitet

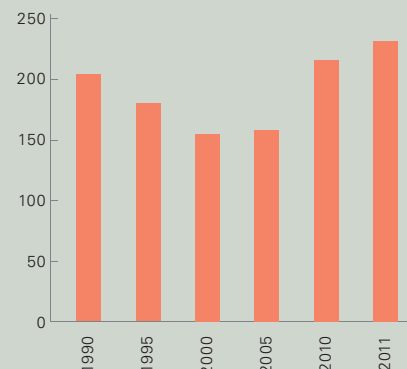
Auch der Betriebsleiter der VBSG, Rino Cavallet, hat sich immer seine Hobbys bewahrt, auch wenn ihm in den letzten Jahren die Zeit dafür ein bisschen gefehlt habe. Insbesondere in den letzten fünf Jahren habe sich so viel verändert, da hätte die Freizeit schon zurückstecken müssen. Ursprünglich als Leiter Finanzen zu den VBSG gekommen, übernahm er 2002 die Betriebsleitung, nachdem sein Vorgänger pensioniert wurde. Und er habe immer Plausch gehabt an Veränderungen – bei den SBB, wo er zuvor gearbeitet hatte,

habe er auch grosse Umstrukturierungen begleiten dürfen. Und nun eben bei den VBSG, wo er den Übergang vom politischen Spardruck zur Aufbruchstimmung der letzten fünf Jahre habe mitgestalten dürfen: die Gesamterneuerung der Busflotte mit seiner «Wunschmarke» MAN, die neue digitale Leitstelle, den Leistungsausbau mit den diversen Quartieren, die ans VBSG-Netz angebunden werden konnten.

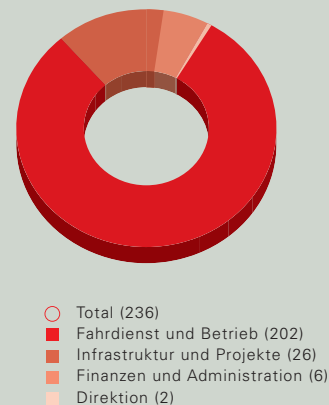
Seine Stelle wird es in dieser Form nach seiner Pensionierung nicht mehr geben – in Zukunft wird die Arbeit auf zwei Personen aufgeteilt werden, von denen sich eine voll auf den Betrieb und eine auf die personellen Fragen konzentrieren kann. Dass das daran liege, wie Unternehmensleiter Ralf Eigenmann behauptet, dass er auch immer für zwei gearbeitet habe, davon will er nichts wissen. «Wir waren ein tolles Team, sonst hätten wir das nicht geschafft. Und die Anforderungen, wie der Betrieb auch, sind enorm gewachsen. Da entspricht es nur diesen Veränderungen, das aufzuteilen.»

Nach dieser anstrengenden Zeit freue er sich jetzt auch auf seine Pensionierung, die im Juli 2012 ansteht. Darauf, dass er mit seiner Frau auf der Harley Davidson durchs Südtirol oder die Toscana «cruisen» dürfe. Und vor allem, dass er wieder Zeit habe für seine Rockband. Denn Cavallet hat seit den Siebzigerjahren immer wieder in diversen Formationen Keyboards gespielt, sei das mit «Airport», «Cargo» oder aber bei der bekannten Schweizer Countrymusikerin Daniela Mühleis. Aber für ein richtiges Musikerleben, mit Touren quer durchs Land oder gar Europa, da habe ihm dann doch die Zeit gefehlt. «Jetzt kann ich wieder mit meiner Band regelmässig proben und vielleicht endlich wieder einmal etwas aufnehmen», sagt er mit leuchtenden Augen.

Anzahl Mitarbeitende



Anzahl Mitarbeitende nach Abteilung





Ein halbes Grad zu warm oder zu kalt

Damit der Betrieb des Busverkehrs in der Stadt reibungslos ablaufen kann, muss auch im Hintergrund alles stimmen. Hier ist Fingerspitzengefühl gefragt, denn der Teufel steckt – wie so oft – im Detail. Die Fäden im Hauptquartier hält Philipp Sutter, Leiter Infrastruktur und Projekte, in der Hand.

Dass die VBSG in Bewegung sind, bekomme man im Depot fast noch mehr zu spüren als die Fahrerinnen und Fahrer draussen «an der Front», sagt Philipp Sutter, das jüngste Mitglied der Geschäftsleitung der VBSG. Nicht, dass er damit die Arbeit der Chauffeure schmälern wolle, ganz im Gegenteil. Gerade mit den technischen Neuerungen der letzten paar Jahre seien die verschiedenen Einzelelemente, an die man im Fahrzeug denken müsse, massiv angewachsen. Vom «Kneeling», dem einseitigen Absenken des Fahrzeugs zum Perron an der Haltestelle über das Abmelden bei der dynamischen Fahrgastinformation DFI, den neuen Leuchttafeln, die den Fahrgästen genau sagen können, wann der nächste Bus abfährt.

«Das war sicher unser grösstes Projekt im letzten Jahr», sagt Sutter stolz. «So etwas braucht ein moderner Verkehrsbetrieb, und wir haben uns alle Mühe geben dürfen, damit das funktioniert.» Denn was für den Fahrgast recht einfach aussieht, mit einer simplen Richtungsangabe und einer Anzahl Minuten daneben, ist

in Wirklichkeit eine riesige logistische Arbeit, damit die Tafel auch tatsächlich dynamisch auf den Verkehrsverlauf und etwaige Verspätungen reagieren kann und nicht einfach den Wunschfahrplan abbildet. So übermittelt der Bordrechner in den einzelnen Fahrzeugen deren per GPS korrigierte Position zum RBL, dem rechnergestützten Betriebsleitsystem auf der Leitstelle im VBSG-Depot. Vom RBL werden die Daten an zwei unabhängige Server in Göteborg und Ostersund (Schweden) geschickt, wo sie von doppelten Einträgen der drei verschiedenen Funkstationen gesäubert wieder nach St.Gallen ins Rechenzentrum RZ zurückgesandt werden. Im RZ werden die Echtzeitprognosen weiterer Transportunternehmungen beigelegt. Anschliessend gelangen die Echtzeitinformatoren aller Transportunternehmungen vom RZ via GPRS-Server eines Mobiltelefonanbieters zu den DFI-Informationstafeln.

«Das klingt natürlich nach einer riesigen Distanz, aber in der heutigen Zeit ist das nicht mehr so wichtig», erklärt der gelernte Maschineningenieur Sutter. Die Verzö-

gerung durch die Distanz sei minimal – «aber die Anzahl der Rechner, welche die Information durchlaufen muss, macht es langsamer.» Das könne dann zu den zwei bis drei Sekunden Verzögerung führen, die man erleben könne, wenn die Tafel den Bus noch anzeige, der bereits abgefahren sei. Aber das sei immer noch sehr viel besser, als wenn allfällige Verspätungen in den Informationen nicht berücksichtigt wären. Dies kann bei den Informationen der anderen am Informationssystem beteiligten Verkehrspartner zuweilen der Fall sein. «Nicht, weil diese ihre Arbeit schlecht machen,» betont Sutter, «sondern einfach, weil es dann noch einmal eine Schaltstelle mehr ist, welche anfällig sein kann.»

Der nächste Schritt kommt sofort

Nach der Testphase auf der Linie 3 Richtung Heiligkreuz hatte man sich 2011 an die flächendeckende Einführung machen können – waren doch die Rückmeldungen aus der Bevölkerung fast durchwegs positiv gewesen. Inzwischen sind schon sechzig Tafeln von den geplanten 67 auf dem Gebiet der VBSG aufgestellt – einige



6

7

8

chert: Allianz

20°C

120°De

293.15 K

16°Ré

6.6°N

68°F

527.67°Ra

18°Ro

.gal



hätten noch nicht platziert werden können, weil parallel noch die Wartehallen erneuert werden. Gerade am Marktplatz hatte man noch abwarten müssen, weil man nicht wusste, ob die Calatrava-Halle bleibt oder nicht. Natürlich habe es auch ein paar kritische Rückmeldungen gegeben – vor allem, dass es noch keine App gäbe, mit der man auf einem der neuen Smartphones auch von zu Hause aus auf die Fahrgastinformation zugreifen kann. «Aber auch daran arbeiten wir bereits und werden es noch im ersten Halbjahr 2012 lancieren», verspricht er freudig.

Die Taktverdichtungen «draussen» im Fahrplan im letzten Jahr haben zusätzlich dazu geführt, dass auch im Depot der Takt dichter geworden sei, erzählt Sutter. «Die Reserve an Fahrzeugen ist sehr klein.» Mit dem Ausmustern der letzten alten Busse – ein letzter wird der Stadt noch als umgebauter Eventbus erhalten bleiben – komme es immer wieder vor, insbesondere in den Stosszeiten oder bei schwierigen Wetterverhältnissen, dass

man ein Fahrzeug bei kleineren Pannen nicht einfach für die Reparaturen ins Depot zurücknehmen könne, sondern einen der Mechaniker «fliegend» mit dem Dienstfahrzeug hinterherschicken müsse. Dinge wie Lampen oder Sitzschalen ersetzen. Oder aber Türstörungen beheben, was insbesondere in den kälteren Jahreszeiten ab und zu vorkomme. «Aber gerade bei den Türstörungen schaffen es auch die Fahrerinnen und Fahrer meistens, diese zu beheben», lobt er seine Kolleginnen und Kollegen.

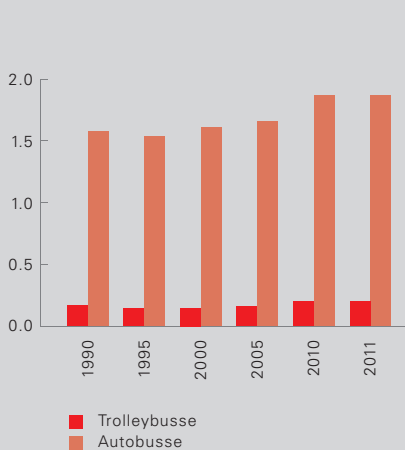
Immer noch neu

Auch wenn die «neuen» Busse inzwischen gar nicht mehr so neu sind – die Freude an den modernen Fahrzeugen ist immer noch gross. Nicht nur bei den VBSG selber, sondern auch bei den Kundinnen und Kunden. Das merke man zum Beispiel daran, dass es viel weniger Vandalismus gebe als an den alten Fahrzeugen – gerade auch bei den Extrafahrten zu den Fussballspielen. Oder aber auch an der grossen Nachfrage nach Extrafahr-

ten zu speziellen oder privaten Anlässen – so gross, dass Anfragen bedauerlicherweise auch manchmal abgelehnt werden müssen. «Dafür haben wir häufig schlicht zu wenig Fahrzeuge in Reserve, was natürlich schade ist.»

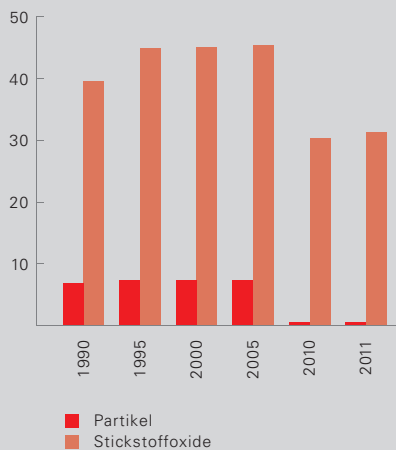
Aber man sei auch immer noch im Prozess, sich an die neuen Fahrzeuge zu gewöhnen. Das sei häufig eine Frage der kleinsten Details, welche ausgetüftelt werden müssen. Zum Beispiel die Einstellung der Klimaanlage im Bus: Grundsätzlich seien diese im Sommer auf 22 Grad eingestellt – das sei zwar ein branchenüblicher Wert, wie er insbesondere bei den SBB angewendet wird, aber natürlich sei auch das den einen zu warm und den anderen wieder zu kühl. Auch da probiere man im Sommer noch aus, ob man ein halbes Grad wärmer oder kälter einstellen soll. «Es ist keine einfache Sache, die perfekte Wohlfühltemperatur zu finden. Das braucht ein Gespür für Balance. Wie fast alles bei den VBSG», sagt er und lächelt verschmitzt.

CO₂-Emissionen in kg pro Fahrzeugkilometer



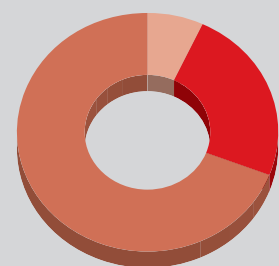
Zunahme CO₂-Ausstoss zurückzuführen auf Mehrverbrauch wegen höherem Fahrkomfort (Klima) und wegen schwereren Fahrzeugen sowie Abgasnachbehandlung EURO-5

Autobus-Schadstoff-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Drastische Reduktion von Russpartikeln Stickstoffoxide-Reduktion durch Einsatz von EURO-5-Motoren Anstieg Stickstoffoxid-Emissionen 2011 durch höhere Fahrleistung

Verteilung Energieverbrauch 2011



2011 betrug der Gesamtenergieaufwand 24,4 Gigawattstunden.

Finanzen

Erfolgsrechnung

	2010		2011	
	CHF	%	CHF	%
Aufwand	41 757 589.90	100.0	44 671 198.25	100.0
Personalaufwand	24 141 958.95	57.8	26 163 466.95	58.6
Löhne	19 718 116.00	47.2	21 318 437.45	47.7
Personalversicherungen	4 305 866.35	10.3	4 712 453.35	10.5
Dienstkleider	117 976.60	0.3	132 576.15	0.3
Sachaufwand	9 386 233.95	22.5	9 806 064.30	22.0
Allgemeine Aufwendungen	3 958 363.26	9.5	4 077 064.01	9.1
Versicherungen	327 062.90	0.8	348 879.75	0.8
Dienstleistungen	457 175.85	1.1	501 068.15	1.1
Mieten und Pachten	241 531.95	0.6	229 302.50	0.5
Energie	2 510 983.58	6.0	2 715 190.92	6.1
Material	1 246 972.16	3.0	1 284 657.17	2.9
Fremdleistungen	644 144.25	1.5	649 901.80	1.5
Sonderaufwand	8 229 397.00	19.7	8 701 667.00	19.5
Abschreibungen	7 534 606.00	18.0	7 578 432.00	17.0
Zinsen	540 000.00	1.3	415 500.00	0.9
Zuweisung zu Rückstellungen	154 791.00	0.4	707 735.00	1.6
Ertrag	41 867 634.88	100.0	45 334 336.60	100.0
Verkehrsertrag	22 021 301.45	52.6	23 578 300.24	52.0
Personenverkehr	21 148 328.47	50.5	22 715 467.17	50.1
Abgeltung Tarifverbund	872 972.98	2.1	862 833.07	1.9
Nebenertrag	4 096 374.43	9.8	4 518 282.01	10.0
Leistungen für Dritte	1 540 334.42	3.7	1 366 115.53	3.0
Pacht und Miete	933 627.75	2.2	998 919.60	2.2
Rückerstattungen	372 913.85	0.9	480 641.80	1.1
Übrige Nebenerträge	1 249 498.41	3.0	1 672 605.08	3.7
Abgeltung der ungedeckten Kosten	15 749 959.00	37.6	17 237 754.35	38.0
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	10 526 235.00	25.1	11 063 515.35	24.4
Abgeltung der Stadt St.Gallen	5 223 724.00	12.5	6 174 239.00	13.6
Ausserordentlicher Ertrag	0.00	0.0	0.00	0.0
Gewinn aus Anlagenabgang	0.00	0.0	0.00	0.0
Andere ausserordentliche Erträge	0.00	0.0	0.00	0.0
Entnahme aus Reserven	0.00	0.0	0.00	0.0
Unternehmungsergebnis	110 044.98		663 138.35	

Bilanz

	31. Dezember 2010		31. Dezember 2011	
	CHF	%	CHF	%
Aktiven	76 227 173.80	100.0	76 734 101.81	100.0
Anlagevermögen	55 684 495.25	73.1	52 261 316.90	68.1
Anschaffungswerte Anlagen	105 304 760.10		105 831 387.50	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	6 443 523.15		9 128 516.40	
Kumulierte Abschreibungen	- 56 063 788.00		- 62 700 587.00	
Beteiligungen	0.00		2 000.00	
Umlaufvermögen	20 542 678.55	26.9	24 472 784.91	31.9
Kasse	24 830.00		24 830.00	
Postcheck	4 210 348.39		5 041 595.42	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	11 657 355.06		15 830 866.51	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 618 530.56		2 017 389.20	
Materialvorräte	1 423 777.34		1 558 103.78	
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	607 837.20		0.00	
Passiven	76 227 173.80	100.0	76 734 101.81	100.0
Eigenkapital	38 674 669.82	50.7	39 337 808.17	51.3
Gesetzliche Reserve gem. Art. 64 EBG	731 198.94		1 037 561.05	
Übrige Reserven	37 833 425.90		37 637 108.77	
Bilanzgewinn	110 044.98		663 138.35	
Fremdkapital	37 552 503.98	49.3	37 396 293.64	48.7
Kurzfristig: Darlehen der Stadt St.Gallen	15 000 000.00		10 000 000.00	
Schulden aus Lieferungen und	5 963 615.48		4 275 843.59	
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	288 357.65		1 120 844.20	
Langfristig: Darlehen der Stadt St. Gallen	10 000 000.00		15 000 000.00	
Rückstellungen	6 300 530.85		6 999 605.85	

Anhang

Brandversicherungswerte	106 524 812.00	104 554 858.00
Gebäude zum Neuwert	36 541 000.00	36 315 600.00
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	21 623 857.00	23 825 836.00
Fahrzeuge zum Zeitwert	48 359 955.00	44 413 422.00

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die wesentlichen finanziellen Risiken werden jährlich durch die Geschäftsleitung identifiziert und bewertet. Mit effizienten Massnahmen vermeidet, vermindert oder überwälzt die VBSG die Risiken, die sie nicht selbst tragen möchten. Die Auswirkungen dieses Prozesses sind in der vorliegenden Jahresrechnung enthalten.

Im Berichtsjahr fand ein Systemaudit des Bundesamtes für Verkehr (BAV) statt. Dabei wurden die Organisation und Prozesslandschaft, das Führungssystem sowie das Zusammenwirken der Prozesse geprüft. Das BAV-Audit gibt Auskunft über die Wirksamkeit des Managementsystems und insbesondere des Risikomanagements. «Die Auditoren des BAV konnten sich davon überzeugen, dass in den auditierten Bereichen die Abläufe im Wesentlichen funktionieren und den Sicherheitsaspekten ihrer Bedeutung entsprechend auf allen Ebenen Beachtung geschenkt wird.»

Aufgrund der zeitintensiven Vorbereitungen für das zweitägige BAV-Audit und der Themenkongruenz wurde von der Geschäftsleitung selbst nur eine einfache Risikoanalyse ohne unmittelbare Massnahmenplanung vorgenommen.

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Der Tarifverbund Ostwind kann wiederum auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Sowohl die Ticketerlöse als auch die Einsteigerzahlen entwickelten sich im Jahre 2011 sehr erfreulich.

Davon konnten auch die VBSG profitieren. Der Gesamtertrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 8,3% auf rund CHF 45,3 Mio. Der Gesamtaufwand wuchs in der Vergleichsperiode um knapp 7% auf CHF 44,6 Mio. Aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen versechsfachte sich das Unternehmungsergebnis im Vergleich zum Vorjahr auf rund CHF 0,7 Mio. und übertraf damit die Erwartungen. Der EBIT betrug im Jahre 2011 2,4% nach knapp 1,6% im Vorjahr.

Verkehrsertrag

Die Erlöse aus Billettverkäufen trugen zum oben erwähnten positiven Resultat mit einem leicht unterdurchschnittlichen Wachstum von 7,4% bei.

Nebenertrag

Diese Position konnte um erfreuliche 10,3% gesteigert werden, obwohl die Fremdleistungen für andere Transportunternehmen nicht ganz auf dem hohen Niveau von 2010 gehalten werden konnten. Hauptgrund für die positive Entwicklung sind im Wesentlichen die gestiegenen Provisionseinnahmen aus Ticketverkäufen. Aber auch aus den verstärkten Fahrausweiskontrollen resultierten spürbare Mehreinnahmen.

Abgeltungen

Die Abgeltungen erhöhten sich, aufgrund des ausgeweiteten Leistungsangebotes, um rund 9,5% auf CHF 17,2 Mio. Im Jahre 2011 wurden weder ausserordentliche Aufwände noch Erträge verbucht, sodass das ausgewiesene Ergebnis dem Resultat aus betrieblicher Leistung entspricht.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um gut CHF 2 Mio. oder 8,4%. Der Anstieg ist im Wesentlichen im Leistungsausbau in neue ÖV-Angebote begründet.

Allgemeine Aufwendungen

Die Allgemeinen Aufwendungen von CHF 4,1 Mio. bestehen vor allem aus: Provisionen: 1,8 Mio., Beiträge/Kostenanteile: 0,5 Mio., Steuern/Gebühren: 0,5 Mio., Drucksachen: 0,3 Mio., Beratung/IT: 0,8 Mio.

Der Kostenanstieg gegenüber dem Vorjahr um 3% ist in den höheren OTV-Provisionen aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung begründet.

Versicherungen

Prämienerhöhungen im Haftpflichtversicherungsbereich führten zu einer Kostensteigerung von knapp 7%.

Dienstleistungen

Auf das Fahrplanjahr 2011 wurde der Nachtbus nach Rotmonten eingeführt. Die aus Sicherheitsüberlegungen durchgeführte Nachtbusbegleitung führte zu Mehrkosten.

Energie

Die Energiekosten erhöhten sich um rund CHF 0,2 Mio. Die Dieselpreise stiegen um 6,5% und die Strompreise um 5,1%. Auch aufgrund des ausgebauten Leistungsangebotes stiegen die Energiekosten in Summe um 8.1%.

Material

Die Materialkosten erhöhten sich um 3.0% oder CHF 0,04 Mio. Diese Veränderung ist zur Hauptsache auf höhere Einkaufspreise bei Ersatzteilen zurückzuführen.

Abschreibungen

Im Jahre 2011 durften erstmals, gemäss neuer Rechnungslegungsverordnung des UVEK, keine Überabschreibungen mehr vorgenommen werden. Aufgrund der regen Investitionstätigkeit der letzten Jahre und der damit verbundenen Abschreibungen drückt sich dies jedoch nicht in einer Veränderung des Abschreibungsbetrages aus.

Zinsen

In der Bilanz der VBSG sind 2 Darlehen über total CHF 25 Mio. verbucht. Aufgrund von rückläufigen Zinsen reduzierte sich der Zinsaufwand um CHF 125 000.

Zuweisung Rückstellungen

Bei der Rückstellung für Zeitsaldi (Überzeit, Gleitzeit, Ferien, Dienstaltersgeschenke) wurde eine weitere Erhöhung nötig. Der ausgewiesene Betrag ist ausschliesslich diesem Umstand zuzuordnen. Es wurden Massnahmen eingeleitet, um diese mittlerweile beachtenswerte Bilanzposition wieder auf ein vernünftiges Niveau zurückzuführen.

Erläuterungen zur Bilanz

Sachanlagevermögen

Die VBSG investierte im Jahre 2011 rund CHF 4,2 Mio. in Autobusse und Infrastruktur. Zusammen mit den Abschreibungen für das Jahr 2011 reduzierte sich dadurch der Buchwert des Anlagevermögens um CHF 3,4 Mio.

Die Position «unvollendete Bauten» erhöhte sich aufgrund der regen Investitionstätigkeit um CHF 2,7 Mio.

Beteiligungen

Im Jahre 2011 wurde der Ostschweizerische Tarifverbund (OTV) in eine Genossenschaft überführt. Zuvor war die Organisationsform eine einfache Gesellschaft. Diese Rechtsformänderung führte dazu, dass die VBSG, als Partnerunternehmen des OTV, Genossenschaftsanteile über CHF 2000 zeichneten.

Flüssige Mittel

Die Liquidität der VBSG betrug per 31.12.2011 CHF 20,9 Mio. Diese freien Mittel finden in nächster Zeit für verschiedene anstehende Investitionsprojekte Verwendung.

Der Free Cash-Flow 2011 belief sich auf CHF 5,0 Mio.

Debitoren

Der Debitorenbestand wird aktiv bewirtschaftet und konnte massgebend reduziert werden.

Materialvorräte

Die Materialvorräte bestehen aus Ersatzmaterial und Pneus sowie Dieselöl für die Autobusse. Der Wert der Materialvorräte erhöhte sich infolge Anstieg der Dieselpreise sowie des ausgebauten Fahrzeugparks um knapp 10%.

Eigenkapital

Per 31.12.2011 beläuft sich das Eigenkapital auf CHF 39,3 Mio. Damit errechnet sich ein komfortabler Eigenfinanzierungsgrad von 51,3%.

Fremdkapital

Per Jahresende 2011 beträgt der Fremdfinanzierungsgrad 48,7%. Die grösste Position des rund CHF 37,4 Mio. hohen Fremdkapitals, stellt die Darlehensschuld über CHF 25 Mio. gegenüber der Stadt St.Gallen dar.

VBSG
Verkehrsbetriebe St.Gallen
Steinachstrasse 42
Postfach
9001 St.Gallen

Tel. 071 243 95 11
Fax 071 243 95 90

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

twitter: @stgallerbus