

2016

Geschäftsbericht
Verkehrsbetriebe
St. Gallen

Kennzahlen

	2016	2015	2014	2013	2012
Mitarbeitende (Vollzeit)	273.3	279.2	272.4	277.5	255.9
Fahrgäste	25 109 000	26 387 000	26 831 000	27 500 000	27 100 000
Fahrgäste pro Tag	68 800	72 300	73 500	75 300	74 200
Ertrag	45 736 000	48 864 000	48 037 000	52 431 000	51 506 000
Verkehrsertrag	27 854 000	28 002 000	26 149 000	28 436 000	27 129 000
Übriger Ertrag	4 688 000	4 912 000	5 070 000	4 755 000	4 834 000
Abgeltung	13 194 000	15 950 000	16 818 000	19 240 000	19 543 000
Aufwand	46 013 000	47 308 000	46 060 000	51 719 000	48 894 000
Personalaufwand	28 241 000	28 302 000	27 611 000	27 209 000	27 401 000
Sachaufwand	11 475 000	12 506 000	12 009 000	12 077 000	10 724 000
Abschreibung/Zinsen	6 297 000	6 500 000	6 440 000	12 433 000	10 769 000
Unternehmensergebnis	-277 000	1 556 000	1 977 000	713 000	2 612 000
Kostenunterdeckung	13 471 000	14 394 000	14 841 000	19 595 000	17 933 000
Fahrzeuge	78	78	78	78	70
Doppelgelenktrolleybusse	8	8	8	8	8
Gelenktrolleybusse	17	17	17	17	17
Gelenkautobusse	27	27	27	27	27
Dreiaachsautobusse	5	5	5	5	–
Standardautobusse	11	11	11	11	10
Midibusse	10	10	10	10	8



5

- 6
Das Jahr
2016
in Kürze
- 11
Transportieren
und planen –
auf der ganzen
Linie

- 19
Finanzbericht
- 24
Anhang



13

Im Oktober 2016 hat der Stadtrat die «Eignerstrategie der Stadt St.Gallen für die Verkehrsbetriebe Sankt Gallen» verabschiedet. Sie hält die Absichten fest, welche die Stadt als Eignerin mit den VBSG verfolgt. Eine Basis und zentrale Rahmenbedingungen für die Ziele der VBSG hat der Stadtrat zuvor bereits mit dem Mobilitätskonzept abgesteckt.

Die Eignerstrategie gibt verkehrspolitische, unternehmerische, wirtschaftliche und soziale Ziele vor. Die verkehrspolitische Zielsetzung basiert auf dem Mobilitätskonzept und verlangt von den VBSG darüber hinaus einen massgeblichen Beitrag an ein effizientes, der Volkswirtschaft förderliches und umweltgerechtes Verkehrssystem. Um entsprechend der unternehmerischen Zielsetzung eine aktive Rolle bei der Weiterentwicklung der Mobilität in Stadt und Region wahrzunehmen, suchen die VBSG das Wachstum durch eine stete Verbesserung des Angebots, durch die Teilnahme an Ausschreibungen und durch die Übernahme von verkehrsnahen Dienstleistungen. Die wirtschaftlichen Ziele umfassen unter anderem die kostendeckende Arbeit und die Bildung angemessener Reserven. Dabei will der Stadtrat die VBSG mit guten Rahmenbedingungen unterstützen. Die wichtigsten sozialen Aspekte betreffen das Personal. Attraktive Arbeitsplätze und ein fortschrittlicher, verantwortungsvoller Umgang mit den Mitarbeitenden sind hier die Stichworte.

Zusammengefasst weist der Stadtrat den VBSG die Rolle zu als «führender Planer, Anbieter und Leistungserbringer zugunsten der Mobilitätsentwicklung in der Ostschweiz». Die VBSG sind bestrebt, diesem sehr hohen Anspruch gerecht zu werden.

So liegt denn auch ein Jahr der intensiven Planung und Vorausschau hinter den VBSG-Verantwortlichen. Auf der Grundlage des Buskonzepts St.Gallen-Ost/Oberthurgau, welches das Amt für öffentlichen Verkehr erarbeitet hat, galt es, mittels Grobkostenschätzungen zu Handen des Kantons Informationen für die Budgetierung des neuen Leistungsangebots ab Dezember 2018 zu erarbeiten. Getreu der verkehrspolitischen Zielsetzung haben die VBSG auch die finanziellen und technischen Grundlagen für den Entscheid zugunsten des weiteren Ausbaus der Elektromobilität erarbeitet. So ist zum Beispiel vorgesehen, namhafte Teile des neu gestalteten Angebots ab 2021 mit Batterie-Trolleybussen zu leisten, was umfangreicher Vorbereitungsarbeiten bedarf. Mittelfristig streben die VBSG an, auf möglichst vielen Linien Elektrobusse einzusetzen.

Schon bei der letzten Flottenerneuerung in den Jahren 2007 bis 2009 zeichnete sich ab, dass die Platzverhältnisse im Depot bald nicht mehr genügen würden. Auf ihren ab Dezember 2018 neu zwischen Wittenbach und St.Josefen betriebenen Linien wollen die VBSG dereinst Doppelgelenk-Trolleybusse einsetzen. Die Planung von grösseren Depoträumlichkeiten gewinnt damit nochmals an Bedeutung. Gemeinsam mit dem Hochbauamt und der Stadtplanung treiben die VBSG die Arbeiten weiter voran.

Mit Blick auf die unternehmerischen Ziele der Eignerstrategie haben die VBSG 2016 intensive Bemühungen unternommen, um Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der Weiterentwicklung der betrieblichen Informations- und Kommunikationsmittel und der Vertriebskanäle auszuloten. Sowohl die anstehende Erneuerung des Betriebsleitsystems mit den Bordrechnern in den Fahrzeugen als auch das Vertriebssystem bieten grosses Kooperations- und Synergiepotenzial. Die Kunst wird darin bestehen, die unterschiedlichen Interessen und Prioritäten der einzelnen Transportunternehmungen auf einen Nenner zu bringen.

Die wirtschaftlichen Ziele der Eignerstrategie haben die VBSG 2016 dank dem nicht abgeltungsberechtigten Geschäftsbereich weitgehend erreichen können. Solange jedoch die Besteller weiterhin den starken Druck auf den Abgeltungsbedarf der VBSG aufrechterhalten, dürfte es mittelfristig schwierig sein, kostendeckend zu arbeiten und sogar noch angemessene Reserven zu bilden.

Den sozialen Zielen der Eignerstrategie haben die VBSG im Berichtsjahr gleich in verschiedener Hinsicht gerecht zu werden versucht. Im Rahmen eines ausserordentlichen Lohnprojekts hat der Stadtrat im Frühjahr 2016 auf Antrag der VBSG-Unternehmensleitung hin diverse Korrekturen bei den untersten Lohnkategorien und den Anfangslöhnen vorgenommen und so die Anstellungsbedingungen verbessert. Mit der zweiten Befragung seit 2013 haben die VBSG die Befindlichkeit und die Ideen der Mitarbeitenden erfragt. Die Ergebnisse werden ebenfalls dazu dienen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern.

Diesen unseren Mitarbeitenden gebührt für ihre Arbeit und ihre aktiven Beiträge zum Wohl der Fahrgäste, der VBSG und der Stadt St.Gallen unser Dank. In diesen Dank schliessen wir unsere Geschäftspartner und die politischen Auftraggeberinnen und Auftraggeber ein. Unser ganzes Streben dient unseren Fahrgästen, denen wir für ihre Treue herzlich danken.

Ralf Eigenmann,
Unternehmensleiter



Bequem ein- und aussteigen an der neuen Haltestelle Bahnhof an der Kornhausstrasse: Die neuen, hohen Haltekanten ermöglichen Fahrgästen im Rollstuhl, ohne fremde Hilfe in den und aus dem Bus zu gelangen.

Das Jahr 2016 in Kürze

Betrieb und Markt

Das Leistungsangebot der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) hat mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 nur sehr geringfügige Änderungen erfahren. Die Linie 9 konnte vom Gallusmarkt bis in die Industriezone Schuppis verlängert werden, wo sie seither zahlreiche Arbeitsplätze neu erschliesst. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität an Samstagen und im Ferienfahrplan wird seit 2016 auf dem Umlauf der Linien 2 und 8 ein Fahrzeug mehr eingesetzt.

Trotz aller Bemühungen in den vergangenen Jahren, die Leistung auszubauen und den Komfort zu steigern, mussten die VBSG 2016 zum dritten Mal in Folge einen Rückgang der Fahrgastfrequenzen hinnehmen. Mit 4,8 % fiel er diesmal besonders deutlich aus. Die Ursachen dafür sind sehr schwierig zu ergründen und dürften vielschichtig sein. Auffallend ist immerhin, dass bei wichtigen Linien die Einsteigerzahlen an der Haltestelle Bahnhof deutlich zurückgegangen sind.

Neben dem Tagesgeschäft bestanden die betrieblichen Aktivitäten im vergangenen Jahr in erster Linie in umfangreichen Planungsarbeiten und Bemühungen, den Betrieb trotz unvermeidbarer Behinderungen aufrechtzuerhalten.

Im Zentrum der Angebotsplanung für die kommenden Jahre standen vertiefte Diskussionen, um die Umsetzung des Buskonzepts St.Gallen-Ost/Oberthurgau vorzubereiten. So mussten betriebliche Detailfragen geklärt und Ideen zu Angebotsveränderungen geprüft werden. Unter der Leitung des Amts für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen wurde unter anderem eine Vereinbarung zwischen Postauto, VBSG und Regiobus zum Abtausch der Linien 11, 210 und 203 sowie zur Verlängerung der Linie 151 über den Marktplatz hinaus zum Spisertor erarbeitet und anschliessend auch unterzeichnet. Neben diesen Anpassungen über die Grenzen der einzelnen Transportunternehmen hinaus gilt es, bis Dezember 2018 noch einige weitere Anpassungen im Liniennetz der VBSG zu planen.

Die Bauarbeiten auf dem Bahnhofplatz verliefen nach Plan. So konnten bereits ab Montag, 9. Mai 2016, die ersten Linien ab den neuen Haltekanten an der Kornhausstrasse verkehren. Gleichzeitig mussten auf dieses Datum hin die letzten, bis dahin noch über den Bahnhofplatz verkehrenden Linien die dortigen Haltestellen verlassen. Verschiedene An- und Abfahrtswege, unter anderem der Linien 3 und 5, wurden entsprechend angepasst. Die neuen Haltekanten entsprechen dem Behindertengleichstellungsgesetz, können aber wegen

ihrer Höhe von den Niederflurbussen nicht mehr überwischt werden. Damit wird ein Überholen von Bussen bei der An- oder Wegfahrt von den Haltekanten unmöglich, und das Fliesskantensystem hält auch an der Kornhausstrasse Einzug.

Eine besondere Herausforderung stellte der Umbau des Bahnhofplatzes während der Olma dar. Auf der Linie 3 wird der Fahrplantakt dann jeweils stark verdichtet. Zusätzlich zur regulären Abwicklung des Fahrplans der Linien 5 und 6 bietet die neue Haltekante jedoch zu wenig Kapazität. So waren die VBSG gezwungen, zu Gunsten der Linie 3 die Haltestellen der Linien 5 und 6 am Bahnhof St.Gallen für die elf Messtage an die Poststrasse zu verlegen. Damit konnte über die gesamte Dauer der Olma 2016 ein reibungslos funktionierender Betrieb gewährleistet werden. Kurz vor der Olma 2017 werden die VBSG dann in den neuen Bushof ziehen. Für den Shuttlebetrieb zwischen Olma und Breitfeld hingegen konnten die VBSG auch 2016 ohne Beeinträchtigung auf das altbewährte Konzept zurückgreifen.

Die Bauarbeiten am neuen Tunnel der Appenzeller Bahnen (AB) starteten im März. Im Bereich der Bushaltestelle Riethüsli und der Demutstrasse wurde die Baugrube für das Tunnelportal ausgehoben. Damit stand die Endhaltestelle Riethüsli einstweilen nicht zur Verfügung. Die Busse der Linie 5 wurden darum zum Wenden über die Quartierstrasse «Im Grund» geführt, was eine Querung des bestehenden Trassees der AB bedeutete. Bis Dezember konnten deshalb auf dieser Linie ausschliesslich Autobusse verkehren.

Die Umstellung von Trolley- auf Autobusse auf der Linie 5 reduzierte die betriebliche Reserve an Gelenkautobussen ziemlich massiv. Um bei Grossveranstaltungen wie Fussballspielen, OpenAir St.Gallen und Olma trotzdem genügend Fahrzeuge zur Verfügung zu haben, übernahmen die VBSG von den Verkehrsbetrieben Schaffhausen drei Occasionsfahrzeuge. Mit dieser temporären Flottenerweiterung konnten die Grossanlässe gemeistert werden. In der Zwischenzeit sind die drei gelben Gelenkautobusse bereits weiterverkauft.

2016 erlebte St.Gallen zum ersten Mal das zweitägige Rutscherlebnis «Slide my City». Um optimale Rutschbedingungen zu garantieren, wurde die Teufener Strasse unterhalb des Abzweigers Oberstrasse für jeglichen Verkehr gesperrt. Die Busse der Linien 2, 5, 8 und 10 sowie die Postautos mussten über die David-, Geltenwilen- und Oberstrasse umgeleitet werden.

Auch 2016 war nicht zu vermeiden, dass an zahlreichen Stellen im VBSG-Netz gebaut und saniert wurde. Eine der daraus resultierenden Umleitungen betraf die Linie 6. Während knapp drei Monaten musste sie nicht nur auf einer abgeänderten Route ohne Bedienung der Haltestelle Röteli, sondern sogar nach einem anderen Fahrplan verkehren.

Änderungen im Bahnverkehr ab Dezember 2018 und die damit verbundenen Anpassungen der Schrankenschliesszeiten in Goldach und Rorschach werden dazu führen, dass das heutige Seebus-Angebot nur noch zum Teil fahrbar sein wird. Hinzu kommt der Wunsch der Gemeinde Tübach, mit der Umsetzung des Buskonzepts St.Gallen-Ost/Oberthurgau wieder einen direkten Anschluss nach Rorschach zu erhalten. Gemeinsam mit den anderen vor Ort tätigen Transportunternehmen und den betroffenen Seebus-Gemeinden suchen die VBSG nach Angebotsvarianten. Die Herausforderungen für die Planung und Umsetzung solcher Lösungen sind einerseits die knappen finanziellen Mittel und andererseits die unterschiedlichen Zeithorizonte der vorgesehenen Infrastrukturprojekte in Goldach und Rorschach (schienenfreie Unterquerungen, Doppelspurausbau, neue Bushöfe).

Personal und Organisation

Ein Höhepunkt für die Mitarbeitenden war im vergangenen Jahr wohl die Einführung der neuen Dienstkleider. Nach einer langen Vorbereitungszeit mit Ausschreibung, Vergabe, Bemusterung und Detailbestimmung des Sortiments war es am Olma-Eröffnungstag am 13. Oktober endlich soweit. Mit der neuen, in den Stadtfarben gehaltenen Uniform haben die Verkehrsbetriebe auch das neue Erscheinungsbild der Stadt übernommen und führen nun kein eigenes Firmenlogo mehr.

Zum zweiten Mal nach 2013 haben die VBSG 2016 eine umfangreiche Mitarbeitenden-Befragung durchgeführt. Wie beim ersten Mal wird auch diesmal eine Arbeitsgruppe die Ergebnisse analysieren und Verbesserungsmassnahmen ableiten.

DAP steht für Digitale Akten und Prozesse. 2016 waren die VBSG mit der Einführung von DAP an der Reihe. In mehreren Workshops bereitete die DAP-Projektleitung ausgewählte Mitarbeitende auf die Daten-Migration vor. Eine grosse Anzahl an Dateien wurde geprüft und bereinigt, neue Ablagen und Konventionen wurden definiert. Bevor im September die eigentliche Migration der VBSG-Dateien auf DAP stattfinden konnte, wurden alle betroffenen Mitarbeitenden geschult.

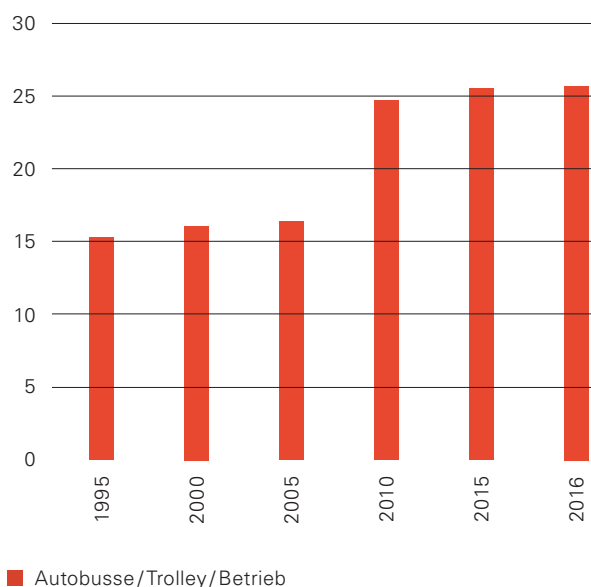
Für die VBSG ist die Fahrdienstleitstelle das eigentliche Herz des täglichen Betriebs. Um für die zukünftigen Herausforderungen in Sachen Organisation und Prozesse gewappnet zu sein, startete im Frühsommer das Projekt mit dem Titel «Konzept Leitstelle VBSG». In einer ersten Phase wurden zum einen die direkt Betroffenen sowie zum anderen verschiedene Anspruchsgruppen befragt. Kurz vor Jahresende zog dann die Geschäftsleitung in einem Workshop erste Folgerungen aus der Auswertung dieser Gespräche und definierte das weitere Vorgehen für ein aktuelles Leitstellenkonzept.

Auf den 1. Januar 2016 haben die VBSG die Reinigung der Fahrzeuge wieder selber übernommen. Die sieben Reinigungspersonen, die sich 420 Stellenprozente teilen, arbeiten ausschliesslich nachts. Die Qualität ist merklich höher als im Jahr 2015, als eine externe Firma die Busse reinigte.

Im Rahmen der Weiterbildung, welche für die jeweilige Erneuerung der Chauffeurzulassung (CZV) nötig ist, wurde das Öko-Fahren während dem normalen Fahrplanbetrieb trainiert. Die im Rahmen der Ausbildungsveranstaltung resultierenden Treibstoff- und Stromeinsparungen waren markant.

In der Vergangenheit trug das Fahrpersonal seine Ferienwünsche von Hand in eine Tabelle ein. Die Reihenfolge der Einträge ergab sich aufgrund einer Punkterangliste, die ihrerseits auf den im Vorjahr bezogenen Ferien basierte. Und so wanderte die Liste nach und nach jeweils zum nächstrangierten Mitarbeitenden, und der Prozess dauerte zuweilen recht lange. Auch die abschliessende Bereinigung war aufwändig. Neu erfolgt die gesamte Ferienplanung digital und direkt über das Betriebsdispositionssystem (BeDips). Mit diesem Erweiterungsmodul kann der Ferienplanungsprozess einfacher und effizienter abgewickelt werden. Weitere neue BeDips-Funktionen sind die Antrittsanmeldung für Fahrdienstmitarbeitende, die automatische Kalendersynchronisation und das Betriebshofmanagement für die Fahrzeuggaragierung.

Energieverbrauch in Mio. kWh pro Jahr



Technik und Umwelt

Auch in technischer Hinsicht stand das Jahr 2016 im Zeichen der Planung. Die buchstäblich bewegende Frage: Wie wird sich das Buskonzept St.Gallen-Ost/Oberthurgau auf die Infrastruktur auswirken? Der Betrieb der Linien von Abtwil/St.Josefen bis Wittenbach erfordert zusätzliche Fahrzeuge. Die VBSG begannen deren Beschaffung zu planen und befassten sich intensiv mit der Integration der neuen Linien ins Trolleybusnetz, um diese Strecken in naher Zukunft elektrisch betreiben zu können. Auch die Pläne zur Elektrifizierung der Strecke St.Georgen bis Heiligkreuz wurden weitergeführt und dabei verschiedene Streckenvarianten geprüft. Die VBSG folgen damit ihrer Strategie, möglichst schon bei der im Jahr 2020 fälligen Ablösung der Dieselbusflotte einen Grossteil ihrer Fahrzeuge durch Elektrobusse zu ersetzen. Auf den frequenzstarken Linien mit Gelenkbussen sollen in Zukunft Batterie-Trolleybusse eingesetzt werden. Das bestehende Fahrleitungsnetz wird zum Laden während der Fahrt genutzt, womit dann Energie für die Weiterfahrt zur Verfügung steht. So sind nur minimale Erweiterungen am Fahrleitungsnetz nötig. Auch auf den Linien 6, 9 und 10, welche zurzeit mit dieselbetriebenen Zweiachsbusen bedient werden, sollen in Zukunft Batteriebusse eingesetzt werden. Entscheide sind noch keine gefallen, jedoch beobachten die VBSG gemeinsam mit anderen Verkehrsbetrieben den Markt sehr genau und prüfen, ob und wie sich die verschiedenen Ladetechniken für St.Gallen eignen.

Am Depotstandort Steinachstrasse werden die Kapazitäten für die zu beschaffenden neuen und grösseren Fahrzeuge nicht mehr ausreichen. Nach Erteilung des entsprechenden Kredits durch das Parlament wurde gemeinsam mit dem Hochbauamt der Stadt St.Gallen an der Ausschreibung des Studienauftrags für die Depot-erweiterung gearbeitet. Kurz vor dessen Verabschiedung im Projektausschuss tauchte die Standortfrage nochmals auf. Eine Überprüfung möglicher Standorte durch die Stadtplanung zeigte, dass seit der letzten Standort-evaluation eine neue, grundsätzlich geeignete Fläche an der Kreuzung Zürcher Strasse/Rechenstrasse zur Verfügung stünde. Eine umgehend gestartete Machbarkeitsstudie soll nun Realisierbarkeit und Kosten klären. Mit einer befristeten externen Garagierungslösung können die Kapazitätsengpässe überbrückt werden. Ziel bleibt es aber, mit einem erweiterten oder neuen Depot langfristig eine nachhaltige, strategisch und betrieblich ideale Lösung zu finden.

Schon bald müssen die VBSG ihr Leitstellensystem und ihre Bordrechner ersetzen. Sie streben eine Lösung an, welche sich in die bestehenden Systeme einbettet. Grossen Veränderungen sind zudem die Ticketverkaufs-

kanäle unterworfen. Dem Digitalisierungstrend folgend, erhält die Ostwind-Ticket-App immer wieder zusätzliche Funktionen. Gleichzeitig müssen die bestehenden Ticketautomaten und Verkaufsgeräte auf die Anbindung an die nationale öV-Plattform vorbereitet werden, auf welche die Branche hinarbeitet. Die Plattform dient der Vision, dass ein Fahrgast dereinst für eine Reise nur noch ein einziges Ticket braucht – und dass dieses schweizweit auf einem einheitlichen und einfach verständlichen Tarif basiert.

Nach Jahren der Planung haben auf dem Bahnhofplatz nun auch die Arbeiten an der Fahrleitungsanlage begonnen. Nachdem mit Ausnahme der Fahrleitungen über der Kornhausstrasse die gesamte Anlage abgebrochen worden war, konnte im Herbst 2016 in einer ersten Phase die Fahrleitungsanlage für die Appenzeller Bahnen (AB) neu erstellt werden. Die Arbeiten verliefen reibungslos, und seit dem 11. Dezember 2016 können die Züge von und nach Trogen wieder den Gaiserbahnhof benützen.

Ebenfalls im Auftrag der Appenzeller Bahnen entfernten die VBSG im Frühjahr die Fahrleitungen über der Wendeschleife im Riethüsli, um temporär Platz für den Tunnelbau zu schaffen. Nachdem die Wendeschleife wiederhergestellt worden war, wurde auch die Fahrleitungsanlage wieder aufgebaut. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 verkehren auf der Linie 5 wieder Trolleybusse.

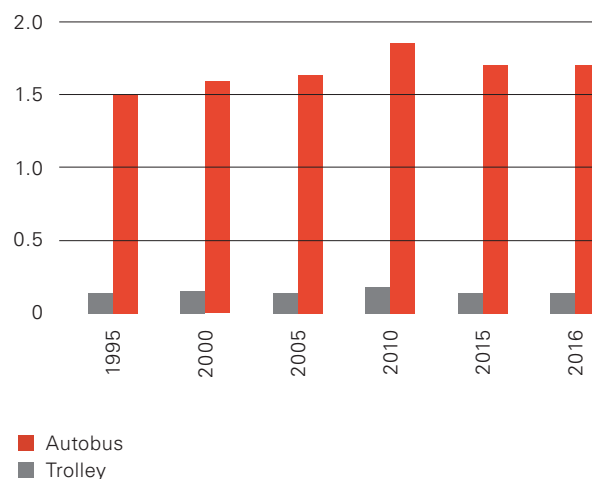
Verteilung Energieverbrauch



Autobusse, 71%
Trolleybusse, 19%
Betrieb, 10%

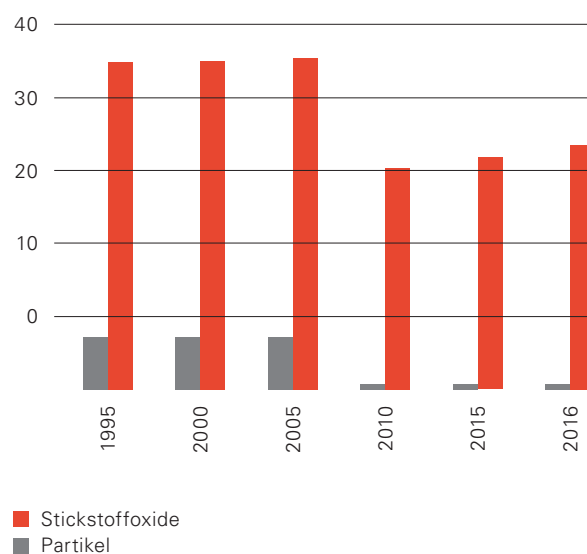
Total 26.2 Gigawattstunden

CO₂-Emissionen in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer




Der CO₂-Ausstoss konnte auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Autobus-Schadstoffemissionen in Tonnen pro Jahr



Durch den Einsatz von Autobussen auf der «Trolleybus-Linie 5» während neun Monaten wurden mehr Stickstoffoxide ausgestossen.

A photograph of a middle-aged man with dark hair, wearing a dark jacket over a blue checkered shirt, standing on a bus. He is holding a vertical silver pole with his right hand. The background is blurred, showing other passengers and the interior of the bus. A red suitcase is visible in the lower right foreground.

Mit dem Bus voll auf der Bildungsschiene

«Ich komme in der Stadt überallhin mit dem Bus. Dabei kann ich lesen, arbeiten, entspannen. In aller Ruhe unterwegs zu sein, das mag ich. Per Bus besuche ich auch die acht Standorte des Gewerblichen Berufs- und Weiterbildungszentrums St.Gallen. Der westlichste ist das Schulhaus Bild, das die Schule für Gestaltung nutzt, und der östlichste befindet sich an der Grütlistrasse, wo etwa die künftigen Bäcker und Köchinnen zur Schule gehen. An der Endstation der Linie 5 im Riethüsli, im Schulhaus an der Demutstrasse, habe ich mein Büro. Klar, die Verkehrsstaus auf der Teufener Strasse sind schon ein Thema. Doch wenn ich sicher gehen will, nehme ich abends einen Bus früher. So oder so ist die Linie 5 die «Bildungsschiene»: Sie führt direkt zur beruflichen Karriere – auf der einen Talseite zum Fähigkeitszeugnis, auf der anderen, an der Uni, zum Bachelor oder Master. Für unsere Lernenden an der Demutstrasse fahren die VBSG am Morgen sogar einen Schnellkurs: vom Bahnhof ohne Halt hin zur beruflichen Bildung.»

Lukas Reichle, Rektor des Gewerblichen Berufs- und Weiterbildungszentrums St.Gallen

Transportieren und planen – auf der ganzen Linie

Den täglichen Betrieb und die längerfristige Planung unter einen Hut zu bringen, das haben die Verkehrsbetriebe St.Gallen auch 2016 souverän geschafft. Aber warum haben die Trolleybusse der Linie 3, wenn sie ins Heiligkreuz fahren, dort ab 2018 keine Endstation mehr? Warum sind die neuen Dienstkleider der VBSG keine Uniform? Und was sind Fliesskanten? Auf den Linien 3 und 5 gibt es Antworten.

Bus Nr. 177 kehrt heim.

Mitternacht vorbei, demnächst ein Uhr. Der letzte Trolleybus der Linie 3 kehrt, vom Heiligkreuz herkommend, einsam ins Depot zurück. In der Einstellhalle brennt noch länger Licht, das Reinigungsteam arbeitet. Der Trolleybus – es ist die Nummer 177 – wird in Bahn 2 abgestellt.

Die Planung, welcher Bus wo parkiert, verlangt Köpfchen – erst recht da der Platz im Depot an der Steinachstrasse knapp ist. Doch Papier, Bleistift und Radiergummi für die Einfahrliste, das war einmal. Jetzt zeichnet das BeDips, das Betriebsdispositionssystem der Verkehrsbetriebe, die Planung auf: einfach, verlässlich und stets aktuell.

Das Ausfahren am Folgemorgen muss ebenso klappen. Die Chauffeure und Chauffeurinnen im Frühdienst informieren sich am Computer, auf welcher Bahn ihr Bus steht. Sie haben sich zuvor online am Terminal angemeldet. So sieht der Fahrdienstleiter gleich, wer da ist. Ein Ampelsystem bei ihm in der Leitstelle schaltet rechtzeitig auf Orange, wenn er nach einem allenfalls noch fehlenden Kollegen Ausschau halten oder Ersatz aufbieten muss.

Seit 2016 haben handschriftlich ausgefüllte und von Person zu Person weitergereichte Tabellen auch für die Ferienplanung ausgedient: Digital übers BeDips wird die Planung effizienter und zudem transparenter. In der Frage, wer sich zuerst eintragen und während den Schulferien frei machen darf, sorgt seit Jahren ein Punktesystem für Gerechtigkeit: Ferien ausserhalb der begehrten Wochen ergeben weniger Punkte. Wer die geringste Punktzahl hat, darf im Folgejahr zuerst wählen. Stehen Dienst- und Ferienplan einmal fest, lässt sich der persönliche Kalender auf dem Handy gleich mit dem Dienstkalender im BeDips synchronisieren.

Die Endstation, die keine mehr sein wird.

Trolleybus Nr. 177 ist, blitzblank sauber, schon wieder unterwegs. Für den ersten Kurs ins Heiligkreuz hat er das Depot am Folgemorgen um 05.15 Uhr bereits wieder verlassen. Um 05.18 Uhr nimmt er stadtauswärts an der Haltestelle Schützengarten der Linie 3 die ersten Fahrgäste auf und fährt weiter Richtung Endstation Heiligkreuz.

Diese Endstation wird nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 für die Linie 3 keine Endstation mehr sein. Die Änderung hat bereits 2016 sehr viel Vorbereitungsarbeit verursacht: Vertreter der Stadt, von umliegenden Gemeinden, verschiedenen Transportunternehmen und der Verkehrsbetriebe St.Gallen haben sich unter der Leitung des kantonalen Amts für öffentlichen Verkehr mehrmals getroffen. Sie haben das Konzept diskutiert, das ein Planungsbüro erarbeitet hat, sie haben gerechnet und verhandelt, denn 2017 und 2018 gilt es, verschiedene Konzessionen zu erneuern. Im Hinblick darauf haben sie bereits 2016 vereinbart, dass die Verkehrsbetriebe St.Gallen die Verbindung nach Mörschwil auf Ende 2018 an die Postauto Schweiz abtreten werden. Dafür werden die Verkehrsbetriebe die einstweilige Postauto-Linie 203 nach Wittenbach übernehmen. Und so kommt es, dass die Postauto-Linie 203 mit der VBSG-Linie 3 eins werden wird. Und diese wird übers Heiligkreuz nach Wittenbach weiterfahren.

Die Linie 3 wird sich auch in westlicher Richtung ausdehnen, und zwar bis zum Säntispark. Zwischen Heiligkreuz und Säntispark wird sie dann zu einem attraktiven 7,5-Minuten-Takt führen, alternierend mit der Linie 7, die von Abtwil/St.Josefen über den Bahnhof St.Gallen neu ins Heiligkreuz verkehren wird.

Diese Änderungen werden nicht die einzigen bleiben, zumal der Bahnhofplatz nach dem Umbau von keiner einzigen Buslinie mehr für den Zeitausgleich oder als Endstation genutzt werden kann. Im Fachjargon heisst das, es wird gegenüber heute mehr Durchbindungen geben. Dafür werden Teile einzelner Linien zusammengehängt werden. Der Fahrzeugpark der Verkehrsbetriebe St.Gallen wird dafür um voraussichtlich sechs Fahrzeuge wachsen.

Neu eingekleidet.

Nichts Unvorhergesehenes, keine Verspätungen. Bus Nr. 177 ist an diesem Tag, wie jeder andere Kurs, praktisch genau nach Fahrplan unterwegs. Ungewöhnlich ist vielleicht, dass die Chauffeure und Chauffeurinnen immer wieder, wenn sie für eine kurze Pause aus dem Bus steigen, auf ihre neuen Dienstkleider angesprochen werden. Am 13. Oktober 2016, dem Eröffnungstag der Olma, haben sie diese erstmals getragen. Farbiger ist das Tenue geworden – oder genauer: In den Stadtfarben Rot, Schwarz und Weiss ist es gehalten.

Die VBSG-Geschäftsleitung hat sich die Auswahl nicht leicht gemacht: Von acht Anbietern hat sie im Rahmen einer Ausschreibung Kleidersets in unterschiedlichen Designs angefordert, welche einige Mitarbeitende zur Probe trugen und bewerteten. Auf deren Bitte hin kam auch noch ein Pullover in die Kollektion. Zwei Anbieter konnten sich schliesslich in einer internen Modeschau präsentieren. Nach rund anderthalb Jahren – die Investition wollte gut bedacht sein – war die Wahl getroffen. Damit die Hosen auch sitzen und weder zu lang noch zu kurz sind, wurde Mass genommen. Zu den Hosen kamen Hemden, Blusen und Poloshirts, Faserpelz- und Softshell-Jacken, Gürtel, Krawatten und Foulards, aber auch Mützen und Rucksäcke. Die Kleidermenge pro Person ist klar geregelt: Jeder und jede bekommt dafür eine Anzahl Punkte, die er oder sie nach individuellem Bedarf in Kleider oder Accessoires umtauschen kann. So wird die Einheitlichkeit nicht zur Uniformität. Auch auf den Produktionsort hat die VBSG-Geschäftsleitung geachtet: Die Prototypen wurden in der Schweiz genäht, die Serien in Mazedonien hergestellt. Der Lieferant und dessen Zulieferbetriebe sind ISO-9001-zertifiziert, und sie halten auch die Umweltnormen von ISO 14001 ein. Zudem sind sie Mitglieder etwa der «Fair Wear Foundation» und der «Business Social Compliance Initiative».

Die hohe Kante dient allen.

Es ist 11.13 Uhr, Bus Nr. 177 fährt, vom Heiligkreuz kommend, am Bahnhof ein. Aber was heisst zurzeit «Bahnhof»? Die früheren Bus-Haltestellen existieren nicht mehr. An deren Stelle auf dem Bahnhofplatz wird jetzt, nachdem auch die letzten Linien umgezogen sind, heftig gebaut. Seit Montag, 9. Mai 2016, hält die Linie 3 an der neuen Haltestelle an der Kornhausstrasse. Die Spezialisten der VBSG haben zuvor die Fahrleitungen für den neuen An- und Abfahrtsweg installiert.

Auffallend sind die neuen, hohen Haltekanten an der Kornhausstrasse. Sie entsprechen dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und erleichtern allen das Einsteigen. Die Busse können die Haltekanten allerdings nicht «überwischen», also nicht mit Front oder Heck darüber gelangen. Dass ein Bus den anderen überholt und dann dennoch möglichst nah an der Kante hält, ist also nicht möglich. Fachleute sprechen deshalb vom Flieskantensystem.

Tunnelbau mit Folgen.

An der Kornhausstrasse hält jetzt auch die Linie 5, die zwischen Rotmonten und dem Riethüsli verkehrt. Dass ab 7. März 2016 auf dieser Linie plötzlich Autobusse die Müller-Friedberg- und die Teufener Strasse hinauf brummen und nicht mehr Trolleybusse verkehrten, hatte mit dem Bau des dereinst 700 Meter langen Ruckhalde-Tunnels der Appenzeller Bahnen zu tun: An der Demutstrasse, beim Bus-Wendeplatz im Riethüsli, wurden die ersten Meter für den Tunnel im Tagbau erstellt, und die Autos mussten zeitweise über den Wendeplatz geführt werden. Deshalb mussten die Busse zum Halten und Wenden auf die Quartierstrasse «Im Grund» ausweichen und dazu auch das bestehende Trasse der Bahn mit deren Fahrleitungen queren. Seit Dezember 2016 sind die «Autobus-Monate» der Linie 5 vorbei.

Im Team tut sich etwas.

Und? Wie wird die Mitarbeitenden-Befragung diesmal ausfallen? Unternehmensleiter Ralf Eigenmann und seine drei Kollegen in der Geschäftsleitung schauten den Resultaten mit gemischten Gefühlen entgegen. Die erste Befragung hatte 2013 etliche Verbesserungschancen aufgezeigt, und eine Arbeitsgruppe hatte darauf vor allem drei Felder zum Optimieren lokalisiert: die Kommunikation, die Führung und die Zusammenarbeit im Team. In allen drei Bereichen hat sich seither einiges getan. Das zeigen die Resultate der Mitarbeitenden-Befragung 2016. Die eingeleiteten Massnahmen scheinen jedoch nur langsam zu wirken. Auch dies lässt sich aus den Ergebnissen ablesen.

84 Prozent derjenigen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, sind insgesamt zufrieden und engagiert, 14 Prozent bezeichnet die Auswertung als «engagierte Kritiker». Das sind im Total von 98 Prozent zwei Prozentpunkte mehr als vor drei Jahren. Massiv gesteigert hat sich die Rücklaufquote: von 42,6 auf diesmal 53,2 Prozent. Sie unterstreicht das hohe Engagement des VBSG-Teams.



Neue Dienstkleider, neue interne Abläufe: Chauffeurin Karin Arnold und Teamleiter Sandro Näf schätzen beides. Zu Beginn ihres Dienstes melden sie sich jeweils am Terminal des Betriebsdispositionssystems an.

Ein Blick Richtung See.

Wer mit der Linie 5 nach Rotmonten fährt, braucht nicht mehr weit zu gehen, um bei klarem Wetter auf den Bodensee zu schauen. Die drei Seebus-Linien, die Goldach, Rorschach und Rorschacherberg verbinden, haben bereits das dritte volle Betriebsjahr nach den Versuchsphasen hinter sich. Zusammen mit Postauto und Rheintal-Bus bieten sie streckenweise einen dichten Takt und viele zusätzliche Verbindungen. Kein Wunder, steigen die Fahrgastzahlen der Seebus-Linien stetig. Der Filialbetrieb der VBSG vermag den Kostendeckungsgrad kontinuierlich zu verbessern.

Doch das Gestalten des zukünftigen Fahrplans ist eine Herausforderung: Die Busse müssen, vorerst zumindest, die SBB-Gleise queren. Wird der Schienenverkehr verdichtet, verkleinern sich die Zeitfenster, während derer die Barrieren für den schienenquerenden Verkehr offen sind. Das Problem wird sich entschärfen, sobald in Goldach und Rorschach Unterquerungen realisiert sein werden.

Dieses Geräusch: fast schon nostalgisch.

Gelenk-Autobus Nr. 210 ist am späten Nachmittag von Rotmonten ins Riethüsli gefahren. Erst hat er Studentinnen und Studenten von der Universität in die Stadt gebracht, jetzt füllt er sich auf der anderen Talseite bis auf den letzten Stehplatz: Schulschluss an der Gewerblichen Berufsschule.

Die einen Schüler haben eine Monatskarte, die anderen eine Mehrfahrtenkarte. Und viele von ihnen haben nur ihr Smartphone. Kein Problem: Sie haben sich ihre Mehrfahrtenkarte über die Ostwind-Ticket-App besorgt. Diese weiss dank Geo-Location, wo sich der Besitzer oder die Besitzerin gerade befindet, und wählt die richtige Haltestelle aus. Das Entwerten der digitalen Mehrfahrtenkarte klingt dann aus dem Smartphone genau gleich, wie wenn eine physische Karte in den Schlitz des orangen Apparats im Bus gesteckt würde: ein mechanisches Schnalzen aus einer fernen Maschinenwelt.

Doch was fast schon nostalgisch tönt, ist technisch auf dem absolut neusten Stand. Die Ostwind-Ticket-App stellt auf Wunsch auch 9-Uhr-Tageskarten aus, ideal für Ausflüge unter der Woche, oder sie rechnet ab 0.30 Uhr den Nachzuschlag ab, damit Nachtschwärmerinnen und -schwärmer gut nach Hause kommen.

Kurz: Die Ostwind-Ticket-App hat jetzt für alle Passagiergruppen das passende Angebot.

Eine Stunde statt anderthalb Tage.

Autobus Nr. 210 schlängelt sich mittlerweile durch den dichten Abendverkehr. Und Autobus Nr. 278 fährt im Depot ein. Sein Ziel: die Dieseltankstelle.

Früher musste der Chauffeur oder die Chauffeurin die getankten Liter und den Kilometerstand von Hand im Wagenrapport eintragen. Dieser ging dann in die Verwaltung, welche die Zahlen in ein Excel-Sheet eintippte. Zum Glück ist diese mühselige Handarbeit seit längerem nicht mehr nötig: Über einen Chip am Autobus meldet das Tankstellensystem die getankte Dieselmenge direkt an die Buchhaltung.

Die Auflistung des Dieselvebrauchs dient als Grundlage, um den Treibstoffzoll beim Bund zurückzufordern. Als konzessioniertes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind die VBSG für die im öV-Betrieb gefahrenen Kilometer vom Treibstoffzoll befreit. Damit fliesst jedes Jahr im Durchschnitt mehr als eine Million Franken in die Kasse der VBSG zurück.

Das Aufarbeiten des Excel-Dokuments mit seinen mehr als 5000 Zeilen zu jedem Quartalsende nahm jeweils gut und gern anderthalb Tage in Anspruch. Jetzt ist dank neuem Programm alles in einer Stunde erledigt: Es spuckt nach jeweils drei Monaten quasi per Knopfdruck Aufstellung und Abrechnung aus.

Die Verkehrsbetriebe St.Gallen machen vorwärts – jedes Jahr. Damit sie die Fahrgäste stets noch besser bedienen und immer noch effizienter werden können.



Platznot im VBSG-Depot: Die Einstellhalle ist nachts so voll, dass der letzte Bus in der Waschanlage parkieren muss. Der Plan, wo welcher Bus abgestellt wird, verlangt Köpfchen, damit das Ausfahren am Folgemorgen klappt.

Kochen, malen, skifahren: Höhepunkte des Jahres



1. Februar 2016: Kochschürze statt Dienstkleider

Das Jahr 2016 beginnt für eine Gruppe von VBSG-Mitarbeitenden am Herd und bei einem selbstgekochten Nachtessen. Weitere Gruppen treffen sich etwa zum Bowling, zum Curling oder zum Casino-Besuch. So kommen alle zusammen, die sonst allein in den Fahrerkabinen unterwegs sind.

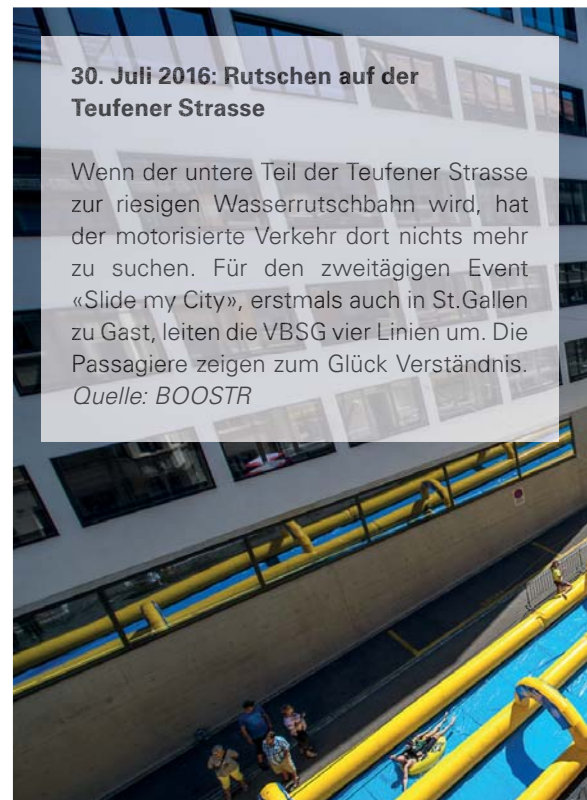


19. März 2016: Ostereier im Event-Bus

Vor Ostern sind die VBSG ihrem Publikum noch näher als sonst. Der Event-Bus, der für private Anlässe gemietet werden kann, steht bei der Haltestelle Marktplatz – und drinnen bemalen Kinder Ostereier.

30. Juli 2016: Rutschen auf der Teufener Strasse

Wenn der untere Teil der Teufener Strasse zur riesigen Wasserrutschbahn wird, hat der motorisierte Verkehr dort nichts mehr zu suchen. Für den zweitägigen Event «Slide my City», erstmals auch in St.Gallen zu Gast, leiten die VBSG vier Linien um. Die Passagiere zeigen zum Glück Verständnis.
Quelle: BOOSTR





26. August 2016: Winter mitten im Sommer

Ein Team der VBSG macht grosse Vorbereitungen: Es organisiert für die Schweizerischen Verkehrsbetriebe das 54. SVB-Skirennen. Mitte Januar 2017 wird es unter strahlend blauem Himmel in Wildhaus ausgetragen. Ein grosser Dank geht ans OK und seine Helfer mit seiner Präsidentin Charlotte Friederich.



Elmar Keller geht in Pension

Lieber Elmar, du hast ungezählte Chauffeure und Chauffeurinnen für die VBSG aus- und weitergebildet – und bist immer die Ruhe selbst geblieben. Du hast uns fahrerisch viel beigebracht und bist uns menschlich ein grosses Vorbild. Wir wünschen dir viel Schönes und gute Gesundheit!



Der zuverlässige Anschluss ans Stadtleben

«Wir haben kein Auto und wohnen dafür mitten in der Stadt. Vor allem im Winter sind wir viel mit dem Bus unterwegs. Wenn ich unsere Tochter zum Geräteturnen und unseren älteren Sohn zum Judo-Unterricht bringe, bewege ich mich im Streckennetz genauso, wie wenn mich unser jüngerer Sohn zum Fitnessstraining begleitet. Manchmal sind wir bis zu dreimal am Tag mit dem Bus unterwegs. Auch für meine Einkäufe nehme ich den Bus. Ich brauche nicht wenig für unsere fünfköpfige Familie, doch ich gehe einfach etwas häufiger und verstaue die Lebensmittel – noch – unten im Kinderwagen. Auf einen Fahrplan schaue ich praktisch nie. Der Takt des Dreiers ist so dicht, dass wir nie lange warten müssen. Zum Neuner haben wir es auch nicht weit. Werktags bringt er uns direkt zum Hallenbad Blumenwies – und im Sommer zur Badi Rotmonten. Schade nur, dass der Neuner am Sonntag nicht verkehrt. Wie auch immer: Die Busse schliessen meinen Ehemann, unsere Kinder und mich ans Stadtleben an.»

Cornelia Meile, dipl. Pflegefachfrau und Mutter von Zoe (8), Dimitri (6) und Silas (3)

Lagebericht	20
Bilanz	21
Erfolgsrechnung	22
Geldflussrechnung	23
<hr/>	
Anhang	24
Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen	26
Nicht aus Bilanz/Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben	30

Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage

Der Ticketumsatz der VBSG betrug per Ende 2016 rund CHF 27.9 Mio. (Vorjahr 28.0 Mio.) Der Einnahmenanteil der VBSG an den Verbundeinnahmen des OTV (Ostschweizer Tarifverbund) betrug im 2016 16.748%. Befördert wurden im Berichtsjahr 25.1 Mio. Fahrgäste. Damit mussten die VBSG leider einen Rückgang von rund 1.3 Mio. oder 4.8% zum Vorjahr verzeichnen. Die Gründe dafür sind nicht eindeutig festzustellen. Es ist jedoch zu vermuten, dass ein grösserer Teil dem Bahnhofplatzumbau geschuldet ist.

Die Nebenerlöse sanken im Vergleich zum Vorjahr um rund CHF 0.2 Mio. und belaufen sich per Jahresende auf CHF 4.4 Mio. Die Abgeltungen konnten erfreulicherweise um CHF 2.8 Mio. reduziert werden und betragen per 31.12.2016 noch CHF 13.2 Mio., was rund 29% des Gesamtertrages entspricht. Fairerweise muss allerdings erwähnt werden, dass nur rund $\frac{2}{3}$ dieser positiven Entwicklung auf das unternehmerische Handeln der VBSG zurückzuführen ist, der Rest rührt von einer Reduktion der Abgeltung durch die Besteller her. Für das Geschäftsjahr 2016 resultierte in Summe ein Unternehmensergebnis von CHF -0.3 Mio. (Vorjahr 1.6 Mio.)

Die abgeltungsberechtigten Linien weisen ein Gesamtergebnis von CHF -1.1 Mio. aus. Der Kostendeckungsgrad beträgt hohe 67.6%.

Die Finanzlage zeigt sich stabil. Die VBSG weisen in der Bilanz keine verzinslichen Verbindlichkeiten auf. Die Liquidität beträgt per Jahresende CHF 29.1 Mio. und die Eigenkapitalquote 71.0%.

Im Jahresdurchschnitt 2016 hatten die VBSG 273,3 Vollzeitstellen (Vorjahr 279,2 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

Aufgrund des markanten Fahrgastrückganges 2016 wird sich der Einnahmenanteil der VBSG am Tarifverbund Ostwind verschlechtern, und somit werden im Geschäftsjahr 2017 Einnahmelücken entstehen. Der Abgeltungsbedarf für die Jahre 2018 und 2019 dürfte in der Tendenz, aufgrund der tieferen Ticketeinnahmen, steigen.

Subventionsrechtliche Prüfung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

Das BAV hat in Ergänzung zur Revision durch die statutarische Revisionsstelle die subventionsrechtlich relevanten Positionen in der Bilanz und Rechnung mit Stichproben auf wesentliche Fehlaussagen geprüft. Gemäss Schreiben vom 01.02.2017 ist es dabei auf keine Sachverhalte gestossen, aus denen zu schliessen wäre, dass die Jahresrechnung 2016 sowie der Antrag über die Verwendung des Unternehmensergebnisses nicht dem Subventionsgesetz und dem damit verbundenen Spezialrecht entsprechen.

Ausblick (Zukunftsaussichten)

Die sich aufdrängende Depoterweiterung beschäftigt die VBSG nach wie vor. Mittels intensiver Abklärungen wird versucht, das beste Kosten/Nutzen-Verhältnis für dieses für den öV-Knotenpunkt St.Gallen wichtige Projekt zu finden.

Die Planung für die Elektrifizierung der Strecke Wittenbach-Abtwil ist weit fortgeschritten. Allerdings bleibt aufgrund der Komplexität des Projektes noch viel zu tun. Zudem werden die VBSG die Machbarkeit der Elektrifizierung der Strecke nach St.Georgen prüfen.

Bilanz

21

in CHF

	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Aktiven			
Flüssige Mittel	1	29 095 996	23 512 236
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	1 420 839	1 725 488
Übrige kurzfristige Forderungen	3	17 829	41 208
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	4	1 422 274	1 555 383
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5	355 254	405 388
Total Umlaufvermögen		32 312 191	27 239 703
Finanzanlagen	6	2 000	2 000
Sachanlagen	7	32 005 107	37 247 699
Immaterielle Werte	7	344 410	489 779
Total Anlagevermögen		32 351 517	37 739 478
Total Aktiven		64 663 708	64 979 181
Passiven			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8	1 910 891	1 671 272
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	9	664 499	636 452
Passive Rechnungsabgrenzungen	10	6 721 444	6 780 600
Total kurzfristiges Fremdkapital		9 296 834	9 088 323
Rückstellungen	11	9 449 227	9 696 650
Total langfristiges Fremdkapital		9 449 227	9 696 650
Gesetzliche Reserven gem. Art. 36 PBG		1 645 613	1 645 613
Bestellerreserven Kanton SG		4 908 535	5 135 793
Wiederbeschaffungsreserven	12	26 323 825	26 323 825
Freie Reserven		13 316 235	11 533 392
Unternehmensergebnis		-276 561	1 555 585
Total Eigenkapital	13	45 917 648	46 194 209
Total Passiven		64 663 708	64 979 181

Erfolgsrechnung

in CHF	Anhang	2016	2015
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	14	27 853 658	28 002 276
Nebenerlöse	15	4 429 745	4 619 338
Übriger Ertrag		257 704	292 120
Betriebsertrag		32 541 107	32 913 734
Abgeltungen	16	13 194 475	15 950 423
Gesamtertrag		45 735 582	48 864 156
Leistungsabhängiger Aufwand	17	-5 083 013	-5 369 579
Deckungsbeitrag		40 652 569	43 494 578
Löhne		-23 375 662	-22 603 632
Sozialversicherungen		-4 715 466	-4 754 062
Übriger Personalaufwand		-149 600	-944 442
Personalaufwand		-28 240 729	-28 302 136
Raum- und Einrichtungsunterhalt		-531 373	-651 650
Fahrzeugunterhalt		-3 086 653	-3 900 472
Sachversicherungen und Gebühren		-84 991	-105 519
Energie und Entsorgung		-226 915	-237 946
Verwaltung und IT		-2 302 915	-2 069 328
Werbung		-126 981	-171 509
Übriger betrieblicher Aufwand		-6 359 828	-7 136 425
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		6 052 012	8 056 017
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Sachanlagen		-6 110 416	-6 234 424
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf immaterielle Werte		-186 745	-168 355
Veräusserungsverluste Sachanlagen		-	-3 060
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		-245 149	1 650 177
Finanzertrag		8 290	10 641
Finanzaufwand		-39 703	-105 233
Unternehmensergebnis	18	-276 561	1 555 585

Geldflussrechnung

23

in CHF	31.12.2016		31.12.2015	
Unternehmensergebnis	-276 561		1 555 585	
+/- Ergebnis Anlagenveräußerungen	–		3 060	
+/- Abschreibungen	6 297 161		6 402 779	
+/- Rückstellungen	-247 423	5 773 177	-625 721	7 335 703
Veränderung Nettoumlaufvermögen				
+/- Forderungen aus Lieferung und Leistungen	304 649		721 908	
+/- Übrige kurzfristige Forderungen	23 379		-34 806	
+/- Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	133 109		466 513	
+/- Aktive Rechnungsabgrenzungen	50 135		-373 811	
+/- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	239 619		-512 937	
+/- Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	28 047		-12 230	
+/- Passive Rechnungsabgrenzungen	-59 156	719 782	10 808	265 445
Cash Flow aus Geschäftstätigkeit		6 492 960		7 601 148
Investierung				
Zugang aus Sachanlagen	-867 825		-1 268 802	
Zugang aus Immateriellen Werten	-41 376		-134 496	
Zugang aus Finanzanlagen	–	-909 201	–	-1 403 299
Desinvestierung				
Abgang aus Sachanlagen	–		–	
Abgang aus Immateriellen Werten	–		–	
Abgang aus Finanzanlagen	–	–	–	–
Cash Flow aus Investitionstätigkeit		-909 201		-1 403 299
Free Cash Flow		5 583 759		6 197 850
Finanzierung				
Veränderung Eigenkapital	–		–	
Veränderung kurzfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	–		–	
Veränderung langfristig verzinsliche Verbindlichkeiten	–		-10 000 000	-10 000 000
Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit		–		-10 000 000
Veränderung liquide Mittel		5 583 759		-3 802 150
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode		23 512 236		27 314 386
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode		29 095 996		23 512 236
Veränderung liquide Mittel		5 583 759		-3 802 150

Allgemeine Informationen

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, Sitz und Stammkapital

Die VBSG sind eine unselbstständige öffentlich-rechtliche Unternehmung der Stadt St.Gallen mit eigener, geschlossener Rechnung mit eigenständiger Rechnungslegung.

Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Mit mehr als 250 Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt 2016 (effektiv 273) erfüllen die VBSG im Berichtsjahr, wie schon im Vorjahr (279 Vollzeitstellen), die Voraussetzungen für eine ordentliche Revision.

Wichtige Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Rechnungslegungsgrundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG) wurde gemäss den Bestimmungen der RKV (Rechnungslegung für konzessionierte Verkehrsbetriebe) erstellt. Die wesentlichen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, die nicht bereits durch die RKV oder das Obligationenrecht vorgeschrieben sind, sind nachfolgend erwähnt.

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. Die 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 als Eignerin. 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 im 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	<u>31.12.2016</u>	<u>31.12.2015</u>
1 EUR	CHF 1.0745	CHF 1.0829
1 USD	CHF 1.0191	CHF 0.9922
100 SEK	CHF 11.2200	CHF 11.7900

Flüssige Mittel

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

Forderungen aus Lieferung und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden mit dem ursprünglichen Netto-Rechnungsbetrag erfasst, abzüglich einer Wertberichtigung für spezifische risikobehaftete Forderungen (Delkredere). Wertberichtigungen werden vorgenommen für Forderungen, die mehr als 3 Monate überfällig (in Verzug) sind oder für die spezifische Risiken identifiziert wurden. Zweifelhafte Forderungen werden ausgebucht.

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen sind grundsätzlich zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erfasst. Die Anschaffungskosten werden unter Anwendung der Methode des gewichteten Durchschnitts ermittelt. Erhaltene Skonti werden dabei als Anschaffungskostenminderung behandelt. Liegt der Nettoveräusserungswert am Abschlussstichtag unter den Anschaffungskosten, ist dieser massgebend für die Bewertung.

Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen langfristig gehaltene Wertchriften 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 und die Anlagen im Bau, 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	20 Jahre
Maschinen und Anlagen	5 bis 15 Jahre
Computer und Hardware	3 bis 5 Jahre
Trolleybusse	15 Jahre
Autobusse	12 Jahre
Anlagen im Bau Sachanlagen	Keine Abschreibung

Sofern Anzeichen einer Überbewertung erkennbar sind, 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 vier 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

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Kassa	49 626	49 309
Postfinance	15 424 146	13 003 563
Banken	5 007 422	5 002 545
Kto.Krt. Stadt St.Gallen	8 614 803	5 456 818
Total	29 095 996	23 512 236

2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Forderungen gegenüber Dritter im Inland	506 262	555 139
Forderungen gegenüber Stadt St.Gallen	14 340	65 459
Forderungen gegenüber OTV für Jahresabonnemente	–	18 483
Forderungen gegenüber SBB aus Direktem Verkehr	970 236	1 151 407
abzüglich Wertberichtigungen	-70 000	-65 000
Total	1 420 839	1 725 488

3 Übrige kurzfristige Forderungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Vorauszahlungen an Lieferanten	14 926	38 820
Guthaben Verrechnungssteuer	2 903	2 388
Total	17 829	41 208

4 Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Ersatzteile, Pneus, Diesel	1 564 946	1 742 404
Ware unterwegs	17 328	8 979
abzüglich Wertberichtigungen	-160 000	-196 000
Total	1 422 274	1 555 383

5 Aktive Rechnungsabgrenzungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Vorausbezahlte Aufwendungen	331 634	385 938
Noch nicht erhaltener Ertrag	23 620	19 450
Total	355 254	405 388

6 Finanzanlagen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Anteilschein Genossenschaft OTV (ohne persönliche Haftung/Nachschusspflicht)	2 000	2 000
Total	2 000	2 000

7 Sachanlagen und Immaterielle Werte

in CHF	Mobile Sachanlagen	Immobilie Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total Sachanlagen	Immaterielle Werte
Anschaffungskosten					
Bestand am 31.12.2014	83 946 498	32 827 228	4 908 573	121 682 298	–
Zugänge	–	–	1 268 803	1 268 803	134 496
Abgänge	-1 599 357	-1 278 855	-361 897	-3 240 109	–
Umgliederungen	1 309 632	442 795	-2 674 287	-921 860	921 860
Bestand am 31.12.2015	83 656 772	31 991 168	3 141 192	118 789 132	1 056 356
Zugänge	1 852	–	865 973	867 825	41 376
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen	–	–	–	–	–
Bestand am 31.12.2016	83 658 624	31 991 168	4 007 165	119 656 957	1 097 732
Kumulierte Wertberichtigungen					
Bestand am 31.12.2014	-49 443 752	-27 353 138	-2 145 389	-78 942 279	–
Abschreibungen	-4 792 954	-914 736	-526 734	-6 234 424	-168 355
Abgänge	1 599 357	1 275 795	361 897	3 237 048	–
Umgliederungen	-324 241	-16 946	739 409	398 222	-398 222
Bestand am 31.12.2015	-52 961 591	-27 009 025	-1 570 817	-81 541 433	-566 577
Abschreibungen	-4 875 857	-720 290	-514 269	-6 110 417	-186 745
Abgänge	–	–	–	–	–
Umgliederungen	–	–	–	–	–
Bestand am 31.12.2016	-57 837 448	-27 729 316	-2 085 086	-87 651 850	-753 322
Nettobuchwert am 31.12.2015				37 247 699	489 779
Nettobuchwert am 31.12.2016				32 005 107	344 410

8 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten im Inland	854 980	705 160
Verbindlichkeiten gegenüber Stadt St.Gallen	149 930	152 468
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten im Ausland	8 541	323
Verbindlichkeiten gegenüber Ostschweizer Tarifverbund (OTV)	897 439	813 321
Total	1 910 891	1 671 272

9 Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Erhaltene Anzahlungen von Kunden	–	3 100
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorge	38 834	–
Geschuldete Mehrwertsteuer	625 665	633 352
Total	664 499	636 452

10 Passive Rechnungsabgrenzungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Noch nicht bezahlter Aufwand	453 444	685 600
Abonnementanteil des Folgejahres	5 111 000	5 250 000
Zeitkonti Mitarbeitende	1 157 000	845 000
Total	6 721 444	6 780 600

11 Rückstellungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Rückstellung für Grossunterhalt	984 000	984 000
Rückstellung für Ablösung altes Vertriebssystem	300 000	300 000
Rückstellung für nicht versicherte Schäden	2 324 000	2 324 000
Rückstellung für Besitzstandswahrung Ausgliederung Pensionskasse	5 841 227	6 088 650
Total	9 449 227	9 696 650

12 Wiederbeschaffungsreserven

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Wiederbeschaffungsreserven aus zusätzlichen Abschreibungen	23 941 397	23 941 397
Wiederbeschaffungsreserven aus Ergebnisverwendung	2 100 000	2 100 000
Wiederbeschaffungsreserven aus Fahrhabeentschädigung Brand	282 428	282 428
Total	26 323 825	26 323 825

13 Eigenkapitalnachweis

in CHF	Gesetzliche Reserve (Art. 36 PBG)	Reserve Besteller Kt./Stadt SG	Wiederbe- schaffungs- reserven	Freie Reserven	Unter- nehmens- ergebnis	Total
Bestand am 31.12.2014	1 645 613	6 466 076	26 323 825	8 226 385	1 976 724	44 638 623
Verteilung Unternehmensergebnis	–	336 617	–	1 640 107	-1 976 724	–
Umgliederung	–	-1 666 900	–	1 666 900	–	–
Unternehmensergebnis	–	–	–	–	1 555 585	1 555 585
Bestand am 31.12.2015	1 645 613	5 135 793	26 323 825	11 533 392	1 555 585	46 194 209
Verteilung Unternehmensergebnis	–	-227 258	–	1 782 843	-1 555 585	–
Umgliederung	–	–	–	–	–	–
Unternehmensergebnis	–	–	–	–	-276 561	-276 561
Bestand am 31.12.2016	1 645 613	4 908 535	26 323 825	13 316 235	-276 561	45 917 648

14 Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Ticketerlöse OTV st.gallerbus und seebus	24 368 948	24 295 339
Ticketerlöse DV Halbtax- und Generalabonnemente sowie Einzelbillette	3 484 710	3 706 938
Total	27 853 658	28 002 276

15 Nebenerlöse

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Transportleistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	1 601 956	1 720 182
Reklame- und Provisionsertrag aus Ticketverkäufen	2 176 091	2 180 341
Übrige Leistungen für andere öV-Unternehmungen und Dritte	651 698	718 815
Total	4 429 745	4 619 338

16 Abgeltungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Abgeltung Verbundausfälle Kanton via OTV	30 585	79 069
Abgeltung Bundesamt für Verkehr	146 711	457 826
Abgeltung Kanton SG	13 010 992	9 744 507
Abgeltung Kanton TG	6 187	17 458
Abgeltung Stadt St.Gallen	–	5 602 384
Abgeltung Gemeinde Wittenbach	–	49 179
Total	13 194 475	15 950 423

17 Leistungsabhängiger Aufwand

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Verkaufsaufwand	2 585 493	2 612 352
Diesel, Strom und Pneus	2 430 642	2 664 105
Übriger leistungsabhängiger Aufwand	66 879	93 122
Total	5 083 013	5 369 579

18 Aufteilung Unternehmensergebnis

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
abgeltungsberechtigte Linien	-1 101 451	757 718
ergänzende Marktleistungen (nicht abgeltungsberechtigt)	824 890	797 867
Total	-276 561	1 555 585

18 Verwendung des Unternehmensergebnis

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Zuweisung zu Bestellerreserven BAV	-29 012	–
Bestellerreserven Kanton	-1 072 438	-227 258
Freie Reserven	824 890	1 782 843
Unternehmensergebnis	-276 561	1 555 585

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

Nicht aus Bilanz/Erfolgsrechnung ersichtliche Angaben

Absicherungsgeschäfte

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
Absicherung Dieseltreibstoff	2 490 667	4 938 868

Die abgesicherten Einkaufspreise sind von Bund und Kanton durch den Abgeltungsanteil für Dieseltreibstoff in den Bestellungen gedeckt.

Sachversicherungen

in CHF		31.12.2016	31.12.2015
Gebäude	zum Neuwert	37 701 400	38 012 800
Waren und Einrichtungen	zum Neuwert	23 054 191	22 234 896
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	zum Zeitwert	26 006 175	29 252 781

Haftpflichtversicherungen

in CHF	31.12.2016	31.12.2015
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



Für ältere und beeinträchtigte Menschen eine Wohltat

«An der Endstation Bach in St.Georgen steige ich ein und aus. Seit vielen Jahren. Aber da gibt es Unterschiede: Die einen Chauffeure grüssen, wenn sie eine kleine Pause einlegen, die anderen nicht. Das ist mir schon früher aufgefallen, als ich noch berufstätig war. Jetzt bin ich im Seniorenrat Stadt St.Gallen für das Ressort öffentlicher Verkehr verantwortlich. In dieser offiziellen Funktion begrüsse ich die hohen Haltekanten an der neuen Haltestelle Bahnhof an der Kornhausstrasse. Gerade ältere Leute können viel besser ein- und aussteigen, und ein Rollstuhl kann direkt in den Bus oder aus dem Bus rollen. Der Chauffeur muss nicht mehr aussteigen und eine Klappe herunterlassen. Natürlich sind mir auch die neuen VBSG-Dienstkleider aufgefallen. Die Träger und Trägerinnen machen etwas daraus: Sie können sich sehr variantenreich kleiden und sind doch sofort als Mitarbeitende der VBSG erkennbar. Übrigens: Ich grüsse sie an der Endstation Bach. Und wenn mein Gruss erwidert wird, freut mich das jedes Mal.»

Walter Schweizer, Seniorenrat Stadt St.Gallen,
Ressort öffentlicher Verkehr



Verkehrsbetriebe St.Gallen

Stadt St.Gallen

Verkehrsbetriebe St.Gallen

Steinachstrasse 42

CH-9001 St.Gallen

Telefon +41 71 243 95 11

vbsg@stadt.sg.ch

www.vbsg.stadt.sg.ch

pos.wemlin.com/ostwind