



VBSG

Verkehrsbetriebe St.Gallen

Geschäftsbericht 2009

Kennzahlen

	2006	2007	2008	2009
Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Jahresmittel)	161.0	167.6	183.5	204.4
Fahrgäste	23 000 000	23 500 000	23 700 000	23 800 000
Fahrgäste pro Tag	63 000	64 300	64 900	65 200
Aufwand	29 492 000	31 076 000	33 881 000	40 064 000
Personalaufwand	17 255 000	17 740 000	19 990 000	22 173 000
Sachaufwand	6 094 000	6 465 000	6 913 000	9 391 000
Sonderaufwand	6 143 000	6 871 000	6 978 000	8 500 000
Ertrag	30 339 000	31 107 000	33 802 000	39 986 000
Verkehrsertrag	19 675 000	20 097 000	20 295 000	20 814 000
Übriger Ertrag	2 009 000	2 083 000	3 484 000	5 947 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	8 655 000	8 927 000	10 023 000	13 225 000
Kostenunterdeckung	8 536 000	9 582 000	10 426 000	13 781 000
Fahrzeuge	59	59	rollende Gesamtflotten- erneuerung 2008/2009	67
Gelenktrolleybusse	26	26		17
Doppelgelenktrolleybusse	1	1		8
Gelenkautobusse	22	22		26
Normalautobusse	10	10		10
Midibusse (inkl. Seebus)	-	-		6
Wagenkilometer	3 478 000	3 550 000	3 904 000	4 621 000
Gelenktrolleybusse	1 611 000	1 593 000	1 686 000	1 750 000
Gelenkautobusse	1 477 000	1 522 000	1 720 000	1 814 000
Normalautobusse (2009 inkl. Seebus)	390 000	435 000	498 000	1 057 000
Aufwand pro Wagenkilometer	8.48	8.75	8.68	8.67
Personalaufwand	4.96	5.00	5.12	4.80
Sachaufwand	1.75	1.82	1.77	2.03
Sonderaufwand	1.77	1.93	1.79	1.84
Ertrag pro Wagenkilometer	8.72	8.76	8.66	8.65
Selbst erwirtschafteter Ertrag	6.02	6.05	6.01	5.69
Leistungen öffentliche Hand	2.70	2.71	2.65	2.97
Kostenunterdeckung pro Wagenkilometer	2.45	2.70	2.67	2.98

Inhalt

Kennzahlen	2
Editorial	4
Das Jahr 2009 in Kürze	6
Betrieb und Markt	9
Personal/Organisation	12
Technik/Umwelt	18
Finanzen	
Erfolgsrechnung	20
Bilanz	21
Anhang	21
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	22
Erläuterungen zur Bilanz	23

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

Verkehrsbetriebe St.Gallen
Steinachstrasse 42
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 2009)

Editorial

Die vergangenen vier Geschäftsjahre der Verkehrsbetriebe St.Gallen waren geprägt von einem tiefgreifenden Wandel. Neben dem Ersatz des gesamten Fahrzeugparks wurden zahlreiche weitere Neuerungen vorgenommen. Im Zentrum standen Infrastruktur und Technik. Gleichzeitig konnte aber auch das Leistungsangebot der VBSG deutlich verbessert und mit dem Stadtbusbetrieb für die Gemeinden Rorschach, Goldach und Rorschacherberg ergänzt werden. Neben dem st.gallerbus, der dem bisherigen Angebot der VBSG in St.Gallen und Agglomeration entspricht, wurde mit dem Seebus ein neues Produkt geschaffen.

Der Prozess des Wandels wird andauern. Der neu gestaltete Geschäftsbericht stellt ein weiteres Beispiel für die Erneuerung der Verkehrsbetriebe dar.

Während in der Berichterstattung über die vergangenen drei Jahre der Schwerpunkt bei der Infrastruktur lag, sollen nun im Bericht über das Jahr 2009 die Menschen im Mittelpunkt stehen: Wie erleben die Menschen, die den bisherigen Wandel zur Hauptsache mitgestaltet und mitgetragen haben, diesen Wandel? In diesem Geschäftsbericht kommen einige unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Wort, stellvertretend für alle Mitarbeitenden der VBSG.

Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter



Das Jahr 2009 in Kürze

Betrieb und Markt

Auch im Fahrplanjahr 2009 konnten die VBSG verschiedene Leistungsverbesserungen einführen. So wurde der Takt auf den Linien 1 und 4 am Abend der Wochentage so verdichtet, dass zwischen den Haltestellen Erlachstrasse und Neu-dorf bis Betriebsschluss ein 10-Minuten-Takt erhalten bleibt. Der eingeleitete Prozess der Auftrennung der alten Linie 1, welche vier Enden aufwies, in eine Linie 1 und eine Linie 4, kann aus betrieblichen Gründen erst im Fahrplanjahr 2011 endgültig vollzogen werden.

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gaiserwald führten die VBSG mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 zur Anschlussicherung an wichtige Zugverbindungen einen neuen Schnellbus um 5:40 Uhr von St.Josefen zum Bahnhof St.Gallen ein.

Mit der Betriebsaufnahme des Stadtbusnetzes Rorschach, Goldach, Rorschacherberg durch den Seebus erreichten die VBSG einen Meilenstein. Der Seebus ist das erste öV-Angebot in der Geschichte der Verkehrsbetriebe, welches nicht direkt mit dem bisherigen VBSG-Netz zusammenhängt, und schärft das Profil der VBSG als Spezialisten im Orts- und Nahverkehr.

Personal/Organisation:

Aufgrund des Ausbaus des Leistungsangebotes schufen die VBSG auch 2009 wieder zahlreiche neue Arbeitsplätze, was angesichts der globalen Krise sicher wertvoll ist.

Für die vom St.Galler Stadtrat in seinen Legislaturzielen angestrebte Verselbstständigung der VBSG waren durch die Verkehrsbetriebe umfangreiche Projektarbeiten auszuführen. Insbesondere beteiligten sich die VBSG an den Verhandlungen für einen neuen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag (Rahmen-GAV) der Busbetriebe Ostschweiz und erarbeiteten zusammen mit den Sozialpartnern einen Entwurf für einen Firmen-GAV, um die zukünftigen Anstellungsbedingungen der VBSG-Angestellten zu sichern.

Die seit einiger Zeit vorgesehene Instruk-torengruppe wurde institutionalisiert: Sie besteht aus neun Fahrern, welche die Ausbildung Busfahrer VÖV absolviert haben und als Bindeglied zwischen Betriebsleitung und Chauffeuren dienen. Ihre Funktion ist insbesondere in der Schulung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dem Eintrainieren neuer Linien sowie der Angewöhnung neuer Verhaltensweisen wie beispielsweise der ökonomischen Fahrweise oder dem Absenken der Fahrzeuge für den Fahrgastwechsel von Bedeutung.

Die Reorganisation der Werkstatt beinhaltete, dass die Stelle des Werkstattleiters aufgespaltet wurde in einen Teamleiter Fahrzeuginstandhaltung, welcher direkt in der Werkstatt präsent ist, und einen Mitarbeiter Administration Technik, welcher für Garantieanträge, Liefersdienstver-arbeitung, Einkauf etc. zuständig ist.

Entgegen der früheren Absicht, diese Aufgaben auszulagern, wurde der Fahr-leitungsunterhalt bei den VBSG belassen. Damit verbleibt eine wichtige Kernkom-petenz für den Unterhalt des Betriebsnet-zes auch in Zukunft bei den VBSG.

Technik/Umwelt

Mit dem Ende des Berichtsjahres ist die Flottenerneuerung abgeschlossen: sieben Doppelgelenk-Trolleybusse konnten sechs Monate früher als geplant geliefert werden. Als Ersatz für die drei von MAN nicht gelieferten grossräumigen Vierachs-Gelenkautobusse erhielten die VBSG ohne Mehrkosten fünf Dreiachs-Gelenk-autobusse sowie den nach den Bedürf-nissen der VBSG umgestalteten Proto-typen des Vierachsers. Für den Betrieb der Linie 10 nach Oberhofstetten wurden im Weiteren noch zwei kleinere Midi-Autobusse angeschafft.

Die Arbeiten zur Erneuerung der Fahrlei-tungsweichen konnten im vergangenen Jahr abgeschlossen werden. Durch die Verwendung der gleichen Technologie wie bei der Signalbeeinflussung (TransX TRX) können Synergien genutzt werden. Die Weichen sind damit für den nächsten Modernisierungsschritt vorbereitet. In Zukunft soll das System nämlich weiter ausgebaut werden, so dass die Weichen erkennen, auf welcher Linie ein heran-nahender Trolleybus fährt, und sich selber in die richtige Position bringen.

Die neu erstellte Waschanlage wird zu wesentlichen Zeit- und Kosteneinsparun-gen führen: Jetzt ist es möglich, Trolley-busse zu waschen, ohne die Stromab-nehmer von der Fahrleitung zu trennen. Auch Heck und Unterboden werden neu maschinell gewaschen. Zusätzlich wurde die Wasseraufbereitungsanlage saniert, damit wie früher gebrauchtes, wiederauf-bereitetes Wasser verwendet werden kann. Die Anlage ist im Weiteren auf die längeren Fahrzeugtypen ausgerichtet.

Marketing/Kommunikation:

Neben dem fahrplanmässigen Angebot erledigten die VBSG auch 2009 diverse Sonderdienste: Während der OLMA wur-de statt dem Einsatz von Sonderbussen ab Bahnhof der Fahrplan-Takt auf der Linie 3 verdichtet, zusätzlich wurden wie bisher Shuttlebusse zum Parkplatz Breitfeld wie auch zur Olma Halle 9 eingesetzt. Im Wei-teren durften die VBSG wegen der Bau-arbeiten an der Strecke zwischen St.Fiden und Wittenbach Bahnersatzleistungen für die Südostbahnen SOB erbringen.

Die VBSG beteiligten sich an der Um-wandlung des Tarifverbundes Ostwind vom reinen Abonnementsverbund zum integralen Tarifverbund. Seit 1. Juni 2009 gilt für das gesamte Fahrausweissorti-ment – neu auch Einzelfahrausweise – im ganzen Verbundgebiet die Zonentari-fierung. Die Ticketautomaten der VBSG wurden umgerüstet, um das gesamte Ticketangebot des Verbundes anbieten zu können. Als Entlastung für die inner-städtischen Nutzerinnen und Nutzer wur-den Kurzstreckentickets eingeführt. In Zusammenarbeit mit den Bestellern konnten ferner die Nachtangebote unter dem Titel «Nachtwind» vereinheitlicht werden.

st.gallerbus
seebus



Kommunikation ist das A und O

In der rechnergestützten Leitstelle der VBSG laufen die Fäden zusammen. Pius Hofstetter ist einer, der die Ruhe behält, auch wenn es einmal hektisch ist.

Es ist noch ruhig in der Stadt, morgens um fünf: Die Strassen sind menschenleer, höchstens im Winter sind die Schneeräumungseinheiten der Stadt schon unterwegs, um die Strassen frei zu machen. Doch wenn die ersten Chauffeure im VBSG-Depot an der Steinachstrasse eintreffen, ist immer schon ein Licht an. Hier wird vierundzwanzig Stunden am Tag gearbeitet: Die Nachtwächser beenden bald ihre Schicht, und der Fahrdienstleiter für den neuen Tag ist bereits seit vier Uhr morgens da. Er bringt die Zeitungen zur Antrittsstelle, leert die Kassen der Billettautomaten, begrüsst die ankommenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gratuliert noch einem Chauffeur zum Geburtstag und koordiniert die Abfahrt der ersten Kurse.

Um viertel vor fünf geht es dann los: Der erste Frühkurs macht sich auf den Weg, nur eine Viertelstunde später folgen die restlichen Kurse. Hier ist Fingerspitzengefühl gefordert: Die Busse stehen fast Fenster an Fenster im Depot auf vier Bahnen aufgereiht, und selbst die Reihenfolge, in der sie abfahren, muss geregelt

sein – da ist kaum ein Zentimeter Platz übrig, wenn die neuen Doppelgelenkbusse rechts in die Volksbadstrasse einfahren. Auch die Wartungsscrew ist schon da und behebt noch kleinere Mängel an den Fahrzeugen – ein Fahrer meldet ein kaputtes Rücklicht, doch der Mechaniker kennt sein Geschäft: Nein, das sei schon behoben.

Meldungen im Minutentakt

Kommunikation ist in diesem Geschäft das A und O. Und bei der Leitstelle laufen alle Fäden zusammen: Hier werden Verkehrsstörungen gemeldet, Schäden an Fahrzeugen, Unfälle und Verspätungen – und hier wird insbesondere blitzschnell reagiert, wenn es nötig ist. Auf zwei Bildschirmen kann der Fahrdienstleiter jederzeit Position, Geschwindigkeit sowie die Fahrplanreue eines Kurses bestimmen. Dazu kommt noch, dass er per Videokameras konstant den Blick auf die neuralgischen Punkte im St.Galler Verkehr hat, insbesondere Marktplatz, Leonhardsbrücke und natürlich den Hauptbahnhof.

«Hektisch wird es immer erst ab sieben Uhr früh, wenn der Privatverkehr auf die

Strassen strömt,» erzählt Pius Hofstetter, einer der vier fixen Fahrdienstleiter der VBSG. Dann beginnt das Jonglieren: Hier gilt es nicht nur, die einzelnen Busse untereinander zu koordinieren, sondern immer auch den Fahrplan der anderen ÖV-Teilnehmer im Blick zu halten. Teilweise kommen die Meldungen im Minutentakt herein, und das über alle Kommunikationskanäle: das Funknetz der Chauffeure, das Telefon der Leitstelle, auf dem auch Kundenanrufe entgegengenommen werden, und nicht zuletzt über das Handy des Fahrdienstleiters. Eine anstrengende Aufgabe.

«Wir müssen schnell denken können. Die Information aufnehmen, die Lage visualisieren und dann sofort entscheiden», sagt Hofstetter. Wenn ein Notfall entsteht, steht ihm zu jeder Zeit ein Springer zur Verfügung, der mit einem Reservefahrzeug aushelfen kann. Wenn ein Kurs zu viel Verspätung hat, zum Beispiel, aber auch, wenn die anderen Partner im ÖV-Netz St.Gallens ein Problem haben. Im Winter beispielsweise, wenn die Trogener Bahn in der Bahnhofstrasse wegen

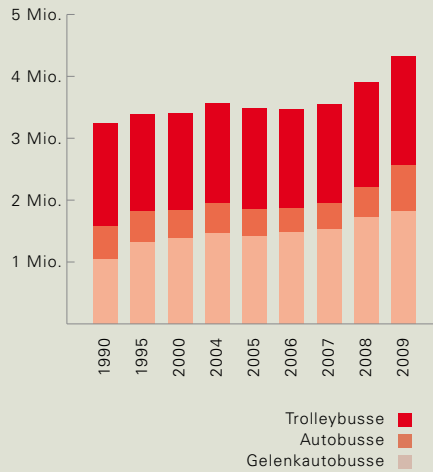
parkierter Autos nicht mehr vorwärts kommt, ist innert weniger Minuten ein Hilfsdienst organisiert. Und ist die Not zu gross, kann selbst der Fahrdienstleiter noch mit einem Reservefahrzeug einspringen, wie das gerade bei Sonntagsverkäufen schon vorgekommen ist.

Ruhe und Sicherheit

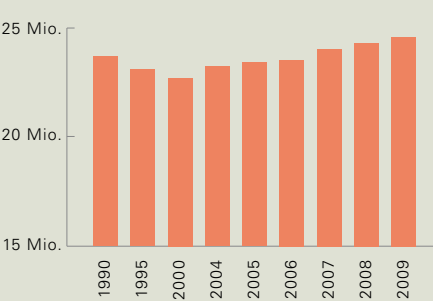
«Das wichtigste in der Arbeit ist, Sicherheit auszustrahlen. Die Chauffeure und Chauffeurinnen müssen sich auf mich verlassen können. Gerade, wenn es wirklich zum Chaos kommt.» Bei einem Unfall an einem Hauptknoten zum Beispiel. «Da ist es unendlich wichtig, die Ruhe zu bewahren und abwarten zu können, anstatt die Kollegen raus in den Stau zu schicken und die Situation noch zu verschlimmern.» Wie sehr sich die Arbeit verändert hat, weiss Pius Hofstetter gut, der selber schon seit 32 Jahren bei den VBSG ist. Was heute mit Handy und Computern gemacht wird – nicht zuletzt über die neu eingerichtete Betriebslagen-Visualisierung – lief früher über Schreibmaschinen, Matrizenkopierer und Festtelefone. «Der Fahrdienstleister war faktisch blind und musste sich rein auf die Informationen der Fahrerinnen und Fahrer verlassen. Das kann man sich heute kaum mehr vorstellen.» Wobei, betont er, die Arbeit damit nicht nur leichter, sondern auch anspruchsvoller wurde. Damals war der Fahrdienstleiter noch vor Ort am Hauptbahnhof und musste über Funk mit der Leitstelle den Betrieb koordinieren.

Hofstetter begann seinen Berufsweg mit einer Lehre in Uzwil als Lastwagenmechaniker. Mit der Ölkrise Ende der siebziger Jahre schloss sein Lehrbetrieb die Pforten und Hofstetter musste sich nach anderer Arbeit umsehen. Er wurde bei den Verkehrsbetrieben fündig – allerdings nicht mehr als Mechaniker, sondern nun als Chauffeur. «Im Nachhinein ist das das Beste, was mir hatte passieren können», sagt er heute. Zurück in die Tätigkeit als Mechaniker wollte er nicht mehr, auch nicht, als ihm VBSG-intern eine solche Stelle angeboten wurde. «Ich wollte draussen sein. Darauf wollte ich auf keinen Fall verzichten». Und auch wenn er heute hauptsächlich in der Leitstelle tätig ist, hat er sich seine «Ausseneinsätze» behalten. Er ist verantwortlich für die Billettrollen in den Bussen, die sogenannten RogF (Reisende ohne gültigen Fahrausweis)-Kontrollen. Und er ist bei jedem Fussballmatch als Koordinator der Sonderbusse dabei. «Bei jedem Match», betont er mit einem Lächeln.

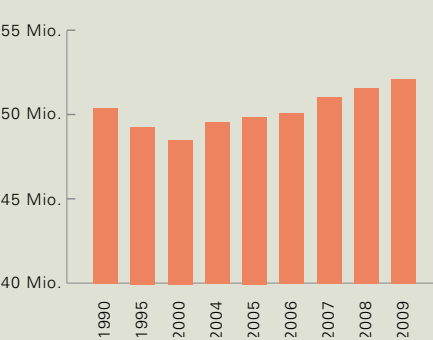
Fahrleistung in Kilometern pro Buskategorie



Anzahl Fahrgäste pro Jahr



Personenkilometer



Den Rhythmus der Stadt erleben

Das Personal der VBSG ist so bunt wie die Stadt selbst und vereint die Generationen. Isabel Woerner (27) und Marco Etter (47) versinnbildlichen diesen Regenbogen so gut wie wenige andere. Marco Etter ist mit 47 Jahren, von denen er schon 25 Jahre bei den VBSG ist, ein «alter Hase» im Betrieb. Isabel Woerner, 27, hat gerade ihr erstes Dienstjahr absolviert. Beide sind sie auf Umwegen zu ihrem Beruf gekommen.

Die aus Sonnenthal bei Oberbüren stammende Isabel Woerner wagte nach der Matura ihren Einstieg ins Berufsleben bei der Kantonspolizei und war mit der mobilen Polizei viel im Kanton St.Gallen unterwegs. «Ich bemerkte recht schnell, dass mir der Job zu sehr unter die Haut geht, als dass ich das bis 65 machen könnte», sagt sie heute. Nach einem Semester Jus an der HSG landete sie dann als Chauffeurin bei den VBSG, wo auch ihr Freund schon seit 13 Jahren tätig war. «Endlich war ich in einem Beruf, in dem die Menschen mich nicht anlügen müssen oder umgekehrt.»

Der gebürtige Stadt-St.Galler Marco Etter war gelernter Überlandchauffeur und fuhr mit 28-Tönnern quer durch Europa. Als seine Frau schwanger wurde, entschied sich das junge Paar gemeinsam, dass er sich eine Arbeit suchen sollte, die ihm erlauben würde, nicht mehr wochenweise weg zu sein von zu Hause. Diese fand er bei den VBSG. «Am Anfang hatte ich schon ein wenig zu kämpfen mit der Umstellung,» meint er. Es sei ein anderes Fahren, wenn man den Fahrplan einhal-

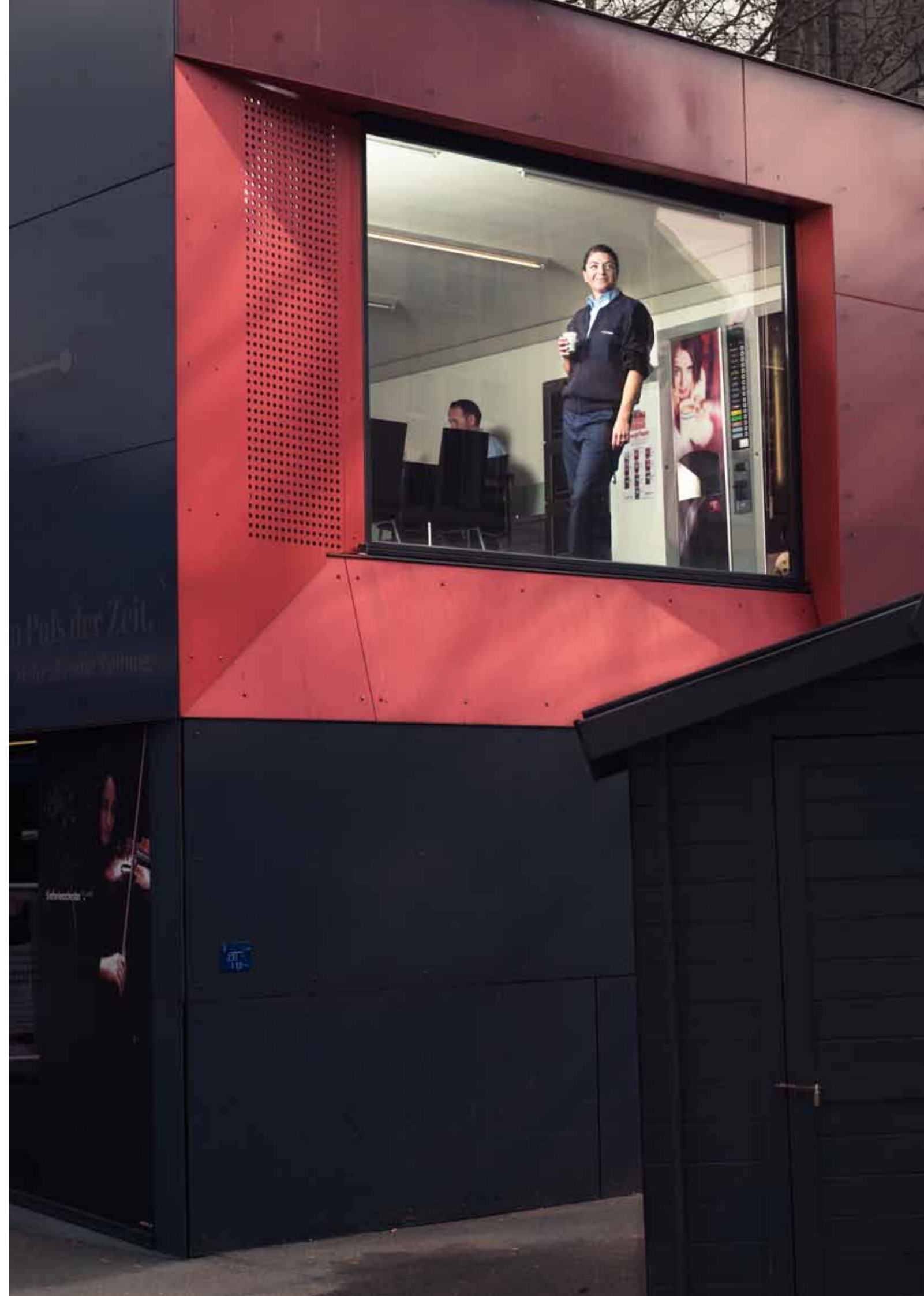
ten muss und sich seine Pausen nicht mehr selber setzen kann. «Und Eier und Stahl beschwerten sich nicht über deinen Fahrstil, wenn du sie transportierst,» fügt er schmunzelnd hinzu. Die Überlandfahrten habe er zu Beginn noch vermisst. Aber in den Beruf zurückzukehren, nachdem die Kinder «aus dem Nest waren», sei für ihn dann nicht mehr in Frage gekommen. Und fahren tut er immer noch, auch wenn er in den letzten zwei Jahren vor allem im Hintergrund tätig war, als Verantwortlicher für die neuen TFT-Bildschirme, in der Verkaufsstelle am Bahnhof oder als Ablösung in der Leitstelle.

Zwischen Böölimann und Charme

Der Kontakt mit Menschen sei für sie etwas vom Wichtigsten in ihrer Arbeit, betonen beide. Auch wenn es so sei, dass Lob eher selten sei. Viel häufiger müssen die Chauffeure als «Böölimann» herhalten, wenn etwas nicht so geht, wie es sollte – wenn ein Bus plötzlich bremsen muss, weil ihm ein Auto über den Weg fährt, zum Beispiel, oder wenn jemand zu spät an der Bushaltestelle ist und ihm der Bus «vor der Nase» abfährt.

«Das einzige, was mich wirklich ein bisschen stört, ist die Unpersönlichkeit hier in der Stadt,» bemerkt Etter. «Die meisten Fahrgäste steigen ein und wieder aus, ohne ein Wort zu sagen. Dass jemand einen guten Morgen oder einen schönen Abend wünscht, gibt es höchstens, wenn der Bus sonst leer ist.» Auf dem Land, bei den Seebus- oder Regio-buslinien sei das ganz anders. «Da sind sich die Leute noch von den Postautos her gewohnt, beim Fahrer einzusteigen und zu grüssen.»

Das erklärt vielleicht auch, weswegen die Bevölkerung die Chauffeure der VBSG als unfreundlicher als ihre Kollegen bei den Postautos wahrnimmt. Nächstes Jahr startet eine Runde von Kursen in kundenorientiertem Verhalten. «Das tut sicher jedem gut, ob er das jetzt braucht oder nicht», sind sie sich einig. Über die Berichterstattung in den Medien waren sie jedoch weniger glücklich: «So wie das dargestellt wurde, sieht es so aus, als ob der VBSG-Chauffeur an sich ein grantiger, ungehobelter Mensch ist. Das stimmt so einfach nicht», ist sich Isabel Woerner



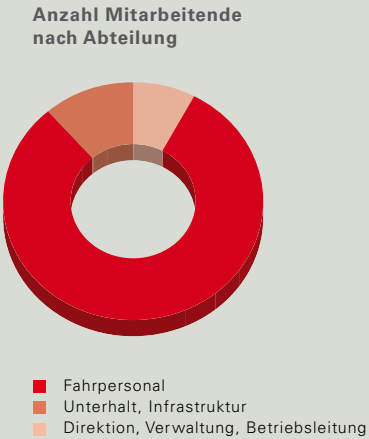
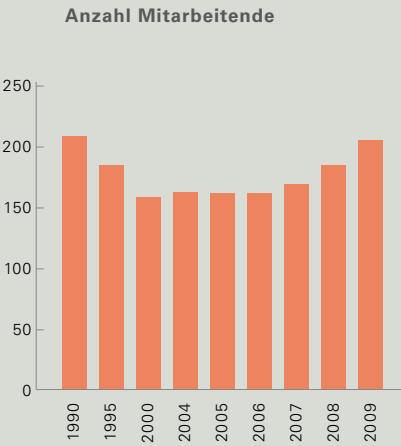
sicher. Natürlich «unterscheiden sich die Einzelnen in ihrer Kinderstube», aber bei denen, die tatsächlich ihre Arbeit nicht gut machen, höre man das schnell. Die Kunden beschwerten sich schon, sei das schriftlich oder telefonisch, «oder auch direkt bei uns an der Verkaufsstelle am Hauptbahnhof», weiss Marco Etter.

Veränderung als Konstante

Dass in der Öffentlichkeit mehr über das Negative gesprochen wird, stört ihn nicht weiter. «Das ist doch normal. Aber ich glaube schon, dass die Leute früher gemütlicher waren und sich nicht so schnell aufregten. Es ist kaum zwanzig Jahre her, dass die Fahrgäste auf Holzsitzen reisen mussten, und da beschwerte sich kaum jemand», erinnert sich Etter an die legendären grünen Saurer-Busse. Und Woerner fügt hinzu: «Wenn der Bus heute eine halbe Minute zu spät kommt, werden die Leute schon ungeduldig. Das spricht dafür, dass der Betrieb besser geworden und nicht stehengeblieben ist. Je höher die Qualität, desto höher sind auch die Ansprüche der Bevölkerung.»

Und verändert hat sich viel in den letzten Jahren. Die neuen Fahrzeuge, der dichtere Fahrplan, die neuen Linien. «Es ist eine abwechslungsreiche Arbeit, auf jeden Fall», sind sie sich einig. «Und anstrengend: Es gibt Abende, da falle ich nur noch ins Bett. Der Kopf mag nicht mehr, auch wenn die Beine noch dreimal um den Block rennen könnten», erzählt Etter. Verändert hat sich auch, dass die ehemalige Männerdomäne Buschauffeur sich geöffnet hat. «Ich finde das eher angenehm als ein Problem, aber ich war natürlich schon bei der Polizei in einem klassischen Männerberuf», erzählt Woerner. Ihr Kollege weiss, dass es schon zu Spannungen geführt hat, aber gerade auch im Positiven. «Das hat das Klima sicher bereichert. Es hat vielleicht ein bisschen gedauert, bis sich alle gegenseitig «beschnuppert» hatten, aber heute ist das völlig normal.»

Was für sie am Schönsten an der Arbeit sei? «So hautnah zu erleben, wie sich die Stadt durchs Jahr verändert», schwärmt Woerner. «Mit dem Wechsel der Jahreszeiten, den Schulferien, den Ausnahmesituationen OLMA und Open Air. Wie entspannt die Menschen sind im Juli und wie gestresst, wenn sie in letzter Minute ihre Weihnachtseinkäufe machen. So sehr wie wir erlebt kaum jemand den Rhythmus der Stadt St.Gallen.»



«Unser ganzer Stolz»

Die Busse der VBSG prägen das Bild der Stadt wie kaum ein Verkehrsteilnehmer. Dafür zu sorgen, dass die rund siebzig Fahrzeuge auch bei Dauereinsatz auf dem besten Stand sind, das ist die Aufgabe von Erwin Benz (44), Teamleiter der Gruppe Fahrzeuginstandhaltung.

«Grundsätzlich müssen bei uns alles Allrounder sein», erklärt Benz, «auch wenn es natürlich so ist, dass jeder einzelne seine Stärken hat.» Ihm steht ein Team von 20 Mitarbeitern zur Seite, die für alles zuständig sind, was die Fahrzeuge betrifft, von einem kaputten Rücklicht über Motorschäden bis zur Auswechslung und Bemalung von Karosserieteilen. Und die Gebiete sind dabei sehr unterschiedlich: Die hoch ausgeklügelten elektronischen Systeme in einem Trolleybus, welche den Motor einerseits, aber auch die bordinternen Systeme vom Ticketautomaten bis zum Funk betreiben, sind da «ein ganz anderes Paar Schuhe als zum Beispiel die Bereifung», erklärt Benz. Dazu kommen noch die hydraulischen Systeme, welche die Türen bedienen, der Diesel-Notstrommotor, die Inneneinrichtung sowie die diversen Zusatzsysteme der neuen Fahrzeuge, von Bildschirmen über Radio bis zu den langersehten Klimaanlage. «Sie können sich vorstellen, langweilig wird das nicht.»

Zwar ist er gelernter Mechaniker, doch zu den VBSG kam Erwin Benz vor 21 Jahren

als Chauffeur. Seine Lehre hatte er bei der Wild AG in Untereggen als Landmaschinenmechaniker gemacht und war danach noch zwei Jahre in der Färberei Sittertal als Betriebsmechaniker tätig. Als die Färberei schloss, bewarb er sich bei den VBSG als Chauffeur, da er zwischen durch auch schon als Lastwagenchauffeur gearbeitet hatte. Erst nach zwölf Jahren als Fahrer kam er zurück in seinen erlernten Beruf. «Es war nicht so, dass mir das Fahren verleidet wäre, ganz im Gegenteil. Aber ich suchte eine neue Herausforderung und wollte noch einmal etwas dazulernen.» Er nahm eine Stelle als Reparateur an und arbeitete sich in den folgenden acht Jahren zum Teamleiter hoch.

Ein langer Lernprozess

«Das war noch eine andere Zeit», erinnert er sich. Der Beginn einer Blutauffrischung bei den VBSG sei es gewesen, insbesondere in der Werkstatt. Er hätte viel lernen müssen, und sei immer froh gewesen um den Input der älteren Mitarbeiter, welche ihre Fahrzeuge schon in- und auswendig kannten. Heute sei

das Team stark verjüngt, genauso wie die Fahrzeugflotte auch. Und gerade das sei eine grosse Herausforderung: «Wir lernen die neuen Busse ja erst kennen, das ist ein Lernprozess, der noch lange dauern wird.»

Hier sei die Kommunikation extrem wichtig, einerseits zwischen den Fahrern und der Werkstatt, um etwaige Probleme zu erkennen, und zwischen der Werkstatt und den Fahrzeuglieferanten andererseits. «Gerade bei so neuen Fahrzeugen ist es ja wichtig, dass wir den Stand hochhalten. Da muss alles laufen und alles gut aussehen. Die neuen Busse sind unser ganzer Stolz. Alles andere würden die Kunden auch nicht verstehen,» sagt Benz, der selber in den Prozess der Ausschreibung und Auslese der neuen Fahrzeugtypen involviert war. Und die neuen Busse bieten genügend Herausforderungen: Allein das «Kneeling», der Prozess also, mit dem ein Bus sich zur Seite neigt, um an den Haltestellen das Ein- und Aussteigen so ebenerdig wie möglich zu machen, weise eine Komplexität auf, mit der sich wenige Systeme in den Vorgänger-



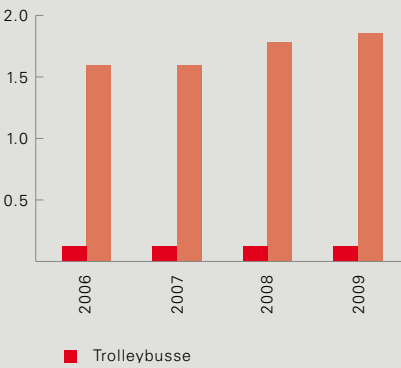
fahrzeugen messen könnten. Auch die Tatsache, dass die Doppelgelenkbusse eine gesteuerte hinterste Achse haben, um einen ähnlichen Kurvenradius zu erzeugen wie die Eingelenkmodelle, sei eine Umstellung, «für die Fahrer wie auch für uns.»

Nicht mehr von Hand waschen

Doch nicht nur bei den Fahrzeugen hat sich viel getan im letzten Jahr, auch in der Werkstatt selber: So wurde die Waschanlage ersetzt, mit welcher die Fahrzeuge von aussen gereinigt werden. Wo es vorher nötig war, dass ein Chauffeur den Wagen im Schrittempo durch die Waschanlage leitete, fährt sich die neue Anlage autonom dem Bus entlang – und im Unterschied zur alten Anlage enthält sie eine Heckbürste. Früher musste das Heck in Handarbeit von den Putzequipen gewaschen werden. Beides spart Zeit und Personal, erklärt Benz. Und die seit Jahren stillgelegte Wasseraufbereitungsanlage, mit welcher das Abwasser der Waschanlage wieder zurückgewonnen werden kann – lange Zeit mussten die Busse mit Frischwasser gewaschen werden – wurde endlich wieder in Betrieb genommen.

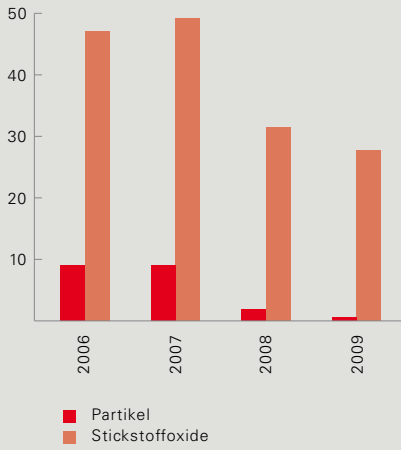
Der clevere Einsatz von Ressourcen sei etwas vom Wichtigsten in einem so grossen Betrieb wie den VBSG, erklärt Benz. Mit Ersatzteilen, zum Beispiel, wo klar unterschieden werden muss zwischen Verbrauchsmaterial, das meistens auf ein Jahr hinaus geplant wird, und Einzelteilen, von denen man es sich kaum leisten kann, mehr als eines an Lager zu halten. «Das sind tausende von Teilen, müssen Sie sich vorstellen», erklärt Benz. «Und der Platz ist knapp». Mit den zusätzlichen Linien und der Vergrösserung der Flotte ist der Platz im Depot an der Steinachstrasse eng geworden. Eine Vergrösserung des Depots ist angedacht. «Ich sage ja, langweilig wird es uns nicht,» sagt er und lacht. Dann muss er weiter. Ein Fahrzeug wird gerade zurück ins Depot gefahren. Eine Türe habe sich verklemmt, sagt er. «Und es muss wieder zurück auf die Strasse, sonst wird es eng mit dem Fahrplan.»

CO₂-Emissionen
in kg pro Fahrzeugkilometer



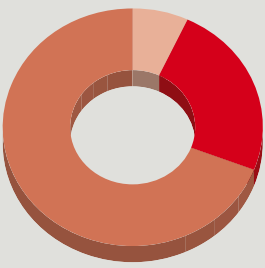
Zunahme CO₂-Ausstoss zurückzuführen auf Mehrverbrauch wegen höherem Fahrkomfort (Klima) und wegen schwereren Fahrzeugen sowie Abgasnachbehandlung EURO V

Autobus Schadstoff-Emissionen
in Tonnen pro Jahr



Drastische Reduktion von Russ-Partikeln durch Einsatz von EURO V-Motoren trotz streckenmässigen Mehrleistungen (2007: 7.7 Tonnen; 2009: 0.5 Tonnen)

Verteilung
Energieverbrauch 2009



■ Trolleybusse 24 %
■ Autobusse 69 %
■ Betrieb 7 %

2009 betrug der Gesamtenergieaufwand 21 Gigawattstunden.



Finanzen

Erfolgsrechnung

	2008		2009	
	CHF	%	CHF	%
Aufwand	33 880 341.90	100.0	40 063 901.24	100.0
Personalaufwand	19 989 217.05	59.0	22 173 280.80	55.4
Löhne	16 184 310.10	47.7	17 961 855.10	44.9
Personalversicherungen	3 686 264.70	10.9	4 095 888.25	10.2
Dienstkleider	118 642.25	0.4	115 537.45	0.3
Sachaufwand	6 912 860.85	20.3	9 391 173.44	23.4
Allgemeine Aufwendungen	2 497 857.65	7.3	4 203 532.14	10.5
Versicherungen	262 802.00	0.8	438 062.95	1.1
Dienstleistungen	386 743.40	1.1	451 769.20	1.1
Mieten und Pachten	305 063.15	0.9	246 240.25	0.6
Energie	2 246 983.95	6.6	2 279 730.45	5.7
Material	677 522.59	2.0	1 145 761.74	2.9
Fremdleistungen	535 888.11	1.6	574 484.51	1.4
Nicht aktivierbare Bauten und Erneuerungen	0.00	0.0	51 592.20	0.1
Sonderaufwand	6 978 264.00	20.7	8 499 447.00	21.2
Abschreibungen	5 988 264.00	17.7	6 505 575.00	16.2
Zinsen	290 000.00	0.9	665 000.00	1.7
Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen	700 000.00	2.1	1 328 872.00	3.3
Ertrag	33 802 372.64	100.0	39 986 484.47	100.0
Verkehrsertrag	20 294 886.39	59.9	20 814 271.67	52.1
Personenverkehr	19 969 919.83	58.9	20 335 526.87	50.9
Abgeltung Tarifverbund	324 966.56	1.0	478 744.80	1.2
Nebenertrag	2 718 408.80	8.1	3 819 416.35	9.6
Leistungen für Dritte	1 047 695.45	3.1	1 676 897.45	4.2
Pacht und Miete	835 594.35	2.5	915 451.85	2.3
Rückerstattungen	155 042.20	0.5	73 117.50	0.2
Übrige Nebenerträge	680 076.80	2.0	1 153 949.55	2.9
Abgeltung der ungedeckten Kosten	10 023 000.00	29.7	13 225 165.00	33.0
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	6 723 767.00	19.9	9 095 153.00	22.7
Abgeltung der Stadt St.Gallen	3 299 233.00	9.8	4 130 012.00	10.3
ausserordentlicher Ertrag	766 077.45	2.3	2 127 631.45	5.3
Gewinn aus Anlagenabgang	87 645.30	0.3	51 065.60	0.1
andere ausserordentliche Erträge	678 432.15	2.0	578 565.85	1.4
Entnahme aus Reserven	0.00	0.0	1 498 000.00	3.8
Unternehmungserfolg	-77 969.26		-77 416.77	

Bilanz

	31. Dezember 2008		31. Dezember 2009	
	CHF	%	CHF	%
Aktiven	63 628 475.93	100.0	74 545 769.56	100.0
Anlagevermögen	53 470 256.50	84.0	59 601 845.30	80.0
Anschaffungswerte Anlagen	75 955 237.10		89 828 897.10	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	48 149 242.40		38 174 106.20	
Kumulierte Abschreibungen	-70 634 223.00		-68 401 158.00	
Umlaufvermögen	10 158 219.43	16.0	14 943 924.26	20.0
Kasse	21 010.00		36 430.00	
Postcheck	50 823.59		33 348.81	
Bank	4 662.40		0.00	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	7 202 254.57		10 052 074.67	
Debitoren	1 485 332.95		3 401 779.91	
Materialvorräte	652 991.47		817 031.32	
Transitorische Aktiven	741 144.45		603 259.55	
Passiven	63 628 475.93	100.0	74 545 769.56	100.0
Eigenkapital	38 469 281.81	60.5	37 225 165.04	49.9
Gesetzliche Reserve gem. Art. 64 EBG	1 060 211.94		758 259.79	
Übrige Reserven	37 409 069.87		36 466 905.25	
Fremdkapital	25 159 194.12	39.5	37 320 604.52	50.1
Darlehen der Stadt St. Gallen	10 000 000.00		25 000 000.00	
Kreditoren	9 757 646.62		6 015 827.42	
Rückstellungen	5 102 303.60		6 178 539.90	
Transitorische Passiven	299 243.90		126 237.20	

Anhang

	2008	2009
Brandversicherungswerte		
Gebäude zum Neuwert	34 873 000.00	36 609 500.00
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	19 635 323.00	19 333 146.00
Fahrzeuge zum Zeitwert	24 758 600.00	42 596 932.00
Total	79 266 923.00	98 539 578.00

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung
Die Geschäftsleitung hat anlässlich eines Workshops am 5. Januar 2010, begleitet durch eine externe Treuhandfirma und unterstützt durch eine Standardsoftware, die jährliche Neubeurteilung der wichtigsten Risiken vorgenommen.

Finanzen

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Bei einem Gesamtaufwand von CHF 40,1 Millionen und einem Gesamtertrag von CHF 40,0 Millionen resultiert ein Restdefizit von CHF 77 000. Im Gesamtertrag enthalten sind CHF 1,5 Millionen Entnahme aus Reserven.

Personalaufwand

Um den Versuchsbetrieb Seebus sowie die bestellten Zusatzleistungen für das Fahrplanjahr 2009 erbringen zu können, war ein Ausbau des Personalbestandes notwendig. Die durchschnittliche Anzahl Beschäftigte stieg damit auf 204,4 Personaleinheiten (Vorjahr: 183,5), d.h. um mehr als 20 Personen respektive gut 10%. Darin enthalten sind auch die Verstärkung des Fahrdienstes mit 4 Personen und die Wiedereinführung der Stelle des Teamleiters Fahrleitungsunterhalt.

Allgemeine Aufwendungen

Durch die starke Investitionstätigkeit im Jahre 2009 stieg die MWSt-Vorsteuerkürzung auf Lieferantenrechnungen stark an.

Versicherungen

Aus Schadenfällen entstanden vermehrt Schadenersatzforderungen, was zum Teil auf der Ertragsseite in Form von höheren Versicherungsleistungen relativiert wird.

Dienstleistungen

Die neuen Billettautomaten akzeptieren auch Euro-Münzen, was zu höheren Kosten für das Handling führte. Die Sicherheitsbegleitung auf den Nachtbussen wurde zudem mit dem Verkauf von Nachtwindzuschlägen erweitert.

Mieten und Pachten

Um die Fahrdienstleistungen für die Erschliessung der Arena St.Gallen zu erbringen, war entgegen dem Vorjahr keine Zumietung von Autobussen mehr nötig.

Energie

Die Dieselpreise haben sich im abgelaufenen Jahr stabilisiert. Die Kosten für Energie liegen deshalb auf Vorjahresniveau.

Material

Die Aufstockung der Busflotte um 6 Midibusse (davon 4 Fahrzeuge für den Versuchsbetrieb Seebus) und der Umstand, dass statt der 3 bestellten übergrossen Gelenkautobusse nur einer und für die verbleibenden zwei stattdessen fünf normal grosse Gelenkautobusse geliefert wurden, führten insbesondere bei der Bereifung zu Mehrkosten.

Fremdleistungen

Durch den Umstand, dass bei den gelieferten Bussen die Garantiefrist noch läuft und bei den bisherigen Bussen nur noch die absolut notwendigen Reparaturen vorgenommen wurden, blieben die Kosten für die Fremdleistungen auf dem tiefen Niveau des Vorjahres. Dazu beigetragen hat auch, dass die Sanierung an den Fahrleitungen über den dafür zur Verfügung stehenden Rahmenkredit gebucht und damit nicht der Laufenden Rechnung, sondern der Investitionsrechnung belastet wurde.

Abschreibungen

Mit der rollenden Inbetriebnahme der neuen Busse und weiteren Investitionsvorhaben stieg das Abschreibungspotenzial gegenüber dem Vorjahr weiter an.

Zinsen

Um die Finanzierung des hohen Investitionsvolumens sicherzustellen, gewährte die Stadt den Verkehrsbetrieben ein zusätzliches Darlehen in der Höhe von CHF 15 Millionen.

Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen

Mit einer weiteren Dotierung der Rückstellung für Zeitsaldi (Überzeit, Gleitzeit, Ferien, Dienstaltersgeschenke) ist der Sollbestand nun erreicht.

Verkehrsertrag

Der Umsatz aus Personenverkehr stieg durch die allgemeine Umsatzentwicklung im Tarifverbund Ostwind sowie um den Umsatz des Versuchsbetriebes Seebus an. Durch die Einführung des integralen Tarifverbundes Ostwind per 1. Juni 2009 stiegen zudem auch die Tariferleichterungszahlungen der Kantone an.

Nebenertrag

Es konnten vermehrt Fahrdienstleistungen für andere Transportunternehmungen ausgeführt werden, was sich im erhöhten Umsatz bei den Leistungen für Dritte zeigt. Die Übrigen Nebenerträge sind ebenfalls markant angestiegen. Darin enthalten sind erhöhte Leistungen der Versicherer sowie höhere Verkaufsprovisionseinnahmen durch die Erweiterung des Tarifverbundes Ostwind auf die Billette des Einzelreiseverkehrs per 1. Juni 2009.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Durch den Abschluss der Ersatzbeschaffung der Autobusflotte stieg das Anlagevermögen weiter an. Zusammen mit Anlagenabgängen insbesondere der bisherigen Autobusse erhöhte sich der Buchwert der Anlagen um CHF 6,1 Millionen.

Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen

Per 1.1.2009 gewährte die Stadt den Verkehrsbetrieben ein zusätzliches Darlehen in Höhe von CHF 15 Millionen. Dies führt im Abschluss 2009 zu einer vorübergehenden Erhöhung des Kontokorrents um CHF 2,85 Millionen. Mit der Fälligkeit der Schlussrechnungen für die Trolleybusbeschaffung wird sich das Kontokorrentguthaben im kommenden Jahr weiter verringern.

Debitoren

Ein Teil des Einnahmenanteils an den Einnahmen des Tarifverbundes Ostwind war per Ende des Geschäftsjahres noch nicht fällig. Zudem führten noch nicht fällige Rechnungen an Lieferanten für Konventionalstrafen sowie die Schlussrechnung für die Fahrdienstleistungen im Zusammenhang mit der Erschliessung der Arena St.Gallen zum erhöhten Debitorenbestand.

Materialvorräte

Aufbau des Ersatzteillagers für die neue Busflotte.

Eigenkapital

Durch die Deckung des Defizites aus Reserven sinkt das Eigenkapital und beträgt nunmehr knapp 50% der Bilanzsumme, was einem ausgezeichneten Eigenfinanzierungsgrad entspricht.

Fremdkapital

Die Darlehensverpflichtung gegenüber der Stadt St.Gallen wurde um CHF 15 Millionen erhöht, um den hohen Investitionsbedarf zu finanzieren.

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