



Kennzahlen

	2008	2009	2010	2011	2012
Mitarbeitende (Jahresmittel)	183,5	204,4	220,4	236,3	255,9
Fahrgäste	23 700 000	23 800 000	23 500 000	26 100 000	27 100 000
Fahrgäste pro Tag	64 900	65 200	64 400	71 500	74 200
Aufwand	33 881 000	40 064 000	41 757 000	44 671 000	48 894 000
Personalaufwand	19 990 000	22 173 000	24 142 000	26 163 000	27 401 000
Sachaufwand	6 913 000	9 391 000	9 386 000	9 806 000	10 724 000
Sonderaufwand	6 978 000	8 500 000	8 229 000	8 702 000	10 769 000
Ertrag	33 802 000	39 986 000	41 867 000	45 334 000	51 506 000
Verkehrsertrag	20 295 000	20 814 000	22 021 000	23 578 000	27 129 000
Übriger Ertrag	3 484 000	5 947 000	4 096 000	4 518 000	4 834 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	10 023 000	13 225 000	15 750 000	17 238 000	19 543 000
Kostenunterdeckung	10 426 000	13 781 000	16 513 000	17 438 000	17 933 000
Fahrzeuge	rollende	67	69	70	70
Gelenktrolleybusse	Gesamtflotten-	17	17	17	17
Doppelgelenktrolleybusse	erneuerung	8	8	8	8
Gelenkautobusse	2008/2009	26	26	27	27
Normalautobusse		10	10	10	10
Midibusse (inkl. Seebus)		6	8	8	8

Inhalt

Kennzahlen	2
Editorial	5
Das Jahr 2012 in Kürze	6
Betrieb und Markt	9
Personal / Organisation	13
Technik / Umwelt	18
Finanzen	
Erfolgsrechnung	22
Bilanz	23
Anhang	24
Geldflussrechnung	25
Eigenkapitalnachweis	26
Erläuterungen zur Jahresrechnung	27

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

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

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

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

Stadtkanzlei
Rathaus
9001 St.Gallen
(als Beilage zum Geschäftsbericht des Stadtrates über das Amtsjahr 2012)



Editorial

Die Verkehrsbetriebe haben sieben Jahre des intensiven Wandels hinter sich. In den Jahren 2007 bis 2009 wurde beispielsweise die gesamte Fahrzeugflotte erneuert und mit modernen technischen Geräten ergänzt. In der Betriebszentrale verfügt die Leitstelle heute über ein modernes rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Dies wiederum war die Grundlage für einen weiteren Schritt der Modernisierung: die dynamische Fahrgastinformation. Inzwischen können unsere Fahrgäste an zahlreichen Haltestellen sehen, in wie vielen Minuten ihr Bus abfährt. Seit dem vergangenen Jahr kann diese Information sogar mit dem Smartphone oder im Internet für jede Haltestelle, die von den VBSG bedient wird, beschafft werden. Nebenbei haben die Verkehrsbetriebe zudem ihr Leistungsangebot deutlich ausgebaut und betreiben mit dem Seebus den ersten Ortsbus ausserhalb des bisherigen VBSG-Netzes. In Kundenzufriedenheitsumfragen und schweizweiten Studien werden die Ergebnisse der Bemühungen gemeinhin gelobt und haben sich sowohl 2011 als auch – quasi als Bestätigung des Vorjahres – im vergangenen Jahr noch stärker in deutlich höheren Fahrgastzahlen niedergeschlagen.

Nach der gegen aussen augenfälligen Erneuerung und dem starken personellen Wachstum der VBSG war es notwendig geworden, die Unternehmung auch intern kritisch zu durchleuchten und wo nötig Änderungen vorzunehmen. Entsprechend wurde im vergangenen Jahr die Strategie umfassend überprüft und angepasst. Die strategischen Ziele werden jetzt mittels einer Balanced Scorecard laufend überwacht. Als Folge der Überarbeitung der Strategie werden gegenwärtig auch die wichtigsten Geschäftsprozesse analysiert und wenn nötig angepasst. Der Prozess der inneren Erneuerung wird natürlich nie ganz abgeschlossen sein und wird die VBSG noch weiter beschäftigen.

Auch im Umfeld der VBSG hat sich vieles verändert. Der Tarifverbund Ostwind wurde 2009 auf Einzelfahrausweise, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten ausgedehnt. Damit ist die Tarifoheit nun vollständig an den Tarifverbund Ostwind, der eng mit den Bestellern des öffentlichen Verkehrs zusammenarbeitet, abgetreten. Die Aufgabe des öffentlichen Verkehrs wird entsprechend der zunehmenden Mobilität laufend weiter regionalisiert. Seit dem Anfang des vergangenen Jahres ist nun der Tarifverbund als Genossenschaft organisiert und die einzelnen Transportunternehmungen sind bestrebt, trotz gefordertem Wettbewerb, noch enger zusammenzuarbeiten, im Dienste eines effizienten öffentlichen Verkehrs bzw. eines umsichtigen Umganges mit den eingesetzten Steuergeldern. Die zahlreichen zum Teil sehr komplexen Kooperationsprojekte werden in erster Linie auf der Ebene der Genossenschaft Ostwind und der Besteller koordiniert. Dies führt dazu, dass die VBSG im Vergleich zu früher heute viel stärker in ein institutionelles Netzwerk eingebunden sind, welches weit über die politischen und administrativen Strukturen der Stadt St.Gallen hinaus reicht. Gerade auch aus diesem Grund macht eine Ausgliederung der Verkehrsbetriebe aus der städtischen Verwaltung Sinn. Gleichzeitig ist jedoch wichtig, dass sich die Stadt durch das Eigentum an den Verkehrsbetrieben auch künftig den ausreichenden Einfluss auf den öffentlichen Verkehr in Stadt und Agglomeration St.Gallen sichert. Die Verkehrsbetriebe danken Ihnen für Ihr bisher gezeigtes und künftiges Vertrauen ganz herzlich.

Ralf Eigenmann
Unternehmensleiter

Das Jahr 2012 in Kürze

Betrieb und Markt

Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren kann für 2012 kaum von neuen Angeboten oder Leistungsverbesserungen berichtet werden. Die allenthalben notwendigen Sparbemühungen haben sich in diesem Bereich bereits bemerkbar gemacht. Immerhin war es möglich, einige kleinere Optimierungen bei einzelnen Linien und der Planung der Fahrzeiten sowie der Fahrplanlage auf einzelnen Linien vorzunehmen. In der Angebotsplanung stand somit das Jahr ganz im Zeichen der Qualitätsverbesserung.

In Zusammenarbeit mit den Bestellern und einem externen Planungsbüro konnte mit Blick auf die S-Bahn St.Gallen 2013 das neue Angebotskonzept seebus erarbeitet werden. Auch das Fahrplanangebot auf der Linie 12 wurde mit den Verantwortlichen des Tiefbauamtes der Stadt St.Gallen kritisch durchleuchtet. Schliesslich hatten die VBSG auch die Möglichkeit, bei der Ausarbeitung der städtischen Position zum nächsten öV-Programm für die kommenden 4 Jahre mitzuarbeiten.

Mit der Eröffnung der Parkgarage und der Bahnhofvorfahrt unter der neuen Fachhochschule auf der Nordseite des Bahnhofes trat am 1. Oktober 2012 auf dem Bahnhofplatz ein neues Verkehrsregime in Kraft. Die Zufahrt über die Gutenbergstrasse sowie der gesamte Bahnhofplatz werden seit diesem Datum mehrheitlich nur noch vom öffentlichen Verkehr befahren. Diese Massnahme ist für die Fahrdienstmitarbeitenden der VBSG eine bedeutende Erleichterung bei ihrer täglichen Arbeit.

Nach 2011 mit dem Eidgenössischen Musikfest waren für die VBSG auch im Jahr 2012 wieder verschiedene Grossanlässe zu bewältigen. Nach vier Jahren Unterbruch wurde beispielsweise wiederum das Kinderfest durchgeführt. Nach

dem traditionellen Umzug galt es rund 40'000 Besucherinnen und Besucher in die Nähe der Kinderfestwiese am Rosenberg zu befördern. Ebenfalls zu den jährlich wiederkehrenden Highlights gehören das OpenAir im Sittertobel sowie der Transport über die OLMA-Zeit. Von den Fussballbegeisterten sehr geschätzt werden auch jeweils die Transportleistungen der Verkehrsbetriebe für die Fussballspiele in der AFG-Arena.

Die VBSG erbringen immer wieder auch Bahnersatzleistungen. So war beispielsweise die SOB-Strecke zwischen Herisau und Lichtensteig während mehrerer Wochen wegen Sanierungsarbeiten für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Zusammen mit anderen Busunternehmen erbrachten deshalb die Verkehrsbetriebe St.Gallen während der fünfwöchigen Sommerferien Bahnersatzleistungen. 24 Mitarbeitende der VBSG leisteten 926 zusätzliche Arbeitsstunden, erklommen mit ihren Fahrzeugen 234'494 Höhenmeter und legten dabei 19'800 Kilometer zurück. Im gleichen Zeitraum konnten zusätzlich Bahnersatzleistungen für die Appenzeller Bahnen sowie die Schweizerischen Bundesbahnen gefahren werden.

Personal / Organisation

Unser langjähriger Leiter der Abteilung Betrieb, Rino Cavallet, ist im Berichtsjahr in den Ruhestand getreten. Zur Sicherstellung eines reibungslosen Überganges wurde die Nachfolgeregelung bereits auf den Anfang des Jahres in Kraft gesetzt. Bei dieser Gelegenheit konnte die Abteilungsleitung Betrieb personell verstärkt und neu organisiert werden. Durch das starke Wachstum der vergangenen Jahre ist dieser Schritt nötig geworden. Neben personellem Wechsel und Verstärkung bestand die wichtigste Massnahme in der Aufteilung der Abteilung Betrieb in die zwei Ressorts «Verkehr» sowie

«Planung und Produktion». Der Betriebsleiter und sein Stellvertreter, die je eines der Ressorts leiten, werden dabei durch Teamleiter und Fahrdienstleiter unterstützt.

Mit der von Stadtrat und Parlament bewilligten Stellenplanaufstockung um 42.5 Stellen im Bereich des Fahrpersonals kann das Jahr 2012 als «Jahr der Rekrutierung» bezeichnet werden. Insgesamt stellten die Verkehrsbetriebe im abgelaufenen Jahr 43 neue Mitarbeitende ein, die in fünf Klassen zu Trolleybuschauffeuren/-chauffeurinnen ausgebildet wurden. Dies wiederum erforderte 102 Rekrutierungsgespräche. Diesen ging die Bearbeitung von insgesamt 235 Bewerbungsdossiers in der Betriebsleitung voraus.

Das aktuell eingesetzte Arbeitsinstrument für Planung und Disposition ist veraltet. Im Weiteren haben sich im Verlaufe der letzten Jahre die Anforderungen des Betriebes an die Disposition und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden hinsichtlich der Planung der Dienstesätze verändert. Das Projekt «individuelle Diensteteilung» (IDE) konnte im vergangenen Jahr erfolgreich gestartet werden. Grösstmögliche Flexibilität für alle, innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen, ist das Ziel. Aus verschiedenen Anbietern und Softwarelösungen wurde durch die Projektgruppe das für die VBSG geeignetste Produkt evaluiert. Es wird im Verlaufe des Jahres 2013 eingeführt.

Auch im Berichtsjahr wurde wieder für alle Mitarbeitenden im Fahrdienst eine Weiterbildungsveranstaltung nach den Anforderungen der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) durchgeführt. Nachdem die Mitarbeitenden im Vorjahr ein Fahrsicherheitstraining absolviert hatten, stand diesmal wieder das kundenfreundliche Verhalten im Vordergrund. Neben

Theorie im Schulzimmer konnte auch ein praktischer Teil im Bus absolviert werden.

Infrastruktur / Technik

Zu den offensichtlichen Neuerungen des vergangenen Jahres bei den VBSG gehört die eindruckliche Einfahrtsrampe ab der Steinachstrasse in die Einstellhalle. Sie war nötig geworden, um die betrieblichen Abläufe vor allem bei Betriebschluss ohne Verzögerungen und Wartezeiten abwickeln zu können. Zudem ermöglicht diese Rampe, dereinst einen Erweiterungsbau zu erstellen, ohne den täglichen Betrieb nachhaltig zu behindern. Nach dem witterungsbedingten Unterbruch während der sehr kalten Zeit anfangs Jahr schritten die Bauarbeiten sehr schnell voran, sodass die Rampe im Juli dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Arbeiten an der Fahrleitung dauerten danach noch bis Mitte August. Auch die Arbeiten an Umgebung und Sportplatz konnten bis zum Herbst weitgehend fertiggestellt werden.

Es bot sich an, gleichzeitig mit dem Bau der Rampe auch die Fernbefüllung der Dieseltanks zu sanieren. Damit werden die heute geltenden gesetzlichen Vorgaben für einen Dieselumschlagplatz mit dem für die VBSG anfallenden jährlichen Volumen erfüllt.

Nach dem weitgehenden Abschluss des Projektes «Dynamische Fahrgastinformation an den Haltestellen» im Vorjahr galt es im vergangenen Jahr, die Echtzeitinformation unserer Kunden weiter auszubauen. Entsprechend dem oft geäusserten Bedürfnis unserer Fahrgäste und einem Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen führten die VBSG gemeinsam mit der Regiobus AG ein Pilotprojekt zur Einführung einer Smartphone-Applikation (App) durch. Die App soll unseren Fahrgästen für jede Halte-

stelle die nächsten Abfahrten in Echtzeit anzeigen. Nicht ortskundige Fahrgäste können mittels der «locate me Funktion» auch gleich ermitteln, welches die nächstgelegenen Haltestellen im Umkreis des aktuellen Standortes sind. Durch Integration der Fahrpläne und Echtzeitdaten von VBSG und Regiobus auf der Plattform «Wemlin» konnte das Pilotprojekt noch im Herbst des Berichtsjahres abgeschlossen werden. Zusätzlich, gleichsam als Nebenprodukt, besteht nun die Möglichkeit, sich über das Internet seinen persönlichen Abfahrtsanzeiger auf seinem Computer darstellen zu lassen (<http://pos.wemlin.com/ostwind/>). Die Ämter für öffentlichen Verkehr der vier Kantone im Ostwind sowie die Genossenschaft Ostwind beauftragten die VBSG, diese Echtzeitdatenplattform für den gesamten Tarifverbund auszubauen und zu betreiben. Um die Fahrgäste auch im Störfalle möglichst umfangreich und zeitnah informieren zu können, wurde zudem noch im vergangenen Jahr damit begonnen, ein Störungsmanagementsystem zu entwickeln. Dieses System wird es den Transportunternehmen im Ostwind ermöglichen, die Fahrgäste auf sehr einfache Weise schnell und über die verschiedensten Kanäle über Unregelmässigkeiten zu informieren.

Die Fahrzeugreserven der Verkehrsbetriebe sind durch den steten Leistungsausbau seit einiger Zeit angespannt. Dies umso mehr als die Einsatzmöglichkeiten der letzten vier verbliebenen alten NAW-Gelenkautobusse sehr beschränkt sind. Entsprechend hat das Parlament im vergangenen Jahr für deren Ersatz und für eine Aufstockung der Fahrzeugreserven der Beschaffung von sechs neuen Autobussen zugestimmt. Nach umfangreichen Bedarfsanalysen unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen wurde vorgängig die ideale Fahrzeuggrösse festgelegt. Mit der Beschaffung der neuen Fahrzeuge

kann die Flotte des st.gallerbus ideal ergänzt werden. Es handelt sich dabei um vier Fahrzeuge des Typ MAN A36, der mit 13.7m Länge und 40 Sitzplätzen fast gleich viele Sitzplätze bietet wie ein Gelenkautobus. Dieser dreiachsige Fahrzeugtyp ist damit für den Einsatz auf den Linien 2 und 8 bestens geeignet. Wegen ihren modernen EcoLife-Getrieben sind die Lärmemissionen und auch die Verbrauchswerte der neuen Fahrzeuge nochmals bedeutend tiefer als bei der bestehenden Flotte. Mit zwei weiteren Fahrzeugen, einer Überlandversion des beschriebenen Dreiachsers und einem Zweiachs-Standardbus mit Überlandbestuhlung, wird die Flotte der VBSG zwei weitere Fahrzeuge enthalten, welche alle Anforderungen für den Einsatz als Schulbus (Schulschwimmen, usw.) oder für Extrafahrten erfüllen. Jeder Sitz der beiden Fahrzeuge wird mit einem Dreipunktgurt ausgerüstet sein. Die VBSG werden damit in der Lage sein, alle Fahraufträge des Schulumtes selbst zu bewältigen.

Die Ausbreitung der neuen Normwartehalle, welche im Jahr 2011 begonnen hatte, konnte weiter vorangetrieben werden. Im verdichteten städtischen Raum wird es immer schwieriger, Wartehallen zu bauen. Die VBSG sind jedoch weiterhin bestrebt, an allen Einstiegshaltestellen (z.B. Haltestellen ab Wohnquartier Richtung Stadt) eine Wartehalle zu Verfügung zu stellen. Das Hochbauamt der Stadt St.Gallen hat im vergangenen Jahr ebenfalls die zum Teil dringend nötigen Sanierungen der ortsfesten Wartehallen an den Wendeplätzen in Angriff genommen. Hier werden Wartehallen mit integrierten öffentlichen WC-Anlagen und einem separaten WC für unsere Mitarbeitenden errichtet.



Die Technologie fährt mit

Fahrgäste mit diversen Zwischenhalten von A nach B transportieren: Im Wesen unterscheidet sich der heutige Busbetrieb nicht von demjenigen in den Anfängen des öffentlichen Verkehrs. Doch rund um die eigentliche Fahrt ist seit Jahren eine digitale Revolution im Gang. Und diese Entwicklung dürfte sich fortsetzen.

Eigentlich wäre Marcel Alther schon seit seiner Ausbildung für eine Laufbahn bei den VBSG prädestiniert gewesen. Der heute 42-Jährige lernte einst Automechaniker, eine gute Voraussetzung für die Arbeit bei einem Busbetrieb, ob nun hinter dem Steuer oder hinter den Kulissen. Doch Alther ist erst seit zwei Jahren als Teamleiter «Projekte und Systeme» bei den VBSG tätig. Der Weg führte ihn zuerst in die Motorenforschung bei einem Nutzfahrzeughersteller, danach liess sich der Familienvater zum Techniker ausbilden. Von der Motorelektronik verlagerte sich Althers beruflicher Schwerpunkt immer mehr Richtung Software und Diagnosetools.

Der Umweg hat sich gelohnt, denn diese berufliche Laufbahn kommt ihm heute zugute. Billettautomaten, Bordrechner,

Infotainment, dynamisches Fahrgastinformationssystem, Smartphone-App: Das liegt in der Verantwortung von Marcel Alther und seinem Team. «Also fast alles ausser den Fahrzeugen selbst», meint er lachend. Bei seiner Aufgabe gehe es aber in erster Linie um die Projektleitung und Koordination, die meisten der technischen Geräte kommen aus der Hand von Lieferanten.

Beliebte Info-Systeme

Vieles von dem, was von dieser VBSG-Abteilung geleistet wird, bleibt für die Fahrgäste unsichtbar, weil es in erster Linie internen Zwecken dient. Für einen reibungslosen Betrieb müssen unzählige Daten erfasst, verarbeitet, weitergeleitet und abgeglichen werden. Doch die zunehmende Digitalisierung hat dazu geführt, dass immer mehr Informationen

auch zu Gunsten des Kundin bzw. des Kunden genutzt werden können. Das prägnanteste Beispiel ist das erwähnte dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI), dank dem Fahrgäste wissen, wann «ihr» Bus abfährt und wann der nächstfolgende zu erwarten ist. Solche Anzeigen an wichtigen Knotenpunkten erwarten die Fahrgäste heute einfach, so Alther, auch wenn dank der hohen Kadenz der nächste Bus meist schon nach kurzer Wartezeit kommt. Die beliebte Hilfe weckt aber auch Begehrlichkeiten. Marcel Alther: «Es gibt Fahrgäste, die am liebsten an jeder einzelnen Haltestelle einen DFI-Bildschirm hätten, aber eine flächendeckende Einführung ist nicht finanzierbar.»

Ein wahrnehmbarer Schritt für die Fahrgäste waren auch die neuen Billettautomaten, die zuallererst durch Kinderkrank-

heiten aufgefallen sind, sich nun aber definitiv auszahlen: Laut Marcel Alther sind inzwischen klar weniger Ausfälle zu verzeichnen als bei der Einführung. Dasselbe kann von den Entwerfern gesagt werden, die früher mechanisch funktionierten und sehr verschleissanfällig waren. Der Wechsel zu Entwertern mit Nadeldruckern hat nun dazu geführt, dass kaum mehr Ausfälle zu beklagen sind.

Weitere Innovationen möglich

Doch was können Alther und sein Team denn überhaupt noch angingen, nachdem die Fahrgäste dank DFI stets aktuell informiert sind über Störungen und Abfahrtszeiten und sie von modernen Billettautomaten «bedient» werden? Tatsächlich könne man zum Schluss kommen, nun sei alles da, was es brauche, so Alther, «aber das hat man bei den Handys auch gedacht, und danach kamen die Smartphones.» Es seien theoretisch durchaus weitere Leistungsausbauten möglich, beispielsweise die Anzeige von Anschlussbeziehungen weiterer Transportunternehmungen. Diese Dienstleistung dürfte bis Ende 2013 realisiert sein. Auch der Kauf von Tickets über eine Smartphone-App sei ein möglicher Schritt. Aus Althers persönlicher Sicht sind das Aufgaben, welche die Betriebe des regionalen öffentlichen Verkehrs wohl zusammen angehen müssen, basierend auf gemeinsamen Standards.

Datenschutz versus Möglichkeiten

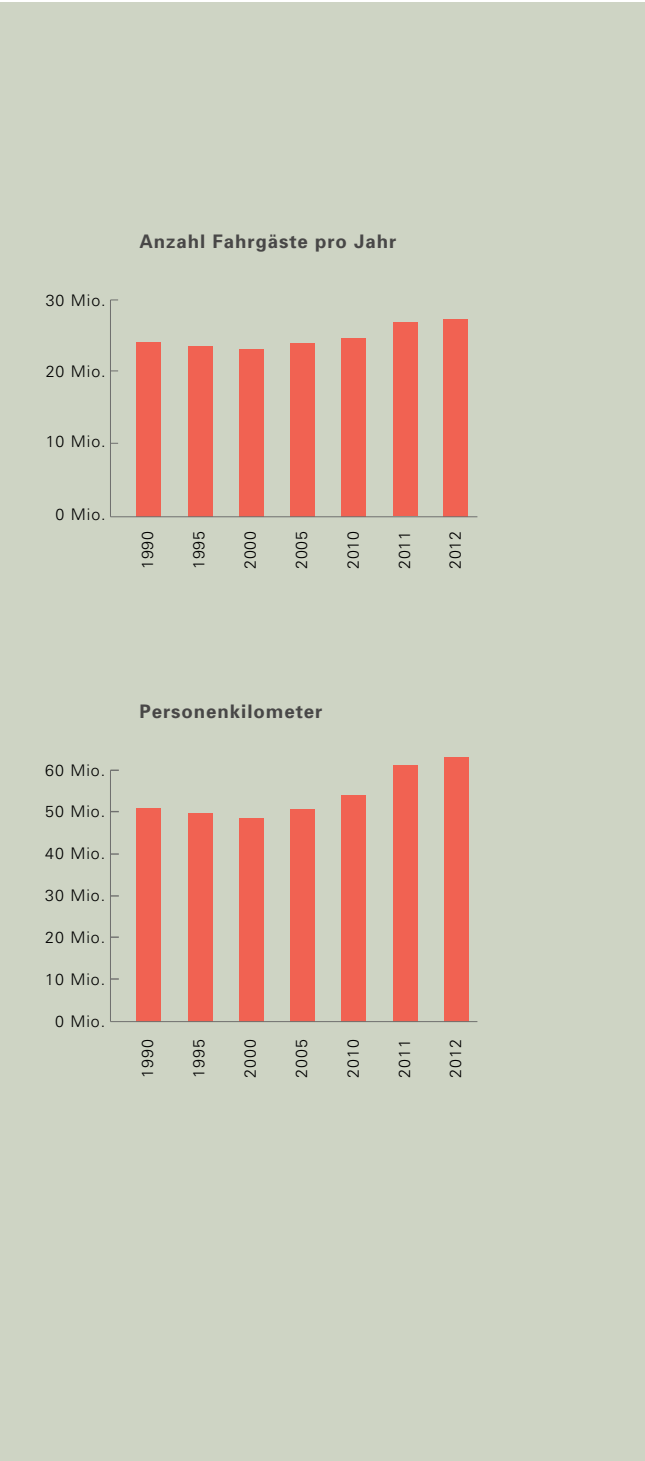
Oder was wäre, wenn auf dem Smart-

phone die ganze Reisekette abgebildet werden könnte? Buspassagiere wären in der Lage, in einer App ihr Profil anzulegen und dann jederzeit abzurufen, welche Strecke sie mit welchem Bus gefahren sind. Eine reine Spielerei für den Einzelnen, zugegeben, aber ein nützliches Werkzeug für die VBSG. Diese hätte so genaue Angaben über das Nutzungsverhalten, könnte grafisch anzeigen lassen, wo gerade viel Verkehr herrscht und den Betrieb entsprechend anpassen – bis hin zur Preisgestaltung. Die entsprechenden Technologien gebe es, sagt Marcel Alther, doch um sie zu nutzen, müssten Daten freigegeben werden, «und da sprechen wir von sehr heiklen Fragen rund um den Datenschutz.» Derzeit herrsche diesbezüglich grosse Zurückhaltung bei den meisten Transportunternehmen. Doch unser Verhältnis zum Umgang mit Daten verändert sich bekanntlich laufend, und so scheint es schwer absehbar, wie die nächste Generation über solche Fragen denkt.

Rund um den Globus sind ÖV-Anbieter stets auf der Suche nach Möglichkeiten, den Betrieb effizienter zu machen und den Fahrgästen noch mehr Informationen zu bieten. Über mögliche Trends halten sich Alther und seine Kollegen über diverse Newsletter, Fachzeitschriften und Fachtagungen auf dem Laufenden. Doch eben, neben wirklich nützlichen Innovationen und der einen oder anderen Spielerei hat sich im Grunde bei allem Fortschritt eines nicht geändert: Die Fahrgäste wollen sicher und bequem ans Ziel kommen.

Immer informiert

Ein Beispiel für ein nützliches «Nebenprodukt» aus der elektronischen Erfassung von Fahrplanzeiten, Störungsmeldungen und anderen Einflüssen ist die Webseite <http://pos.wemlin.com/ostwind/>, die auch via Smartphone aufgerufen werden kann. Hier kann man Ortschaft und Haltestelle eingeben. Darauf werden umgehend die nächsten Abfahrten – so viele, wie gewünscht – angezeigt.





Wünsche sind (fast) Befehl

Jeder Beruf bringt Schönes und weniger Erbauliches. Wer für die VBSG fährt, weiss anhand des Dienstplanes schon ein Stück weit, was ihn oder sie an einem bestimmten Tag erwartet. Auch wenn Abwechslung das Leben süss macht: Eine Lieblingslinie haben fast alle Chauffeurinnen und Chauffeure. Und die Geschmäcker sind denkbar verschieden.

«Eigentlich spielt es für mich keine grosse Rolle, auf welcher Linie ich unterwegs bin, ich fahre überall gerne»: Sandro Näf mag sich zunächst nicht festlegen. Es ist ein Satz, der bei den meisten Befragten zunächst fällt. Doch dann, und auch hier gleichen sich alle Gespräche, setzt ein Moment des Nachdenkens ein, und die Miene hellt sich auf. «Die Linie 7 ist mir schon die liebste, weil ich im Quartier Wilen aufgewachsen bin und hier viele Leute kenne. Und ich kann meine Tochter je nach Einsatzzeit sogar zur Schule fahren.»

Da ist sie also, die Antwort auf die Frage nach der ganz persönlichen Lieblingslinie. Für Näf, den gelernten Zimmermann, der seit zwölf Jahren bei den VBSG hinter dem Steuer sitzt, ist es vor allem die emotionale Bindung an sein Quartier, die den Ausschlag gibt. Weil er mit alten

Bekannten auf der Linie 7 einen Schwatz halten kann? Nein, lacht Sandro Näf, «sprechen können wir während der Arbeit natürlich kaum, aber immerhin hat man sich wieder mal gesehen.» Für ihn, den es einst zu den VBSG zog, weil er den Kontakt zu Menschen schätzt, ein wichtiger Punkt. Doch auch die Tatsache, dass die Linie 7 relativ langgezogen ist und man es «eine Weile einfach laufen lassen» kann, spielt eine Rolle. Soweit, dass er für eine bestimmte Linie mit Kollegen den Dienst tauschen würde, geht der 40-jährige Näf nicht, «aber es gibt natürlich schon Kollegen, die das machen.» Vielleicht verzichtet der leidenschaftliche Freizeitsportler auch darauf, weil es keine Linie gibt, die er ausgesprochen ungern fährt. Schnee erschwere die Arbeit natürlich manchmal, «aber das gilt für jede Linie.»

Kurzweilige Linie 9

Das sieht bei Andrea Zillig ein wenig anders aus. Seit zehn Jahren chauffiert sie Fahrgäste durch die Stadt, und sie tut es mit grosser Freude. Am ehesten getrübt wird diese, wenn sie auf einer kurzen Linie Dienst tut, auf der man sehr oft wieder am Knotenpunkt Nummer 1 steht, dem Hauptbahnhof mit seinem bunten Treiben und nach wie vor manchmal schwerem Durchkommen. Die Linie 6 sei ein solcher Fall, so die 42-Jährige. Von einer Lieblingslinie hingegen mag sie nicht sprechen, eher von einem Favoriten: «Die Linie 9 entspricht mir, denn vom Ausgangspunkt Bahnhof Nord bis zum Gallusmarkt ist man eine halbe Stunde unterwegs, und die Strecke ist sehr kurzweilig.» Mit Haltestellen wie Universität, Rotmonten und Heiligkreuz ist auf Linie 9 ein buntes Volk unterwegs.

Die sehr eng geschnittene Route lässt kein hohes Tempo zu, doch weil genug Zeit für die Strecke eingeplant ist, kommt es kaum je zu einer Verspätung, die Stress hinter dem Steuer bedeutet. Einmal, so die passionierte Tourengängerin, sei sie von einem Auto ausgebrems worden. «Noch mehr ausweichen konnte ich nicht, und die Fahrgäste haben mich gegenüber dem schimpfenden Autofahrer verteidigt», erinnert sich Andrea Zillig schmunzelnd. Und schliesslich nennt sie ein weiteres gutes Argument für «s'Nüni»: An der Endhaltestelle Gallusmarkt bleibt genug Zeit für einen Gang auf die Toilette, was keineswegs in jedem Dienst der Fall sei.

Auf Wünsche eingehen

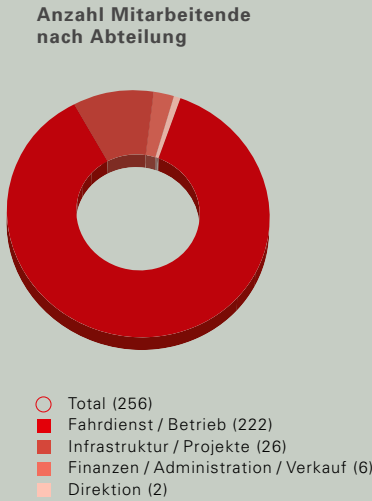
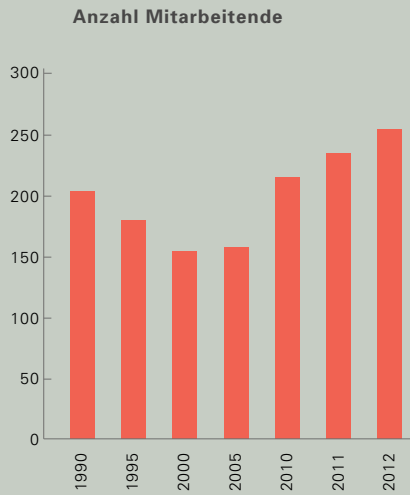
Solche Vorlieben oder eben auch Antipathien kennt Yvonne Nef, Betriebsassistentin bei den VBSG, bestens. Zusammen mit dem Planungsteam erstellt sie unter anderem die Dienstpläne. Eine hochkomplexe Aufgabe angesichts der hohen erbrachten Fahrleistungen, der 250 Chauffeurinnen und Chauffeure und einer Vielzahl von speziellen Events wie beispielsweise dem OpenAir, die dazukommen. «Wenn es möglich ist, berücksichtigen wir die Wünsche der Fahrerinnen und Fahrer bezüglich Linie und Schicht», sagt Yvonne Nef. «Aber natürlich können wir nicht allen 250 Frauen und Männern für einen Betriebsausflug gleichzeitig einen Freitag geben», fügt sie schmunzelnd an.

Spielraum ergibt sich durch die Tauschmöglichkeit unter den Chauffeurinnen und Chauffeuren. Aber im Unterschied zu vielen anderen Tätigkeiten können zwei Fahrer untereinander nicht einfach mal schnell Dienste wechseln. Denn über allem steht ja noch das Gesetz, das unter anderem die Ruhezeiten regelt. Hier tut sich bei den VBSG Spannendes. Yvonne Nef und ihre Teamkollegen arbeiten an der Einführung einer elektronischen Plattform, über die künftig solche «Tauschgeschäfte» vereinbart werden können. Kommt es bei einem gewünschten Abtausch zu einem Konflikt, «dann meldet das System diesen automatisch und zeigt an, was möglich ist und was nicht.»

Gerne die Beine vertreten

VBSG-Chauffeur Sandro Widmer wird das neue Angebot wohl nicht allzu eifrig nutzen, denn er sieht in jeder Linie etwas Schönes. «In St.Georgen hat man das Gefühl, durch die Berge in die Ferien zu fahren, und der Sonnenaufgang auf Rotmonten mit Blick auf den Säntis ist wunderbar.» Auch der dreifache Familienvater mag eher langgezogene Linien, beispielsweise die Linie 151 Richtung Gossau – eine Route, auf der man genügend Zeit hat. Das Gegenteil sei der Fall auf der Rorschacher Linie, «da ist die Zeit eher knapp bemessen, man sitzt ständig auf dem Stuhl und kann sich kaum mal die Beine vertreten», so der 43-Jährige Waldkircher.

Und was, wenn ein Chauffeur oder eine Chauffeurin so versessen auf eine bestimmte Linie ist, dass er oder sie gar nirgends anders mehr unterwegs sein will? In diesem Fall muss das Planungsteam abwinken, auch wenn sie noch so gern allen Kollegen Wünsche erfüllen würden. «Solche Dienste gibt es nicht, und es würde auch gar nicht funktionieren.» Das Dienstplansystem der VBSG basiert auf Ablösung, jeder Eingriff wirkt sich auf das ganze System aus. Einzelne Fahrer, die ganztags auf einer Linie «festkleben», würden den Rhythmus durcheinanderbringen und es verunmöglichen, die gesetzlichen Auflagen einzuhalten. Und vor allem, so Yvonne Nef: «Müsste ein solcher Fahrer dann doch einmal notfallmässig auf eine andere Linie wechseln, würde er sie nicht mal mehr genau kennen.» Darauf können sich die Fahrgäste also verlassen: Trotz persönlicher Präferenzen wissen alle Chauffeurinnen und Chauffeure auf sämtlichen über ein Dutzend Linien immer ganz genau, wo es durchgeht.



Andrea Zillig



Fliegender Einsatz

Ein dichter Takt, viele Linien: Ungeplante Ereignisse im Betrieb sind für die VBSG Gift bei der Aufgabe, St.Gallen Tag für Tag in Bewegung zu halten. Leute wie Christoph Schudel sorgen dafür, dass alles möglichst schnell wieder reibungslos läuft, wenn der unerwünschte Fall eines Unfalls oder eines technischen Problems doch einmal eintritt. Ein Job, der auf Trab hält – und für den man die Ruhe selbst sein muss.

Es ist immer dasselbe. Die unzähligen Fahrten, die man auf dem Streckennetz der VBSG ohne Probleme geniesst, bleiben kaum im Gedächtnis haften. Macht sich dann aber einmal eine Tür selbständig und bleibt im ewigen Wechsel zwischen Öffnen und Schliessen gefangen, erinnert man sich noch lange daran. Die VBSG-Busse sind modern und werden gut in Schuss gehalten. Doch Technik, die so intensiv genutzt wird, kann auch einmal von einer Störung betroffen sein. Dass sich diese nicht auf den ganzen Betrieb auswirkt mit Ausfällen und Verspätungen, dafür sorgt bei den VBSG eine eigene Truppe «fliegender» Mechaniker.

Von Kleinigkeit bis Unfall

Einer von ihnen ist Christoph Schudel. Seelenruhig gibt dieser Auskunft, wenn man ihn zu seiner Aufgabe befragt. Dieselbe Ruhe strahlt er auch im Ar-

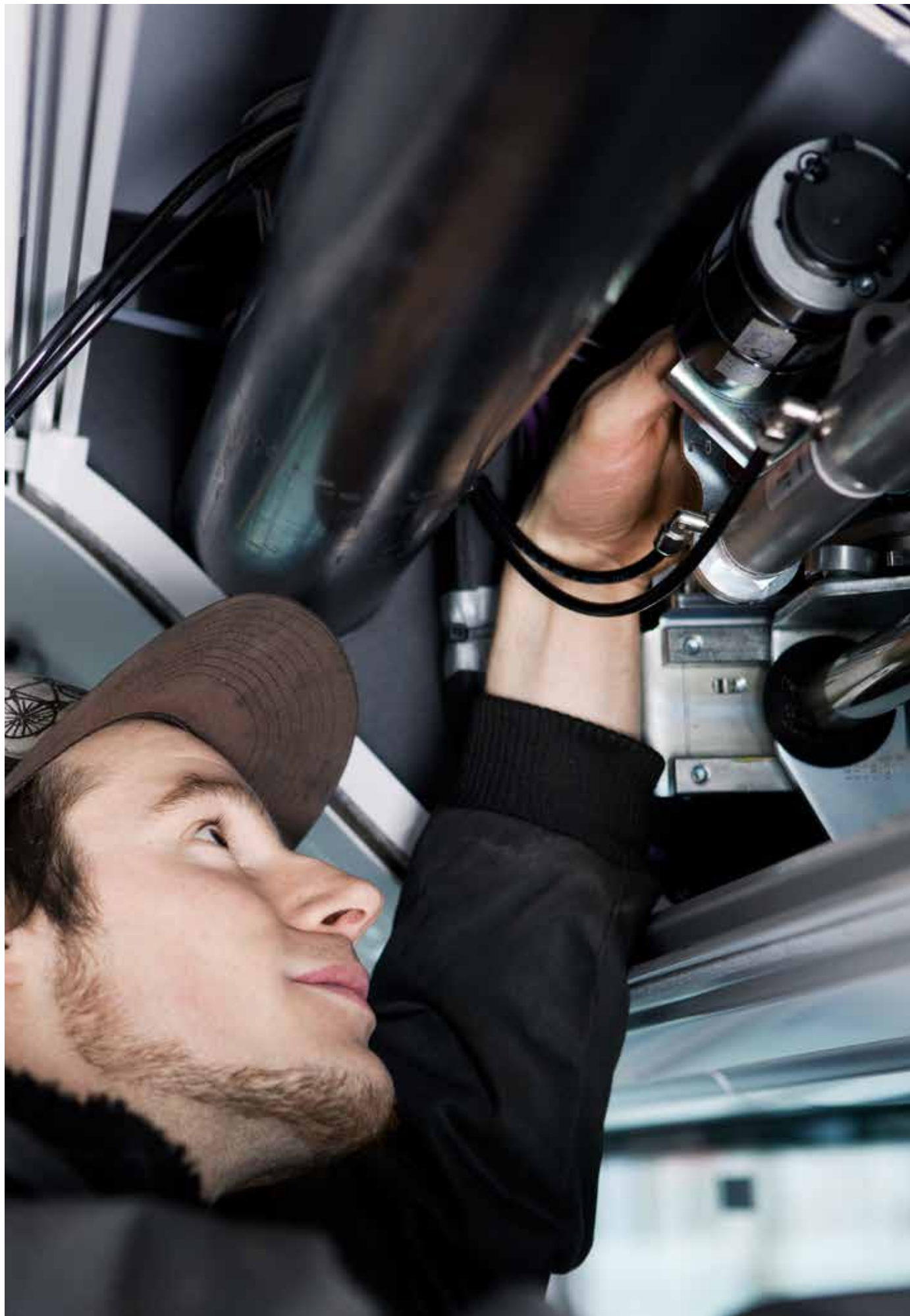
beitsalltag aus. Trotz oder gerade, weil dieser oft sehr hektisch werden kann. «Wir sind der ruhende Pool hier», sagt Schudel und fügt an: «Es gibt nicht sehr viel, was ich noch nicht gesehen habe hier, deshalb gehe ich es gelassen an.» Als fliegender Reparatur ist er eine Art Verbindungsglied zwischen der Leitstelle und den Chauffeurinnen und Chauffeuren. Kommt es während der Fahrt zu einem Vorfall, der eine Reaktion erfordert, kontaktiert der Fahrer die Leitstelle. Diese informiert wiederum Christoph Schudel oder einen seiner sechs Kollegen, die dann ausrücken. «Manchmal geht es um eine Kleinigkeit, die schnell behoben ist, in anderen Fällen muss das Fahrzeug ausgewechselt werden», beschreibt Schudel die Bandbreite. Auch Unfälle können Anlass dafür sein, auszurücken. Für den Ausseneinsatz eingeteilt sind täglich drei Personen. Um 4.45 Uhr ist

der Frühdienst bereit für den Ernstfall, der Spätdienst nimmt die Arbeit um 12.45 Uhr auf und steht bis 21 Uhr bereit – im Bedarfsfall auch länger. Unterstützung während der intensivsten Zeit liefert der Mitteldienst von 10 bis 18 Uhr. Die vier «Flieger», die gerade keine solche Schicht haben, arbeiten in der Werkstatt der VBSG, führen dort Reparaturen und Service aus.

Türen, Reifen, Heizung

Wie aber sieht denn ein typischer Fall für den fliegenden Reparatur aus? Die Türen und deren Mechanik gehören dazu, sagt Christoph Schudel. «Wenn die Fahrzeuge im Winter beim Öffnen der Türen zu nah an einem Schneehaufen stehen, kann es vorkommen, dass die Mechanik verstellt wird.» Ein platter Reifen sei auch nicht ungewöhnlich, zumal die Fahrzeuge tendenziell immer grösser werden





und deshalb des Öfteren in Berührung mit dem Randstein kommen – mit entsprechender Abnutzung als Effekt. Fällt eine Heizung aus, muss es ebenfalls schnell gehen – «im Bus will keiner frieren», stellt Schudel fest. Manchmal geht es auch nur darum, die Birne im Blinker zu ersetzen.

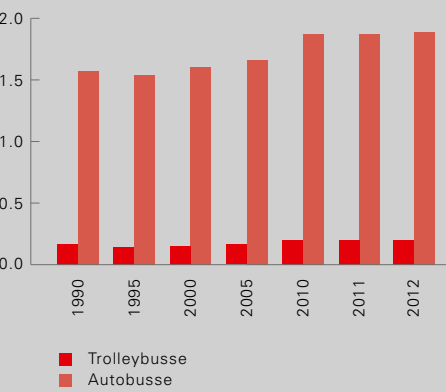
Wann immer möglich, wird vor Ort repariert. Denn die Zahl der Ersatzfahrzeuge ist limitiert. Gewisse Dinge wie eine einfache Türstörung können auch von Chauffeuren selbst erledigt werden, zumindest im Sinn einer vorläufigen Lösung. «Türe zumachen und verriegeln, damit eine Weiterfahrt möglich ist, danach reparieren lassen», umschreibt Schudel das zeitsparendste Prozedere, das bei den VBSG, wo der Fahrplan dicht ist, natürlich Sinn macht. Es gebe Chauffeure, die aus eigenem Interesse möglichst viel rund um die Fahrzeugtechnik selbst beherrschen wollen, andere wiederum möchten sich aufs Fahren konzentrieren. Schudel: «Wenn man uns fragt, geben wir jedenfalls gerne Auskunft.»

Die Sache mit dem Heizölschlauch

Doch auch wenn Chauffeure selbst gelegentlich Hand am Fahrzeug anlegen: Die Arbeit geht Schudel und seinen fliegenden Kollegen nicht aus. Dafür sorgen nur schon die unüblicheren Fälle. Zum Beispiel Wagen, die auf eisiger Strasse wegrutschen und dann von der Feuerwehr aus der misslichen Lage herausgezogen werden müssen. Oder die Anekdote aus dem vergangenen Winter, als ein Tankwagen auf einer Strassenseite abgestellt war und der Heizölschlauch auf die andere Seite führte – quer über die Strasse. «Der Tankwagenfahrer signalisierte dem Buschauffeur, er könne ruhig über den Schlauch fahren – mit dem Ergebnis, dass sich der Schlauch unter dem Bus verhedderte und aus dem Tankwagen gerissen wurde.» Kommt es zu einem Unfall, muss die Polizei beigezogen werden, was die Ausgangslage für Christoph Schudel wieder verändert. «In solchen Fällen müssen wir oft auf Platz zuerst den Verkehr regeln, bis die Polizei da ist und wir unser eigenes Problem lösen können.»

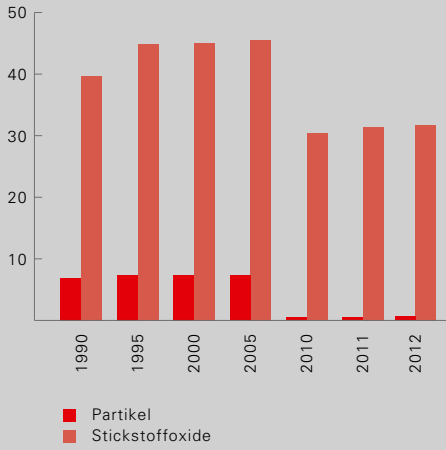
Seit über fünf Jahren macht der 32-Jährige nun diesen Job, und nach eigenem Bekunden braucht es inzwischen einiges, bis er aus der Ruhe komme. Und das, obwohl es oft um Minuten geht. «Der Fahrdienstleiter, der eine Störungsmeldung erhält, muss schauen, dass alles im Takt bleibt, der betroffene Chauffeur sieht auf die Sekunde genau, wie seine Verspätung zunimmt und wird begreiflicherweise auch nervös», so Schudel, «da braucht es unsererseits einen kühlen, klaren Kopf.» Dass der ehemalige Snowboardlehrer über einen solchen verfügt, beweist sein ungewöhnliches Hobby, bei dem neben Sportlichkeit auch Konzentration und Tempo gefragt ist. Christoph Schudel spielt auf hohem Niveau Bike-Polo, eine Art Polo auf dem Velo statt hoch zu Ross. Auf dem Hartplatz bei der Turnhalle Hebel St.Georgen oder im Winter in einem Kellerraum beim Güterbahnhof befördert er auf seinem Drahtesel mit einem Schläger den kleinen Street-hockeyball ins gegnerische Tor. Da ist Nervenstärke gefragt – wie sehr oft auch im fliegenden Einsatz für die VBSG.

CO₂-Emissionen
in kg pro Fahrzeugkilometer



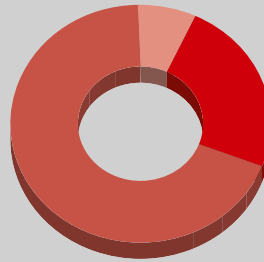
Zunahme CO₂-Ausstoss zurückzuführen auf Mehrverbrauch wegen höherem Fahrkomfort (Klima) und wegen schwereren Fahrzeugen sowie Abgasnachbehandlung EURO-5

Autobus-Schadstoff-Emissionen
in Tonnen pro Jahr



Drastische Reduktion von Russpartikeln Stickstoffoxide-Reduktion durch Einsatz von EURO-5-Motoren Anstieg Stickstoffoxid-Emissionen 2012 durch höhere Fahrleistung

Verteilung
Energieverbrauch 2012



2012 betrug der Gesamtenergieaufwand 24,4 Gigawattstunden.

Erfolgsrechnung

	2011		2012	
	CHF	%	CHF	%
Aufwand	44 671 198	100.0	48 894 107	100.0
Personalaufwand	26 163 467	58.6	27 401 366	56.0
Löhne	21 318 437	47.7	22 788 149	46.6
Personalversicherungen	4 712 453	10.5	4 483 127	9.2
Dienstkleider	132 576	0.3	130 090	0.3
Sachaufwand	9 806 064	22.0	10 723 746	21.9
Allgemeine Aufwendungen	4 077 064	9.1	4 354 960	8.9
Versicherungen	348 880	0.8	394 020	0.8
Dienstleistungen	501 068	1.1	462 301	0.9
Mieten und Pachten	229 303	0.5	277 669	0.6
Energie	2 715 191	6.1	2 983 573	6.1
Material	1 284 657	2.9	1 677 291	3.4
Fremdleistungen	649 902	1.5	573 931	1.2
Sonderaufwand	8 701 667	19.5	10 768 995	22.0
Abschreibungen	7 578 432	17.0	6 543 741	13.4
Zinsen	415 500	0.9	394 500	0.8
Zuweisung zu Abgrenzungen	707 735	1.6	3 480 754	7.1
Zuweisung zu Rückstellungen	–	–	350 000	0.7
Ertrag	45 334 337	100.0	51 505 666	100.0
Verkehrsertrag	23 578 300	52.0	27 128 694	52.7
Personenverkehr	22 715 467	50.1	26 126 249	50.7
Abgeltung Tarifverbund	862 833	1.9	1 002 445	1.9
Nebenertrag	4 518 282	10.0	4 833 905	9.4
Leistungen für Dritte	1 366 116	3.0	1 355 948	2.6
Pacht und Miete	998 920	2.2	1 088 345	2.1
Rückerstattungen	480 642	1.1	643 994	1.3
Übrige Nebenerträge	1 672 605	3.7	1 745 619	3.4
Abgeltung der ungedeckten Kosten	17 237 754	38.0	19 543 065	37.9
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	11 063 515	24.4	12 297 065	23.9
Abgeltung der Stadt St.Gallen	6 174 239	13.6	7 246 000	14.1
Ausserordentlicher Ertrag	0.00	0.0	0.00	0.0
Gewinn aus Anlagenabgang	0.00	0.0	0.00	0.0
Andere ausserordentliche Erträge	0.00	0.0	0.00	0.0
Entnahme aus Reserven	0.00	0.0	0.00	0.0
Unternehmungsergebnis	663 138		2 611 559	

Bilanz

	31. Dezember 2011		31. Dezember 2012	
	CHF	%	CHF	%
Aktiven	76 734 102	100.0	79 639 768	100.0
Anlagevermögen	52 261 317	68.1	48 671 081	61.1
Anschaffungswerte Anlagen	105 831 388		108 297 523	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	9 128 516		9 615 885	
Kumulierte Abschreibungen	–62 700 587		–69 244 328	
Beteiligungen	2 000		2 000	
Umlaufvermögen	24 472 785	31.9	30 968 688	38.9
Kasse	24 830		40 830	
Postcheck	5 041 595		6 797 696	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	15 830 867		19 658 326	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 017 389		2 103 912	
Materialvorräte	1 558 104		1 909 544	
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	–		458 379	
Passiven	76 734 102	100.0	79 639 768	100.0
Eigenkapital	39 337 808	51.3	41 949 367	52.7
Gesetzliche Reserve gem. Art. 36 PBG	1 037 561		1 645 613	
Übrige Reserven	37 637 109		37 692 195	
Bilanzgewinn	663 138		2 611 559	
Fremdkapital	37 396 294	48.7	37 690 402	47.3
Kurzfristig: Darlehen der Stadt St.Gallen	10 000 000		10 000 000	
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	4 275 844		1 744 882	
Passive Rechnungsabgrenzung	4 292 185		6 767 254	
Langfristig: Darlehen der Stadt St.Gallen	15 000 000		15 000 000	
Rückstellungen	3 828 265		4 178 265	

Restatement:
Per 31.12.2012 wurde die Position «Zeitsaldi Mitarbeitende» von den Rückstellungen in die Passiven Rechnungsabgrenzungsposten umklassiert. Das Vorjahr wurde in Bilanz und Erfolgsrechnung zu Vergleichszwecken ebenfalls angepasst.

Anhang

	31. Dezember 2011 CHF	31. Dezember 2012 CHF
Brandversicherungswerte	104 554 858	103 591 697
Gebäude zum Neuwert	36 315 600	36 054 100
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	23 825 836	26 451 194
Fahrzeuge zum Zeitwert	44 413 422	41 086 403
Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherung		
Sachversicherungen	69 739 258	69 037 597
Waren und Einrichtungen	23 825 836	26 451 194
Vorsorge für Einrichtungen	500 000	500 000
Trolley- und Autobusse, Dienstfahrzeuge	44 413 422	41 086 403
Besondere Sachen, Werte und Kosten	500 000	500 000
Mehrkosten Feuer-Betriebsunterbrechung	500 000	500 000
Betriebshaftpflichtversicherungen		
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
Auflösung von stillen Reserven	–	–

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Geschäftsleitung der VBSG hat im Laufe 2012 in mehreren Sitzungen die periodische Risikoüberprüfung ihrer Geschäftsaktivitäten durchgeführt. Diese wurde systematisch, unter Zuhilfenahme einer dafür ausgerichteten Risikomanagement-Software, erhoben. Im Weiteren werden, im Rahmen der gegenwärtigen Einführung einer neuen Unternehmungssoftware, alle Geschäftsprozesse auf ihre IKS-Tauglichkeit hinterfragt. Mit effizienten Massnahmen vermeiden, vermindern oder überwälzen die VBSG die Risiken, die sie nicht selbst tragen möchten. Die Auswirkungen dieses Prozesses sind in der vorliegenden Jahresrechnung enthalten.

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr, im Rahmen der suventionsrechtlichen Prüfung, die Jahresrechnung der VBSG am 13.03.2013 genehmigt.

Geldflussrechnung

Bezeichnung	31.12.2011 CHF	31.12.2012 CHF
Unternehmungsergebnis	663 138	2 611 559
+ Abschreibungen	7 578 432	6 543 741
+ Rückstellungen	–	8 241 570
	350 000	9 505 300
Nettoumlaufvermögen		
+ /– Debitoren	601 141	–86 523
+ /– übriges Umlaufvermögen	601 837	–458 379
+ /– Warenlager	–134 326	–351 440
+ /– kurzfristiges Fremdkapital	–156 210	918 442
	–55 892	–952 235
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	9 160 012	8 553 065
Investierung		
Zugang aus Immobilien	–	–
Zugang aus Mobilien	–1 468 260	–2 466 136
Zugang aus Anlagen im Bau	–2 684 994	–487 369
Zugang aus Beteiligungen	–2 000	–4 155 254
	–	–2 953 505
Desinvestierung		
Abgang aus Immobilien	–	–
Abgang aus Mobilien	–	–
Abgang aus Anlagen im Bau	–	–
	–	–
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	–4 155 254	–2 953 505
Free Cash-Flow	5 004 758	5 599 560
Finanzierung		
Veränderung Grundkapital	–	–
Veränderung langfristiges Kapital	5 000 000	–
Veränderung kurzfristige Kredite	–5 000 000	–
Veränderung Finanzanlagen	–	–
	–	–
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	–	–
Veränderung liquide Mittel	5 004 758	5 599 560
Liquide Mittel am Anfang der Berichtsperiode	15 892 533	20 897 292
Liquide Mittel am Ende der Berichtsperiode	20 897 292	26 496 852
Veränderung liquide Mittel	5 004 758	5 599 560

Eigenkapitalnachweis

	Gesetzliche Reserve (Art. 36 PBG)	übrige Besteller- reserven	übrige Reserven	unverteilter Jahresgewinn	Total
					CHF
Eigenkapital per 01.01.2011	731 199	7 267 826	30 565 600	110 045	38 674 670
Jahresgewinn – Vorjahr Verteilung	306 362	–447 272	250 955	–110 045	0
Jahresgewinn (unverteilt)				663 138	663 138
Veräusserungsgewinne					
Dividenden					
Übrige Ausschüttungen					
Eigenkapital per 31.12.2011	1 037 561	6 820 554	30 816 554	663 138	39 337 808
Jahresgewinn – Vorjahr Verteilung	608 052	–349 149	404 235	–663 138	0
Jahresgewinn (unverteilt)				2 611 559	2 611 559
Veräusserungsgewinne					
Dividenden					
Übrige Ausschüttungen					
Eigenkapital per 31.12.2012	1 645 613	6 471 406	31 220 790	2 611 559	41 949 367

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

Der Tarifverbund Ostwind (OTV) kann wiederum auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die Einsteigerzahlen und somit die Ticketerlöse entwickelten sich im Jahre 2012 sehr erfreulich. Die VBSG, als Tarifverbundpartner, konnten aufgrund ihres starken Wachstums bei den beförderten Personen dabei überdurchschnittlich profitieren.

Der Gesamtertrag erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 13,6% auf rund CHF 51,5 Mio. Der Gesamtaufwand wuchs in der Vergleichsperiode um knapp 9,5% auf CHF 48,9 Mio. Aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen vervierfachte sich das Unternehmungsergebnis im Vergleich zum Vorjahr auf rund CHF 2,6 Mio. und übertraf damit die Erwartungen. Der EBIT betrug im Jahre 2012 5,8% nach knapp 2,4% im Vorjahr.

Nachstehend werden die wichtigsten Positionen der Jahresrechnung kurz erläutert:

Verkehrsertrag

Der Ertrag aus Personenverkehr konnte um erfreuliche 15% gesteigert werden. Hintergrund ist der erfreuliche Anstieg der Fahrgäste im Jahre 2011. Dies wirkte sich, etwas verzögert, aufgrund des angepassten OTV-Einnahmeverteilschlüssels im Folgejahr 2012 sehr positiv aus.

Nebenertrag

Diese Position konnte um erfreuliche 7,0% gesteigert werden. Höhere Provisionseinnahmen des OTV für Ticketverkäufe sowie höhere Vergütungen der Unfall- und Krankentaggeldversicherung waren dabei ausschlaggebend.

Abgeltungen

Der Anstieg dieser Position ist auf die ausgebauten öV-Leistungen auf dem Platz St.Gallen zurückzuführen.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um CHF 1,2 Mio. oder 4,7%. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Personalrekrutierungen zwecks Abbau der Zeitsaldi von Mitarbeitenden zurückzuführen.

Sachaufwand

Der Kostenanstieg von 9,3% oder CHF 0,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr ist einerseits auf die höheren OTV-Provisionen und andererseits auf die höheren Kosten für Dieseltreibstoff zurückzuführen. Des Weiteren haben sich verschiedene unvorhersehbare Unterhalts- und Reparaturarbeiten in höheren Materialkosten niedergeschlagen.

Sonderaufwand

Beeinflusst haben diese Kostenposition im Jahre 2012 vor allem die Periodenabgrenzung von Ticketabonnements von CHF 3,2 Mio. sowie die Erhöhung der Abgrenzung für Zeitkonti der Mitarbeitenden. Die Reduktion der Zeitguthaben der Mitarbeitenden konnte nicht so schnell realisiert werden wie ursprünglich angenommen.

Im Weiteren wurde für die bestehende Unterdeckung der städtischen Pensionskasse eine 1. Tranche von CHF 0,35 Mio. rückgestellt.

Bilanz

Sachanlagevermögen

Die VBSG investierte im Jahre 2012 rund CHF 3,0 Mio. in die neue Depoteinfahrtsrampe sowie andere Infrastrukturprojekte. Verschiedene Investitionsvorhaben konnten planmässig zum Abschluss gebracht werden. So z.B. eine weitere Etappe der Fahrleitungssanierung der VBSG, das Teilstück «Riethüsli».

Flüssige Mittel

Die Liquidität der VBSG betrug per 31.12.2012 CHF 26,5 Mio. Diese Mittel finden in nächster Zeit für verschiedene anstehende Investitionsprojekte Verwendung. Der Free Cash-Flow 2012 belief sich auf CHF 5,6 Mio.

Materialvorräte

Die Materialvorräte bestehen aus Ersatzmaterial und Pneus sowie Dieselöl für die Autobusse. Der Wert der Materialvorräte erhöhte sich infolge Anstieg der Dieselpreise sowie der zunehmenden Vorhaltung von Ersatzteilen aufgrund der Fahrzeugflottenalterung.

Eigenkapital

Per 31.12.2012 beläuft sich das Eigenkapital auf CHF 41,9 Mio. Damit errechnet sich ein komfortabler Eigenfinanzierungsgrad von 52,7%.

Fremdkapital

Per Jahresende 2012 beträgt der Fremdfinanzierungsgrad 47,3%. Die grösste Position des rund CHF 37,7 Mio. hohen Fremdkapitals stellt die Darlehensschuld über CHF 25 Mio. gegenüber der Stadt St.Gallen dar.

Erweiterte Jahresrechnung

Infolge der wachsenden Unternehmungsgrösse der VBSG werden mit der Jahresrechnung 2012 eine Geldflussrechnung sowie ein Eigenkapitalnachweis publiziert.

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

Tel. 071 243 95 11
Fax 071 243 95 90

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

twitter: @stgallerbus

Echtzeitfahrplan:
<http://pos.wemlin.com/ostwind/>