



Geschäftsbericht *08*

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Kennzahlen	1
2008 im Überblick	2
Chronik 2008	3
Betrieb	4
Rollmaterial	6
Fahrzeugflotte	7
Tarife und Fahrgastinformation.	8
Personal	9
Organigramm	11
Energie und Umwelt.	12
Finanzen	13
Erläuterungen zu Erfolgsrechnung und Bilanz	14
Erfolgsrechnung	15
Bilanz	16
Anhang	16

Der Geschäftsbericht unterliegt der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und der Zustimmung 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 2008)

Kennzahlen

Kennzahlen	2005	2006	2007	2008
Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Jahresmittel)	161,0	161,0	167,6	183,5
Fahrgäste	22 900 000	23 000 000	23 500 000	23 700 000
Fahrgäste pro Tag	62 700	63 000	64 300	64 900
Aufwand	29 859 000	29 492 000	31 076 000	33 881 000
Personalaufwand	16 781 000	17 255 000	17 740 000	19 990 000
Sachaufwand	6 424 000	6 094 000	6 465 000	6 913 000
Sonderaufwand	6 654 000	6 143 000	6 871 000	6 978 000
Ertrag	29 953 000	30 339 000	31 107 000	33 802 000
Verkehrsertrag	18 931 000	19 675 000	20 097 000	20 295 000
Übriger Ertrag	1 864 000	2 009 000	2 083 000	3 484 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	9 158 000	8 655 000	8 927 000	10 023 000
Kostenunterdeckung	9 806 000	8 536 000	9 582 000	10 426 000
Fahrzeuge	59	59	59	
Gelenktrolleybusse	26	26	26	rollende Gesamtflo- tten- erneuerung 2008/2009
Doppelgelenktrolleybusse	1	1	1	
Gelenkautobusse	22	22	22	
Normalautobusse	10	10	10	
Wagenkilometer	3 483 000	3 478 000	3 550 000	3 904 000
Gelenktrolleybusse	1 632 000	1 611 000	1 593 000	1 686 000
Gelenkautobusse	1 417 000	1 477 000	1 522 000	1 720 000
Normalautobusse	434 000	390 000	435 000	498 000
Aufwand pro Wagenkilometer	8.57	8.48	8.75	8.68
Personalaufwand	4.82	4.96	5.00	5.12
Sachaufwand	1.84	1.75	1.82	1.77
Sonderaufwand	1.91	1.77	1.93	1.79
Ertrag pro Wagenkilometer	8.60	8.72	8.76	8.66
Selbst erwirtschafteter Ertrag	5.76	6.02	6.05	6.01
Leistungen öffentliche Hand	2.84	2.70	2.71	2.65
Kostenunterdeckung pro Wagenkilometer	2.82	2.45	2.70	2.67

2008 im Überblick

Schwerpunkte

Infrastrukturerneuerung

Im Jahr 2008 waren die Verkehrsbetriebe sehr stark damit beschäftigt, die im Verlaufe des Vorjahres beschlossenen und in Auftrag gegebenen Fahrzeugbeschaffungen umzusetzen. Entsprechend hätte denn auch während des Berichtsjahres die Lieferung der bestellten 33 MAN Niederflur-Dieselaufbuse abgeschlossen werden sollen. Weitgehend ist dies bis Ende Juni auch gelungen. Zu diesem Zeitpunkt verfügten die Verkehrsbetriebe über zehn Zweiachsfahrzeuge (8 x A37, 2 x A21) und 20 Dreiachs-Gelenkaufbuse (A23). Ausstehend waren nur noch die drei bestellten überlangen Vierachs-Gelenkaufbuse (A43 GXL) und die inzwischen in der Gesamtbestellung ergänzten sechs Midibuse (A35) für den *seebus*-Betrieb sowie den Betrieb der Linie 10 nach Oberhofstetten.

Die MAN Nutzfahrzeuge AG hatte im Frühjahr 2006 den Vierachsigen Gelenkbus (A43) als Prototypen gebaut, um damit die Kundenresonanz für diese «High Capacity»-Fahrzeuge zu testen. Die für die Zulassung dieser neuen Fahrzeuglänge notwendigen Tests und die Homologation wurden erfolgreich durchgeführt. Entsprechend wurde das Fahrzeug den VBSG im Rahmen der Teilnahme an der Ausschreibung anfangs 2007 angeboten und schliesslich auch verkauft. Leider hat sich der Markt anders verhalten als von MAN erwartet und man hatte mit Ausnahme des Kunden St.Gallen leider keine weitere Nachfrage für dieses Fahrzeug. Da die industrielle Fertigung eines Fahrzeugtyps aber eine gewisse Seriengrösse voraussetzt, blieb dem Lieferanten nichts anderes übrig, als von der Serienfertigung des A43 Abstand zu nehmen.

Der bestehende Vertrag zwischen den Verkehrsbetrieben St.Gallen und MAN musste in der Folge angepasst werden. Da die Fahrzeuge mit erhöhter Kapazität für die Flottenpolitik der VBSG von einiger Bedeutung waren, konnte nicht ohne Weiteres auf diese grossen Fahrzeuge verzichtet werden. Schliesslich einigte man sich darauf, dass im gleichen finanziellen Rahmen anstelle der drei A43 Vierachser fünf A23 Dreiachs-Gelenkaufbuse und der weitgehend an die Bedürfnisse der Verkehrsbetriebe St.Gallen angepasste Prototyp des A43 geliefert werden sollen, was jedoch nicht mehr im Berichtsjahr möglich war.

Noch im Berichtsjahr, nämlich bereits ziemlich genau ein Jahr nach der Auftragsvergabe im Dezember 2008, konnten die ersten neun neuen Gelenkrolleybuse der Firma Hess in Empfang und in Betrieb genommen werden.

Mit den Fahrzeugen hielt auch die neue Fahrgast-Informationstechnologie bei den VBSG Einzug. Alle neuen Fahrzeuge verfügen über Doppelbildschirme als Anzeigesysteme. Auf dem linken Bildschirm werden neben dem Linienziel, dem Haltewunsch und der Uhrzeit die nächsten drei Haltestellen angezeigt. Auf dem rechten Bildschirm bietet sich die Gelegenheit für betriebliche Informationen, Nachrichten und Werbung. Die Bildschirme werden vom modernen Bordrechner angesteuert, der auch zahlreiche betriebliche Funktionen erfüllt. Die Bordrechner in den Fahrzeugen bilden die Grundlage für das dereinst angestrebte Betriebsleitsystem und die dadurch mögliche dynamische Fahrgastinformation. Sie senden die aktuellsten Daten an die Leitstelle, wo gegen Ende des Jahres 2008 der «Trafficmanager» zur Visualisierung der Betriebslage installiert werden konnte. Zu diesem Zweck mussten in Mörschwil und St.Gallen Menzlen neue Funkknoten installiert werden. Damit war der erste Schritt zur Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems vollzogen.

Das sehr anspruchsvolle Projekt zum Ersatz der Billettautomaten konnte entgegen den Erwartungen im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen werden. Aufgrund der hohen Komplexität der Aufgabenstellung dieses Projektes bestanden für die Herstellerfirma auch gegen Ende des Jahres 2008 noch zahlreiche Herausforderungen. Hinzu kamen Qualitäts- und Lieferprobleme der Lieferfirma. Nachdem diese Probleme auch für andere Transportunternehmungen bestanden, musste der Start des Integralen Tarifverbundes Ostwind auf den 1. Juni 2009 verschoben werden.

Auch innerbetrieblich galt es, die Erneuerung der Infrastruktur in Angriff zu nehmen. Nach den baulichen Erneuerungen im Busdepot der Verkehrsbetriebe steht in einem zweiten Massnahmenpaket die Erneuerung stark beanspruchter Betriebseinrichtungen an. Im November stimmte das Stadtparlament einem entsprechenden Kredit zur Erneuerung einiger Betriebseinrichtungen zu. Als erster Schritt wurde die Telefonie der Verkehrsbetriebe erneuert und in jene der Stadtverwaltung integriert.

Neue Strukturen

Die grosse Belastung aller Beteiligten im Rahmen der umfangreichen Erneuerungsmassnahmen in der Zeit seit Ende 2006 machte den Bedarf an struktureller Erneuerung bei den Verkehrsbetrieben deutlich. So wurde eine Abteilung Infrastruktur und Projekte geschaffen. In diese Abteilung integriert sind die Werkstatt, der Fahrleitungsunterhalt und der Baudienst. Ihr obliegen alle infrastrukturellen, technischen Aufgaben sowie die Durchführung der technischen Projekte. Im Weiteren wurde die seit geraumer Zeit nicht mehr besetzte Sekretariatsstelle zur Geschäftsleitungsassistentin aufgewertet und wieder besetzt.

Auch die Verhältnisse im Markt lassen eine Neustrukturierung der Verkehrsbetriebe als sinnvoll erscheinen. Dieses Projekt umfasst allerdings in erster Linie die Rechtsform und damit die Führungsstruktur.

Im Raum St.Gallen ist eine wachsende betriebliche Vernetzung der Strassentransport-Unternehmungen über die Grenzen der politischen Gemeinden hinaus zu verzeichnen. Die Vielzahl der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) lässt sich im kleinen Verkehrsraum St.Gallen mittelfristig nicht mehr vertreten. Noch immer besteht der Auftrag des Verkehrsrates zur Schaffung einer Agglomerationstransportunternehmung.

Mit dem Integralen Tarifverbund verliert die städtische Politik die Tarifhoheit, und die Verkehrsbetriebe sind darauf angewiesen, in den Gremien des Tarifverbundes aktiv mitwirken und sich einbringen zu können. Engere Kooperationsformen oder gar Fusionen können zur Angebotsoptimierung beitragen bzw. bestehende Parallelangebote reduzieren. Die VBSG sind als öffentlich-rechtliche unselbständige Dienststelle der Stadt selbst nicht «kooperationsfähig»; sie können keine Fusionen oder Joint Ventures eingehen. Mit einer gewissen Grösse ist es einer Transportunternehmung möglich, Synergien zu nutzen und ihre Leistungen effizienter zu erbringen. Der öffentliche Verkehr wächst sehr stark. Es bietet sich daher an, sich auch für die Erbringung neuer Leistungen zu bewerben. Bei der Übernahme von Transportleistungen für andere Gemeinden können gegenseitige Beteiligungen unerlässlich sein.

Als Dienststelle der Stadt können die Verkehrsbetriebe selbst keine Tochtergesellschaften gründen oder besitzen. Der heute als Ortsverkehr bezeichnete Leistungsumfang der Verkehrsbetriebe wird von der Stadt St.Gallen bestellt. Vor dem Hintergrund des allseits angestrebten möglichst freien Wettbewerbs ist es nicht sinnvoll, wenn Besteller und Leistungsersteller juristisch identisch sind.

Aus diesen Gründen erteilte der Stadtrat den VBSG den Auftrag, ein Projekt zur Erarbeitung einer Strategie und zur Vorbereitung der Verselbständigung der Verkehrsbetriebe als Aktiengesellschaft durchzuführen. Gleichzeitig vergab der Stadtrat den Beratungsauftrag für die Begleitung der ersten Phase dieses Projektes an die PricewaterhouseCoopers AG (PwC).

Angebotspolitik

Die im Dezember 2007 auf Beginn des Fahrplanjahres 2008 eingeführten Angebotsverbesserungen stiessen auf breiten Zuspruch. Mit der Verlängerung der Betriebszeiten um eine Stunde konnte der Anschluss an wichtige Züge, die nach Mitternacht in St.Gallen eintreffen, gewährleistet werden.

Durch die Einplanung eines zusätzlichen Kurses von bisher 13 auf 14 auf der Linie 1 «Winkel–Stephanshorn» konnte die Betriebsqualität (Fahrplanstabilität) massgeblich verbessert werden.

Auch die Verlängerung der Linie 2 von Ahorn über die Hechtackerstrasse bis in den Hinterberg wurde, obschon sehr kontrovers diskutiert, von zahlreichen Fahrgästen begrüsst. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember des Berichtsjahres hin wurde der dreijährige Versuchsbetrieb insofern angepasst, als die Taktfrequenz für den Linienast vom Bahnhof Haggen bis nach Hinterberg während eines grossen Teils der Betriebszeiten halbiert wurde.

Mit der Zustimmung des Stadtparlamentes konnte die Linie 10 nach Oberhofstetten nach den Sommerferien am 14. August 2008 den regulären Betrieb aufnehmen. Gleichzeitig stimmte das Stadtparlament einem Versuch ab Dezember 2008 für den Betrieb der Linie 10 an Samstagen zu.

Auch im vergangenen Jahr strebten die Verkehrsbetriebe wieder zahlreiche Verbesserungen an und unterbreiteten den Bestellern Angebote für zahlreiche weitere Leistungsausbauten. Am 18. März 2008 erteilte das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen den Verkehrsbetrieben St.Gallen den Zuschlag für den dreijährigen Versuchsbetrieb des Stadtbusses Rorschach–Goldach–Rorschacherberg. Im Übrigen wurden von den für den Betrieb in St.Gallen angebotenen Zusatzleistungen lediglich die Verdichtung der Taktfrequenz auf den Linien 1 und 4 an den Abenden von Montag bis Samstag und ein gegenüber 2008 erweitertes Nachtangebot bestellt und ab 14. Dezember 2008 eingeführt. Ebenfalls auf diesen Zeitpunkt nahm der **seebus** in Rorschach, Goldach und Rorschacherberg seinen Betrieb auf.

Chronik 2008

28. Januar 2008: Die ersten zwei Dieselbusse MAN A37 (Zweiachser) gehen in Betrieb (ein Jahr nach der Ausschreibung).

19. Februar 2008: Der erste Diesalgelenkautobus MAN A23 GL (Dreiaxser) geht in Betrieb.

18. März 2008: Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen erteilt den Verkehrsbetrieben St.Gallen den Zuschlag für den dreijährigen Versuchsbetrieb des Stadtbusses Rorschach–Goldach–Rorschacherberg.

1. Mai 2008: Die neue Unternehmungsstruktur tritt in Kraft. Der neue Leiter Infrastruktur und Projekte und Mitglied der Geschäftsleitung in die Dienste der Verkehrsbetriebe ein. Die Geschäftsleitung ist somit vollständig.

20. Mai 2008: Das Stadtparlament beschliesst, den Versuchsbetrieb Linie 10 Oberhofstetten–St.Gallen Bahnhof per 14. August 2008 als reguläres Angebot aufrecht zu erhalten. Zusätzlich soll die Linie 10, ab dem 14. Dezember 2008, im Rahmen eines dreijährigen Versuchs, auch am Samstag betrieben werden.

5. Juni 2008: Der Verpflichtungskredit zur Fahrzeugbeschaffung sowie der zugehörigen notwendigen technischen Ausrüstung der Fahrzeuge für den Betrieb des Stadtbuskonzeptes Rorschach–Goldach–Rorschacherberg (**seebus**) wird vom Stadtparlament St.Gallen erteilt.

17. Juni 2008: Der Stadtrat St.Gallen nimmt zustimmend von den Ausführungen zum Projekt Strategie und Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen Kenntnis. Mit der externen Begleitung des Projektes wird die PriceWaterhouseCoopers AG, Niederlassung St.Gallen, beauftragt.

14. August 2008: Die Linie 10, Bahnhof St.Gallen–Oberhofstetten, geht in den regulären Betrieb über.

28. Oktober 2008: Das Massnahmenpaket 2 zur Erneuerung der VBSG Depotalanlagen wird durch das Stadtparlament St.Gallen gutgeheissen und dafür ein Verpflichtungskredit erteilt

19. November 2008: Trolleybus-Rollout, feierliche Inbetriebnahme der neuen Trolleybusgeneration.

20. November 2008: Der erste neue Trolleybus der Firma Hess/Vossloh-Kiepe nimmt auf der Linie 3 seinen Betrieb auf.

14. Dezember 2008: Zum ersten Mal in der Geschichte der Verkehrsbetriebe St.Gallen wird in einem anderen Stadtbusnetz der Betrieb aufgenommen. Der **seebus** startet mit einem Prolog für die Bevölkerung am 13. Dezember 2008.

14. Dezember 2008: Fahrplanwechsel

- Verdichtung des Abendfahrplans im 20-Minuten-Takt, von Montag bis Samstag, auf der Linie 1 zwischen Stephanshorn und Winkeln und der Linie 4 von Wolfganghof über den Bahnhof nach Guggeien. Damit entsteht zwischen Erlachstrasse und Neudorf ein 10-Minuten-Takt.

- Änderung der Versuchsanlage auf der Linie 2: Vom Bahnhof Haggen nach Hinterberg wird von Montag bis Freitag nur noch im 20-Minuten-Takt verkehrt. Damit verbunden ist eine Änderung der Linienführung. Jedes zweite Mal fährt der Bus anstatt zum Hinterberg zum Wendeplatz in Stocken.

- Für die Linie 10, Bahnhof St.Gallen–Oberhofstetten, wird für den Fahrbetrieb am Samstag ein dreijähriger Versuchsbetrieb gestartet.

- Einführung des Ostschweizer Nachtangebotes «Nachtwind» mit zwei **st.gallerbus**-Linien. Die Linienführung für die Nachtbusse der Linien N1 und N2 wurde geändert und der Betrieb zusätzlich um eine Stunde verlängert.

- Der Nachtwindzuschlag wurde im Zusammenhang mit der Einbindung des Nachtangebots in das umfassende Nachtwind-Konzept im Verbundgebiet von Fr. 3.— auf Fr. 5.— erhöht.

- Im Rahmen eines Testbetriebs fährt auf der Linie 7 ab 05.40 Uhr ein Schnellbus von Abtwil St.Josefen nach St.Gallen Bahnhof. Damit werden wichtige Zugsanschlüsse gewährleistet.

Betrieb

Angebot und Nachfrage

Für die städtische Bevölkerung waren die augenscheinlichsten Neuerungen im öffentlichen Verkehr der Stadt St.Gallen die neuen **st.gallerbusse**, die langsam aber sicher das tägliche Stadtbild dominieren.

Ab Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 konnte das aktuelle Grundangebot für das Fahrplanjahr 2008 mit folgenden Leistungen ausgebaut werden:

- Alle Linien: Verlängerung des Abendbetriebs von Montag bis Sonntag bis 00.30 Uhr (letzte Abfahrten ab Bahnhof in alle Richtungen).
- Linie 1: Zur Verbesserung der Betriebsqualität (Fahrplanstabilität) wurde die Linie 1 Winkeln–Stephanshorn mit einem zusätzlichen Kurs von bisher 13 auf 14 verstärkt.
- Linie 2: Verlängerung ab Ahorn bis Haggen–Hinterberg (Versuchsbetrieb).

Das Angebot an Fahrzeugkilometern auf den konzessionierten Linien erhöhte sich durch die erwähnten Mehrleistungen von rund 3,5 Millionen Kilometern des Vorjahres auf 3 904 000 Kilometer.

Bei der Nachfrage ist eine leichte Zunahme von 23,5 auf 23,7 Millionen Reisende zu verzeichnen.

Nachtbus

Seit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 verkehrten die Nachtbusse N1 und N2 in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um 01.30 Uhr ab Bahnhof nach Achseln–Wilen–Stephanshorn–Guggeien bzw. nach Winkeln–Abtwil/St.Josefen. Für deren Benützung war zusätzlich zum Fahrausweis ein Nachtzuschlag von Fr. 3.– je Fahrt zu entrichten. Wegen der Ausdehnung der Betriebsdauer auf allen Linien wurden die Nachtbusse N3 Heiligkreuz–Rotmonten–Schoren, N4 Wolfganghof–Ahorn und N5 Riethüsli–St.Georgen nur noch bei besonderen städtischen Anlässen geführt.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 werden im Rahmen des vom Kanton St.Gallen bestellten Nachtbus-Konzeptes «Nachtwind» die innerstädtischen Nachtbus-Verbindungen nicht mehr nur von den VBSG, sondern zum Teil auch von anderen Unternehmen wie Regiobus, Postauto oder den Appenzellerbahnen geführt. Die VBSG betreiben die Nachtbusse N1 und N2 in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag jeweils neu um 01.35 und 02.35 Uhr ab Bahnhof nach Neudorf–(Guggeien–)Stephanshorn bis Mörschwil (N1) bzw. nach Ahorn–Haggen–(Wolfganghof–)Abtwil bis St.Josefen (N2). Die bisher vom VBSG-Nachtbus N2 bedienten Gebiete Kräzern und Winkeln werden neu durch den Nachtbus von Regiobus erschlossen und das Gebiet Achslen wird im Rahmen der Postauto-Verbindung nach Heiden bedient.

Versuchsbetrieb seebus

Im März 2008 erhielten die Verkehrsbetriebe vom Kanton St.Gallen den Zuschlag für die Führung des Versuchsbetriebes für das neu geschaffene Stadtbuskonzept Rorschach, Goldach und Rorschacherberg. Unter dem Namen **seebus** konnte am 13. Dezember 2008 nach einer intensiven Vorbereitungszeit der Betrieb aufgenommen werden. Für die Verkehrsbetriebe ist dies ein historischer Schritt. Im Vorfeld wurde das neue Angebot in Medienberichten, an den Haltestellen, per Flyer an alle Haushalte, am Badifäsch und an der WUGA in Goldach sowie am Bummelsonntag in Rorschach der Bevölkerung bekannt gemacht. Das Echo in den ersten Betriebstagen war sehr erfreulich, der **seebus** ist erfolgreich gestartet. Im Durchschnitt werden täglich – mit steigender Tendenz – zwischen 1200 und 1300 Personen befördert.

Versuchsbetrieb Oberhofstetten Umwandlung in Regulärbetrieb

Ausgangslage

Das Stadtparlament folgte am 23. November 2004 den Anträgen des Stadtrates und hiess einen dreijährigen Versuchsbetrieb für die Bus-Zubringerlinie Riethüsli–Oberhofstetten gut. Der Versuchsbetrieb nahm auf Schulbeginn am 15. August 2005 den Betrieb auf und endete am 14. August 2008.

Ergebnisse des Versuchsbetriebs

Aufgrund der ermittelten Nachfragen wurden im Rahmen des Versuchsbetriebs zur Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses diverse Änderungen bezüglich Fahrplan und Linienführung vorgenommen. Insbesondere wurde auf Sommerferienende 2007 die Zubringerlinie nach Riethüsli in eine Direktverbindung zum Bahnhof umgewandelt. Dieses Angebot mit der Direktverbindung Oberhofstetten–Bahnhof mit täglich 15 Kursen erwies sich von den während des Versuchsbetriebs gefahrenen Angeboten als das zweckmässigste.

Umwandlung in Regulärbetrieb

Aufgrund der positiven Ergebnisse hat das Stadtparlament am 20. Mai 2008 beschlossen, den bisherigen Versuchsbetrieb der Linie 10 Oberhofstetten–Bahnhof nach dem Ende des dreijährigen Versuchsbetriebes am 14. August 2008 als reguläres Angebot des Ortsverkehrs weiterzuführen.

Fahrzeuge

Für die Beschaffung der für den Betrieb nötigen zwei Niederflerbusse erteilte das Stadtparlament einen Verpflichtungskredit zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe.

Versuchsbetrieb an Samstagen

Dem Wunsch nach einem Betrieb auch an Samstagen hat das Stadtparlament im Rahmen eines dreijährigen Versuchsbetriebes zugestimmt. Der Versuch begann am 14. Dezember 2008.

Verlängerung der Linie 2 zur Erschliessung von Hechtacker/Bernhardswies und des Quartiers Hinterberg.

Ab Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 wurde der Versuchsbetrieb der verlängerten Linie 2 angepasst. Die Fahrten nach Hinterberg werden seit Dezember 2008 vorwiegend im 20-Minuten-Takt geführt. Dadurch fallen die von den Anwohnenden beanstandeten Fahrzeugkreuzungen im Quartier weg.

Um den Fahrzeugumlauf auf der gesamten Linie 2 nicht zu beeinträchtigen, werden Kurse ausserhalb des 20-Minuten-Taktes statt nach Hinterberg zum Wenden nach Stocken geleitet. Somit kann der 10-Minuten-Takt auf der gesamten Linie bis Bahnhof Haggen auch in der zweiten Versuchphase gewährleistet werden. Die Busse von und nach Stocken bedienen die Haltestellen Gröblistrasse, Moosweiher, Friedhof Bruggen und Fürstenlandbrücke. Dadurch entstand neu auch eine direkte Anbindung des Quartiers Hechtacker an Bruggen. Mit dem Wendeplatz in Stocken können die VBSG die dort bestehende Infrastruktur abseits des übrigen Verkehrs für den nötigen Zeitausgleich nutzen.

Extrafahrten zu den Fussballmeisterschaften – Heimspielen des FC St.Gallen und den Spielen der Schweizerischen Nationalmannschaft

Mit dem Eröffnungsmatch Schweiz–Liechtenstein vom 30. Mai 2008 begann für die VBSG die neue Herausforderung, mit genügend Extrapassen die zahlreichen Zuschauer und Zuschauerinnen rechtzeitig auf den Beginn des jeweiligen Spieles ins neue Fussballstadion Arena St.Gallen und nach Spielende auch wieder rasch nach Hause zu befördern. Durchschnittlich waren im Berichtsjahr pro Spiel rund 12 000 Fussballfans im Stadion anwesend. Davon transportierten die Extrapasse von **st.gallerbus** jeweils über 2000 Besucher ab St.Gallen Bahnhof zur Arena und zurück. Für die Hinfahrten zum Stadion wurden meist acht Gelenkautobusse eingesetzt.

Um dem Ansturm der nach dem Spiel nach Hause drängenden Besuchenden Herr zu werden, mussten oft bis zu sechs zusätzliche Gelenkautobusse bereitgestellt werden. Pro Spiel waren somit durchschnittlich bis zu 14 Gelenkautobusse im Einsatz, die insgesamt mit ca. 18 bis 20 Fahrten den Besucheransturm bewältigen konnten. Nebst den Einsätzen ab St.Gallen Bahnhof stehen die Fahrzeuge von **st.gallerbus** bei Engpässen ab Bahnhof Gossau auch der Regiobus als Verstärkung zur Verfügung.

Im vergangenen Jahr wurden im Zusammenhang mit dem Betrieb der AFG Arena St.Gallen die folgenden Extrafahrten ausgeführt:

25.05.2008	Tag der offenen Tür
30.05.2008	Schweiz – Liechtenstein
05.07.2008	Eröffnung Arena
13.07.2008	FC SG – Bayer Leverkusen
26.07.2008	FC SG – Concordia Basel
28.07.2008	GC Zürich – Lech Poznan
30.08.2008	FC SG – La Chaux de Fonds
04.10.2008	FC SG – Stade Nyonnais
11.10.2008	Schweiz – Lettland
18.10.2008	FC SG – Aarau
25.10.2008	FC SG – Servette
10.11.2008	FC SG – Wil
19.11.2008	Schweiz – Finnland
25.11.2008	FC SG – Locarno
01.12.2008	FC SG – Lugano

Erneuerung der Konzession

Die letztmals am 10. Februar 1999 erneuerte Konzession für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen mit Autobussen ist per Ende 2008 abgelaufen. Das Gesuch um Erneuerung der Konzession um weitere 10 Jahre bis 2018 wurde am 6. August 2008 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die Trolleybus-Konzession ist noch bis 31.12.2010 gültig.

Lizenz Nr. V5466

Für den gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen ist gemäss Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse eine Lizenz erforderlich, die berechtigt, im Gebiet der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft zum gewerblichen grenzüberschreitenden Personenverkehr zugelassen zu werden. Die Lizenz Nr. V5466 der VBSG ist per 31. Dezember 2008 abgelaufen. Um die Lizenz erneuern zu können, ist eine Bescheinigung über die fachliche Eignung für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personen-Kraftverkehr erforderlich. Durch diese Bescheinigung wird der ausreichende Nachweis der fachlichen Eignung erbracht (gemäss Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Strassenverkehr und über die Massnahmen zu Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmen). Zusätzlich muss ein Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit vorgelegt werden.

Bescheinigung Nr. 53990

Mit der Bescheinigung Nr. 53990 über die fachliche Eignung für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personen-Kraftverkehr bestätigt das Bundesamt für Verkehr die fachliche Eignung gemäss Art. 5 der Verordnung vom 1. November 2000 über die Zulassung als Strassen-transportunternehmung im Personen- und Güterverkehr (STUV; SR 744.103) aufgrund der durch den Abteilungsleiter Betrieb am 8. November 2008 erfolgreich bestandenen Prüfung zur Erlangung der Bescheinigung über die fachliche Eignung zum Beruf des Personen-Kraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr.

Verlängerung der Gültigkeit der Lizenz Nr. V5466

Aufgrund der am 8. November dem Bundesamt für Verkehr zugestellten Nachweise der Zuverlässigkeit (Strafregisterauszug), der finanziellen Leistungsfähigkeit (Bilanz- und Erfolgsrechnung 2007) und der fachlichen Eignung (Bescheinigung Nr. 53990) ist die Lizenz Nr. V5466 am 15. Dezember 2008 durch das Bundesamt für Verkehr für weitere 5 Jahre bis zum 31. Dezember 2013 erneuert worden.

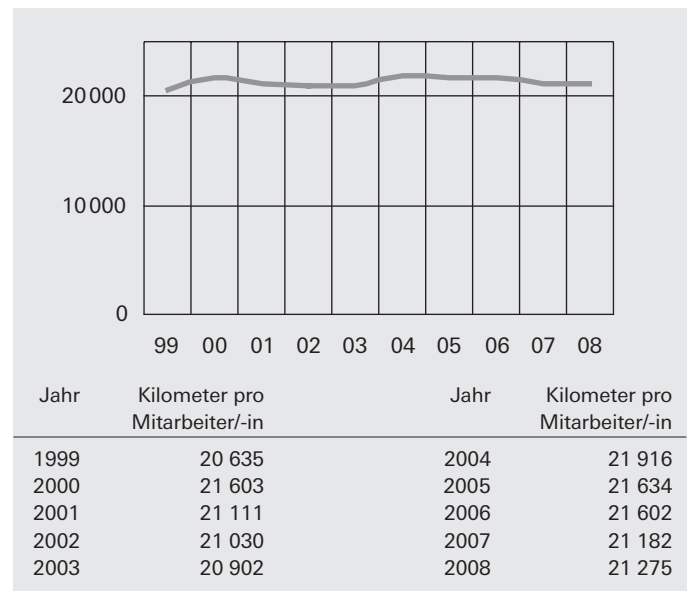
Fahrleistungen in Kilometer

	2006	2007	2008
Gelenktrolleybus	1 611 000	1 593 000	1 686 000
Gelenkautobus	1 477 000	1 522 000	1 720 000
Autobus	390 000	435 000	498 000
Total Wagenkilometer	3 478 000	3 550 000	3 904 000

Fahrgäste pro Jahr

Jahr	Fahrgäste in 1000	Jahr	Fahrgäste in 1000
1999	22 200	2004	22 700
2000	22 200	2005	22 900
2001	22 100	2006	23 000
2002	22 200	2007	23 500
2003	22 400	2008	23 700

Fahrleistung pro Mitarbeiter/-in



Rollmaterial

Im Berichtsjahr stand die Erneuerung der gesamten Fahrzeugflotte im Zentrum der Ereignisse. Der Hauptanteil der Bestellung sollte im Jahr 2008 zur Auslieferung kommen.

Dieselfahrzeuge

Gleich zu Beginn des Jahres waren es die acht Zweiachsautobusse A37, die in Betrieb gesetzt wurden. Danach folgten sukzessive zwanzig Gelenkautobusse A23, deren Inbetriebsetzung sich bis Anfang Mai hinzog. Im Mai und Juni wurden schliesslich noch die beiden Zweiaxser A21 abgeliefert. Diese sind als sitzplatzoptimierte Fahrzeuge nach Klasse 2 mit Sicherheitsgurten ausgerüstet und somit für Gesellschaftsfahrten auch ausserhalb des Liniennetzes zugelassen. Mit der Lieferung dieser beiden Fahrzeuge Mitte Juni konnte ein grosser Teil der Dieselbus-Fahrleistungen mit modernen Niederflrbusen mit Euro 5 EEV Motoren abgedeckt werden. Ausstehend waren gemäss Vertrag noch die drei Vierachsgelenkautobusse A43 (20,45 m). Im Spätsommer wurde die Bestellung infolge der von MAN gewünschten Vertragsänderungen angepasst. Anstelle der drei A43 waren neu fünf normalgrosse (18,75 m) Gelenkautobusse A23 sowie der an die VBSG-Verhältnisse angepassten A43 Prototyp vorgesehen. Dabei wurde vereinbart, dass zwei Gelenkautobusse in der Ausführung als Busse der Klasse 2 mit Sitzgurten geliefert würden. Diese Beststellungsänderung hatte zur Folge, dass die Liefertermine nicht mehr eingehalten werden konnten und die Lieferung nicht mehr im Berichtsjahr möglich war. Die ursprüngliche Bestellung wurde im Verlaufe des Jahres 2008 um sechs Midibusse A35 ergänzt. Vier dieser Fahrzeuge sind für den Betrieb des **seebus**, die restlichen beiden für die Linie 10 nach Oberhofstetten bestimmt. Die vier in blauem Design gehaltenen Busse für den Stadtbusbetrieb in Rorschach, Goldach und Rorschacherberg trafen gerade rechtzeitig ein, kurz vor der Betriebsaufnahme des **seebus** vom 13. Dezember 2008. Die letzten beiden Busse des gesamten Auftrags werden im April 2009 ausgeliefert.

Trolleybusse

Nachdem die Stimmbürger der Stadt St.Gallen im November 2007 den Kredit für die Erneuerung der Trolleybusflotte gutgeheissen hatten und die Bestellung bei der Firma Hess in Bellach platziert war, stand zu Beginn des Jahres die Projektierung im Vordergrund. Schon bald konnten die ersten Komponenten besichtigt werden. Ab August nahmen die Busse auch ihre Form an und ab September war der erste Bus als **st.gallerbus** im Lieferwerk erkennbar. Die Werkabnahme des ersten Fahrzeuges erfolgte am 16. Oktober. Nach der Überführung, der Inbetriebsetzung und der Abnahme durch das BAV begannen umgehend die Personalschulungsfahrten. Nach Abschluss der Schulung und einigen technischen Anpassungen konnte der erste Bus anlässlich einer kleinen Feier am 19. November 2008, ziemlich genau ein Jahr nach der erfolgreichen Volksabstimmung, dem Betrieb übergeben werden. Bis Jahresende konnte der Bestand an neuen Trolleybussen auf neun erhöht werden. Es wurde bereits im Jahr 2008 deutlich, dass der gesamte Auftrag von 17 Gelenk- und 7 Doppelgelenktrolleybussen schneller als geplant würde ausgeliefert werden können. Voraussichtlich per Ende 2009 werden sämtliche Trolleybusse ersetzt sein.

Erste Erfahrungen

Sämtliche neuen Fahrzeuge sind nicht zuletzt auch dank der Klimaanlage und dem hellen freundlichen Erscheinungsbild bei den Fahrgästen sehr beliebt. Ebenfalls sehr positiv wurden die in St.Gallen erstmals eingebauten lichtdurchlässigen Faltenbälge aufgenommen. Dem Fahrgast steht nun eine moderne und umweltfreundliche Niederflr-Fahrzeugflotte zur Verfügung.

Mit dem kontinuierlichen Einzug der neuen Fahrzeuge war es möglich, die älteren Busse sukzessive aus dem Betrieb zu nehmen. 15 Gelenkautobusse NAW/Hess konnten nach Rumänien verkauft werden, einige Saurer Zweiachsbusse sind von Vereinen übernommen worden, die die alten Fahrzeuge der Nachwelt erhalten wollen. Die Trolleybusse 101–111 der ältesten Serie Saurer/Hess/ABB erleben ihren zweiten Frühling in der

Stadt Plovdiv in Bulgarien. Alle abgegebenen Busse ersetzen an ihren neuen Betriebsorten um einiges ältere Fahrzeuge, die teilweise in sehr schlechtem Zustand und aufgrund des Alters wesentlich umweltschädlicher sind.

Der vorübergehende Überbestand an Trolleybussen erklärt sich mit der zurückhaltenden Ausserbetriebsetzung der Busse 101–111, bis die üblichen Anfangsoptimierungen an den neuen Fahrzeugen vorgenommen waren. Geplant ist, den Normalbestand bis Ende April 2009 wieder zu erreichen.

Folgende Fahrzeuge standen am 31. Dezember 2008 dem Betrieb zur Verfügung:

Anzahl	Fahrzeugtyp	Marke	Jahrgang
5	Gelenktrolleybusse	Saurer/Hess/BBC	1984/85
17	Gelenktrolleybusse	NAW/Hess/ABB	1991/92
1	Doppelgelenktrolleybus	NAW/Hess/ABB	1992/2005
9	Gelenktrolleybusse	Hess/Kiepe	2008
32	Trolleybusse		
2	Autobusse	Saurer	1983
10	Autobusse	MAN	2008
4	Midibusse seebus	MAN/Göppel	2008
5	Gelenkautobusse	NAW/Hess	1988/89
20	Gelenkautobusse	MAN	2008
41	Autobusse		
73	Trolley- und Autobusse		

Fahrzeugflotte *st.gallerbus*

(Stand: 31. Dezember 2008)

Gelenktrolleybusse

NAW Hess 3-Achser
Inverkehrsetzung: 1991
Bestand: 17 Fahrzeuge



Gelenktrolleybus

NAW Hess LightTram
Inverkehrsetzung 1992/2005
Bestand: 1 Fahrzeug



Gelenktrolleybusse

Hess BGT-N2C 7775
Inverkehrsetzung 2008
Bestand: 9 Fahrzeuge



Gelenktrolleybusse

Saurer Hess 3-Achser
Inverkehrsetzung 1985
Bestand: 5 Fahrzeuge



Soloautobusse

Saurer SH 560-25
Inverkehrsetzung 1983
Bestand: 2 Fahrzeuge



Soloautobusse

MAN A37 / A21
Inverkehrsetzung 2008
Bestand: 10 Fahrzeuge



Gelenkautobusse

NAW BGU-25
Inverkehrsetzung 1988
Bestand: 5 Fahrzeuge



Gelenkautobusse

MAN A 23 GL
Inverkehrsetzung 2008
Bestand: 20 Fahrzeuge



Fahrzeugflotte *seebus*

Soloautobusse

MAN A 35
Inverkehrsetzung 2008
Bestand: 4 Fahrzeuge



Tarife und Fahrgastinformation

Geltende Taxen

Der Tarifverbund Ostwind erhöhte im Zuge der nationalen Tarifierpassungen die Preise für Monatsabonnemente um Fr. 2 und die Verkehrsbetriebe führten für die Benutzung ihrer zwei Nachtbusse (01.30 h) einen Zuschlag von Fr. 3.— zum regulären Billett ein. Dieser Zuschlag diente insbesondere dazu, die Kosten für die Sicherheitsbegleitung in den Nachtbussen zumindest teilweise abzudecken. Ab 14. Dezember 2008 wurde dieser Zuschlag ersetzt durch den «Nachtwindzuschlag» über Fr. 5.—, der im gesamten Ostwind-Verbundgebiet Gültigkeit hat.

Fahrausweispreise	2007 Fr.	2008 Fr.
Einzelbillett für Erwachsene	2.50	2.50
Einzelbillett mit Halbtaxabo	2.00	2.00
Einzelbillett für Kinder 6–16 Jahre	2.00	2.00
Monatsabonnement für Erwachsene	63.00	65.00
Monatsabonnement für Junioren/Senioren	51.00	53.00

Billettautomaten

Per Ende 2008 waren 72 von 126 neuen Billettautomaten in den Bussen montiert. Die Qualität dieser Automaten muss weiter verbessert werden. Als Pilotunternehmen für die neuen Billettautomaten hatten die Verkehrsbetriebe mit «Kinderkrankheiten» zu rechnen. Trotzdem durfte man aufgrund des Angebotes anlässlich der Ausschreibung von 2006 von einem sowohl konstruktiv als auch softwaretechnisch fortgeschritteneren Entwicklungsstand der Automaten ausgehen. Die Lieferfirma hatte wohl auch den Zeitplan für die Lieferungen unterschätzt. Taktgeber für die Lieferungen war die Beschaffung der neuen Busflotte, die per Ende 2008 zu einem grossen Teil abgeschlossen werden konnte.

Das erste Los der Automaten wird gänzlich ausgetauscht werden müssen, und sämtliche anderen Automaten müssen von der Lieferfirma nachbearbeitet werden, damit eine Lebensdauer von mindestens zehn Jahren gewährleistet ist.

Vom Abonnementsverbund zum Integralen Tarifverbund

Per 14. Dezember 2008 hätte der Abonnementsverbund Ostwind auch auf Einzelbillette, Tageskarten und Mehrfahrtenkarten ausgeweitet werden sollen. Durch die schleppende Auslieferung der neuen Billettautomaten im ganzen Verbund Ostwind musste dieser Termin auf den 1. Juni 2009 verschoben werden.

Fahrgastinformation

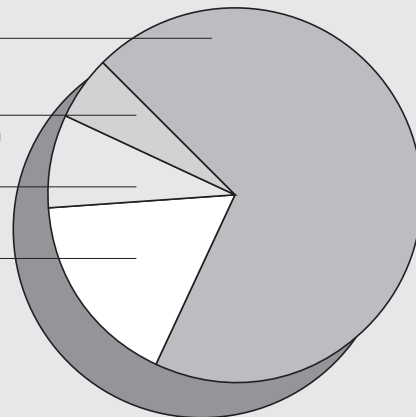
In den neuen Bussen sind jeweils Doppelbildschirme installiert. Der linke Bildschirm zeigt dem Fahrgast die Liniennummer, den allfälligen Haltewunsch, die Uhrzeit, welches die nächsten Haltestellen sind sowie das Endziel der Fahrt. Der Aufbau der Darstellung auf diesem Bildschirm entspricht dem gesamtschweizerisch angestrebten Standard, der insbesondere die Lesbarkeit für Sehbehinderte berücksichtigt. Der rechte Bildschirm dient für weitere betriebliche Fahrgastinformationen, aktuelle Informationen aus Gesellschaft, Sport und Wirtschaft sowie zu Werbezwecken.

Im Zuge der Einführung einer rechnergestützten Betriebsleitzentrale wird dem Fahrgast im Verlaufe der nächsten Geschäftsjahre dann eine dynamische Fahrgastinformation geboten. Das bedeutet, dass insbesondere Verspätungen in Echtzeit ersichtlich sein werden. An den wichtigsten Haltestellen sollen dazu noch direkt angesteuerte elektronische Anzeigetafeln angebracht werden.

Personenfahrten nach Fahrausweisen

Mio. Personenfahrten

Abonnemente	16,5
Mehrfahrtenkarten	1,3
Einzelbillette	1,9
Übrige	4

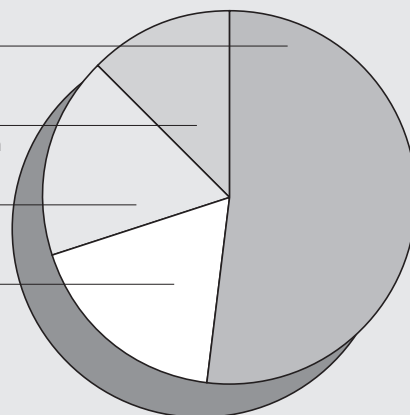


Fahrausweisarten	Personenfahrten	
Billettreisende	1 871 000	
Gelegenheitsreisende	1 319 000	
Total Einzelreisende		3 190 000
Allgemeine Abonnemente	6 566 000	
Ermässigte Abonnemente	9 967 000	
Total Abonnemente		16 533 000
Übrige Personenfahrten		3 977 000
Gesamtverkehr		23 700 000

Einnahmen aus dem Personenverkehr nach Fahrausweisen

Mio. Franken

Abonnemente	10,4
Mehrfahrtenkarten	2,5
Einzelbillette	3,5
Übrige	3,6



Fahrausweisarten	Einnahmen aus dem Personenverkehr	
	Fr.	Fr.
Billettreisende	3 454 000	
Gelegenheitsreisende	2 477 000	
Total Einzelreisende		5 931 000
Allgemeine Abonnemente	4 694 000	
Ermässigte Abonnemente	5 692 000	
Total Abonnemente		10 386 000
Übrige Personenfahrten (GA + Anteil Halbtax)		3 653 000
Gesamtverkehr		19 970 000

Personal

Personalbestand

Für die massiven Angebotserweiterungen ab 9. Dezember 2007 (insbesondere die Verlängerung der Betriebszeiten und die Verlängerung der Linie 2 nach Hinterberg) konnten die nötigen Stellen zum Teil erst im Jahre 2008 besetzt werden. Der Start des Versuchsbetriebes **«seebus»** (Stadtbus Rorschach/Goldach/Rorschacherberg) bedingte eine weitere Aufstockung des Fahrpersonals. Dies führte zu einer Zunahme von über 10% des Personalbestandes.

Der Vergleich mit den bewilligten Stellen zeigt, dass die Verkehrsbetriebe personell auch im Jahre 2008 leicht unterbesetzt waren, was die Überzeiten des bestehenden Fahrpersonals ansteigen liess.

Entwicklung Personalbestand	2007	2008
Besetzte Stellen Anfang Jahr	161,1	166,1
Eintritte	14,0	26,0
Austritte	9,0	6,5
Besetzte Stellen Ende Jahr	166,1	185,6
Bewilligte Stellen	183,0	192,7
Unbesetzte Stellen	16,9	7,1

Die Stellen waren Ende Jahr durch 163 Vollzeitbeschäftigte (Vorjahr: 151), 29 Teilzeitbeschäftigte mit fester Anstellung (Vorjahr: 23) und neun Aushilfen im Stundenlohn besetzt. Ende Jahr waren 24 Frauen im Fahrdienst beschäftigt (Vorjahr: 12).

Aus- und Weiterbildung

Weiterbildung gemäss Chauffeur-Zulassungsverordnung (CZV)

Die Europäische Union hat eine Richtlinie erlassen, die verlangt, dass das Fahrpersonal im Personen- und Güterverkehr einen Fähigkeitsausweis erwirbt. Der Bundesrat hat am 15. Juni 2007 beschlossen, diese Richtlinie auch in der Schweiz umzusetzen, damit für Schweizer Fahrer und Fahrerinnen die gleichen Anforderungen wie für deren Kolleginnen und Kollegen in der EU gelten. Er hat deshalb die Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse, die Chauffeur-Zulassungsverordnung (CZV), verabschiedet.

Was wird verlangt?

Fähigkeitsausweis: Wer mit Cars oder Kleinbussen (Kat. D oder D1) Personen gewerbsmässig transportieren will, muss den Fähigkeitsausweis für den Personen- bzw. Gütertransport erwerben. Dazu sind eine theoretische und eine praktische Prüfung zu bestehen. Der Fähigkeitsausweis ist auf fünf Jahre befristet und wird nur verlängert, wenn die Weiterbildungspflicht erfüllt ist.

Weiterbildung: Alle Inhaber bzw. Inhaberinnen eines Fähigkeitsausweises müssen sich weiterbilden. Es sind in 5 Jahren 5 Kurstage (35 Stunden) zu besuchen und nachzuweisen.

Wer ist betroffen: Wer nach dem 1. September 2009 das Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis für die Kategorien C/C1 bzw. D/D1 einreicht, muss einen Fähigkeitsausweis erwerben. Wer am 1. September 2009 den entsprechenden Führerausweis bereits besitzt (oder zumindest das Gesuch um den Lernfahr- oder Führerausweis eingereicht hat), erhält den Fähigkeitsnachweis prüfungsfrei. Bisherige Ausweisinhaber/innen, also zur Zeit alle Fahrerinnen und Fahrer der VBSG, benötigen den Fähigkeitsausweis für den Personentransport ab September 2013. Sie müssen bis dahin ihre 35 Stunden Weiterbildung absolviert haben, um diesen zu erhalten.

Inhalte der Weiterbildung: Die Inhalte der Weiterbildung umfassen die Themenbereiche, die gemäss CZV für die Prüfung zum Fähigkeitsnachweis verlangt werden. Es sind Kurse zu besuchen, die verkehrssicherheitsrelevante Themen und Strategien für eine umweltverträgliche und energieeffiziente Verwendung des Fahrzeugs vermitteln. Die Weiterbildung muss aus theoretischen und praktischen Lerninhalten bestehen, wobei neben Inhalten für alle Fahrerinnen und Fahrer auch Themen vermittelt werden sollen, die auf die spezifischen Anforderungen der Branchen zugeschnitten sind.

Erster Weiterbildungskurs gemäss CZV bei den VBSG

Die VBSG haben den ersten von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA anerkannten Weiterbildungskurs am 3. November 2008 begonnen. Der Kurs stand unter dem Motto «1. Hilfe im Bus» und wurde mit dem Nothelferausweis abgeschlossen.

Während jeweils 1,5 Tagen wurden alle Fahrerinnen und Fahrer der Verkehrsbetriebe St.Gallen und von Regiobus Gossau in Gruppen zu 12 Teilnehmenden in den Lokaltäten und Bussen der VBSG ausgebildet. Die Themen wurden in folgenden Blöcken vermittelt:

- Bewusstsein/Bewusstseinslagerung,
- Atmung/Beatmung
- Kreislauf/Herzmassage/Laiendefibrillation

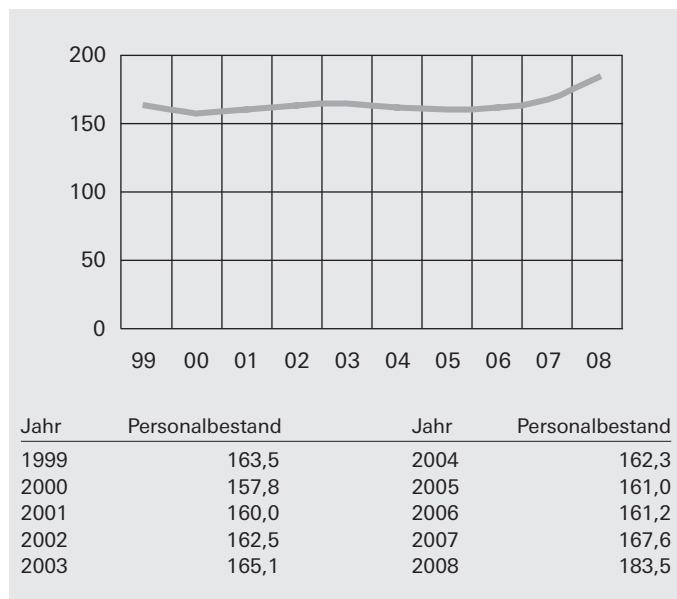
Obwohl mancher Teilnehmer oder manche Teilnehmerin bei den einzelnen anspruchsvollen praktischen Übungen arg ins Schwitzen kam, waren alle ausnahmslos des Lobes voll ob den spannenden und abwechslungsreichen Themen, die durch das autorisierte Instruktorenteam der Firma ES Sicherheit kompetent und engagiert instruiert wurden.

Der Kurs hat den Fahrerinnen und Fahrern die nötige Sicherheit gegeben, bei einem unvorhergesehenen Ereignis mit verletzten Personen im Bus und ausserhalb richtig reagieren zu können.

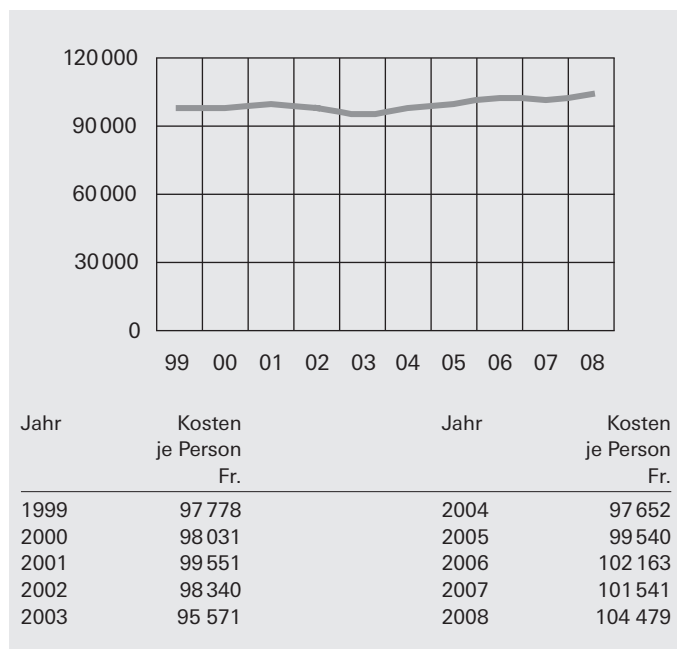
Personalkommission

Am 9. Dezember 2008 erfolgten die Neuwahlen in den Personalausschuss der VBSG für die Amtsdauer 2009 bis 2012. Gewählt wurden acht Mitglieder: sechs Personen aus der Abteilung Betrieb sowie je eine Person aus den Abteilungen Technik und Verwaltung. Die Stimmbeteiligung betrug 55%.

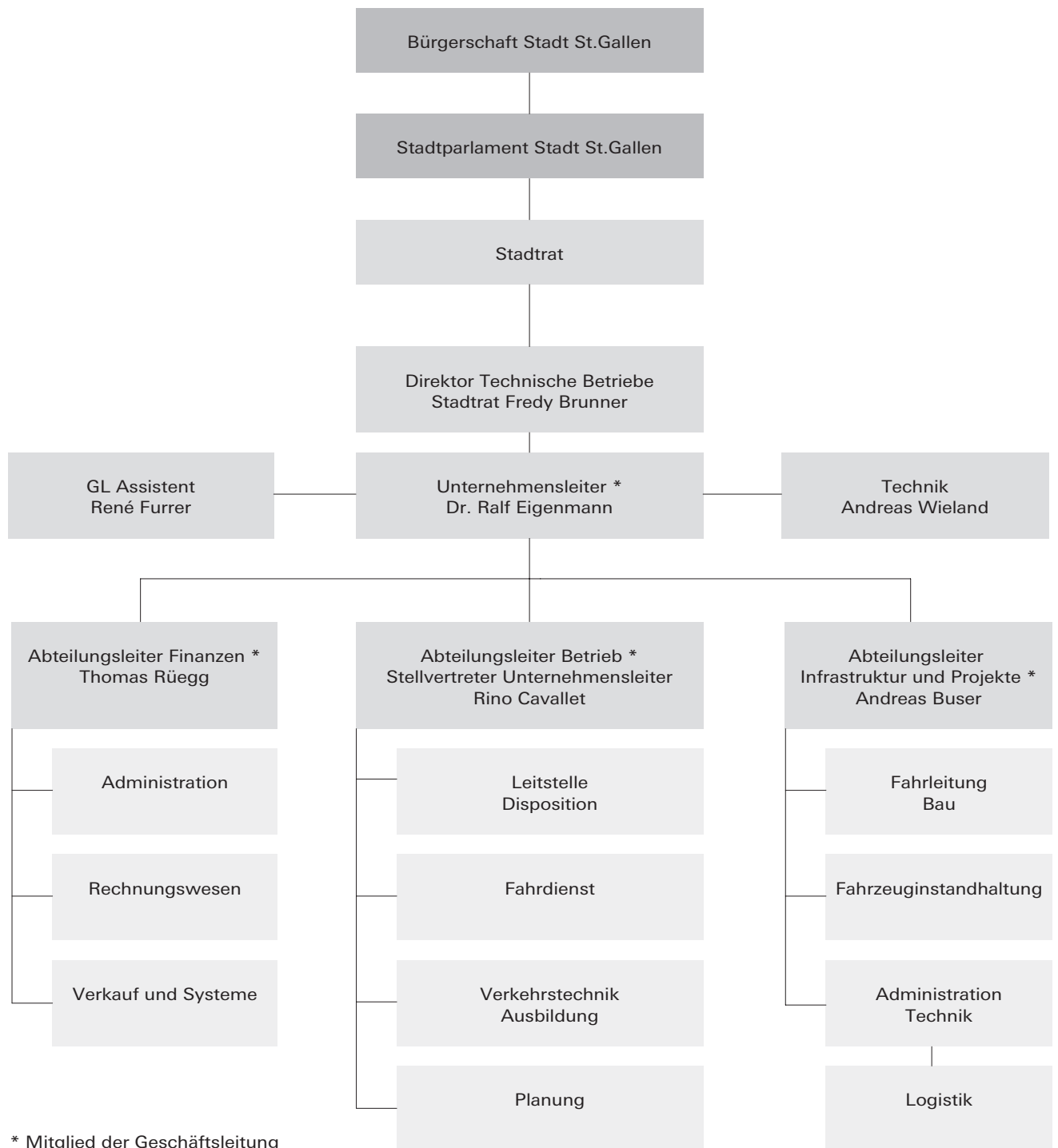
Personalbestand (Jahresmittel)



Kosten je Mitarbeiter/-in



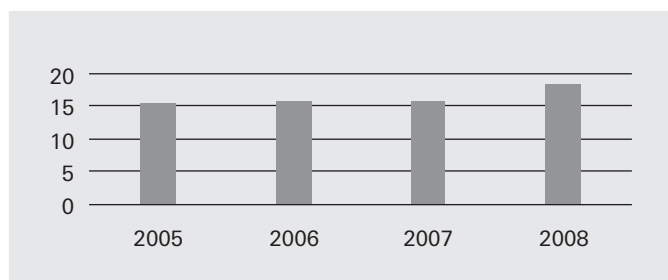
Organigramm



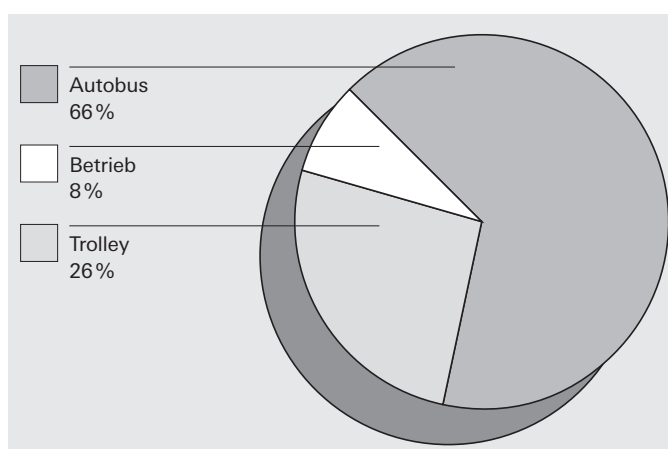
Energie und Umwelt

Energieverbrauch		Anteile		
Mio kWh	Total	Autobus	Trolley	Betrieb
1990	14.0	0.55	0.35	0.10
1995	14.3	0.58	0.32	0.10
2000	14.9	0.60	0.32	0.09
2005	15.3	0.60	0.30	0.10
2006	15.8	0.60	0.30	0.11
2007	15.6	0.62	0.29	0.08
2008	18.3	0.66	0.26	0.08

Energieverbrauch in Mio. kWh pro Jahr



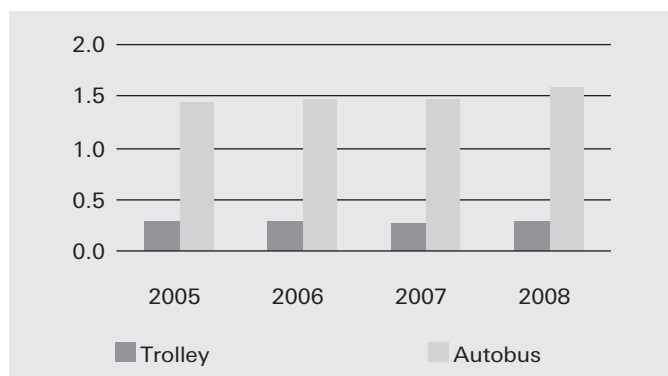
Verteilung Energieverbrauch 2008



CO ₂ -Emissionen in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer		
kg/FZ km	Trolley	Autobus
1990	0.29	1.42
1995	0.29	1.34
2000	0.30	1.42
2005	0.28	1.45
2006	0.29	1.46
2007	0.27	1.47
2008	0.28	1.59

Die Zunahme des CO₂ Ausstoss ist auf den Mehrverbrauch infolge höherem Fahrkomfort (Klimaanlage) und schwereren Fahrzeugen sowie der Abgasnachbehandlung (EURO 5 EEV) zurückzuführen.

CO₂-Emissionen in Kilogramm pro Fahrzeugkilometer



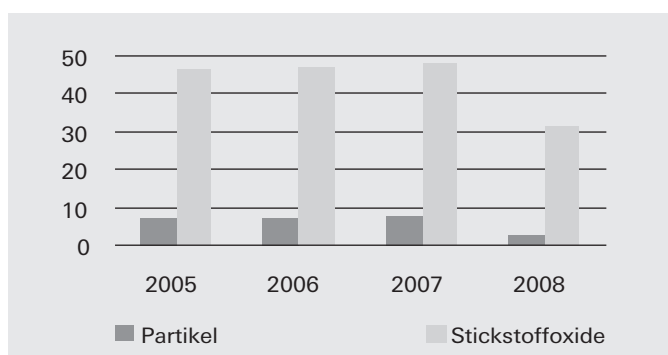
Schadstoffe Autobus in Tonnen pro Jahr		
t/a	Partikel	Stickstoffoxide
1990	6.3	39.3
1995	7.3	45.4
2000	7.3	45.7
2005	7.4	46.3
2006	7.5	46.7
2007	7.6	47.8
2008	2.5	31.5

Durch den Einsatz von EURO 5 EEV Motoren konnten die Russpartikel, trotz streckenmässigen Mehrleistungen, drastisch reduziert werden.

Die Verkehrsbetriebe St.Gallen setzen seit August 2008 den umweltfreundlichen Dieseltreibstoff eco-speed ein. Dieser führt zu einem tieferen Verbrauch wegen der höheren Cetan-Zahl und aus diesem Grund zu tieferen Verbrauchs- und Abgaswerten.

Die Fahrleistungen der Dieselflotte haben 2008 (2 217 451 km) gegenüber 2007 (1 956 345 km) um 13% zugenommen. Der gesamte Energieverbrauch in derselben Periode um 18%.

Autobus Schadstoff-Emissionen in Tonnen pro Jahr



Finanzen

Beiträge der öffentlichen Hand

Entwicklung Abgeltung

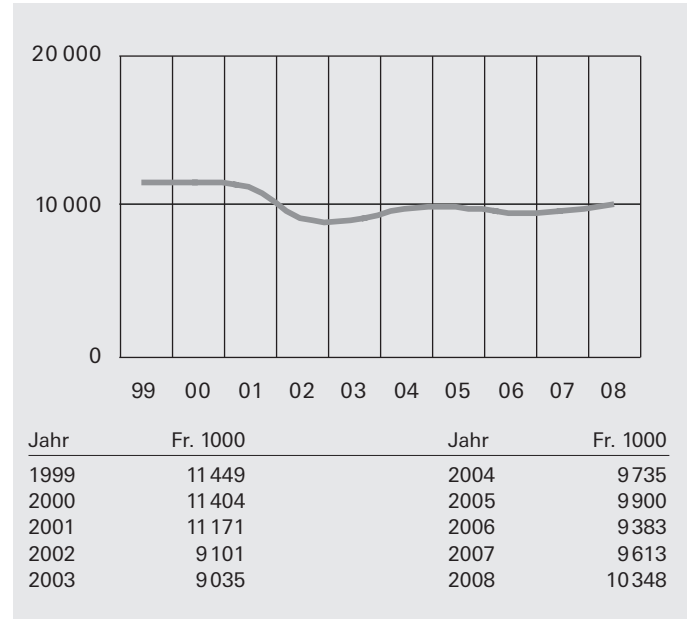
Beiträge der öffentlichen Hand in 1000 Fr.	2007	2008
Abgeltung durch die Stadt St.Gallen	2545	3299
Abgeltung durch die Kantone (SG/TG)	5759	6607
Abgeltung durch den Bund	623	117
Abgeltung von Gemeinden	–	–
Total Abgeltung ungedeckte Kosten	8927	10023
Abgeltung Einnahmehausfälle Tarifverbund	686	325
Total Beiträge der öffentlichen Hand	9613	10348

Die Abgeltung der ungedeckten Kosten der Verkehrsangebote hat gegenüber dem Vorjahr um 735 000 Franken zugenommen. Dazu beigetragen haben verschiedene Massnahmen zur Steigerung von Quantität und Qualität

- Verlängerung der Linie 2 bis Hinterberg
- Verbesserung der Fahrplanstabilität auf den Linien 1/4 durch zusätzlichen Kurs
- Verlängerung der Betriebszeiten in der Nacht ab 9. Dezember 2007
- Verbesserung der Sauberkeit in den Bussen
- Sicherheitsbegleitung in den Nachtbussen

Die Abgeltungen der öffentlichen Hand reichten fast punktgenau, um die Kostenunterdeckungen der Buslinien aufzufangen. Es resultiert daher nur ein geringer Unternehmensverlust von Fr. 77 969.

Beiträge der öffentlichen Hand (inkl. Abgeltung Tarifverbund)



Erläuterungen zu Erfolgsrechnung und Bilanz

Erfolgsrechnung

Bei einem Gesamtaufwand von Fr. 33,9 Millionen und einem Gesamtertrag von Fr. 33,8 Millionen Franken resultiert ein Restdefizit von Fr. 78'000.

Personalaufwand

Der Personalaufwand war wesentlich geprägt von der Entwicklung im Personalbestand. Der durchschnittliche Personalbestand erhöhte sich von 167,6 Personaleinheiten im Vorjahr auf 183,5 Personaleinheiten im 2008. Die Zunahme erfolgte insbesondere im Fahrdienst für den Ausbau des Leistungsangebotes ab 9. Dezember 2007. Zudem erfolgten der Teuerungsausgleich und die ordentlichen Lohnanpassungen im Rahmen des städtischen Personalreglementes.

Allgemeine Aufwendungen

In dieser Position ist der Kostenanteil der VBSG an den Gesamtkosten des Tarifverbundes Ostwind enthalten. Diese Kosten waren durch die Vorbereitungsarbeiten für den integralen Tarifverbund höher als in den vergangenen Jahren.

Versicherungen

Die Haftpflichtversicherungsprämien stiegen als Folge der Schadenentwicklung während der vergangenen Jahre sowie aufgrund der erhöhten Anzahl der versicherten Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr deutlich an.

Dienstleistungen durch Dritte

Im Vorjahr waren Kosten für das Update der Betriebsbuchhaltungs-Software enthalten, die im Jahre 2008 nicht mehr anfielen.

Mieten und Pachten

Anlässlich der Inbetriebnahme der Linie 151 zur Erschliessung der AFG Arena mussten anfangs Busse bei der Regiobus AG gemietet werden.

Energie

Durch die Leistungsausbauten per Ende 2007 nahm die Anzahl der gefahrenen Kilometer im Jahre 2008 um rund 10% zu, was sowohl die Strom- wie auch die Dieselskosten ansteigen liess. Dazu kamen die Preiserhöhungen beim Strom und insbesondere beim Dieselöl sowie der Mehrverbrauch der neuen Dieselbusse. Diese sind einerseits grösser und schwerer als ihre Vorgänger und bieten andererseits einen besseren Klimakomfort. Auch die Erfüllung der EURO 5 EEV-Normen führt zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch.

Material und Fremdleistungen

Neu beschaffte Busse weisen kaum Reparaturbedarf auf und allfällige trotzdem aufgetretene Mängel wurden unter Garantie abgewickelt. Zudem konnten Erneuerungsarbeiten an den Trolleybus-Fahrleitungen über den dafür zur Verfügung stehenden Rahmenkredit abgewickelt werden, d.h. diese Ausgaben belasteten die Laufende Rechnung nicht. Diese Umstände führten dazu, dass sowohl die Materialkosten wie auch die Kosten für Fremdleistungen tiefer ausgewiesen werden als noch im Vorjahr.

Abschreibungen

Einerseits kamen Abschreibungen für die neu beschafften Busse hinzu, andererseits fielen ebensolche durch die Ausmusterung bisheriger Busse weg. Die beiden Effekte hielten sich etwa die Waage.

Zinsen

Der Zinssatz für das bestehende Darlehen bei der Stadt St.Gallen wurde der laufenden Zinsentwicklung angepasst.

Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen

Wie im Vorjahr mussten auch im Jahre 2008 erneut Rückstellungen für aufgelaufene Zeitsaldi (Überzeiten, Ferien) gebildet werden. Dies zeigt die noch immer angespannte Personalsituation bei den Verkehrsbetrieben.

Verkehrsertrag

In der Position Verkehrsertrag zeigt sich die positive Umsatzentwicklung des Tarifverbundes Ostwind, an dessen Einnahmen die Verkehrsbetriebe mit rund 25% partizipierten. Durch eine Veränderung der Verteilschlüsselsberechnung auf das neue Fahrplanjahr ab 14. Dezember 2008 wird

sich dieser Anteil in Zukunft verringern. Die erwarteten weiterhin positiven Umsatzentwicklungen im gesamten Tarifverbund Ostwind dürften diesen negativen Einfluss aber zumindest teilweise kompensieren. Die im Verkehrsertrag ebenfalls enthaltenen Tarifierleichterungs-Zahlungen sind zur Milderung von Mindereinnahmen da, die üblicherweise durch die Bildung von Tarifverbunden entstehen. Mit steigenden Umsätzen sinken diese von den Kantonen geleisteten Zahlungen.

Nebenertrag

Die Erschliessung der AFG Arena jährte sich im Jahre 2008. Da die VBSG einen Teil der Erschliessung für die Regiobus AG übernimmt, stiegen die Einnahmen für Leistungen an Dritte an. Ebenfalls positiv zu vermerken ist die Steigerung der Werbeeinnahmen. Dies trotz einer etwas restriktiveren Handhabung der Werbeflächen an den neuen Bussen. Die übrigen Nebenerträge liegen tiefer als im Vorjahr, weil der Tarifverbund die Verkaufsprovisionen nach unten korrigiert hat.

Ausserordentlicher Ertrag

Der ausserordentliche Ertrag setzt sich im Wesentlichen aus zwei Positionen zusammen: Zum einen entstanden beim Verkauf bisheriger Busse Buchgewinne. Im Weiteren bezahlten Lieferanten Konventionalstrafen wegen Lieferverzögerungen.

Bilanz

Anlagen

Die Ausmusterung der alten Busse reduziert den Anschaffungswert der Anlagen. Die Bus-Flottenerneuerung führt dagegen wieder zu einem Anstieg. Da sich diese Flottenerneuerung bis in das folgende Jahr erstrecken und erst dann der dafür zur Verfügung stehende Kredit abgerechnet wird, sind die neuen Fahrzeuge noch in der Position «Anschaffungswerte unvollendete Bauten» enthalten.

Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen

Durch die Finanzierung der Fahrzeugerneuerung aus dem Kontokorrentguthaben bildete sich dieses zurück.

Debitoren

Erhöhung durch den MWSt-Vorsteuerabzug auf Investitionen.

Eigenkapital

Das Eigenkapital hat abgenommen, weil die bisher als Reserven geführten Rückstellungen für unversicherte Schäden neu effektiv als Rückstellungen dem Fremdkapital zugewiesen wurden.

Fremdkapital

Die Kreditoren enthalten noch nicht fällige Rechnungen für die Busbeschaffung.

Erfolgsrechnung

	2007 Fr.	%	2008 Fr.	%
Aufwand	31 075 667.83	100.0	33 880 341.90	100.0
Personalaufwand	17 739 472.10	57.0	19 989 217.05	59.0
Löhne	14 550 829.20	46.7	16 184 310.10	47.7
Personalversicherungen	3 130 680.50	10.1	3 686 264.70	10.9
Dienstkleider	57 962.40	0.2	118 642.25	0.4
Sachaufwand	6 465 279.73	20.9	6 912 860.85	20.3
Allgemeine Aufwendungen	2 348 880.36	7.6	2 497 857.65	7.3
Versicherungen	224 784.45	0.7	262 802.00	0.8
Dienstleistungen	421 705.45	1.4	386 743.40	1.1
Mieten und Pachten	178 676.95	0.6	305 063.15	0.9
Energie	1 622 772.75	5.2	2 246 983.95	6.6
Material	1 062 741.47	3.4	677 522.59	2.0
Fremdleistungen	586 645.80	1.9	535 888.11	1.6
Nicht aktivierbare Bauten und Erneuerungen	19 072.50	0.1	0.00	0.0
Sonderaufwand	6 870 916.00	22.1	6 978 264.00	20.7
Abschreibungen	6 200 916.00	20.0	5 988 264.00	17.7
Zinsen	230 000.00	0.7	290 000.00	0.9
Zuweisung zu Reserven und Rückstellungen	440 000.00	1.4	700 000.00	2.1
Ertrag	31 106 659.24	100.0	33 802 372.64	100.0
Verkehrsertrag	20 096 367.76	64.6	20 294 886.39	59.9
Personenverkehr	19 410 279.14	62.4	19 969 919.83	58.9
Abgeltung Tarifverbund	686 088.62	2.2	324 966.56	1.0
Nebenertrag	2 083 291.48	6.7	2 718 408.80	8.1
Leistungen für Dritte	383 143.50	1.2	1 047 695.45	3.1
Pacht und Miete	728 018.70	2.3	835 594.35	2.5
Rückerstattungen	79 811.45	0.3	155 042.20	0.5
Übrige Nebenerträge	892 317.83	2.9	680 076.80	2.0
Abgeltung der ungedeckten Kosten	8 927 000.00	28.7	10 023 000.00	29.7
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	6 381 489.01	20.5	6 723 767.00	19.9
Abgeltung der Stadt St.Gallen	2 545 511.00	8.2	3 299 233.00	9.8
ausserordentlicher Ertrag	0.00	0.0	766 077.45	2.3
Gewinn aus Anlagenabgang	0.00	0.0	87 645.30	0.3
andere ausserordentliche Erträge	0.00	0.0	678 432.15	2.0
Unternehmungserfolg	30 991.41		-77 969.26	

Bilanz

	31. Dezember 2007 Fr.	%	31. Dezember 2008 Fr.	%
Aktiven	56 214 380.67	100.0	63 628 475.93	100.0
Anlagevermögen	21 706 826.65	38.6	53 470 256.50	84.0
Anschaffungswerte Anlagen	90 976 631.35		75 955 237.10	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	11 065 956.30		48 149 242.40	
Kumulierte Abschreibungen	-80 335 761.00		-70 634 223.00	
Umlaufvermögen	34 507 554.02	61.4	10 158 219.43	16.0
Kasse	650.00		21 010.00	
Postcheck	29 174.68		50 823.59	
Bank			4 662.40	
Kontokorrentguthaben bei der Stadt St.Gallen	32 810 612.28		7 202 254.57	
Debitoren	820 997.84		1 485 332.95	
Materialvorräte	512 108.47		652 991.47	
Transitorische Aktiven	334 010.75		741 144.45	
Passiven	56 214 380.67	100.0	63 628 475.93	100.0
Eigenkapital	39 880 578.07	70.9	38 469 281.81	60.5
Gesetzliche Reserve gem. Art. 64 EBG	1 071 279.94		1 060 211.94	
Übrige Reserven	38 809 298.13		37 409 069.87	
Fremdkapital	16 333 802.60	29.1	25 159 194.12	39.5
Darlehen der Stadt St.Gallen	10 000 000.00		10 000 000.00	
Kreditoren	3 020 064.00		9 757 646.62	
Rückstellungen	2 654 396.40		5 102 303.60	
Transitorische Passiven	659 342.20		299 243.90	

Anhang

	2007	2008
Brandversicherungswerte		
Gebäude zum Neuwert	34 908 000	34 873 000
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	19 171 700	19 635 323
Fahrzeuge zum Zeitwert	14 331 700	24 758 600
	<u>68 411 400</u>	<u>79 266 923</u>

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Unter dem Titel «Integriertes Risikomanagement für öffentliche Dienstleister am Beispiel der VBSG» liessen die Verkehrsbetriebe von der Universität St.Gallen eine Analyse erstellen, datiert vom 19. Mai 2008.

Im Zuge des Projektes für die Verselbständigung der Verkehrsbetriebe St.Gallen wurde zudem eine Stärken/Schwächen- und Chancen/Gefahren-Analyse erstellt. Dazu führte die Geschäftsleitung am 13./14. August 2008 einen zweitägigen Workshop durch, in dem die wesentlichen Risiken behandelt wurden. Der Workshop wurde begleitet durch ein externes Beratungsunternehmen.

VBSG

Verkehrsbetriebe St.Gallen

Steinachstrasse 42, Postfach, 9001 St.Gallen

Tel. 071 243 95 95, Fax 071 243 95 90

www.vbsg.stadt.sg.ch

vbsg@stadt.sg.ch