



VBSG

Verkehrsbetriebe St.Gallen

Geschäftsbericht 2010

Kennzahlen

	2007	2008	2009	2010
Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (Jahresmittel)	167,6	183,5	204,4	220,4
Fahrgäste	23 500 000	23 700 000	23 800 000	23 500 000
Fahrgäste pro Tag	64 300	64 900	65 200	64 400
Aufwand	31 076 000	33 881 000	40 064 000	41 757 000
Personalaufwand	17 740 000	19 990 000	22 173 000	24 142 000
Sachaufwand	6 465 000	6 913 000	9 391 000	9 386 000
Sonderaufwand	6 871 000	6 978 000	8 500 000	8 229 000
Ertrag	31 107 000	33 802 000	39 986 000	41 867 000
Verkehrsertrag	20 097 000	20 295 000	20 814 000	22 021 000
Übriger Ertrag	2 083 000	3 484 000	5 947 000	4 096 000
Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes	8 927 000	10 023 000	13 225 000	15 750 000
Kostenunterdeckung	9 582 000	10 426 000	13 781 000	16 513 000
Fahrzeuge	59	rollende Gesamtflotten- erneuerung 2008/2009	67	69
Gelenktrolleybusse	26		17	17
Doppelgelenktrolleybusse	1		8	8
Gelenkautobusse	22		26	26
Normalautobusse	10		10	10
Midibusse (inkl. Seebus)	–		6	8

Inhalt

Kennzahlen	2
Editorial	4
Das Jahr 2010 in Kürze	6
Betrieb und Markt	9
Personal/Organisation	12
Technik/Umwelt	18
Finanzen	
Erfolgsrechnung	20
Bilanz	21
Anhang	21
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	22
Erläuterungen zur Bilanz	23

Zum Titelbild: Dank den Frühkursen der VBSG erreicht Nicole Widmer, flight attendant, ihren Morgenflug nach Berlin problemlos.

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 2010)

Editorial

Das städtische Stimmvolk hat dem «Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» zugestimmt. Demgemäss soll das Gesamtangebot im öffentlichen Verkehr ausgebaut werden, damit ein möglichst grosser Teil der Mobilitätszunahme aufgefangen und eine Optimierung des Modalsplits erreicht werden kann. Auch der Richtplan verfolgt diese Zielsetzung. Die Verkehrsbetriebe St.Gallen verstehen dies als Auftrag, durch ein stetig verbessertes Leistungsangebot in guter Qualität aktiv zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs beizutragen.

Dies verlangt nach unternehmerischem Handeln und der steten Suche nach Synergien in der engen Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmungen. Die Ausgliederung der Verkehrsbetriebe ist eine der Voraussetzungen dazu, auch passiv kooperationsfähig zu sein. Sie sollen dabei allerdings im Eigentum der öffentlichen Hand, mithin der Stadt St.Gallen, verbleiben. Auf diese Weise kann die Stadt die Aufgabe, über die Grenzen der einzelnen Transportunternehmungen hinaus einen effizienten und effektiven öffentlichen Verkehr für die Stadt und Agglomeration bereitzustellen, zielgerichtet erfüllen.

Dabei ist wichtig, dass die Mitarbeitenden zufrieden und motiviert ihren Dienst verrichten können. Die heutigen guten Anstellungs- und Arbeitsbedingungen müssen somit erhalten bleiben. Deshalb haben die Verkehrsbetriebe für den Fall ihrer Ausgliederung mit den Sozialpartnern einen betrieblichen Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt. Vorbehalten bleibt natürlich die Zustimmung von Parlament und Stimmvolk zur Ausgliederung. In einer Eventualabstimmung haben die Mitarbeitenden diesem Gesamtarbeitsvertrag zugestimmt. Die Verkehrsbetriebe werden weiterhin bestrebt sein, die hohen Erwartungen von Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden sowie Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern zu erfüllen. Im vergangenen Jahr konnten dazu wieder wichtige Zwischenziele auf diesem Weg erreicht werden.

Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter



Das Jahr 2010 in Kürze

Betrieb und Markt

Mit «Mehr Bus – bessere Anschlüsse», kann man den 12.12.2009 umschreiben. Mit dem Fahrplanwechsel 2010 wurde die Taktfolge im Fahrplan der st.gallerbusse massgeblich verbessert.

Mit allen Linien kann heute der Inter City, St.Gallen ab 6.11 Uhr, erreicht werden und damit auch fast alle Europa-Morgenflüge ab Zürich-Flughafen. Auch die Anschlüsse an die S-Bahn sind damit schlanker geworden.

Einfacher wurde das Busfahren während der Ferienzeit. Mit wenigen Ausnahmen konnte der Ferienfahrplan dem Samstagsfahrplan angepasst und somit verdichtet werden.

Taktverdichtung am Samstag auch auf der Linie 1/4: Von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr fahren die Busse im 12-Minuten-Takt, was zwischen Neudorf und Erlachstrasse zu einem 6-Minuten-Takt führt. Betrieblich war dies der erste Schritt, um die schon lange geplante Trennung der «Mischlinie» in zwei eigenständige Linien 1 und 4 zu realisieren. Dies erfolgte nun beim Fahrplanwechsel 2011.

Seit Dezember 2009 verkehren die Busse der Linie 7 von Montag bis Freitag während des ganzen Tages und am Samstag zwischen 10.00 Uhr und 18.00 Uhr im 10-Minuten-Takt. Ab 20.00 Uhr wurde von Montag bis Samstag vom 20- auf den 15-Minuten-Takt verdichtet. Der 2009 eingeführte Schnellkurs von Abtwil nach St.Gallen um 05.40 Uhr fährt jetzt auch um 06.10, 06.40 und 07.10 Uhr. Der Mittagsschnellbus um 12.06 Uhr ab Bahnhof wurde durch ein entsprechendes Angebot um 13.30 Uhr in der Gegenrichtung aufgewertet. Schliesslich bauten die Verkehrsbetriebe das Schnellbus-Angebot für die Berufspendlerinnen und Berufspendler auch abends um 17.35 Uhr mit

einem zusätzlichen Schnellkurs St.Gallen Bahnhof–Abtwil/St.Josefen aus. Durch Halt auf Verlangen an einigen innerstädtischen Haltestellen sind diese Schnellbusse auch für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt attraktiv.

Staus auf der Geltenwilenstrasse behinderten immer wieder die Busse der Linie 2. Mit einer neuen Linienführung via Oberstrasse–Wassergasse kann die wichtige Haltestelle Bleicheli in beiden Richtungen bedient werden, und die Busse verkehren wieder nach Fahrplan.

Der Versuchsbetrieb «Verlängerung Linie 2 nach Hinterberg» ist erfolgreich abgeschlossen worden. Das Stadtparlament hat im März der definitiven Einführung zugestimmt. So führen nun die Linie 2 von St.Georgen via Hechtackerstrasse zum Hinterberg und die neue Linie 8 von St.Georgen via Rosenbüchel nach Stocken. Seit August, nach Abschluss der Bauarbeiten an der Oberstrasse, verkehren die beiden Linien erfolgreich im regulären Betrieb.

Seit langem wird in politischen Vorstössen die bessere Anbindung der südlichen Altstadt und damit auch des UNESCO-Weltkulturerbes ans öV-Netz gefordert. Ein weiteres langjähriges Anliegen ist die Erschliessung des Bruggwaldquartiers mit den Einrichtungen des Ostschweizerischen Blindenfürsorgevereins. Auf dieser Diagonale befinden sich wichtige öffentliche Einrichtungen wie die Museen, das Athletik Zentrum, das nördliche Spitalareal, die südlichen Zugänge zum Messeareal oder das Gebiet um den Bahnhof St.Fiden.

Im Jahr 2010 wurden die Anliegen konkretisiert und zusammen mit den kantonalen Stellen ein Angebot entwickelt. Das Stadtparlament hat einem Versuchsbetrieb zugestimmt und am 12.12.2010

ging der erste Bus der Linie 12 auf Fahrt. Die bis heute vorliegenden Zahlen lassen auf einen erfolgreichen Versuchsbetrieb hoffen. Eine definitive Einführung der Linie 12 ist frühestens auf den Fahrplanwechsel 2014 möglich.

Personal/Organisation

«Meine Rolle und Funktion in der Servicekette» hiess das Weiterbildungsmodul 2010 für das Fahrpersonal. Fahrerinnen und Fahrer rutschten in die Kundenrolle und waren im Ostwind-Gebiet als Fahrgäste unterwegs. Alle Kursteilnehmenden haben so praxisnah erlebt, dass bestimmte Qualitätskriterien mit Blick durch die «Kundenbrille» eine viel wichtigere Bedeutung erhalten. Eine Erkenntnis, die für ein kundenorientiertes Handeln und Denken zwingend notwendig ist.

Die Überzeitsaldi im Fahrdienst hatten per Ende 2009 einen neuen Höchststand erreicht. Betriebliche und organisatorische Verbesserungen bei den Einrichtungen, wie die neue Waschanlage oder die Betankungsanlage, haben den Anstieg verlangsamt, zu einem Abbau der Mehrzeiten haben sie aber nicht geführt, da Langzeitausfälle beim Personal und die über Jahre deutlich zu knapp gehaltenen Personalkapazitäten sich gegenteilig auswirkten.

Weitere Faktoren für den grossen Zeitüberhang waren:

- der erfreuliche Leistungsausbau in den vergangenen Jahren,
- die vermehrte Nachfrage nach Extrafahrten bei Grossveranstaltungen,
- der teilweise kurzfristige Einsatz für Bahnersatzfahrten,
- ein erhöhter Bedarf an Kontrollpersonal im integralen Tarifverbund,
- vermehrte Ausbildungsverpflichtungen aufgrund der Chauffeur-Zulassungsverordnung,

- ein erhöhter Instruktionsaufwand beim Fahrpersonal aufgrund von neuen Fahrzeugen, technischen Hilfsmitteln, Betriebseinrichtungen und Fahrleistungen,
- bauliche Unzulänglichkeiten aus betrieblicher Sicht bei der Einfahrt in das Depot.

Aus Gründen des Gesundheitsschutzes können die hohen Überzeitsaldi nicht unbegrenzt durch Barzahlungen abgegolten werden. Das Gesetz setzt diesbezüglich ebenfalls Grenzen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist eine finanzielle Abgeltung mit Zuschlägen und Sozialabgaben uninteressant. Entsprechend war für die Verkehrsbetriebe der Abbau der Überzeitsaldi durch Kompensation naheliegend. Dies erforderte natürlich zusätzliche Arbeitskräfte.

Aus diesen Gründen beantragten die VBSG einen massiven Stellenausbau. Der Stadtrat hat dem neuen Stellenplan 2011 der VBSG mit zusätzlichen 22 Stellen (neu 240) zugestimmt.

Marketing / Kommunikation

Nach vier Jahren der umfassenden technischen Neuerungen war es an der Zeit, auch die Form und äussere Erscheinung der Publikationen der Verkehrsbetriebe zu überdenken. Entsprechend wurden die Taschen- und Aushangfahrpläne sowie auch der Geschäftsbericht der Verkehrsbetriebe konzeptionell und grafisch überprüft.

Nachdem die meisten Linien im Netz der Verkehrsbetriebe mittlerweile als Durchmesserlinien über den Bahnhof hinaus geführt werden, mussten die Fahrpläne dieser Realität angepasst werden. Sie enthalten nicht mehr nur Linienäste von der Endstation zum Bahnhof. Gleichzeitig wurde das heute gängige Format für Taschenfahrpläne gewählt.

Auch der Geschäftsbericht erfuhr eine

Auffrischung. Im Mittelpunkt steht nicht mehr nur die nüchterne Berichterstattung. Vielmehr soll ein lebendiger Einblick in den Alltag der Unternehmung und ihrer Mitarbeitenden gewährt werden.

Der Imagepflege über die Grenzen der Stadt und Region hinaus dienten verschiedene Engagements der Verkehrsbetriebe. So amtierten die VBSG im April als Gastgeber der zweijährlich stattfindenden Fachtagung der Kommission Technik und Betrieb Bus des Schweizer Verbandes öffentlicher Verkehr. Im September wurde die Südostbahn als Veranstalterin der Generalversammlung desselben Verbandes tatkräftig unterstützt. So konnten sich St.Gallen und die Agglomeration auf eindrückliche Weise den Branchenmitgliedern aus der ganzen Schweiz präsentieren.

Als Mittel zur Präsentation und Imagepflege wird auch der im Berichtsjahr umgebaute Eventbus dienen. Einer der alten Gelenkautobusse aus den späten Achtziger Jahren wurde saniert und umfassend umgebaut. Entstanden ist ein sehr flexibel einsetzbarer Imageträger der Verkehrsbetriebe. Mit dem Eventbus präsentieren die VBSG die perfekte, flexible Infrastruktur für Feiern, Feste, Ausstellungen und Vorträge.

Zum Zeichen der Verbundenheit mit der Region am See engagierten sich die Verkehrsbetriebe auch am Kantonalen Musikfest in Goldach.

st.gallerbus
seebus



Rosenbüchel

St. Gallen Bf. - Busst. St. Georgen

Aus 2 mach 8

Die Wohngebiete Hechtacker und Rosenbüchel im St.Galler Westen sind seit August 2010 definitiv am VBSG-Netz. Die verlängerte Linie 2 führt bis zum Hinterberg und die neue Linie 8 von der Ahornstrasse bis zum Wendeplatz Stocken.

Von Bach St. Georgen in die neu überbauten St.Galler Westquartiere fahren der Zweier- und der Achter-Bus grösstenteils die gleiche Strecke. Erst die Haltestelle Ahornstrasse trennt die «Zwillinge»: Der Achter fährt zum Rosenbüchel hinauf und von dort über die Route Oberstrasse–Haggenstrasse–Fürstenlandstrasse–Zürcher Strasse zum Wendeplatz Stocken. Der Zweier hingegen nimmt seinen Kurs geradeaus über die Route Oberstrasse–Hechtackerstrasse–Bahnhof Haggen–Walserstrasse in den Hinterberg. Den grössten Teil der Fahrgäste auf der Doppellinie muss das aber nicht kümmern. Aus Sicht ihrer Destinationen sind sie mit dem Zweier und dem Achter gleich gut bedient. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Überbauungen Hechtacker und Rosenbüchel hingegen macht die Linienteilung Sinn. So ist der öV praktisch vor der Haustür. Der Achter verkehrt in den frühen Morgenstunden und von Mittag bis in den frühen Abend, der Zweier auch in der übrigen Zeit.

«Ganz einfach war die Erschliessung Hechtacker und Rosenbüchel nicht», sagt

VBSG-Unternehmensleiter Ralf Eigenmann rückblickend. «Wir mussten bei Beginn der Testphase 2007 in zwei Etappen vorgehen. Die Oberstrasse war zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit ausgebaut, dass auf der ganzen Länge bereits ein Busverkehr möglich gewesen wäre.» Zuerst bediente der Bus der erweiterten Linie 2 den Hinterberg über die Hechtackerstrasse und die Lehnstrasse. Jetzt fährt er näher an den Neubauten in den Gebieten Hechtacker und Rosenbüchel vorbei. Mit der Linienerweiterung sind acht neue Haltestellen entstanden.

In den vergangenen Jahren ist das Gebiet westlich der Ahornstrasse von einem für St.Galler Verhältnisse eher seltenen Bauboom erfasst worden. Hunderte von neuen Wohnungen entstanden fast gleichzeitig. Die Devise für die VBSG lautete: «Go West!» Bis dahin war die Ahornstrasse Endstation der Linie 2. Das Stadtparlament sprach für die Erschliessung der neuen Siedlungen einen Kredit von 660 000 Franken.

Schon am Anfang stiess das öV-Angebot bei der Mehrheit der Bewohnerschaft auf

grosses Interesse. Die für den Betrieb erforderliche Fahrgastzahl wurde problemlos erreicht. Die hohe Verkehrsfrequenz auf der Linie 2 verärgerte aber bald einen Teil der Wohnbevölkerung im Hinterberg. «Zu viele Busse und zu viel Lärm» hiess es in einer Petition von Bewohnern und Bewohnerinnen an die Direktion der Technischen Betriebe. «Das Quartier will Ruhe. Stoppt zusätzliche Lärmquellen!», wurde da verlangt.

Auf der anderen Seite machten sich aber auch Befürworterinnen und Befürworter des öV-Anschlusses in zahlreichen Leserbriefen für die Erweiterung der Linie 2 stark. Ein Anliegen, für das sich der Einwohnerverein Bruggen schon lange einsetzte. Pläne der Südostbahn, eine neue Haltestelle für das Quartier einzurichten, wurden vom Einwohnerverein nie ganz ernst genommen. «Wir wollen im Hinterberg nicht vergammeln, sondern hier wohnen und alt werden», brachte ein Brögger an einer Versammlung des Einwohnervereins die Ansprüche des Quartiers an den öV auf den Punkt.

In der ersten Phase, bis die Oberstrasse weiter ausgebaut war, lag die Lösung darin, dass man nur noch jeden zweiten Kurs zum Hinterberg führte. Die anderen Kurse fuhren nach Bruggen zum Wendepplatz Stocken. Die Linienführung nach Stocken war so willkommen, dass sie beibehalten wurde. Im Gebiet Rosenbüchel häuften sich derweil Stimmen, die nach einer «eigenen Linie» für ihre Wohngegend verlangten.

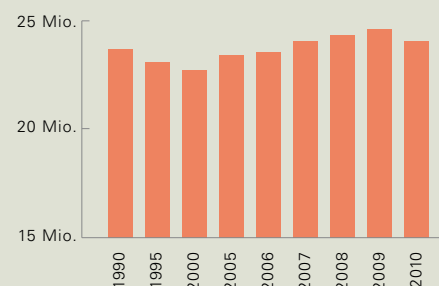
«Entgegen dem ursprünglichen Plan mussten wir also bei der aktuellen Bedürfnislage das Kursangebot auf der Linie 2 halbieren», sagt Ralf Eigenmann, «und für die Bedienung des Gebietes Rosenbüchel als alternierendes Angebot die Linie 8 einrichten.» – Man könne über diese Lösung heute streiten, meint der VBSG-Unternehmensleiter. Eine Änderung sei nicht unverhandelbar, wenn sich die Bedürfnisse bei den Fahrgästen in der Zukunft anders entwickeln sollten.

Solange die Busse im Zehn-Minuten-Takt verkehren, bedient jeder zweite als Achter das Gebiet Rosenbüchel und fährt danach nach Stocken. Beim Viertelstunden-Takt hingegen wird nur noch auf der Linie 2 über Hechtacker nach Hinterberg gefahren. An Samstagen und Sonntagen fällt die Linie 8 ganz aus. Es kämen schon gelegentlich Reklamationen, dass am Abend kein Bus mehr im Gebiet Rosenbüchel verkehre. Immerhin gebe es aber im Fünf-Minuten-Radius der Linie 8 Haltestellen der Linie 2, sagt Ralf Eigenmann.

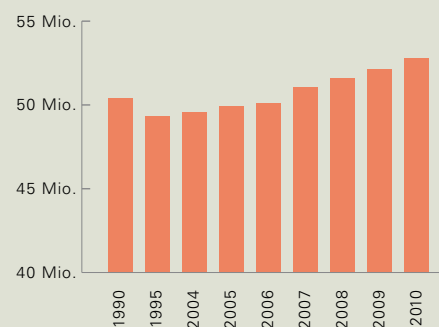
Christine Näscher von der Redaktion des «Dorfblattes», des Organs des Einwohnervereins Bruggen, meint, dass die Emotionen bei der Diskussion der Erschliessung des neuen Wohngebietes durch den öV zeitweise recht hochgegangen seien: «Ich glaube, die jetzt gefundene Lösung ist gut. Die Bushaltestellen sind wirklich bei den Leuten, die hier wohnen. Ältere Menschen freuen sich, dass sie sogar eine direkte Verbindung zur Apotheke in Bruggen haben.»

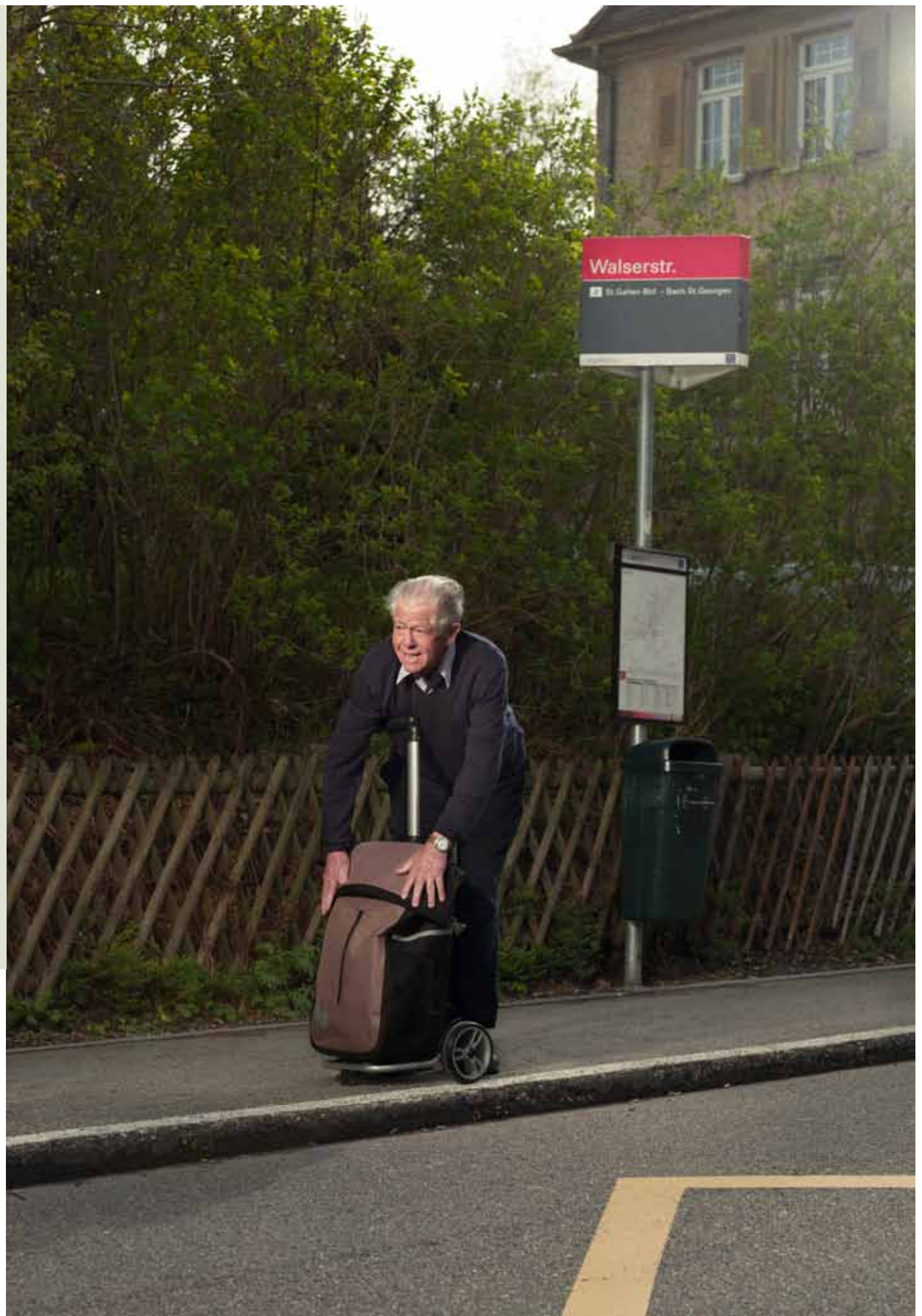
Auch zerstreute Fahrgäste werden auf der Zwillinglinie nicht im Stich gelassen. Zwei Ansagen in den Bussen weisen den rechten Weg: Einmal vor der Haltestelle Oberstrasse und dann bei der Haltestelle Ahornstrasse, wo der Zweier und der Achter eigene Wege gehen. Wer aber trotz der akustischen Hinweise falsch gefahren ist, ist nicht ganz verloren. Die verpassten Destinationen lassen sich allemal zu Fuss erreichen.

Anzahl Fahrgäste pro Jahr



Personenkilometer







Werte der Marke VBSG

Kundenorientierte Aus- und Weiterbildung des Personals sowie Fortbildungen im fachtechnischen Bereich sind Werte der Marke VBSG. Aber auch reine Menschlichkeit gehört dazu.

Der Vorfall liegt schon ein paar Jahre zurück, geht Charlotte Friederich aber immer noch sehr nahe. «Es war kurz vor Dienstschluss», erzählt sie. «Eine Frau kam bei der Endstation des St.Geörgler-Busses zu mir in den Führerstand und sagte: Da hinten auf dem Sitz schläft ein Baby, es ist aber niemand da, zu dem es gehören könnte. – Das gibt's doch nicht, dachte ich. Und wirklich, ein etwa zweijähriges Mädchen schlummerte völlig verlassen im hinteren Teil des leeren Busses. Als es aufwachte, begann es bitterlich zu weinen.»

Unverzüglich meldete sich Charlotte Friederich über Funk bei der Fahrdienstleitung und orientierte diese über den seltsamen Fund. «Zur selben Zeit rief bei unserer Zentrale eine Frau an, die ihr Kind vermisste», erzählt Charlotte Friederich weiter. «Die Anruferin wurde von der Leitstelle orientiert, dass das Kind bei uns in Obhut sei. Die Mutter verlangte, dass ich es ihr am Hauptbahnhof übergeben solle. – So geht das doch nicht, das ist kein Regenschirm, das ist ein Kind, dachte ich mir. Die Fahrdienstleitung war gleicher Meinung und verlangte von der Mut-

ter, dass sie ins Depot kommen müsse und dort ihr Kind in Empfang nehmen könne. Ich habe die Frau, die das verlassene Mädchen entdeckt hatte, gebeten, dass sie mit mir ins Depot fahre und derweil das Kind betreue, weil ich das am Steuer des Busses ja schlecht selber tun konnte. Die Frau, übrigens eine Pflegerin für Kleinkinder, war sofort einverstanden. Im Depot erschien dann die Mutter und hat nur gesagt, sie habe halt das Kind vergessen, als sie ausgestiegen sei. – Ich bin selber Mutter und bring das auch heute noch nicht auf die Reihe, dass man sein kleines Kind einfach so vergessen kann, in einem Bus.»

Pionierin

Charlotte Friederich war vor 25 Jahren die erste Frau im Fahrdienst bei den VBSG. Damals kam eine Frau nur auf Umwegen in den Führerstand eines St.Galler Stadtbusses. Zuerst sei sie Schulbus gefahren. Dann habe sie die Lastwagenprüfung gemacht, sei aber nie in diesem Beruf tätig gewesen. Weil sie schon einmal daran war, eine Männerbastion zu stürmen, hängte die initiativ Frau die Carprüfung

gleich an. Mit Reisebussen fuhr sie dann quer durch die Schweiz und ins benachbarte Ausland. «Das war schliesslich auch Grund für meine Anstellung bei den VBSG», erinnert sich Charlotte Friederich. Den Job hat sie vorbildlich gemacht. Zwei Jahre nach ihrer Zeit als Pionierin bei den St.Galler Verkehrsbetrieben sind weitere Frauen für den Fahrdienst eingestellt worden. Ihre Pionierleistung hat Charlotte Friederich gut in Erinnerung. «Die Männer haben sich schnell an mich gewöhnt», sagt sie. Ein bisschen Nacherziehung im Sinn des Gleichheitsgedankens war aber schon nötig, weil die Kollegen immer sofort bei Arbeitsabläufen helfen wollten, die sie mit ihrem Frauenbild nicht vereinbaren konnten. Charlotte Friederich lehnte diese Aufmerksamkeiten jedoch freundlich ab. Gleicher Lohn für gleiche Arbeit, lautete schon immer ihr Berufsprinzip.

Faktor Mensch

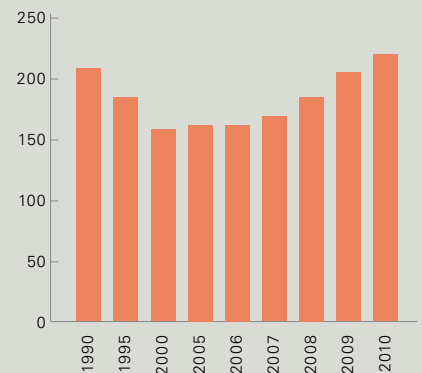
Die Entwicklungen im öV während der letzten 25 Jahre waren für Charlotte Friederich kein Pappenstiel. Anspruchsvoller als die technische Entwicklung, die den

Fahrdienst zum Teil digitalisiert hat, ist für sie der Faktor Mensch. «Der Strassenverkehr ist heute sehr viel aggressiver als noch vor wenigen Jahren. Damit muss man sich zurechtfinden, das ist nicht immer leicht», sagt Charlotte Friederich und hat sich trotzdem das «Gefühl der Gelöstheit» bewahrt, wenn sie das Steuerrad eines Busses in Händen hält. Als «Frontfrau der VBSG» ist für sie diese Arbeitshaltung schliesslich auch sehr nützlich. Fahrgäste könnten manchmal recht erregt reklamieren, meint sie. «Erstes Gebot in so einem Fall: Sachlich und ruhig bleiben und darauf hinwirken, dass die Emotionen heruntergefahren werden. Und dann den Leuten erklären, wo sie ihre Beschwerden nutzbringender anbringen können», sagt die erfahrene VBSG-Chauffeurin.

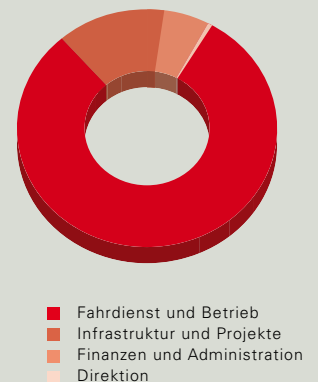
Sensibilisierung für Kundenbedürfnisse

Im Verlaufe der letzten Jahre habe der öV vor allem im Bereich der technischen Entwicklung Quantensprünge gemacht, sagt VBSG-Fahrlehrer Elmar Keller. Nebst der Zusammenarbeit mit dem «Kollegen Bordcomputer», der die Fahrplaninformationen verwaltet, werde aber auch die Sensibilisierung für die Kundenbedürfnisse immer wichtiger. Die Leute aus dem Fahrdienst haben in einer Weiterbildungsveranstaltung, bei der es um ihre Rolle in der Servicekette ging, die Seiten für einen Tag gewechselt und sind als Fahrgäste bei Verkehrsbetrieben in der Region zugestiegen. «Dabei haben sie nach einer Kriterienliste ihre Eindrücke gesammelt und nachträglich im Plenum darüber diskutiert», sagt Elmar Keller. Die Situationen, mit denen sich der Fahrer oder die Fahrerin auseinandersetzen müssen, bekomme der Fahrgast in der Regel nicht mit. Kritik am Fahrstil und andere Bemängelungen seien so gesehen eben auch immer relative Wahrnehmung – eine Erkenntnis, die dem VBSG-Fahrpersonal sicher auch gut getan hat.

Anzahl Mitarbeitende



Anzahl Mitarbeitende nach Abteilung





Sternstunden für Techniker

Die alltäglichen Herausforderungen der betrieblichen Abläufe sorgen bei den St.Galler Verkehrsbetrieben immer wieder für Sternstunden bei den ideenreichen Technikern.

Die hängenden Zapfsäulen im VBSG-Depot sind zwar nicht so wundersam wie die hängenden Gärten von Babylon, aber dafür sind sie ausgesprochen praktisch. Der 90-Grad-Winkel bei der Einfahrt in die Depothalle und die früher am Boden stehenden Zapfsäulen machten das Betanken der Autobusse zum Nervenkitzel mit gelegentlichen Kollisionsschäden. Warum nicht die ganze Anlage an die Decke hängen und so Bewegungsraum schaffen? Was sehr futuristisch angedacht worden war, entwickelte sich schliesslich zur machbaren Idee.

Für die Betankung der Busse stehen heute im Depot drei Bedienungsstrassen zur Verfügung. Dank der Aufhängung haben die mobilen Zapfsäulen einen Aktionsradius von zwölf Metern. Sie können so bequem zum Einfüllstutzen des Fahrzeuges herangezogen werden. Nach dem abendlichen Auftanken fahren die Busse durch die Waschanlage. Auch wenn mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in der Halle sind, gibt es deswegen keine Manövrierungsprobleme mehr.

200 Kilometer Tagesleistung

«Zwei Drittel der St.Gallerbus-Flotte sind Autobusse», sagt Philipp Sutter, Abteilungsleiter Infrastruktur und Projekte. «Die Fahrzeuge verbrauchen circa 50 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Die Fahrleistung ist unterschiedlich, im Durchschnitt beträgt sie etwa 200 Kilometer am Tag.» Die Betankungsanlage habe drei Tanks, die je 100 000 Liter fassten, führt Philipp Sutter weiter aus. Die Anlage sei im Haus ausgedacht und danach bei einem spezialisierten Unternehmen in Auftrag gegeben worden. Wahrscheinlich sei sie derzeit in Europa die einzige dieser Art.

Drei Minuten für einen vollen Tank

Die Autobusse der VBSG verbrauchen insgesamt im Monat rund 120 000 Liter Treibstoff. Der Tagesdurchschnitt aller Fahrzeuge liegt bei etwa 4 000 Litern. Mit der neuen Anlage ist die Betankungszeit der einzelnen Busse massiv kürzer geworden als früher. Es werden dafür nur noch rund drei Minuten benötigt. Die Hochleistungspumpen könnten die Fahrzeuge mit maximal 180 Litern pro Minute auffüllen. Die Anlage identifiziert jedes Fahrzeug auto-

matisch und erfasst die abgezapfte Treibstoffmenge sowie den aktuellen Kilometerstand. Diese Daten werden dann vom System an die Administration weitergeleitet und liefern wichtiges Zahlenmaterial für die Linien-Erfolgsrechnung.

Die Winter-Heuschrecke

Das Fahrleitungs-Enteisungsgefährt der St.Galler Verkehrsbetriebe hat Unterhaltungswert und ist trotzdem sehr praktisch. Die langen Bügel hinten lassen den VW-Kleintransporter einer Heuschrecke ähnlich sehen, und man vermutet bei dessen Anblick, dass er mit Strom fährt. Das täuscht. Der Kleintransporter ist ein normales Dieselfahrzeug und sorgt dafür, dass die Trolleybusse in der kalten Jahreszeit ohne Stromunterbrüche verkehren können. Vereiste Fahrleitungen sind schuld an diesen Aussetzern, die der Elektronik in den modernen Fahrzeugen schaden. «Aber auch Fahrleitungselemente leiden darunter», sagt Werkstattchef Erwin Benz. «Die Lichtbögen verdampfen beispielsweise das Kupfer in den Leitungen und beschleunigen so deren Abnutzung. Neuralgische Fahrlei-





tungs-Abschnitte und die teuren Weichen und Kreuzungen verfügen darum über Drahtheizungen.»

Eiskratzer aus Bronze, so genannte Schu-
he, sind an den Bügeln der Winter-
Heuschrecke angebracht. Sie schaben die
Fahrleitungen frei. Damit sie nicht wieder
vereisen, versprüht der Kleintransporter,
dessen Dienst im Winter um 04.15 Uhr
beginnt, ein Auftaumittel, das sich in ei-
nem Tank auf seiner Ladefläche befindet.
Mit wenigen Handgriffen lässt sich der
Aufbau entfernen, und das Fahrzeug kann
in der warmen Jahreszeit auch für andere
Dienstfahrten eingesetzt werden. Früher
habe man für die Enteisung einen alten
Trolleybus verwendet, sagt Erwin Benz.
Der im Haus entwickelte Eisbrecher sei
jedoch praktischer.

Neues Pneulager

Der öV muss rollen. Räder sind daher et-
was ganz Wichtiges in diesem Gewerbe.
Vor der Wintersaison befinden sich im
Pneulager der VBSG rund 700 Räder, im
Frühjahr sind es etwa 400. Pneulager und
Montage sind ein Ein-Mann-Betrieb. Das
Lager ist neu organisiert worden. Früher
mussten aus Holzgestellen die Räder per
Hubstapler eigens in einen Korb gerollt
und dann für die Montage zum Fahrzeug
gebracht werden. Heute lagern die Räder
in einer stapelbaren Metallpalette, die
zugleich auch Transportkorb ist. Der Stap-
ler kann zwei dieser Paletten mit vier bis
acht Rädern aus dem Lager holen und
zum Fahrzeug bringen. Das nicht ganz
ungefährliche Herausrollen aus dem Ge-
stell fällt nun weg. «Das von uns selber
entwickelte System ist Suva-geprüft»,
sagt Erwin Benz.

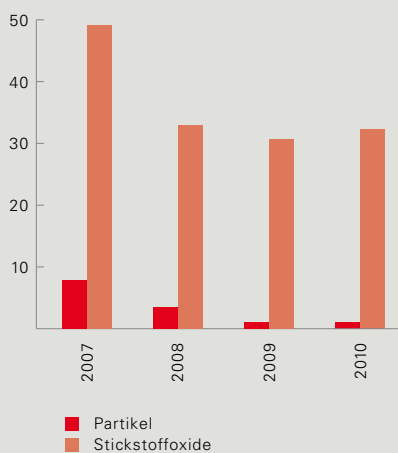
Sommerpneus müssen die VBSG kaum
anschaffen, gefahren wird mit Winterrei-
fen. Diese werden zuerst im Winter ein-
gesetzt und dann erst in der schneefreien
Jahreszeit. Auf den Antriebsachsen der
Busse ist der Reifenabrieb am stärksten.
Es wird daher darauf geachtet, dass die
Räder regelmässig auch auf anderen
Fahrzeugachsen montiert werden. Bei
einem Dreiaxser-Bus beträgt die Le-
bensdauer eines Reifens etwa ein Jahr.
Erfahrungsgemäss ist der Verschleiss auf
Linien mit vielen Stationen am grössten.
Der Stop-and-Go-Betrieb wirkt sich als
eigentlicher Reifen-Killer aus.

CO₂-Emissionen
in kg pro Fahrzeugkilometer



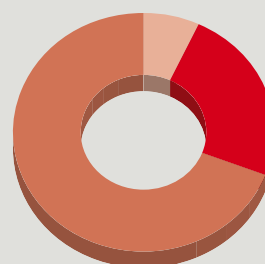
Zunahme CO₂-Ausstoss zurückzuführen auf
Mehrverbrauch wegen höherem Fahrkomfort
(Klima) und wegen schwereren Fahrzeugen
sowie Abgasnachbehandlung EURO-5

Autobus Schadstoff-Emissionen
in Tonnen pro Jahr



Drastische Reduktion von Russpartikeln durch
Einsatz von EURO-5-Motoren trotz strecken-
mässigen Mehrleistungen.
Anstieg Stickstoffoxid-Emissionen 2010
durch höhere Fahrleistung

Verteilung
Energieverbrauch 2010



Trolleybusse 25%
Autobusse 69%
Betrieb 6%

2010 betrug der Gesamtenergieaufwand
23.2 Gigawattstunden.

Finanzen

Erfolgsrechnung

	2009		2010	
	CHF	%	CHF	%
Aufwand	40 063 901.24	100.0	41 757 589.90	100.0
Personalaufwand	22 173 280.80	55.3	24 141 958.95	57.8
Löhne	17 961 855.10	44.8	19 718 116.00	47.2
Personalversicherungen	4 095 888.25	10.2	4 305 866.35	10.3
Dienstkleider	115 537.45	0.3	117 976.60	0.3
Sachaufwand	9 391 173.44	23.4	9 386 233.95	22.5
Allgemeine Aufwendungen	4 203 532.14	10.5	3 958 363.26	9.5
Versicherungen	438 062.95	1.1	327 062.90	0.8
Dienstleistungen	451 769.20	1.1	457 175.85	1.1
Mieten und Pachten	246 240.25	0.6	241 531.95	0.6
Energie	2 279 730.45	5.7	2 510 983.58	6.0
Material	1 145 761.74	2.9	1 246 972.16	3.0
Fremdleistungen	574 484.51	1.4	644 144.25	1.5
Nicht aktivierbare Bauten und Erneuerungen	51 592.20	0.1	0.00	0.0
Sonderaufwand	8 499 447.00	21.2	8 229 397.00	19.7
Abschreibungen	6 505 575.00	16.2	7 534 606.00	18.0
Zinsen	665 000.00	1.7	540 000.00	1.3
Zuweisung zu Rückstellungen	1 328 872.00	3.3	154 791.00	0.4
Ertrag	39 986 484.47	100.0	41 867 634.88	100.0
Verkehrsertrag	20 814 271.67	52.1	22 021 301.45	52.6
Personenverkehr	20 335 526.87	50.9	21 148 328.47	50.5
Abgeltung Tarifverbund	478 744.80	1.2	872 972.98	2.1
Nebenertrag	3 819 416.35	9.6	4 096 374.43	9.8
Leistungen für Dritte	1 676 897.45	4.2	1 540 334.42	3.7
Pacht und Miete	915 451.85	2.3	933 627.75	2.2
Rückerstattungen	73 117.50	0.2	372 913.85	0.9
Übrige Nebenerträge	1 153 949.55	2.9	1 249 498.41	3.0
Abgeltung der ungedeckten Kosten	13 225 165.00	33.1	15 749 959.00	37.6
Abgeltung Bund, Kanton, Gemeindepool	9 095 153.00	22.7	10 526 235.00	25.1
Abgeltung der Stadt St.Gallen	4 130 012.00	10.3	5 223 724.00	12.5
ausserordentlicher Ertrag	2 127 631.45	5.3	0.00	0.0
Gewinn aus Anlagenabgang	51 065.60	0.1	0.00	0.0
andere ausserordentliche Erträge	578 565.85	1.4	0.00	0.0
Entnahme aus Reserven	1 498 000.00	3.7	0.00	0.0
Unternehmungsergebnis	-77 416.77		110 044.98	

Bilanz

	31. Dezember 2009	%	31. Dezember 2010	%
	CHF		CHF	
Aktiven	74 545 769.56	100.0	76 227 173.80	100.0
Anlagevermögen	59 601 845.30	80.0	55 684 495.25	73.1
Anschaffungswerte Anlagen	89 828 897.10		105 304 760.10	
Anschaffungswerte unvollendete Bauten	38 174 106.20		6 443 523.15	
Kumulierte Abschreibungen	-68 401 158.00		-56 063 788.00	
Umlaufvermögen	14 943 924.26	20.0	20 542 678.55	26.9
Kasse	36 430.00		24 830.00	
Postcheck	33 348.81		4 210 348.39	
Kontokorrent-Guthaben bei der Stadt St.Gallen	10 052 074.67		11 657 355.06	
Debitoren	3 401 779.91		2 618 530.56	
Materialvorräte	817 031.32		1 423 777.34	
Transitorische Aktiven	603 259.55		607 837.20	
Passiven	74 545 769.56	100.0	76 227 173.80	100.0
Eigenkapital	37 225 165.04	49.9	38 674 669.82	50.7
Gesetzliche Reserve gem. Art. 64 EBG	758 259.79		731 198.94	
Übrige Reserven	36 466 905.25		37 943 470.88	
Fremdkapital	37 320 604.52	50.1	37 552 503.98	49.3
Darlehen der Stadt St.Gallen	25 000 000.00		25 000 000.00	
Kreditoren	6 015 827.42		5 963 615.48	
Rückstellungen	6 178 539.90		6 300 530.85	
Transitorische Passiven	126 237.20		288 357.65	

Anhang

	2009	2010
Brandversicherungswerte	98 539 578.00	106 524 812.00
Gebäude zum Neuwert	36 609 500.00	36 541 000.00
Waren und Einrichtungen zum Neuwert	19 333 146.00	21 623 857.00
Fahrzeuge zum Zeitwert	42 596 932.00	48 359 955.00

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Geschäftsleitung hat anlässlich eines Workshops am 5. Januar 2010, begleitet durch eine externe Treuhandfirma und unterstützt durch eine Standardsoftware, die Neubeurteilung der wichtigsten Risiken vorgenommen. Das Riskmanagement wird seither jährlich über alle Bereiche hinweg überprüft.

Finanzen

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Bei einem Gesamtaufwand von CHF 41,8 Millionen und einem Gesamtertrag von CHF 41,9 Millionen resultiert ein Unternehmungsergebnis von CHF 0,1 Mio. Im Jahre 2010 wurden weder ausserordentliche Aufwände noch Erträge verbucht, so dass das ausgewiesene Ergebnis dem Resultat aus betrieblicher Leistung entspricht.

Personalaufwand

Der Personalaufwand ist um knapp CHF 2 Mio. oder 8,9 % angestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen im Leistungsausbau in neue öV-Angebote begründet. Gegen Ende Jahr wurden zusätzliche Mitarbeitende eingestellt, um die bestehenden Überzeitsaldi abzubauen zu können.

Allgemeine Aufwendungen

Der Rückgang um rund CHF 0,2 Mio. stammt im Wesentlichen aus den gegenüber dem Vorjahr reduzierten Investitionen und damit verbunden aus den reduzierten Kosten aus Vorsteuerkürzung.

Versicherungen

Die Schadenfälle erfuhren im 2010 eine erfreuliche Entwicklung. So nahmen die Aufwendungen dafür um rund CHF 0,1 Mio. ab. Allerdings wurden dadurch auch weniger Versicherungsleistungen fällig, was auf der anderen Seite auch die Ertragsseite entsprechend verringert.

Energie

Die Energiekosten erhöhten sich um rund CHF 0,2 Mio. Die Gründe dafür sind höhere Dieselpreise sowie höhere Strompreise. Dabei sind dem Diesel $\frac{2}{3}$ und dem Strom $\frac{1}{3}$ der Erhöhung zuzurechnen.

Material

Die Materialkosten erhöhten sich um 8,8 % oder CHF 0,1 Mio. Die erneuerte Busflotte geniesst immer noch «Garantieschutz». Auftretende Mängel werden durch die VBSG behoben und können den Buslieferanten MAN und HESS in Rechnung gestellt werden. Die verrechneten Aufwendungen werden allerdings aufgrund der Bruttomethode im Ertrag der Erfolgsrechnung verbucht.

Fremdleistungen

Auch hier stiegen die Kosten um 12,1 % oder TCHF 70. Was bei der Position Material ausgeführt wurde, gilt auch hier. Aufgrund der Menge der Korrekturen, mussten teilweise Arbeiten fremdvergeben werden.

Abschreibungen

Mit der rollenden Inbetriebnahme der neuen Busse und weiteren Investitionen stieg der Abschreibungsbetrag gegenüber Vorjahr weiter an.

Zinsen

Die VBSG haben in ihren Büchern zwei Darlehen im Gesamtbetrag von CHF 25 Mio. stehen. Aufgrund von rückläufigen Zinsen reduzierte sich der Aufwand um TCHF 125.

Zuweisung Rückstellungen

Bei der Rückstellung für Zeitsaldi (Überzeit, Gleitzeit, Ferien, Dienstaltersgeschenke) wurde eine weitere Erhöhung nötig. Die im Jahre 2010 zusätzlich rekrutierten Mitarbeitenden sollten im Jahre 2011 dazu beitragen, die Zeitsaldi abzubauen.

Verkehrsertrag

Der Umsatz aus Personenverkehr stieg aufgrund des erweiterten Leistungsangebotes sowie der allgemeinen Umsatzentwicklung im Tarifverbund Ostwind um 4 % oder CHF 0.8 Mio. an.

Durch die Einführung des integralen Tarifverbundes Ostwind per 1. Juni 2009 stiegen zudem auch die Tarifierleichterungs-Zahlungen der Kantone aufgrund des Basiseffektes an.

Nebenertrag

Gegenüber dem erfreulichen Jahr 2009 konnte der Nebenertrag nochmals um CHF 0.3 Mio. oder 7,3 % gesteigert werden. Allerdings war hier im Wesentlichen eine Änderung der Buchführungspraxis ausschlaggebend. Die Kinder- und Ausbildungszulagen werden ab 01.01.2010 brutto verbucht. Im Gegenzug wurde dadurch der Personalaufwand um CHF 0,2 Mio. erhöht.

Für die restlichen CHF 0,1 Mio. zeichnen höhere Verkaufsprovisions-Einnahmen verantwortlich.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Im Jahre 2010 investierten die VBSG rund CHF 3,1 Mio. in Autobusse und Infrastruktur. Zusammen mit den Abschreibungen für das Jahr 2010 reduzierte sich dadurch der Buchwert des Anlagevermögens um CHF 3,9 Mio.

Der Betrag für «unvollendete Bauten» konnte aufgrund der Abrechnung der Busflottenerneuerung massgebend auf nun CHF 6,4 Mio. reduziert werden.

Flüssige Mittel

Die Liquidität der VBSG betrug per 31.12.2010 CHF 15,9 Mio.

Im Geschäftsjahr 2010 erzielten die VBSG einen Free-Cash-Flow von CHF 4,9 Mio. Während sich das Kontokorrent-Guthaben gegenüber der Stadt St.Gallen um CHF 1,6 Mio. erhöhte, stieg das Guthaben auf dem Postcheck-Konto über CHF 4 Mio. an. Der Grund für diese Verschiebung ist eine Optimierung des Kapitalertrages per Anfang 2010.

Debitoren

Im Debitorenbestand war seit längerer Zeit eine Rechnung über CHF 0,8 Mio. im Zusammenhang mit der Erschliessung des Westcenters enthalten. Diese Forderung war bestritten, und es existierte deshalb auch seit längerer Zeit eine Rückstellung über diesen Betrag. Im Laufe des Jahres 2010 wurde dieser Fall abgeschlossen und als Folge daraus die Forderung und die Rückstellung miteinander verrechnet.

Materialvorräte

Im Zusammenhang mit der Flottenerneuerung wurde gleichzeitig mit den Fahrzeugen auch die Grundausrüstung der nötigen Ersatzteile dazu bestellt. Diese wurden im Laufe 2010 geliefert und sind für den merklichen Anstieg der Materialvorräte verantwortlich.

Eigenkapital

Das Eigenkapital beläuft sich auf CHF 38,7 Mio. Dies ergibt einen komfortablen Eigenfinanzierungsgrad von 50,7 %.

Fremdkapital

Der Fremdfinanzierungsgrad beträgt per Jahresende 49,3 %. Die grösste Position der rund CHF 37,6 Mio. stellt die Darlehensschuld über CHF 25 Mio. gegenüber der Stadt St.Gallen dar.

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

Tel. 071 243 95 11
Fax 071 243 95 90

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