

# Geschäftsbericht

Geschäftsbericht

**2012**



3	○	Editorial
5	○	Grossbaustelle Bahnhofplatz Süd
6	○	Einheitliche ZVV-Haltestelleninfrastruktur Neubau Grüzefeld
7	○	Neue Buswartehallen Messung der Servicequalität
9	○	Umwelt- und Qualitätsmanagement Fahrdienst-Barometer-Gespräche (FBG)
10	○	Imagepflege
11	○	Denk dran! – die interne Imagekampagne Verkehrsmittelwerbung
13	○	Neue Streckenführungen der Linien 11 und 4 Auswertung Hybridbusse
14	○	Retrofit: Verjüngungskur für Solaris-Trolleybusse Oldtimer
16	○	Persönliche Eindrücke
20	○	Wissenswertes
22	○	Kommentar zur Jahresrechnung 2012
26	○	Erfolgsrechnung
27	○	Bilanz per 31.12.
29	○	Organigramm
30	○	Impressum



## © Editorial

**Steigende Servicequalität und grosse Bauvorhaben.**

**Über Jahre hinaus werden der neu gestaltete Bahnhofbereich und die neue Buseinstellhalle in der Grüze einen städtebaulichen Akzent setzen.**

Zwei grosse Ereignisse prägten ein erfreuliches Jahr bei Stadtbus: die Sperrung des Busbahnhofs für den Umbau und der Spatenstich für den Ergänzungsbau und die Sanierung des Depots in der Grüze. Daneben haben zahlreiche weitere Herausforderungen für Abwechslung gesorgt: die Auffrischung der Solaris-Trolleybusse, neue Ticketautomaten an allen Haltestellen, die Linien 4 und 11 erhielten eine neue Streckenführung. Ferner fällt mit der Kreditgutsprache für 19 neue Buswartehallen der Startschuss für die Umsetzung des Projekts «Neugestaltung der Stadtbus-Haltestellen». Und zu guter Letzt haben die überaus positiven Ergebnisse der Kundenumfrage dem Berichtsjahr einen würdigen Abschluss verliehen. •○

**Stadtrat Dr. Matthias Gfeller**  
Leiter Departement Technische Betriebe

**Thomas Nideröst**  
Direktor Stadtbus Winterthur



## ◎ Grossbaustelle Bahnhofplatz Süd

**Der Start ist geglückt – das Chaos ist ausgeblieben.**

Im Juli 2012 wurde der Bahnhofplatz Süd zur Grossbaustelle. Bevor der Platz für die Bauarbeiten gesperrt werden konnte, waren umfangreiche Vorbereitungen nötig. Spezialisten leisteten mehrere Nachteinsätze, um provisorische Fahrleitungen zu montieren, damit der Busbetrieb während der einjährigen Umbauphase aufrechterhalten werden kann. Grösste Priorität hatte dabei die Sicherheit. Nach dem Abschalten des Stroms wurde die Fahrleitung jeweils auf beiden Seiten kurzgeschlossen. Während dieser Phase verkehrten auf der betroffenen Linie Dieselfahrzeuge, oder der Trolleybus bügelte für den entsprechenden Sektor ab. Während der ganzen Vorbereitungsarbeiten sollte der öffentliche Verkehr so wenig wie möglich behindert werden. Zu diesem Zweck wurde mit mobilen Baustellen gearbeitet. Für die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen konnte der Weg jederzeit freigemacht werden.

Für Stadtbus bedeutete die Totalsperrung des Untertorplatzes eine aussergewöhnliche betriebliche und logistische Herausforderung. So mussten nicht nur zusätzliche Fahrleitungen erstellt werden. Es wurden auch provisorische Haltestellen eingerichtet, um den Bahnhofplatz umfahren zu können. Wegen der veränderten Linienführungen mussten zudem die Lichtsignalanlagen durch die Stadtpolizei neu gesteuert werden. Gleichzeitig wurden ein neuer Fahrplan gedruckt, das Kundenzentrum gezügelt und Übersichtspläne ausgehängt. Kundenlenkerinnen und -lenker sorgten dafür, dass die Reisenden ihre Haltekante fanden und den Anschluss nicht verpassten.

Der Bahnhofplatz Süd ist der meistfrequentierte Ort der Stadt. Zehntausende von Pendlerinnen und Passanten queren ihn täglich. Mit weit über 2000 Buseinfahrten und -abfahrten pro Tag ist der Platz auch eine wichtige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Mit der Neugestaltung sollen die Fahrgäste von Stadtbus eine funktionale Halte- und Umsteigestelle für den Busbetrieb erhalten. Gleichzeitig soll eine geschickte Führung der Fussgängerströme und eine Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Dank der guten Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen haben sich bei den Umbauarbeiten bislang keine nennenswerten Probleme ergeben. Die Fahrgäste gewöhnten sich rasch an die Umstellung, und die Fahrdienstmitarbeitenden kommen mit der neuen Situation gut zurecht. Rechtzeitig zum Albanifest 2013 wird der Bahnhofplatz Süd für die Pendler und Passantinnen wieder geöffnet sein. •○

## ⊙ Einheitliche ZVV-Haltestelleninfrastruktur

**Die neuen blauen Ticketautomaten können viel, aber noch nicht alles.**

Nach über 20 Jahren Einsatz wurden ab Mitte Juli bis Ende Jahr die 183 roten Stadtbusticketautomaten durch Geräte der neusten Generation ersetzt. Sie sind Teil der Haltestelleninfrastruktur des ZVV und nicht nur technisch, sondern auch farblich im gesamten ZVV-Gebiet einheitlich. Die Automaten bieten zusätzlichen Komfort: eine Menüführung direkt auf dem Bildschirm (Touchscreen), Auswahl aus einem breiteren Fahrausweissortiment und Bezahlung mit Debit- und Kreditkarten.

Mit der Einführung dieser neuen Ticketautomaten wurden auch die Kurzstreckenziele in Winterthur und Umgebung neu berechnet. Fahrgäste erhalten per Knopfdruck am Ticketautomaten eine Übersicht der mit einem Kurzstreckenticket erreichbaren Haltestellen. •○

## ⊙ Neubau Grüzefeld

**Alle 86 Busse samt Verwaltung unter einem Dach.**

Im Beisein von Regierungsrat Ernst Stocker, Mitgliedern des Stadtrates und des Gemeinderates von Winterthur, Vertretern des Zürcher Verkehrsverbunds, von städtischen Stellen, Privaten und Mitarbeitenden von Stadtbusticket wurde am 1. November der Spatenstich für die neue Buseinstellhalle und den Verwaltungstrakt an der Grüzefeldstrasse. Mit dem neuen Busdepot können die Anforderungen an eine zentrale Logistik und optimierte Abläufe erfüllt werden. Das Depot bietet 110 Fahrzeugen Platz. Darauf ausgerichtet sind Reparatur-, Unterhalts- und Reinigungsplätze, Betankungsanlage und Verwaltungstrakt. Die Anlage wird nach den neusten ökologischen Standards gebaut: Mit der Sanierung des Gebäudes und der Nutzung des Grundwassers zur Beheizung von Hallen und Büros wird – trotz einer Vergrößerung der Depotfläche – mit einem Minderbedarf an Energie von rund 70 Prozent gerechnet. •○

## ⊙ Neue Buswartehallen

**Auf der roten Bank lässt sich's gut und kurz warten.**

Im Juli bewilligte der Grosse Gemeinderat den Kredit von 1,2737 Mio. Franken für den Bau von 19 neuen Buswartehallen auf Stadtgebiet; dieser ergänzt den bereits als gebundene Ausgabe für den Ersatz oder die Renovation von insgesamt 80 Wartehallen gesprochenen Kredit. Der von einem Winterthurer Architekten gestaltete Prototyp wurde an den Haltestellen «Rosenberg» und «Schützenhaus» während mehrerer Monate getestet und schrittweise optimiert. Die Elemente der Wartehalle, insbesondere die rote Sitzbank, wurden so konzipiert, dass sie als Erkennungsmerkmal auch bei anderen Haltestellen verwendet werden können. Die Investitionen für Ersatz, Renovation und Neubau verteilen sich auf die Jahre 2012 bis 2017. •○

## ⊙ Messung der Servicequalität

**Eindrückliche Steigerung in allen Qualitätsdimensionen.**

Die Kundinnen und Kunden gaben Stadtbusticket bei der letzten Kundenbefragung bessere Noten als vor zwei Jahren. In allen Qualitätsaspekten wurden Verbesserungen erzielt. Das jetzige sehr gute Ergebnis zeigt, dass die als Folge der tendenziell negativen Qualitätsumfrage von 2010 konzipierten rund hundert Einzelmassnahmen zielführend waren. Trotz der positiven Entwicklung drängen sich weitere Massnahmen auf, wo die Ergebnisse noch nicht dem ZVV-Durchschnitt entsprechen. •○



## ◎ Umwelt- und Qualitätsmanagement

**Stärkere Unterstützung der Mitarbeitenden.**

Stadtbus ist seit Dezember 2011 im Qualitäts- und Umweltmanagement gemäss den ISO-Normen 9001 und 14001 zertifiziert. Dementsprechend wurden die Prozesse laufend überprüft, angepasst und ergänzt. Zugleich wurde das Informationsportal ausgebaut, das Checklisten, Gesetze, Weisungen und weitere grundlegende Dokumente der täglichen Arbeit abrufbar hält. Die Optimierungsschritte in allen Bereichen trugen zum erfolgreichen Überwachungsaudit bei. •○

## ◎ Fahrdienst-Barometer-Gespräche (FBG)

**Zuhören und positive Gesprächskultur entwickeln.**

Zur Verbesserung des Informationsflusses zwischen Fahrdienstmitarbeitenden einerseits und den Geschäftsleitungsmitgliedern andererseits wurden die Fahrdienst-Barometer-Gespräche ins Leben gerufen: Jährlich werden pro Geschäftsleitungsmitglied acht Fahrdienstmitarbeitende zum Gespräch eingeladen, um über die persönliche Arbeitssituation und die Zusammenarbeit im Team zu diskutieren. Der Informationsaustausch eignet sich insbesondere, um Vorschläge und Ideen einzubringen und das gegenseitige Vertrauen zu stärken. Viele Themen wurden bereits umgesetzt, dennoch zeigt sich, dass durch die vakante Personalkommission der direkte Informationsaustausch zwischen Belegschaft und Geschäftsleitung etwas gelitten hat. Deshalb soll zusammen mit den Vertretungen der Mitarbeitenden wieder eine Personalkommission zur Behandlung stadtbuspezifischer Themen gebildet werden. •○

## ◎ Imagepflege

### **Stadtbus stärkt die emotionale Bindung zum Fahrgast.**

Eine Studie zeigt, dass Fahrgäste mit einer hohen emotionalen Bindung zu Stadtbus Fehlleistungen weniger streng beurteilen als Kundinnen und Kunden, die die Dienstleistungen «emotionslos» nutzen. Ebenso beurteilen Fahrgäste mit starkem Bezug zu Stadtbus jene Leistungen, die aus ihrer Sicht über das Übliche hinausgehen, überdurchschnittlich positiv: Je besser die Meinung über Stadtbus, desto grösser die Toleranz der Leistung gegenüber. Mit der neuen Imagekampagne wurden Kundinnen und Kunden vermehrt auf der Gefühlsebene angesprochen.

Einen weiteren Bestandteil der neuen Kampagne bildeten die rund dreissig «Scheinwerfer»-Publireportagen, die im 2-Wochen-Rhythmus im «Landboten» erschienen. Diese boten Hintergrundinformationen zu verschiedenen Themen, die nicht für grosse Schlagzeilen sorgen, aber für die Fahrgäste und Bevölkerung aufklärend sein können. Diese Kampagne war nur möglich dank einer Medienpartnerschaft mit dem «Landboten»: Sie umfasste gegenseitige Marketingleistungen in Form von Publireportagen in der Zeitung und Werbung auf den Bussen.

Im Weiteren präsentierten sich die Linienbusse als fahrendes TV-Studio. In einer Serie von StadtbusTalks unterhielt sich der frühere «Landbote»-Chefredaktor Rudolf Gerber mit interessanten Personen, die in Winterthur und für Winterthur leben. Die Idee hinter dem Sendungskonzept: Stadtbus ist nicht nur ein Transportmittel, sondern auch eine Plattform, auf der sich Menschen begegnen. •○

## ◎ Denk dran! – die interne Imagekampagne

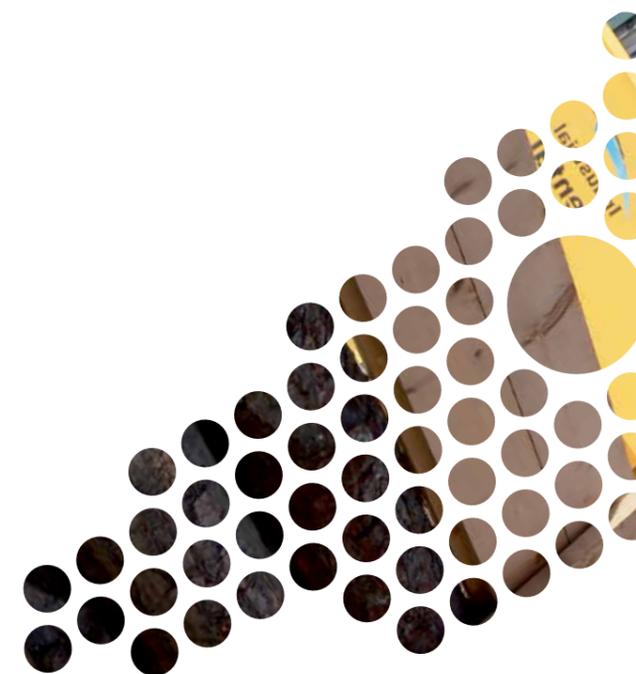
### **Denk dran: Qualität bringt uns weiter.**

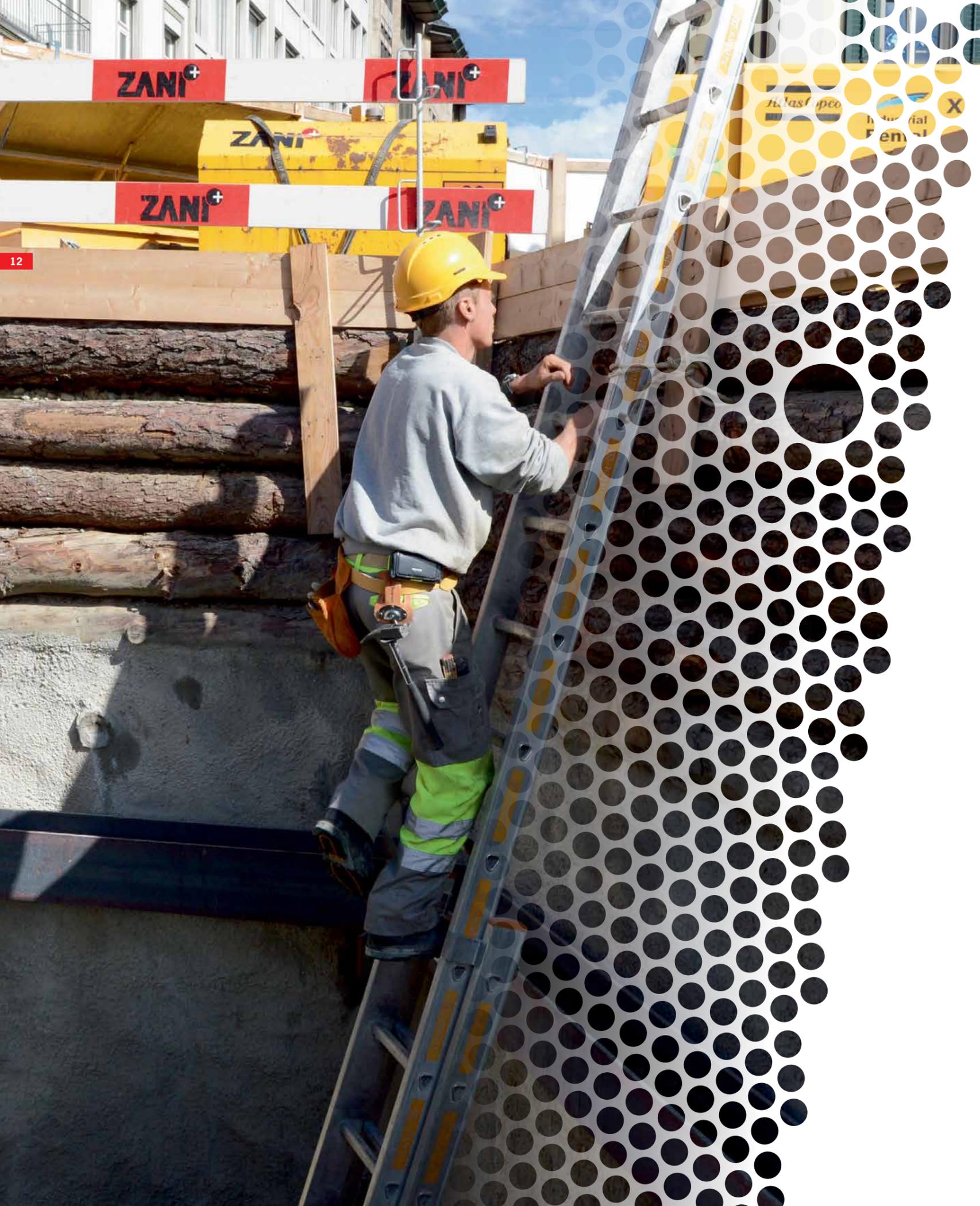
Mit dem Ziel, die Qualität der internen Dienstleistungen auch für interne Kundschaft weiter zu verbessern, wurden die Mitarbeitenden mit der neuen Kampagne nochmals an die 2009 gemeinsam erarbeiteten Verhaltensgrundsätze erinnert. Ein gemeinsames Qualitätsverständnis ist Voraussetzung dafür, das Image von Stadtbus bei Fahrgästen und der Bevölkerung nachhaltig positiv zu prägen. •○

## ◎ Verkehrsmittelwerbung

### **Werbung ist Geschmackssache.**

Mit dem Ziel, künftig die Einnahmen aus der Verkehrsmittelwerbung verbundweit zu steigern, wollen Stadtbus und mehrere Partner des ZVV die Produkte der Verkehrsmittelwerbung gemeinsam vermarkten: Werbung kann künftig bei den verschiedenen Partnern und Transportunternehmen über einen einzigen Kanal platziert werden. Damit sollen die Werbeflächen im ÖV einerseits noch attraktiver und gewinnbringender werden, andererseits aber auch weniger attraktive Werbeformate aus dem Sortiment genommen und solche mit wenig Akzeptanz bei den Fahrgästen verbessert werden. •○





## ⊙ Neue Streckenführungen der Linien 11 und 4 Elf pinkfarbene Luftballons fliegen für den 11er.

Ab 4. Juli erhielt die Linie 11 (HB–Tössfeld–Steig) eine neue Streckenführung von der Haltestelle Archstrasse/HB via Tössfeld und Zürcherstrasse in die Steig mit einem an Wochentagen und samstags verbesserten Angebot. Zeitgleich wurde die Linie 4 (HB–Storchenbrücke–Breite–HB) neu ab der Haltestelle Archstrasse/HB über die Untere Vogelsangstrasse geführt. Ab der neuen Haltestelle Archstrasse/HB verkehren auch die Busse der Linie 12 (HB–Bruderhaus). Im Rahmen einer kleinen Feier stellte Stadtrat Matthias Gfeller die neue Strecke und die neue Haltestelle den Medien und Gästen vor. •○

## ⊙ Auswertung Hybridbusse Befragte sind kaum bereit, mehr für ökologisches Fahren zu bezahlen.

Zwischen März 2011 und April 2012 wurden in sieben Schweizer Busunternehmen des öffentlichen Verkehrs jeweils während etwa eines Monats zwei Gelenkautobusse mit Hybridantrieb getestet. Die Ergebnisse zeigen, dass gegenüber den Erfahrungen mit zweiachsigen Hybrid-Autobussen die Treibstoffeinsparungen bei Gelenkautobussen wesentlich geringer ausfallen. Bei Stadtbuss konnte keine Reduktion beim Treibstoffverbrauch gegenüber den parallel eingesetzten Diesel-Fahrzeugen realisiert werden. Dies ist auf das Mehrgewicht der Hybridbusse zurückzuführen und darauf, dass der zähe Verkehrsfluss und der langsame Verkehr auf den kurzen Fahrstrecken zwischen den Haltestellen das Rekuperierungspotenzial beschneiden. Die Testergebnisse rechtfertigen aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht zurzeit keine neue Fahrzeugstrategie. Umfragen bei den Fahrgästen haben zudem gezeigt, dass diese kaum bereit sind, für noch umweltfreundlichere Verkehrsmittel einen höheren Preis zu bezahlen. •○

## ⦿ **Retrofit: Verjüngungskur für Solaris-Trolleybusse** Einheitliches Erscheinungsbild schafft grössere Identifikation.

Die Modernisierung der zehn Solaris-Trolleybusse ist ein grosser Erfolg: Parallel zum einheitlichen Erscheinungsbild der Trolleybusse wurde die notwendige Bodenbelagssanierung ausgeführt. Zudem wurden Haltestangen ausgetauscht, Sitz- und Lehnenpolster neu bezogen, Abfallbehälter ersetzt. Mit der Sanierung wurde der Komfort für Fahrgäste und Fahrpersonal optimiert, und die Lebensdauer der Trolleybusse wird verlängert. Mit dem Retrofit wurde die Firma Hess in Bellach beauftragt. •◉

## ⦿ **Oldtimer** Nicht jeder kann ein Oldtimer werden.

Stadtbus besitzt fünf Fahrzeuge mit besonderer Bedeutung für die schweizerische Mobilitätsgeschichte: drei Dieselaufbusse mit Jahrgang 1955, 1965 und 1971 (Doppeldecker für spezielle Anlässe), einen Personentransport-Anhänger (1953) und einen Gelenktrolleybus (1958). Im Weiteren bleibt Stadtbus auch der Turmwagen (1931) erhalten. •◉



## ◎ Persönliche Eindrücke

### Neun Stimmen zum Umbau des Bahnhofplatzes Süd.



**Ursina Bättig, Sekretariatsmitarbeiterin Kantonsschule Rychenberg**

«Über den Umbau wurden wir frühzeitig und ausführlich informiert. Wir haben in unserem Schulhaus die Pläne mit den provisorischen Haltestellen und den teilweise geänderten Linien ausgehängt. Da ich selber nur die Linie 10 bzw. den Schulbus benutze, habe ich den Umbau eigentlich nur wegen der Bauabschränkungen und der Bildschirme mitbekommen. Das fand ich übrigens eine originelle Idee. Jetzt bin ich gespannt, wie sich der neue Busbahnhof präsentieren wird.»



**Martin Widmer, Leiter Poststellengebiet, Poststelle Winterthur 1**

«Auf der Hauptpost verkehren jeden Tag rund 2500 Kundinnen und Kunden. Während der Bauzeit halten viel mehr Stadtbusse direkt vor dem Posteingang an. Viele Passagiere verbinden das Warten mit einem kurzen Besuch der Poststelle, schauen sich unsere Angebote an oder suchen Schutz vor der Witterung. Manchmal wird es dabei auf dem Treppeneingang ganz schön eng. Die Zu- und Abfahren für die Post sind jedoch stets gewährleistet – hier zeigt sich die sorgfältige Baustellenplanung. Für diese Umsicht danken wir den städtischen Planern.»



**Christoph Gerber, verantwortlich bei Stadtbus für die Fahrleitungen während der Umbauarbeiten**

«Sowohl die Fahrleitungsumstellungen wie auch die Inbetriebnahme der doppelten Kreuzungsweichen konnten ohne vorherige Testfahrten erfolgreich umgesetzt werden. Gleichzeitig waren wir von anderen Grossprojekten tangiert wie dem Umbau der Credit-Suisse-Filiale und der Hauptpost. Aber auch da gab es keine Probleme. Für die letzte Umbauphase geht es darum, wiederum alles möglichst gut zu planen.»



**Marcel Scheidegger, Projektleiter Stadtbus**

«Der Tag der Umstellung (4. Juli) bleibt mir in Erinnerung. Auf diesen Zeitpunkt mussten die Fahrdienstmitarbeitenden auf praktisch allen Linien neue Routen fahren und die Fahrgäste die neuen Haltekanten der Busse finden. Bis jetzt gab es keine nennenswerten Probleme. Eindrücklich ist für mich zu sehen, wie die vielen Bauarbeiter und Planer auf engstem Raum parallel und zielgerichtet darauf hin arbeiten, den Umbau pünktlich abzuschliessen. Die Herausforderungen bei der Rückumstellung dürften ähnlich gross sein.»



**Tom Keller, Leiter Fahrplanbearbeitung Stadtbus**

«Der Umbau ist ein Grossprojekt mit massiven Auswirkungen auf den Fahrplan. Die grosse Akzeptanz in der Bevölkerung für den Umbaufahrplan war mein persönliches Highlight. Selbstverständlich mussten wir ab und zu auch Tiefschläge verkraften bzw. anstehende Probleme meistern. Das waren aber mehrheitlich dynamische und fruchtbare Diskussionen. Unter dem Strich ziehe ich bis jetzt ein positives Fazit: Mit sehr viel persönlichem Einsatz und Herzblut aller Beteiligten kann auch ein derart einschneidendes Projekt erfolgreich bewältigt werden.»



**Jacqueline Steffen, Mitarbeiterin Ticketeria HB**

«Richtig beeindruckt war ich, als die Lieferung und Montage des ersten Teils der Stahlkonstruktion erfolgte. Da konnte ich erahnen, welche Dimensionen das Bauwerk annehmen wird. Probleme beim Ticketverkauf hatten wir eigentlich keine. Ausser vielleicht, dass unsere Kundschaft am Anfang die provisorische Verkaufsstelle nicht auf Anhieb finden konnte. Zu schaffen machte uns manchmal der Lärm.»



#### **Ernst Engler, Leiter Infrastruktur Stadtbus**

«Für den Umbau mussten wir rund um den Hauptbahnhof verschiedene Haltestellen und provisorische Ticketautomaten einrichten, gleichzeitig wechselten wir alle Haltestellen-Tafeln aus. Zudem haben wir kurz vor der Sperrung sämtliche Fahrpläne auf Stadtgebiet ersetzt, und tags darauf wurden alle Ticketautomaten, Einzelentwerter und Fahrplantaafeln auf dem Bahnhofplatz demontiert. Bald schon ist Juni, und alle diese Arbeiten kommen wieder auf uns zu.»



#### **Samuel Leuenberger, Buschauffeur**

«Für uns Chauffeure bringt das neue Busregime auch Vorteile. Wenn wir zum Beispiel von der Stadthausstrasse her kommen, müssen wir uns nicht mehr den Weg durch die zahlreichen Passanten und Pendler bahnen. Für ältere Fahrgäste ist es aber zum Teil etwas schwieriger am Hauptbahnhof, da sie längere Wege beim Umsteigen in Kauf nehmen müssen. Überrascht hat mich, wie schnell sich die Fahrgäste an die Umstellung gewöhnt haben.»



#### **Geschäftsleitung von Stadtbus**

«Der Baustart und der reibungslose Ablauf der Arbeiten haben unsere Erwartungen übertroffen. Dank einer engen Zusammenarbeit aller Beteiligten und dem positiven Umgang unserer Fahrgäste mit den baubedingten Nachteilen konnte zielgerichtet gearbeitet werden: Einer pünktlichen Eröffnung von HB Süd auf das Albanifest 2013 steht demnach nichts mehr im Weg.»



## Wissenswertes

Die spannendsten Angaben zu Stadtbus.

### PERSONALBESTAND PER 31.12.

	2011	2012	ABW.
	ANZAHL	ANZAHL	IN %
Direktion und Verwaltung	26	26	0,0
Betrieb und Fahrpersonal	199	200	0,5
Technik und Werkstatt	30	32	6,7
Auszubildende	5	6	20,0
<b>Total Personalbestand</b>	<b>260</b>	<b>264</b>	<b>1,5</b>

### FAHRZEUGBESTAND PER 31.12.

	2011	2012	ABW.
Gelenktrolleybusse	33	33	0,0
Standardautobusse	29	29	0,0
Gelenkautobusse	24	24	0,0
<b>Total Fahrzeuge</b>	<b>86</b>	<b>86</b>	<b>0,0</b>

### FAHRGASTZAHLEN

	2010	2011	2012
Stadt	23 888 573	24 403 150	24 932 014
Regional	1 607 733	1 900 252	1 892 243
Nachtbus	56 385	50 562	51 084
<b>Total</b>	<b>25 552 691</b>	<b>26 353 964</b>	<b>26 875 341</b>

### FAHRPLANKILOMETER

	2011	2012	ABW.
	IN KM	IN KM	IN %
<b>Stadt</b>			
Trolleybusse	1 841 643	1 849 220	0,4
Autobusse	2 066 210	2 077 214	0,5
<b>Total Stadt</b>	<b>3 907 854</b>	<b>3 926 434</b>	<b>0,5</b>
<b>Region</b>			
Winterthur-Nürens Dorf-Bassersdorf	521 350	512 545	-1,7
Winterthur-Neftenbach-Dättlikon	175 832	126 322	-28,2
Winterthur-Seuzach	75 333	107 064	42,1
Oberwinterthur-Wiesendangen-Gundetswil	127 547	128 171	0,5
Effretikon-Breite/Brütten	89 603	81 551	-9,0
Nachtbusse	48 467	50 723	4,7
<b>Total Region</b>	<b>1 038 131</b>	<b>1 006 376</b>	<b>-3,1</b>
<b>Total Stadt und Region</b>	<b>4 945 985</b>	<b>4 932 810</b>	<b>-0,3</b>

### ENERGIEVERBRAUCH

	2011	2012	ABW.
Fahrstrom kWh	5 436 672	5 512 729	1,4
Dieselloil Liter	1 380 687	1 422 394	3,0

## ⊙ Kommentar zur Jahresrechnung 2012

### Die Jahresbilanz im Überblick.

#### Jahresergebnis (nach ZVV-Rechnung)

Die operative Jahresrechnung schliesst mit einem Totalaufwand von 48 212 971 Franken und einem Totalertrag von 48 664 335 Franken ab. Der Gewinn von 451 364 Franken ist 104 650 Franken höher als budgetiert und wird vollumfänglich der Betriebsreserve gutgeschrieben. Wegen der Rückstellung für nicht vorhersehbare Aufwendungen bei der Depotsanierung Grüzefeld weist das Gesamtergebnis einen Verlust in Höhe von 598 637 Franken aus. Es beträgt nach den erfolgten Entnahmen und der Verlustverbuchung 10 526 998 Franken. Die Entnahme aus der Betriebsreserve entspricht der Differenz zwischen dem mit dem ZVV vereinbarten Leistungsentgelt und dem effektiven Aufwand/Ertrag der laufenden Rechnung. Das mit dem ZVV vereinbarte Kostenziel 2012 wurde erreicht.

#### Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 7,2 Prozent. Zusätzliche Einnahmen aus Werbung, Ersatzteilverkäufen und höheren Zinserträgen aus der Verzinsung der Betriebsreserve verbesserten das Jahresergebnis. Einzig die Mietzinsträge gingen wegen der Kündigungen der Mietverhältnisse, bedingt durch den geplanten Neu- und Umbau von Depot und Verwaltung, zurück.

#### Personalaufwand

Die Zunahme der Personalkosten in Höhe von 0,8 Prozent ist auf den Angebotsausbau inkl. §20-Leistungen sowie auf organisatorische Anpassungen in der Fahrleistungserbringung zurückzuführen. Vor allem die durch den Bahnhofsumbau ausgelösten Zusatzaufwendungen waren spürbar. Die Zunahme entspricht aber insgesamt der budgetierten Lohnentwicklung, welche sich massgeblich aus der Gewährung des Stufenanstiegs und des Leistungsanteils zusammensetzt.

Die Pensen beim Betriebs- und Fahrpersonal konnten auf Vorjahresniveau gehalten werden. Anpassungen der Fahrzeugflotte, kurzfristige Stellenüberschneidungen in der Werkstatt, Stundenabgaben in den Fahrdienst sowie die Professionalisierung der Führungsstruktur erhöhten die Werkstattpensen im Jahresvergleich leicht. Zudem konnte ein weiterer Lernender Automobilfachmann EFZ eingestellt werden.

Die geplante Produktivität im Fahrdienst wurde wegen der höheren Nichtbetriebsunfallstunden nicht ganz erreicht. Die durchschnittliche Abwesenheit von 98 Stunden pro Pensum und Jahr infolge Krankheit ist etwas schlechter als im Vorjahr, entspricht aber nach wie vor den Vergleichswerten mit anderen Verkehrsunternehmen. Das im Jahr 2009 lancierte Gesundheitsmanagement wird konsequent gelebt und führt weiterhin zu entsprechenden Aktivitäten, beispielsweise Früchte- und Impfkationen oder Gesundheitsworkshops.

#### Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich Mehraufwendungen von 20,1 Prozent. Insbesondere Aufwendungen für die Schadstoffsanierung im bestehenden Depot Grüzefeld sowie die Umbauarbeiten beim Bahnhof Süd führten zu Mehrkosten im Vorjahresvergleich. Weitere Kostensteigerungen sind im Fahrleitungsunterhalt und bei der Traktionsenergie Strom und Diesel zu verzeichnen.

#### Kapitalaufwand

Die Kapitalkosten betragen CHF 6,191 Mio. und sind um CHF 0,061 Mio. höher als im Vorjahr (CHF 6,130 Mio.), dies infolge tieferer Abschreibungen (CHF -0,705 Mio.) und höherer Kapitalzinsen (CHF 0,766 Mio.), sie sind 1,0 Prozent höher als im Vorjahr und entsprechen dem mit dem ZVV vereinbarten Investitionsverlauf.

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer nahm um 5,5 Prozent unter Berücksichtigung der oben erwähnten Mehraufwendungen bei den Sach- und Kapitalkosten zu. Dank geeigneten Investitionen in die Fahrzeugflotte und in das Energieverteilnetz konnte trotz der leistungsfähigeren Fahrzeugflotte der Energieverbrauch stabil gehalten werden.

#### Betriebsreserve

Aus der Betriebsreserve wurden für Personalaktionen CHF 43 867 und für die Zusatzfinanzierung von §20-Leistungen CHF 117 212 entnommen. Der Verlust von CHF 598 637 wurde aus den gebundenen Reserven finanziert. Die Betriebsreserven haben sich per 31.12.2012 auf insgesamt CHF 10 526 998 gesenkt.

#### Leistungsentgelt Verkehrsverbund

(Abgeltung Stadtbus Winterthur für das Fahrplanjahr 2012; Angebotsvereinbarung 0544/1)

Für die abgeltungsberechtigten Linien von Stadtbus Winterthur wurde am 30. Oktober 2012 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht ungedeckte Kosten von CHF 2 913 631 (davon CHF 990 636 Bundesanteil und 1 922 995 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus Winterthur über das Leistungsentgelt Verkehrsverbund bereits im Jahr 2012 entschädigt wurden. Der daraus entstehende zwingende Ausweis und die Nachführung der Reserve gem. Art. 36 PBG im Eigenkapital kann aufgrund der terminlichen Abläufe innerhalb des Finanzierungssystems im Kanton Zürich und gemäss Vereinbarung des ZVV mit dem BAV vom 11. Juli 2011 erst mit der Verwendung des Bilanzgewinnes des Folgejahres, also des Geschäftsjahres 2013 erfolgen.

Die ZVV-Richtlinie «Finanzierung der Verkehrsunternehmen» schreibt u. a. folgende Regeln für die Bildung und Verwendung der Betriebsreserve vor:

1. Leistungsentgeltüberschuss ist der Betriebsreserve gutzuschreiben.
2. 2/3 der Reserve sind gebundene und 1/3 freie Reserven.
3. Übersteigen die gebundenen Spezialreserven 12 Prozent des zuletzt vereinbarten Bruttoleistungsentgelts, so darf SBW den ganzen Gewinn der freien Spezialreserve zuweisen.
4. Die gebundene Reserve dient ausschliesslich der Deckung von Bilanzfehlbeträgen. Für die anderweitige Verwendung ist die Zustimmung des ZVV erforderlich.
5. Die freie Reserve darf innerhalb der Unternehmung verwendet werden. Ausgeschlossen sind Rückführungen ins Gemeindevermögen und die Verwendung für Investitionen.

## Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 8,755 Mio. auf CHF 62,271 Mio.

### Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um CHF 0,403 Mio. zu, hauptsächlich infolge höherer Warenvorräte, Debitoren und anderer Guthaben sowie transitorischer Aktiven. Das Anlagevermögen nahm netto um CHF 8,352 Mio. zu. Im Berichtsjahr stehen dem Investitionsvolumen von CHF 13,009 Mio. Abschreibungen von CHF 4,657 Mio. gegenüber. Investitionen wurden hauptsächlich für die Beschaffung von 2 Hess-Gelenkrolleybussen und 5 Gelenkautobussen, Anzahlungen für den Neubau Grüzefeld und die Billettautomaten (S-POS) getätigt.

### Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um CHF 2,808 Mio. zu. Die Veränderung ergibt sich unter anderem aus Kreditorenverpflichtungen, Reparaturrückstellungen, Zeit- und Ferienguthaben der Mitarbeitenden und Kreditrückstellungen (Budgetübertrag) für das Jahr 2012. Die

BETRIEBSRESERVE	31.12.2011	2012		31.12.2012
	SALDO	EINLAGEN	ENTNAHME	SALDO
Diverse Personalaktionen	-	-	-43 867	-
Zusatzfinanzierung §20-Leistungen	-	-	-117 212	-
Ergebnis Rechnung 2012	-	-	-598 637	-
<b>Betriebsreserve</b>	<b>11 286 714</b>	<b>0,00</b>	<b>-759 716</b>	<b>10 526 998</b>

### COST-CENTER-RECHNUNG 2012

	Total	Cost Center			MVU-AUFGABEN	ZVV-AUFGABEN
		FAHRLEISTUNG	INFRASTRUKTUR	NEBENGESCHÄFTE		
<b>Mengengerüst</b>						
Gesamt-Kilometerleistung	5 090 972	5 080 794	-	10 178		-
Fahrdienststunden	314 624	313 821	-	804		-
Fahrzeuge	86	86	-	-		-
<b>Total Selbstkosten pro Cost Center</b> (in CHF 1000)	<b>45 554</b>	<b>38 663</b>	<b>1 605</b>	<b>1 043</b>	<b>2 695</b>	<b>1 548</b>
Kosten pro Kilometer	-	7,61	-	-	-	-
Leistungsentgelt und Entnahme Betriebsreserve	-46 006	-37 919	-1 533	-1 095	-2 755	-2 703
Überschuss	-451	744	71	-52	-61	-1 155

transitorischen Passiven enthalten eine wesentlich höhere Leistungsentgeltrückerstattung (Passivguthaben) an den Zürcher Verkehrsverbund als im Vorjahr.

Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich im Rechnungsjahr um CHF 6,707 Mio. zum Vorjahr. Die Gesamtzunahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Zunahme der Aktiven um CHF 8,755 Mio., die Abnahme der Verbindlichkeiten an Dritte um CHF 2,808 Mio. und die Abnahme der Betriebsreserven Stadtbus um CHF 0,760 Mio.

Mit der Nettoabnahme der Betriebsreserven von CHF 0,760 Mio. reduzieren sich die Eigenmittel per Ende Jahr auf CHF 10,527 Mio.

### Ausblick

Gemäss §25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) erbringt Stadtbus seine Leistungen im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Zur Erfüllung dieser Leistungen werden Zusammenarbeitsverträge, Transportverträge und Zielvereinbarungen abgeschlossen. Seit 2005 gilt die Zielvereinbarung mit dem ZVV. Sie läuft bis Ende 2012 und muss durch eine neue Vereinbarung ersetzt werden.

Wir gehen davon aus, dass in Zukunft der Spardruck im öffentlichen Verkehr weiter steigen wird und dass wir daher weniger günstige Vereinbarungen mit dem ZVV werden abschliessen müssen. Die Reserveeinlage wird sich in den nächsten Jahren massiv reduzieren, und Reservebezüge müssen in Betracht gezogen werden. •○

### Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

IN ÜBEREINSTIMMUNG MIT ART. 37 PERSO-NENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBG) HAT DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR, IM RAHMEN DER SUBVENTIONSRECHTLICHEN PRÜFUNG, DIE JAHRESRECHNUNG VON STADTBUS WINTERTHUR AM 4.8.2014 GENEHMIGT.

## ⊙ Erfolgsrechnung

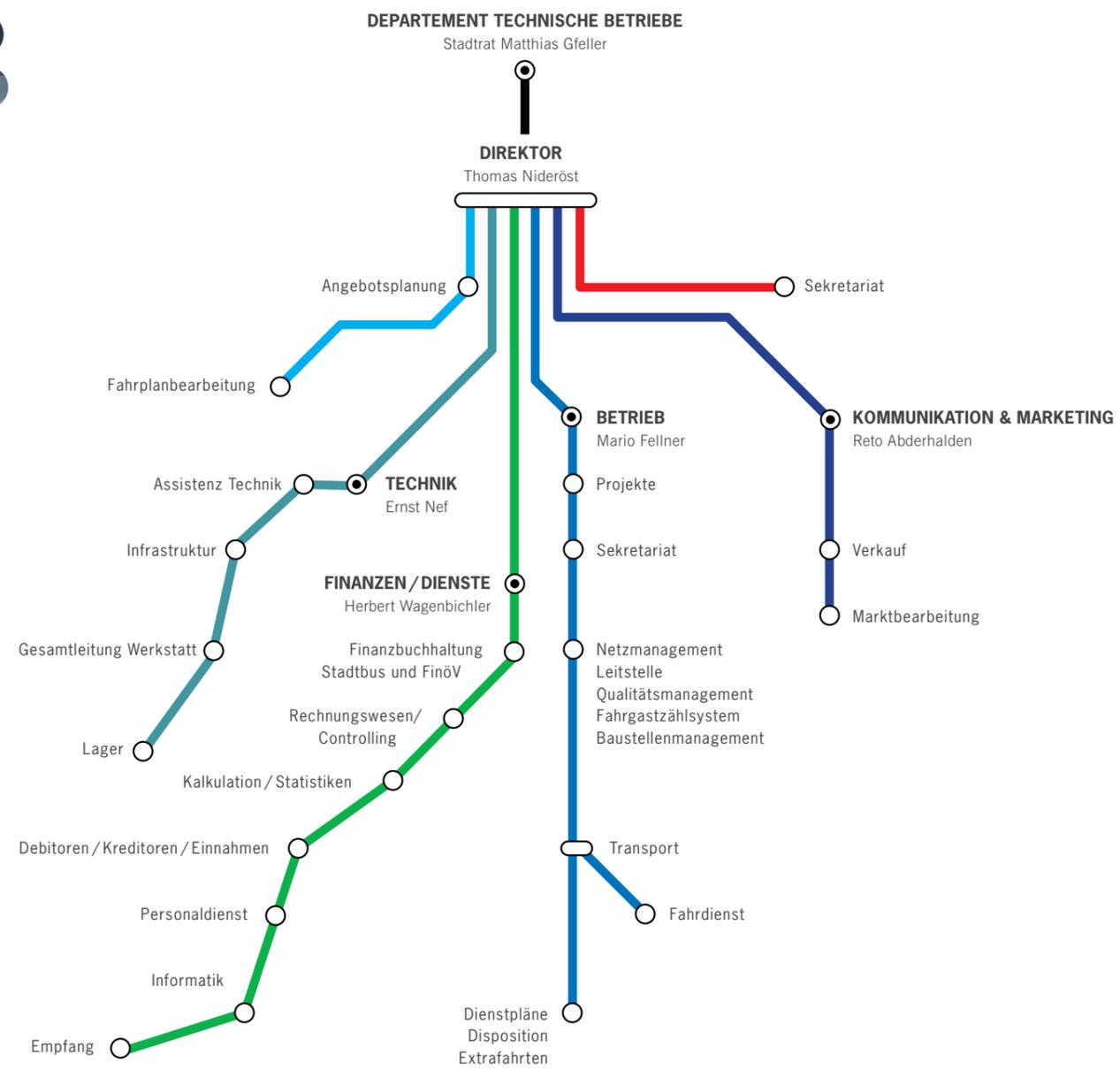
<b>EINNAHMEN</b>		<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>ABW. 1</b>	<b>ABW. 2</b>
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
	Entnahme aus Betriebsreserve	169	161	-8	-4,7
	Leistungsentgelt ZVV	45 200	46 005	805	1,8
	<b>Total Leistungsentgelt und Entnahme aus BR</b>	<b>45 369</b>	<b>46 166</b>	<b>797</b>	<b>1,8</b>
	Beiträge für Angebotserweiterungen	30	40	10	33,3
	Betriebsbesorgungen für Dritte	1	2	1	100,0
	Pacht- und Mieteinnahmen	590	536	-54	-9,2
	Werbeeinnahmen Fahrzeuge	769	970	201	26,1
	Lieferung und Leistungen für Dritte	150	363	213	142,0
	Zinseinnahmen	276	296	20	7,2
	Extrafahrten und sonstige Einnahmen	514	291	-223	-43,4
	<b>Total Nebeneinnahmen</b>	<b>2 330</b>	<b>2 498</b>	<b>168</b>	<b>7,2</b>
	<b>Total Einnahmen</b>	<b>47 699</b>	<b>48 664</b>	<b>965</b>	<b>2,0</b>
<b>AUFWAND</b>					
PERSONALAUFWAND	Löhne und Sozialleistungen	27 707	28 014	307	1,1
	Personalnebenkosten	429	338	-91	-21,2
	<b>Total Personalaufwand</b>	<b>28 136</b>	<b>28 352</b>	<b>216</b>	<b>0,8</b>
SACHAUFWAND	Raumaufwand	486	536	50	10,3
	Betriebsaufwand	566	611	45	8,0
	Fahrzeugaufwand	4 023	4 403	380	9,4
	Versicherungsaufwand	294	320	26	8,8
	Büro- und Verwaltungsaufwand	1 251	1 443	192	15,3
	Werbung, PR- und Kommunikationsaufwand	471	708	237	50,3
	Aufträge an Dritte	792	942	150	18,9
	Bau- und Erneuerungsaufwand	2 207	2 091	-116	-5,3
	Schadstoffsanierung	-	1 050	1 050	-
	Aufwand zu Lasten Betriebsreserve	86	118	32	37,2
	<b>Total Sachaufwand</b>	<b>10 176</b>	<b>12 222</b>	<b>2 046</b>	<b>20,1</b>
KAPITALAUFWAND	Abschreibungen	5 426	4 721	-705	-13,0
	Zinsen	704	1 470	766	108,8
	<b>Total Kapitalaufwand</b>	<b>6 130</b>	<b>6 191</b>	<b>61</b>	<b>1,0</b>
	Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	2 330	2 498	168	7,2
	<b>Total Aufwand</b>	<b>46 772</b>	<b>49 263</b>	<b>2 491</b>	<b>5,3</b>
	<b>JAHRESERFOLG (INKL. SCHADSTOFFSANIERUNG)</b>	<b>927</b>	<b>-599</b>	<b>-1 526</b>	<b>-164,6</b>
	<b>JAHRESERFOLG (OHNE SCHADSTOFFSANIERUNG)</b>	<b>927</b>	<b>451</b>	<b>-476</b>	<b>-51,3</b>

## ⊙ Bilanz per 31.12.

<b>AKTIVEN</b>		<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>ABW. 1</b>	<b>ABW. 2</b>	
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %	
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>4 312</b>	<b>4 715</b>	<b>403</b>	<b>9,3</b>	
	Flüssige Mittel	17	14	-3	-17,6	
	Debitoren und Guthaben	1 959	2 032	73	3,7	
	Vorräte	1 043	1 139	96	9,2	
	Transitorische Aktiven	1 293	1 530	237	18,3	
<b>Anlagevermögen</b>		<b>49 204</b>	<b>57 556</b>	<b>8 352</b>	<b>17,0</b>	
	Grundstücke / Gebäude	4 387	7 446	3 059	69,7	
	Diverse Anlagen (inkl. Leitstelle)	1 017	1 027	10	1,0	
	Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	41 529	41 060	-469	-1,1	
	Fahrleitungen	102	1 246	1 144	1 121,6	
	Fahrausweisgeräte	2 169	6 777	4 608	212,4	
	<b>Total Aktiven</b>	<b>53 516</b>	<b>62 271</b>	<b>8 755</b>	<b>16,4</b>	
<b>PASSIVEN</b>						
<b>Verbindlichkeiten Dritte</b>		<b>10 521</b>	<b>13 329</b>	<b>2 808</b>	<b>26,7</b>	
	Kreditoren	4 931	4 091	-840	-17,0	
	Rückstellungen / Rücklagen	5 165	6 825	1 660	32,1	
	Transitorische Passiven	425	2 413	1 988	467,8	
<b>Verbindlichkeiten Stadt</b>		<b>31 708</b>	<b>38 415</b>	<b>6 707</b>	<b>21,2</b>	
	Verbindlichkeiten Stadt	31 708	38 415	6 707	21,2	
<b>Eigene Mittel</b>		<b>11 287</b>	<b>10 527</b>	<b>-760</b>	<b>-6,7</b>	
	Betriebsreserven Stadtbuss	11 287	10 527	-760	-6,7	
	<b>Total Passiven</b>	<b>53 516</b>	<b>62 271</b>	<b>8 755</b>	<b>16,4</b>	
<b>ANLAGERECHNUNG PER 31.12.</b>						
		<b>Buchwert 2011</b>	<b>Zugang</b>	<b>Abschreibung</b>	<b>Buchwert 2012</b>	<b>Veränderung</b>
		IN CHF 1000				
	Grundstücke / Gebäude	4 387	3 231	-172	7 446	3 059
	Diverse Anlagen (inkl. Leitstelle)	1 017	390	-380	1 027	10
	Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	41 529	3 619	-4 088	41 060	-469
	Fahrleitungen	102	1 161	-17	1 246	1 144
	Fahrausweisgeräte	2 169	4 608	-	6 777	4 608
	<b>Total</b>	<b>49 204</b>	<b>13 009</b>	<b>-4 657</b>	<b>57 556</b>	<b>8 352</b>



Organigramm 2012  
So läuft's bei Stadtbus Winterthur.



# Impressum

## Geplant und umgesetzt.

### Herausgeber

Stadtbus Winterthur  
Tösstalstrasse 86  
Postfach  
CH-8402 Winterthur  
Telefon 052 235 35 35  
Telefax 052 235 35 36  
[www.stadtbus.winterthur.ch](http://www.stadtbus.winterthur.ch)  
[stadtbus.winterthur@win.ch](mailto:stadtbus.winterthur@win.ch)

### Redaktion

Annemarie Lehmann

### Konzeption und Gestaltung

vitamin© brand management, Zürich  
[www.vitamin-c.ch](http://www.vitamin-c.ch)

### Bilder

Copyright Stadtbus Winterthur  
Copyright Team hp Schneider, Elsau

### Druck

Ziegler Druck- und Verlags-AG  
© 2012 Stadtbus Winterthur  
Publikationsdatum Mai 2013

