

3	Editorial
5	Der Unternehmenserfolg hängt von jedem Mitarbeitenden ab
5	Fahrplanwechsel 2010
6	Übergabe der neuen Trolleybusse
6	Trolleybusfest
7	Happyend für Oldtimer
7	Neue Wartehallen
9	Verkehrsmittelwerbung weckt Emotionen
9	Depoterweiterung
10	Baustellen auf Stadtgebiet
10	Neue Teamleiter
11	Reinigung der Bushaltestellen
11	Zufriedenheit der Fahrgäste
13	Städtisches Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK 2010)
14	Wissenswertes
16	Kommentar zur Jahresrechnung 2010
20	Erfolgsrechnung
21	Bilanz per 31.12.
23	Organigramm
24	Impressum



1

2

3

5

9

12

BAUSTELLE
Linie
Von:
Bis:
Ort:
Ursache:
Auswirkung:

BAUSTELLE
Linie 2.1.7.1
Von: 21. August 2012
Bis: 22. 2. Woche
Ort: Baustelle von Objekt 2
Ursache:
Auswirkung: Die Bauteile von der Baustelle werden nicht mehr im normalen Rhythmus ausgetauscht. Die Dienstleistungen werden abgebrochen, was zu einer Verzögerung der Arbeiten führt. Es besteht die Gefahr, dass die Arbeiten nicht mehr rechtzeitig abgeschlossen werden können.

BAUSTELLE
Linie
Von:
Bis:
Ort:
Ursache:
Auswirkung:

◉ Editorial

1 Million Personen mehr unterwegs mit Stadtbus.

Steigende Fahrgastzahlen, grosse Baustellen, zunehmender Verkehr sowie hohe Erwartungen seitens der Fahrgäste waren im Betriebsjahr die wichtigsten Herausforderungen für Stadtbus Winterthur.

Während das Angebot aufgrund des Sparauftrages des Kantons nur punktuell ausgebaut werden konnte, wurden andererseits verschiedene Massnahmen umgesetzt und Projekte gestartet, um die Dienstleistungsqualität in den kommenden Jahren nochmals markant zu steigern. Die Lieferung der 21 neuen Niederflurtrolleybusse hat begonnen, und das verbesserte Konzept zur Reinigung der Haltestellen wurde ebenso umgesetzt wie die Neuorganisation im Fahrbetrieb. Ferner wurden mit dem städtischen Gesamtverkehrskonzept und der Planung zur Depotweiterung im Grüzefeld weitere Grundlagen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr in Winterthur geschaffen. •◉



Stadtrat Dr. Matthias Gfeller
Leiter Departement Technische Betriebe



Thomas Nideröst
Direktor Stadtbus Winterthur



☉ **Der Unternehmenserfolg hängt von jedem Mitarbeitenden ab** – **Wir engagieren uns für unsere Fahrgäste – jeden Tag.**

Angebot und Qualität des öffentlichen Verkehrs sollen weiter verbessert werden, um die hohen Erwartungen der Kundinnen und Kunden zu erfüllen. Dies bedarf einer klaren Ausrichtung des Unternehmens sowie engagierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die wissen, welchen Beitrag sie zum Unternehmenserfolg leisten können. Unter dieser Prämisse wurden 2009 mit den Kadermitarbeitenden Führungs- und Verhaltensgrundsätze erarbeitet und allen Mitarbei-

tenden an Workshops bzw. Informationsanlässen die Strategie, die daraus abgeleiteten Ziele sowie die Führungs- und Verhaltensgrundsätze vorgestellt. Damit wurde ein gemeinsames Verständnis geschaffen. In Form eines persönlichen Kartensets und als Plakataktion begleiten diese Verhaltensgrundsätze alle Mitarbeitenden durch den Alltag und dienen als Richtschnur für die eigene Handlungsweise. •○

☉ **Fahrplanwechsel 2010** – **Nachtnetz komplett überarbeitet.**

Aufgrund der finanziellen Lage des Kantons konnte der ZVV Stadtbuss keine finanziellen Mittel für den Angebotsausbau bereitstellen. Entsprechend beschränken sich die geplanten Änderungen auf kleine, sehr dringliche Massnahmen mit geringer Flächenwirkung. Im Vordergrund stand die Anpassung der Fahrplanzeiten.

Die einzigen markanten Angebotsänderungen betrafen die Neukonzeption der Nachtbusse, die Eröffnung des Einkaufszentrums Rosenberg sowie die Linienverlängerung im Dätttau. Die beiden Letzteren werden erst nach Abschluss der Bauarbeiten im Frühling 2011 umgesetzt. Vorwiegend durch die starke Zunahme der Fahrgäste erhöhte sich der Druck, auf verschiedenen Linien, insbesondere auf den Linien 2 (Wülflingen–Seen), 5 (Technorama–Dätttau) und 7 (Hauptbahnhof–Bahnhof Wülflingen) das Angebot auszubauen. Immerhin konnte das Nachtbusnetz um zwei Linien erweitert und bei anderen Linien angepasst werden.

Die verbleibenden Feinkorrekturen beim Fahrplan und die Umgestaltung des Nachtbusnetzes wurden pannenfrei umgesetzt und seitens der Kundschaft mehrheitlich positiv aufgenommen. •○

☉ Übergabe der neuen Trolleybusse

Der Swisstrolley erfüllt die Erwartungen – und ist sehr beliebt.

Ende März startete der erste von 21 neuen Trolleybussen der Solothurner Firma Hess in Oberseen zu seiner Probefahrt. Die illustre Gästeschar, darunter Alex Naef, CEO der Hess-Gruppe, und Stadtrat Matthias Gfeller, zeigte sich begeistert. Der neue Swisstrolley verfügt über 43 bequeme, gut zugängliche Sitzplätze und grosszügige Stehplatzflächen über die ganze Fahrzeuglänge. Das Fahrzeug hat eine Kapazi-

tät von insgesamt 154 Plätzen. Mit fast 19 Metern ist der Bus um eine Sitzreihe länger als die bisher auf dem Winterthurer Stadtnetz verkehrenden Trolleys. Die 21 neuen Swisstrolleys werden sukzessive bis im Frühjahr 2011 ausgeliefert. Damit kann Stadtbus den jährlich rund 25 Millionen Fahrgästen eine reine Niederflurflotte anbieten. •○

☉ Trolleybusfest

60 Jahre Trolleybusgeschichte live erleben.

Am 19. Juni liess Stadtbus mit einem Publikumsanlass auf dem Neumarkt die Geschichte des Trolleybusses in Winterthur nochmals aufleben. Trotz kühlem und nassem Wetter war das Interesse für die ausgestellten Oldtimer-Busse, die nostalgischen Uniformen und die alten Motoren gross: Zahlreiche Besuchende nahmen an den Führungen teil und liessen sich von kompetenten Stadtbus-Mitarbeitenden die technischen Details erklären. Nebst Trolleybussen aus den 50er-Jahren präsentierte sich auch

der Swisstrolley, das neueste Modell im Stadtbus-Trolleybuspark. So wurde die 60-jährige Trolleybusentwicklung in Winterthur bezüglich Ausstattung, Komfort und Platzverhältnissen 1:1 erlebbar. Dies wiederum weckte Erinnerungen bei den älteren Gästen, und manche Anekdoten aus vergangenen Zeiten wurden zum Besten gegeben. Über den erfolgreichen Anlass wurde ein Video gedreht, welches unter www.stadtbus.winterthur.ch abgerufen werden kann. •○

☉ Happyend für Oldtimer

Historisches Erbe für die Nachwelt erhalten.

Die Oldtimersammlung von Stadtbus ist über die Jahre zu einem beachtlichen Fahrzeugpark gewachsen. Einerseits erfreuen sich die alten Busse grosser Beliebtheit, andererseits verursachen sie hohe Unterhaltskosten. Zusammen mit anderen Verkehrsunternehmen und mit der Unterstützung des Verkehrshauses der Schweiz sowie des Verbands öffentlicher Verkehr wurden 22 Fahrzeuge mit besonderer kultureller Bedeutung für die schweizerische Mobilitätsgeschichte nominiert. Stadtbus besitzt fünf dieser he-

rausragenden Exponate, muss sich jedoch von den verbleibenden zehn Bussen der Oldtimerkollektion aus Platz- und Kostengründen trennen.

Im Dezember ergab sich eine erfreuliche Lösung: Die beiden wichtigsten Vereine für historische Busse in der Schweiz – Trolleybusverein Schweiz und RetroBus Lausanne – haben sich zum Ziel gesetzt, alle verbleibenden Oldtimer zu übernehmen. Stadtbus plant derzeit die weiteren Schritte für eine (Teil-) Restaurierung der vier Busse und eines Anhängers. •○

☉ Neue Wartehallen

Fünfzig Jahre zählen die ältesten.

Die künftige Wartehalle wurde von einem Winterthurer Architekten in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau und einer Werbeagentur entworfen. Das Resultat ist eine leichte, einfache, helle, transparente Wartehalle aus Glas und Beton mit einem weissen Kunststoffdach und einer roten Bank (Stadtbus-Farben).

Die eingehende Prüfung eines ersten Prototyps lieferte wertvolle Hinweise bezüglich Aufbau, Unterhalt und Reinigung, Behindertengerechtigkeit, Vogelschutz, Sicherheit, Stromverbrauch, Kosten etc. Die Erkenntnisse fliessen in den Bau der zwei Wartehallen (eine davon mit integriertem WC für die Fahrdienstmitarbeitenden) beim Zentrum Rosenberg ein, welche als weitere Prototypen dienen. •○



☉ Verkehrsmittelwerbung weckt Emotionen

Der goldene Mittelweg.

Die Mobilität nimmt weiter zu, und der öffentliche Verkehr muss sein Angebot laufend ausbauen. Entsprechend sind die Einnahmen aus der Buswerbung unverzichtbare Beiträge an die jährliche Kostenunterdeckung des gesamten Verbundes von über CHF 300 Mio.

Eine umfassendere Nutzung dieser Werbeform wäre zwar finanziell verlockend, doch gilt es auch die Bedürfnisse jener Fahrgäste zu berücksichtigen, welche insbesondere die Aussenwerbung ablehnen. Der Stadtrat beschränkte deshalb die grossflächigen

«Teilbemalungen» von Bussen ebenso wie die Anzahl Busse, welche mit seitlichen Grossplakaten beklebt werden dürfen.

Das Thema bleibt aktuell und weckt Emotionen. Leserbriefe, Kundenreaktionen, Zeitungsartikel und parlamentarische Anfragen dokumentieren dies und unterstreichen, dass Busse und Züge zwar attraktive Werbeträger mit einem guten Beachtungsgrad, aber auch in hohem Masse imageprägend für eine Stadt oder einen Verkehrsverbund sind. •○

☉ Depotweiterung

In rund drei Jahren wird umgezogen.

Das Busdepot Deutweg soll als Standort von Stadtbus Winterthur in rund drei Jahren aufgegeben werden. Stattdessen wird auf dem Areal an der Grüzefeldstrasse das neuere Busdepot erweitert und mit einem Verwaltungstrakt ergänzt. Der Zürcher Verkehrsverbund und die Stadt Winterthur stimmten einem Projektierungskredit in der Höhe von CHF 800 000 für dieses dringliche Projekt zu.

Nach umfangreichen bautechnischen Abklärungen, insbesondere für das Busdepot in der Grüze, wurde im Oktober ein zweistufiger Totalunternehmer-Wettbewerb ausgeschrieben. Kurz vor Weihnachten wurde die Präqualifikation abgeschlossen. Aus den zahlreichen Bewerbungen wurden die sieben Teams mit den besten Qualifikationen für das anspruchsvolle Bauprojekt ausgewählt. Im März 2011 werden die ersten Architekturideen vorgestellt. Ende Jahr soll ein umsetzungsreifes Projekt vorliegen. •○

◎ Baustellen auf Stadtgebiet

Zwei Jahre lang ein Engpass.

Mit umfangreichen Werkleitungsarbeiten zwischen Seenerstrasse und Oberseenerstrasse wurde am 19. Oktober 2009 eine Grossbaustelle eröffnet. Der Abschluss der Bauarbeiten erfolgt im Herbst 2011. Die Tösstalstrasse im Raum Seen zählt mit täglich rund 20 000 Fahrzeugen und den Buslinien 2 und 9 zu den meistbefahrenen Strassen in Winterthur. Der Busverkehr wurde durch die Bauarbeiten zwar behindert, aber nicht unterbrochen. Obwohl zahlreiche

Vorbereitungen getroffen wurden – mobile Lichtsignalanlage installiert, Haltestellen verschoben, zusätzliche Fahrzeuge eingeplant –, konnten Staus und Verspätungen nicht verhindert werden. Die Auswirkungen waren weit über diese Buslinien hinaus spürbar. Den Fahrgästen musste leider empfohlen werden, mehr Reisezeit einzurechnen, um die Anschlüsse an die Bahn nicht zu verpassen. •○

◎ Neue Teamleiter

Der persönliche Kontakt ist das A und O.

Am 1. April wurden nach umfassender Vorbereitungszeit die bisherigen Gruppenleiter durch das neue Teamleitersystem abgelöst. Anstelle von zwei Gruppenleitern sind heute fünf Teamleiter im Einsatz, welche je 35 Mitarbeitende betreuen. Das neue System erlaubt eine intensivere Unterstützung der Fahrdienstmitarbeitenden. Die Rückmeldungen aus dem Fahrdienst sind erfreulich: Die Nähe der Teamleiter wird geschätzt. Im persönlichen Kontakt werden Informationen unmittelbarer ausgetauscht

und Fragen schneller beantwortet, und die Betriebsleitung erhält einen guten Einblick in das Tagesgeschäft des Fahrpersonals.

Die positiven Reaktionen zeigen, dass der eingeschlagene Weg richtig ist, aber noch weitere Anstrengungen notwendig sind: Die Erfahrungen der Fahrdienstmitarbeitenden sollen noch effektiver genutzt und damit die Arbeitsabläufe kontinuierlich verbessert werden. •○

⊙ **Reinigung der Bushaltestellen**

Zusätzlich 260 000 Franken für die Reinigung.

Die Fahrgäste können sich seit Längerem über sauberere Bushaltestellen freuen – zusammen mit dem Tiefbauamt wurde im Sommer 2009 ein neues Reinigungskonzept eingeführt. Dieses sieht zusätzliche Reinigungstouren am frühen Morgen, an den Wochenenden sowie bei ausserordentlichen Verschmutzungen vor. Der Reinigungsaufwand wurde konzeptionell auf die heutige Littering-Situation abgestimmt. Dadurch steigt der bisherige Aufwand von CHF 480 000 auf Jahreskosten von CHF 740 000. Die zusätzlichen Nettomehrkosten von rund CHF 260 000 werden weitgehend durch Einnahmen aus der Plakatwerbung an den Haltestellen gedeckt.

Die im Dezember vom ZVV durchgeführte Qualitätsmessung für die Jahre 2009/2010 erzielte zwar ein besseres Resultat, erreichte jedoch noch nicht das von Stadtbus und Tiefbauamt gewünschte Niveau. Quervergleiche zu anderen Städten zeigen, dass bei exponierten Haltestellen die Abfallbehälter bis zu viermal täglich (inklusive Wochenenden) geleert werden. In Winterthur werden die Abfalleimer an häufig frequentierten Haltestellen zweimal an sechs Wochentagen geleert. Es bestehen deshalb kaum Zweifel, dass die Stadt Winterthur längerfristig die Vorgaben anderer Städte übernehmen muss, um dieselben Qualitätswerte zu erreichen. •○

⊙ **Zufriedenheit der Fahrgäste**

Neue Busspuren für zügiges Vorankommen.

Im Dezember publizierte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Ergebnisse betreffend Servicequalität (MSQ). Diese beruhen auf Umfragen bei den Fahrgästen in den Jahren 2009 und 2010. Obwohl Stadtbus Winterthur gegenüber 2008 einen Punkt eingebüsst hat, entspricht das Ergebnis von 72 Punkten einem hohen Qualitätsniveau. Nichtsdestotrotz wird Stadtbus in den kommenden zwei Jahren weitere Anstrengungen unternehmen müssen, um in den kritisch beurteilten Qualitätsdimensionen die Kundenerwartungen besser zu erfüllen. Die Voraussetzungen sind durchwegs gut: Mit einer durchgehend klimatisierten Niederflurflotte nun auch auf den frequenzstarken Trolleybuslinien, dem geplanten Bau

zusätzlicher und der Erneuerung alter Wartehallen sollte das künftige Umfrageergebnis positiv beeinflusst werden. Im Weiteren werden neue Abfahrtsanzeiger an den Haltestellen, eine bessere Information in den Fahrzeugen, die kontinuierliche Schulung der Fahrdienstmitarbeitenden sowie die verbundweite Verbesserung des Reklamationsmanagements die Kundenzufriedenheit weiter steigern. Zusätzliche Busspuren und eine konsequente Bevorzugung der Busse bei Lichtsignalen sind jedoch zwingend, damit die Stadtbusse künftig zuverlässiger und pünktlicher verkehren können. Eine wichtige Grundlage dafür ist das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK 2010). •○



☉ Städtisches Gesamtverkehrskonzept 2010 (sGVK 2010) – ÖV-Hochleistung auf den wichtigsten Korridoren des städtischen Strassennetzes.

Das sGVK 2010 ist die neue verkehrspolitische und planerische Leitlinie der Stadt Winterthur der nächsten Jahre und ersetzt das regionale Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 2005. Das sGVK 2010 ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation des Kantons Zürich. Dieses fördert via Infrastrukturfonds die umweltfreundlichen Mobilitätsformen. Dabei liegt der Fokus auf dem Stadtgebiet, insbesondere in den kantonalen Zentrumsgebieten, wo der Druck am grössten ist.

Einige der wichtigsten Konzeptinhalte aus Sicht Stadtbus:

Der Stadtrat beschliesst in Grundsätzen u. a. folgende Schwerpunkte:

- konsequente Buspriorisierung
- fallweise Kapazitätsumlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV), um die Kapazität für die Gesamtverkehrsleistung zu gewährleisten

Die zwei wichtigsten radialen Achsen Töss–HB–Neuhegi–Oberwinterthur und Wülflingen–HB–Seen werden etappenweise zu ÖV-Hochleistungskorridoren umgebaut. Die Massnahmen reichen von verstärkten ÖV-Priorisierungen bei Lichtsignalen oder Spurmarkierungen (kurzfristig) bis zu mehr Eigenstrasse und Neuverbindungen, z. B. Unterführung und Anschluss Bahnhof Grüze (2015–2018).

Im Weiteren sollen bekannte Schwachstellen wie ÖV-Verlustzeiten behoben und die Erreichbarkeit der Haltestellen verbessert werden.

Ergänzend zum ÖV sind Massnahmen für den MIV, Velo- und Fussgängerverkehr sowie für den öffentlichen Raum vorgesehen. Zusammen mit dem räumlich konkreten Zukunftsbild (Zeithorizont 2030) wurden Massnahmen auf die langfristige Entwicklung (Demografie, Wirtschaft, Bau und Verkehr) abgestimmt.

Der Stand Ende 2010 ist noch provisorisch. Das Konzept wird vor der definitiven Genehmigung durch den Stadtrat und Regierungsrat in einem umfangreichen Vernehmlassungsverfahren thematisiert. •○

Wissenswertes

Die spannendsten Angaben zu Stadtbus.

1	PERSONALBESTAND PER 31.12.	2009	2010	ABW.
		ANZAHL	ANZAHL	IN %
	Direktion und Verwaltung	26	25	-3,8
	Betrieb und Fahrpersonal	190	193	1,6
	Technik und Werkstatt	28	29	3,6
	Auszubildende	4	4	0,0
	Total Personalbestand	248	251	1,2

2	FAHRZEUGBESTAND PER 31.12.			
	Gelenktrolleybusse	31	33	6,5
	Standardautobusse	31	31	0,0
	Gelenkautobusse	19	19	0,0
	Total Fahrzeuge	81	83	2,5

3	FAHRGASTZAHLEN	2008	2009	2010
	Stadt	22 054 277	22 986 700	23 888 573
	Regional	1 572 993	1 470 170	1 607 733
	Nachtbus	46 056	54 827	56 385
	Total	23 673 326	24 511 697	25 552 691



4	FAHRPLANKILOMETER	2009	2010	ABW.
	Stadt	IN KM	IN KM	IN %
	Trolleybusse	1 819 481	1 802 342	-0,9
	Autobusse	2 055 846	2 095 719	1,9
	Total Stadt	3 875 327	3 898 061	0,6
	Region			
	Winterthur-Flughafen	515 366	516 240	0,2
	Winterthur-Dättlikon/Rafz	172 929	168 765	-2,4
	Winterthur-Gundetswil	128 047	128 779	0,6
	Effretikon-Nürensdorf/Brütten	89 562	91 077	1,7
	Nachtbusse	51 333	53 172	3,6
	Total Region	957 236	958 034	0,1
	Total Stadt und Region	4 832 563	4 856 095	0,5

5 ENERGIEVERBRAUCH

			IN %
Fahrstrom kWh	5 595 406	5 746 685	2,7
Dieselloil Liter	1 356 768	1 382 688	1,9



◉ **Kommentar zur Jahresrechnung 2010**

Die Jahresbilanz im Überblick.

Jahresergebnis (nach ZVV-Rechnung)

Die Rechnung schliesst gesamthaft mit einem Aufwand von CHF 42 185 336 und einem Ertrag von CHF 44 389 102 ab. Der Überschuss von CHF 2 203 766 wird der Betriebsreserve zugewiesen. Sie beträgt nach erfolgter Zuweisung CHF 10 528 645. Die Einlage in die Betriebsreserve entspricht der Differenz zwischen dem mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vereinbarten Leistungsentgelt und dem effektiven Aufwand der laufenden Rechnung.

Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen von CHF 2,098 Mio. sind gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,088 Mio. gestiegen (Vorjahr CHF 2,010 Mio.).

Die Steigerung um 4,4% ergibt sich aus den zusätzlichen Einnahmen in den Bereichen Werbung, Beiträge für Angebotserweiterungen, Ersatzteilverkäufe, Weiterverrechnung von technischen Dienstleistungen an die VBZ (Leitstelle) und höheren Zinserträgen aus der Verzinsung der Betriebsreserve. Mindereinnahmen ergeben sich bei den Pacht- und Mieteinnahmen sowie den Leistungen für Dritte.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erreicht CHF 27,216 Mio. und ist um 0,2% höher als im Vorjahr (CHF 27,156 Mio.).

Die Veränderung ist einerseits auf die effektive Fahrplanveränderung 2010 sowie andererseits auf organisatorische Anpassungen in der Fahrleistungserbringung zurückzuführen und entspricht insgesamt der budgetierten Lohnentwicklung. Diese setzt sich vor allem aus der Gewährung des Erfahrungsanteils zusammen. Die Pensenzunahme beim Betriebs- und Fahrpersonal ist auf die Einführung der Organisation mit Teamleitern zurückzuführen. Durch kurzfristige temporäre Stellenüberschneidungen in der Werkstatt

erhöhten sich die Technikpensen im Jahresvergleich. Der Mehraufwand bei den Personalnebenkosten entsteht durch die Anschaffung von Dienstkleidern. Die geplanten ehrgeizigen Produktivitätsziele wurden noch nicht vollständig erreicht, insbesondere nicht im Bereich der unfall- und krankheitsbedingten Absenzen. Dank der Einführung eines Gesundheitsmanagements im Jahre 2009 sind aber weitere Verbesserungen erzielt worden.

Sachaufwand

Der gesamte Sachaufwand beläuft sich auf CHF 7,830 Mio. und ist gegenüber dem Vorjahr (CHF 7,872 Mio.) um CHF 0,042 Mio. gesunken.

Mehraufwendungen ergeben sich bei der Anschaffung von Werkstattmaschinen und Werkzeugen sowie höheren Beiträgen an das Leitsystem und projektbedingten Honorarkosten. Das Auflösen von Bau- und Erneuerungsrückstellungen führt zu einem massiven Minderaufwand und entspricht den budgetierten Erwartungen. Weitere Minderaufwände sind in den Bereichen Fahrzeug- und Haltestellenunterhalt sowie bei den Versicherungskosten zu verzeichnen. Die Energiekosten sind im Verhältnis zur Fahrleistung und zur Preisentwicklung konstant geblieben.

Kapitalaufwand

Die Kapitalkosten betragen CHF 5,041 Mio. und sind um CHF 0,565 Mio. höher als im Vorjahr (CHF 4,476) infolge höherer Abschreibungen (CHF 0,382 Mio.) und höherer Kapitalzinsen (CHF 0,183 Mio.). Die planmässige Beschaffung der Hess-Gelenktrolleybusse erhöhte das Anlagevermögen, die Zinsreduktion von 3,25% auf 3,00% konnte die damit einhergehenden Mehraufwendungen nur teilweise kompensieren. Ausserordentliche Abschreibungen auf den Ersatzteilverräten, bedingt durch die Ausmusterung der

Gelenktrrolleybusflotte Mercedes, belasten die dies-jährige Rechnung einmalig.

Betriebsreserve

Aus der Betriebsreserve wurden Personalaktionen für insgesamt CHF 40 974 finanziert. Vom Überschuss von CHF 2 203 767 werden CHF 2 203 767 den freien Reserven zugeschrieben, da die Einlagenschwelle der gebundenen Reserve von 12% des ordentlichen Leistungsentgelts erreicht ist. Die Betriebsreserven erhöhen sich per 31.12.2010 auf insgesamt CHF 10 528 645.

Gemäss ZVV-Richtlinie dienen die gebundenen Reserven ausschliesslich zur Deckung von Bilanzfehlbeträgen, während die freien Reserven innerhalb des Unternehmens frei verwendet werden dürfen. Ausgeschlossen sind Rückführungen ins Gemeindevermögen und die Verwendung für Investitionen.

Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 1,516 Mio. auf CHF 40,722 Mio.

Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um CHF 0,460 Mio. zu, hauptsächlich infolge höherer Debitorenguthaben und transitorischer Aktiven (Fahrleitungen).

Das Anlagevermögen nahm netto um CHF 1,056 Mio. zu. Im Berichtsjahr stehen dem Investitionsvolumen von insgesamt CHF 4,745 Mio. Abschreibungen von insgesamt CHF 3,688 Mio. gegenüber.

Investitionsausgaben wurden hauptsächlich für die planmässige Beschaffung von 21 Hess-Gelenktrrolleybussen getätigt.

Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um CHF 0,712 Mio. ab. Die Ver-

änderung ergibt sich unter anderem aus Kreditorenverpflichtungen, Reparaturrückstellungen, Zeit- und Ferienguthaben der Mitarbeitenden und Kreditrückstellungen (Budgetübertrag) für das Jahr 2010. Die transitorischen Passiven enthalten eine wesentlich tiefere Leistungsentgeltrückerstattung an den Zürcher Verkehrsverbund als im Vorjahr.

Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich um CHF 0,065 Mio. gegenüber dem Vorjahr. Die Gesamtzunahme der Kontokorrentschuld ist die Folge der Zunahme der Aktiven um CHF 1,516 Mio., der Abnahme der Verbindlichkeiten an Dritte um CHF 0,712 Mio. und der Zunahme der Betriebsreserven Stadtbus um CHF 2,163 Mio.

Mit der Nettozunahme der Betriebsreserven von CHF 2,163 Mio. erhöhen sich die Eigenmittel per Ende Jahr auf CHF 10,529 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 Spar- druck im öffentlichen Verkehr weiter ansteigen wird und dass wir daher weniger günstige Vereinbarungen mit dem ZVV abschliessen werden müssen. Die Reserveeinlage wird sich in den nächsten Jahren massiv reduzieren, und selbst Reservebezüge müssen in Betracht gezogen werden. ●

6	BETRIEBSRESERVE	31.12.2009	2010	31.12.2010	
		SALDO	EINLAGEN	ENTNAHME	SALDO
	Diverse Personalaktionen	-	-	-40 974	-
	Ergebnis Rechnung 2010	-	2 203 767	-	-
	Betriebsreserve	8 365 853	2 203 767	-40 974	10 528 645

7	COST-CENTER-RECHNUNG 2010	Total
Mengengerüst		
	Gesamt-Kilometerleistung	5 012 614
	Fahrdienststunden	298 607
	Fahrzeuge	81
	Total Selbstkosten pro Cost Center (in CHF 1000)	40 046
	Kosten pro Kilometer	
	Leistungsentgelt und Entnahme Betriebsreserve	-42 250
	Überschuss	-2 204



Cost Center				
FAHRLEISTUNG	INFRASTRUKTUR	NEBENGESCHÄFTE	MVU-AUFGABEN	ZVV-AUFGABEN
5 001 778	-	10836	-	-
297 920	-	687	-	-
81	-	-	-	-
34 865	725	869	2 132	1 455
6,97				
-36 700	-802	-955	-2 184	-1 608
-1 836	-77	86	-53	-153



⊙ Erfolgsrechnung

8 EINNAHMEN	31.12.2009	31.12.2010	ABW.	ABW.
	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
Entnahme aus Betriebsreserve	34	41	7	20,2
Leistungsentgelt ZVV	41 209	42 250	1 041	2,5
Total Leistungsentgelt und Entnahme aus BR	41 243	42 291	1 048	2,5
Beiträge für Angebotserweiterungen	17	30	13	76,5
Betriebsbesorgungen für Dritte	1	75	74	7400,0
Werbeeinnahmen Fahrzeuge	652	667	15	2,3
Pacht- und Mieteinnahmen	651	613	-38	-5,8
Lieferung und Leistungen für Dritte	170	137	-33	-19,4
Zinseinnahmen	217	251	34	15,7
Extrafahrten und sonstige Einnahmen	302	325	23	7,6
Total Nebeneinnahmen	2010	2098	88	4,4
Total Einnahmen	43 253	44 389	1 136	2,6

9 AUFWAND					
PERSONALAUFWAND	Löhne und Sozialleistungen	26 836	26 846	10	0,0
	Personalnebenkosten	320	370	50	15,6
	Total Personalaufwand	27 156	27 216	60	0,2
SACHAUFWAND	Raumaufwand	441	471	30	6,8
	Betriebsaufwand	388	647	259	66,8
	Fahrzeugaufwand	3 735	3 429	-306	-8,2
	Versicherungsaufwand	312	275	-37	-11,9
	Büro- und Verwaltungsaufwand	1 080	1 323	243	22,5
	Werbung, PR- und Kommunikationsaufwand	392	355	-37	-9,4
	Aufträge an Dritte	229	676	447	195,2
	Bau- und Erneuerungsaufwand	1 295	654	-641	-49,5
Total Sachaufwand	7 872	7 830	-42	-0,5	
KAPITALAUFWAND	Abschreibungen	3 556	3 938	382	10,7
	Zinsen	920	1 103	183	19,9
	Total Kapitalaufwand	4 476	5 041	565	12,6
	Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	2 010	2 098	88	4,4
Total Aufwand	41 514	42 185	671	1,6	

JAHRESERFOLG	1 739	2 204	465	26,7
---------------------	--------------	--------------	------------	-------------

● Bilanz per 31.12.

10 AKTIVEN	2009	2010	ABW.	ABW.
	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
Umlaufvermögen	3 499	3 959	460	13,1
Flüssige Mittel	17	17	-	-
Debitoren und Guthaben	1 810	2 204	394	21,8
Vorräte	1 095	978	-117	-10,7
Transitorische Aktiven	577	760	183	31,7
Anlagevermögen	35 707	36 763	1 056	3,0
Grundstücke/Gebäude	5 044	4 764	-280	-5,6
Diverse Anlagen (inkl. Leitstelle)	2 067	1 471	-596	-28,8
Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	28 393	30 358	1 965	6,9
Fahrleitungen	203	170	-33	-16,1
Fahrausweisgeräte	-	-	-	-
Total Aktiven	39 206	40 722	1 516	3,9

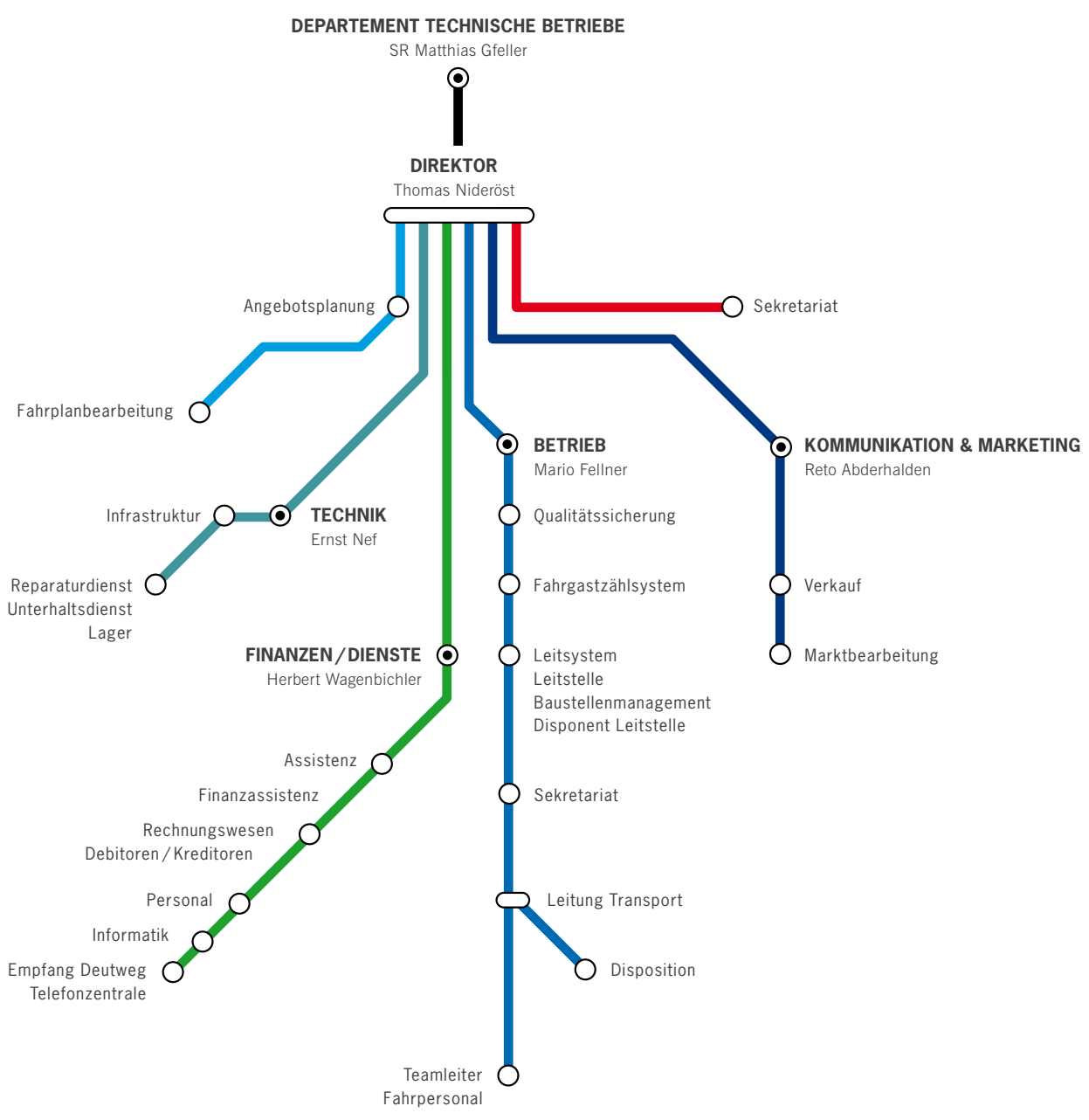
11 PASSIVEN				
Verbindlichkeiten Dritte	9 579	8 867	-712	-7
Kreditoren	3 572	3 724	152	4,3
Rückstellungen/Rücklagen	4 343	4 316	-27	-0,6
Transitorische Passiven	1 664	827	-837	-50,3
Verbindlichkeiten Stadt	21 261	21 326	65	0,3
Verbindlichkeiten Stadt	21 261	21 326	65	0,3
Eigene Mittel	8 366	10 529	2 163	25,9
Betriebsreserven Stadtbus	8 366	10 529	2 163	25,9
Total Passiven	39 206	40 722	1 516	3,9

12 ANLAGERECHNUNG PER 31.12.	Buchwert 2009	Zugang	Abschreibung	Buchwert 2010	Veränderung
IN CHF 1000					
Grundstücke/Gebäude	4 964	64	-265	4 763	-201
Diverse Anlagen (inkl. Leitstelle)	1 878	4	-410	1 472	-406
Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	28 662	4 677	-2 982	30 357	1 695
Fahrleitungen	203	-	-32	171	-32
Fahrausweisgeräte	-	-	-	-	-
Total	35 707	4 745	-3 689	36 763	1 056



Organigramm

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
stadtbus.winterthur@win.ch

Redaktion

Annemarie Lehmann

Konzeption und Gestaltung

vitamin© design & kommunikation, Zürich
www.vitamin-c.ch

Fotografie

Photos © Bryon Paul McCartney
www.image-engineers.com

Bildbearbeitung

Altamont prepress AG, Zürich

Druck

Ziegler Druck- und Verlags-AG
© 2010 Stadtbus Winterthur

