

The STI logo is positioned in the top right corner of the page. It consists of the letters 'STI' in a bold, white, sans-serif font. The background of the entire page is a scenic landscape of rolling hills and mountains at sunset, with a field of green grass in the foreground and several cows grazing in the middle ground. The sky is a mix of orange and blue, and the overall lighting is warm and golden.

100. Geschäftsbericht

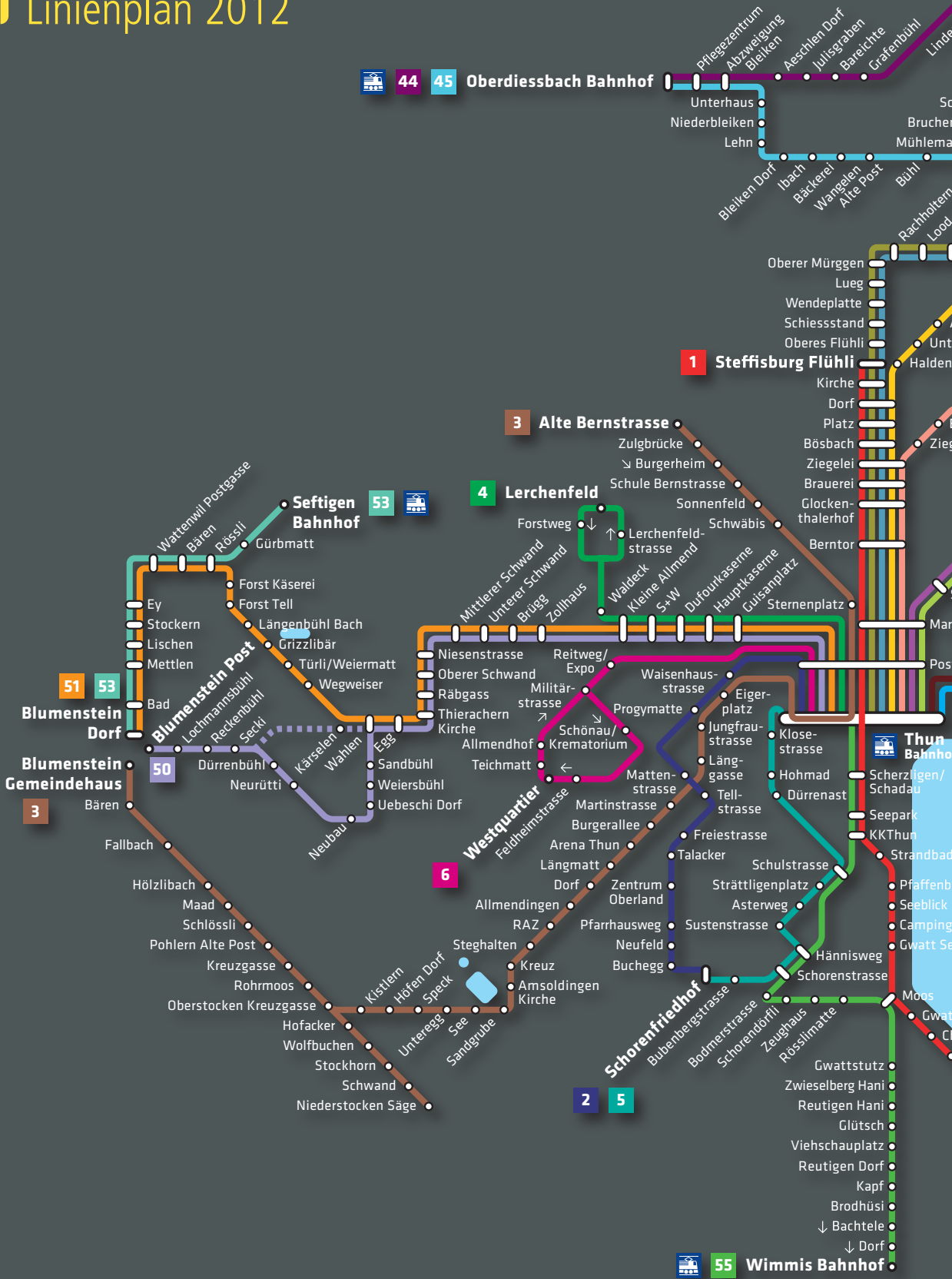
2012

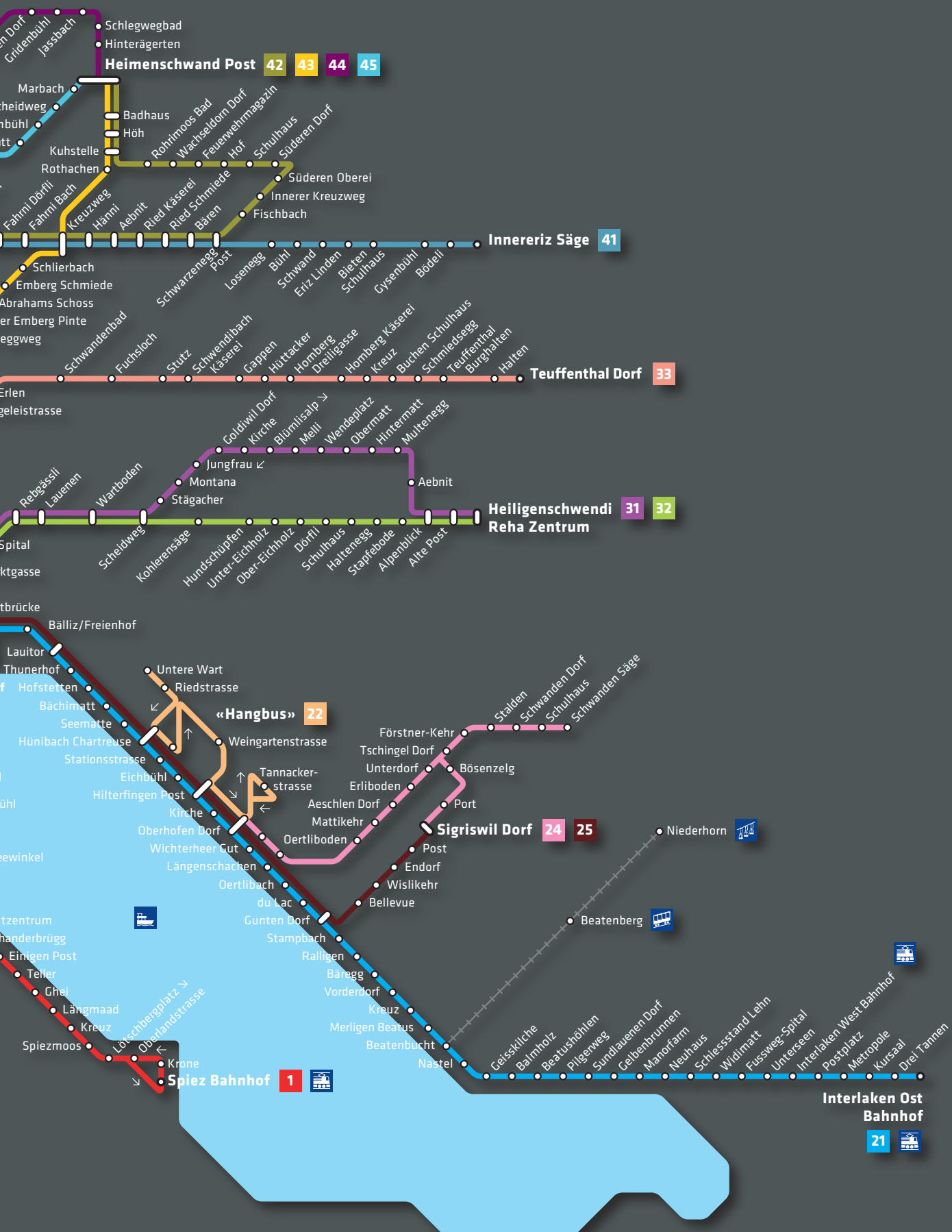
STI – kurz und bündig

	2012	2011
Anzahl beförderte Personen / Mio.	15.5	15
Anzahl Kurslinien	22	22
Anzahl Moonlinerlinien	7	2
Anzahl Haltestellen	372	371
Liniennetz / km	412	332
Verkehrsleistung / Mio. km	4.89	4.74
Anzahl Kursfahrzeuge	76	71
Anzahl ReiseCars	3	3
Anzahl Mitarbeitende	297	279
Anzahl Vollzeitstellen	258	243

	2012	2011
Eigenkapital / Mio. CHF	14.3	14.1
Fremdkapital / Mio. CHF	9.4	10.9
Verkehrsertrag / Mio. CHF	16.5	15.5
Abgeltungen / Mio. CHF	17.1	15.3
Betriebsaufwand / Mio. CHF	32.9	30.9
Jahresgewinn / CHF	642'703	609'762

STI Linienplan 2012





Inhaltsverzeichnis

6	Vorwort des Verwaltungsratspräsidenten
8	Bericht des Direktors
11	Organe
	Erläuterungen zum Geschäftsjahr:
13	Kunden und Angebot
15	Personal
16	Betrieb
17	Infrastruktur
22	STI Reisen
23	STI Technik
24	Geschäftsführungen
27	Jahresrechnung 2012
32	Erläuterungen zur Jahresrechnung
34	Bericht der Revisionsstelle
36	Statistiken

Öffentlicher Verkehr in der Region – eine Erfolgsgeschichte



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre

Sie halten den neu gestalteten Geschäftsbericht unserer Unternehmung in den Händen. Zeitgerecht für unser 100-Jahr-Jubiläum haben wir nicht nur das Format, sondern auch die Erscheinung verändert. Wir wollen damit in einladender Form über unsere Aktivitäten im 99. Betriebsjahr berichten. Der Aufschwung des Tourismus und der Hotellerie am rechten Thunerseeufer vor 100 Jahren haben die Entstehung der STI ausgelöst. Unseren Gründern und Vorfahren haben wir viel zu verdanken. Es ist an uns, das nächste Kapitel der Unternehmensgeschichte – zum Wohle unserer Fahrgäste – zu gestalten.

Von aussen werden wir am häufigsten mit unseren Fahrzeugen wahrgenommen. Wir haben das Erscheinungsbild für die Zukunft festgelegt. Zusammen mit neuen Dienstkleidern, Briefschaften und einheitlichen Haltestellen wollen wir Schritt um Schritt eine Vereinheitlichung erreichen. Für Hundertjährige nicht selbstverständlich.

Mit einem Betriebsleitsystem, der Videoüberwachung in den Bussen und einem neuen Standort für die Betriebsleitzentrale sind für den Betrieb und letztendlich für unsere Passagiere noch bessere Rahmenbedingungen geschaffen worden. Diese Massnahmen stellen eine Wertschätzung gegenüber unseren Fahrgästen und den Mitarbeitenden dar. Hoherfreut sind wir über die auf 15.5 Mio. Personen angestiegene Zahl der Fahrgäste. Eine Erfolgsgeschichte des öffentlichen Verkehrs in unserer Region.

Diese Entwicklung und eine unterproportionale Steigerung unserer Produktionskosten, zusammen mit anderen Faktoren, führten zu einem sehr erfreulichen Unternehmensergebnis. Die finanzielle Stabilität ermöglicht Investitionen in die Zukunft. Dazu tragen die Werkstatt, die für eine hohe Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte sorgt, die positive Entwicklung von STI Reisen und eine effiziente Führung bei.

Ein grosser Dank gehört unserem Fahrdienstpersonal, das die täglichen Herausforderungen in einem immer hektischer werdenden Umfeld in bewundernswerter Manier löst. Beachtenswert ist, dass die Abgeltung durch den Kanton für das Jahr 2013 praktisch auf das Niveau des Jahres 2005 zurückgeführt werden kann. Ein Erfolg für das System des öffentlichen Verkehrs.

Auch in Zukunft will der Verwaltungsrat, zusammen mit der Geschäftsleitung und den Mitarbeitenden, die Unternehmung weiterentwickeln. Dazu gehört, neben den betrieblichen Herausforderungen, die konsequente Umsetzung unserer Strategie. Im Jubiläumsjahr wollen wir auch die Sanierung unseres Vorsorgewerks abschliessen und die Mitarbeitenden von Sanierungsbeiträgen entlasten. Die STI hat am heutigen Standort die Kapazitätsgrenze erreicht. Wollen wir den Ansprüchen der Zukunft gerecht werden, brauchen wir Lösungen für die Garagierung und mehr Arbeitsplätze für Gelenkbusse in der Werkstatt. Es stellt sich die Frage nach einem neuen Standort.

Ich bedanke mich beim Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung, den Mitarbeitenden und allen, die uns auch in Zukunft bei der erfolgreichen Weiterentwicklung der STI unterstützen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fritz Grossniklaus'. The signature is fluid and cursive, written over a light-colored background.

Fritz Grossniklaus
Verwaltungsratspräsident



Erscheinungsbild, Wegmarken und andere Zeichen

«Kleider machen Leute ...»

In der Novelle «Kleider machen Leute» erzählt der Schweizer Dichter Gottfried Keller die Geschichte des Schneidergesellen Wenzel Strapinski, der trotz seiner Mittellosigkeit einen schönen Radmantel trägt und daher in Goldach für einen polnischen Grafen gehalten wird. Aus Schüchternheit versäumt er es, die Goldacher über seine wahre Identität aufzuklären. Als er sich in Nettchen, die hübsche Tochter des Amtsrates, verliebt und sie seine Gefühle erwidert, spielt er die Rolle weiter, bis ihn ein von Nettchen zurückgewiesener Buchhalter entlarvt. Die Geschichte geht für Strapinski gut aus, weil Nettchen ihm verzeiht und sie beschliessen, trotz des Standesunterschiedes zu heiraten.



Jede natürliche wie auch jede juristische Person legt in unterschiedlich starker Ausprägung einen gewissen Wert darauf, sich von anderen abzuheben und erkennbar zu sein. Die Person hebt ihre Persönlichkeit durch Auftreten, Statussymbole oder neudeutsch «Corporate Identity» hervor. Auch die STI hat eine unverwechselbare Identität, hat Werte, Normen und Ziele, eine Geschichte und durchläuft Entwicklungsstadien. Die STI steht in Beziehung zu Kunden und Wettbewerbern; sie ist eingebunden in eine Kommunikation mit ihrer Umgebung, entwickelt sich im Austausch mit ihrem Umfeld weiter und zeichnet sich als «lernende Organisation» aus.

Die STI hat mit Blick auf ihren hundertsten Geburtstag nicht die Unternehmensidentität verändert, sondern nur das visuelle Erscheinungsbild etwas aufgefrischt. Als Auftakt zum bevorstehenden Jubiläumsjahr präsentierte die STI am 22. November 2012 im Thuner Bälliz drei neue Busse mit dem optisch aufgefrischten Erscheinungsbild. Am Bewährten, d. h. den drei Buchstaben STI, wird aber festgehalten. Diese Buchstaben standen ursprünglich für «Steffisburg-Thun-Interlaken», heute stehen sie für die Unternehmenswerte wie sicher, verlässlich, kunden- und qualitätsorientiert.

Wegmarken 2012

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat mit der Broschüre «Wegmarken 2012» einen Rechenschaftsbericht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern vorgelegt. Der Bericht enthält u. a. folgende Kernaussagen:

- Der Ausbau des Angebots zahlt sich aus.
- Fahrgäste bewerten die jüngsten Entwicklungen positiv.
- Breit gefächertes Angebot.
- Die Nachfrage steigt – schneller als das Angebot.
- Die Kosten im Blickpunkt.

Trotz der in den «Wegmarken 2012» rapportierten Erfolgsgeschichte öV musste der Regierungsrat per 2. November 2012 die von ihm im öV-Bereich festgelegten Sparmassnahmen für ein ausgeglichenes Budget 2013 bekanntgeben; aufgeführt sind auch 15 Ausdünnungen im Linienbus-Angebot. Im Weiteren sieht der Regierungsrat aufgrund der schwierigen finanziellen Lage des Kantons nur punktuelle Angebotsverbesserungen im Angebotsbeschluss 2014 - 2017 vor.

Falls mit diesen beiden Zeichen der Angebotsausbau nicht mehr dem prognostizierten Wachstum des öffentlichen Verkehrs von 40 Prozent bis zum Jahr 2030 folgen könnte, wäre trotz schwieriger finanzieller Verfassung des Kantons Bern aus volkswirtschaftlicher Sicht eine ungünstige «Wegmarke» gesetzt. Im Vergleich zum gesamten kantonalen Abgeltungsbedarf lässt sich anhand des relativ wieder sinkenden Abgeltungsbedarfs der STI nämlich verdeutlichen, dass ein Angebotsausbau durchaus eine lohnende Investition sein kann.

A handwritten signature in black ink that reads 'Wegmann'.

Thomas Wegmann
Direktor Verkehrsbetriebe STI AG







*Ihr Mobilitäts-Partner in der Region
Goldiwil / Heiligenschwendi*

Erläuterungen zum Geschäftsjahr

Kunden und Angebot

Angebot und Nachfrage

2012 haben 15'524'124 Fahrgäste das Angebot der STI genutzt. Gegenüber 2011 entspricht dies einer Steigerung von 3.2 % oder 478'133 Personen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die Einführung des 10-Minutentaktes der Linie 3 auf dem Abschnitt Allmendingen-Alte Bernstrasse zurückzuführen. Die Teilstrecke Allmendingen-Thun Bahnhof weist ein Wachstum von eindrucklichen 33.8 % auf. Gesamthaft wurden auf dieser Linie 2.2 Mio. Personen befördert. Der Spitzenreiter in Sachen Fahrgastzahlen ist seit einigen Jahren die Durchmesserlinie 1 von Steffisburg nach Spiez mit 4.35 Mio. erfassten Passagieren. Verschiedene Stadtlinien verzeichneten erstmals einen leichten Nachfragerückgang, was mit veränderten Standorten von Firmen oder Einkaufszentren erklärt werden kann. Zudem konnte in den vergangenen Jahren, mit Ausnahme der Taktverdichtung auf der Linie 3, kein Angebotsausbau mehr realisiert werden. Von den Verkehrsbehinderungen durch die Bauarbeiten an der Hofstettenstrasse war auch die STI spürbar betroffen. Trotz der wertvollen Unterstützung durch die Verkehrslenker konnten grössere Verspätungen nicht vermieden werden. Die Zunahme der Fahrgastzahlen betrug auf der Linie 21 Thun-Gunten-Interlaken 39'000 Personen und auf der Linie 25 Thun-Sigriswil 28'000 Personen. Dies lässt den Schluss zu, dass während dem Umbau der Hofstettenstrasse vermehrt auf den Bus umgestiegen wurde.

Am 5. Mai 2012 wurde das Nachtbusangebot Moonliner in der Region Thun eingeführt. Folgende sechs neuen Moonliner-Linien bringen die Nachtschwärmer um 01.40 oder 03.25 Uhr ab Thun sicher nach Hause:

M23	Thun-Steffisburg Flühli-Alte Bernstrasse
M24	Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi
M25	Thun-Oberhofen-Gunten-Merligen/Sigriswil
M26	Thun-Wimmis-Zweisimmen-Lenk i.S.
M27	Thun-Allmendingen-Thierachern-Forst
M28	Thun-Uetendorf-Seftigen

Die Line M26 wird von der Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG betrieben, die übrigen Linien wurden der STI übertragen. Insgesamt ist die STI für die Fahrleistung auf 7 Moonliner-Linien verantwortlich.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 wurde die Linie 33 bis Teuffenthal Dorf verlängert. Die Verlängerung der STI-Linie 33 um 1.2 Kilometer mag auf Antrieb nicht auf eine grosse Veränderung hindeuten; der Bus wendete jedoch seit Jahren am Eingang des Dorfes und der Weg ins Dorf musste mit einem rund 15-minütigen Fussmarsch fortgesetzt werden. Die Realisierung war nur möglich, weil die Grundstückbesitzer dem Bau des neuen Wendeplatzes zugestimmt hatten und die Gemeinde Teuffenthal bereit war, die Kosten im sechsstelligen Bereich zu tragen. Die Erschliessung der Gemeinde Teuffenthal wurde am 7. Dezember 2012 mit einem kleinen Festakt gefeiert.

Fahrausweisverkauf und Tarife

Mit dem Standortwechsel der Fahrdienstleitung an die Frutigenstrasse wurde der Verkauf am Bahnhof Thun per 1. März neu organisiert. Bei der Verkaufsstelle STI am Bahnhof Thun sind sämtliche STI-Fahrausweise sowie alle nationalen Fahrausweise und Abonnemente, wie z. B. Halbtax- oder Generalabonnemente, erhältlich; erfreulicherweise konnte im 2012 der Umsatz um 2 % auf CHF 4.7 Mio. erhöht werden. Mit der Neuorganisation wurde der Verkauf in den Bereich Angebot integriert.

Auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 wurden gesamtschweizerisch die Tarife erhöht. Ausgeschlossen von der Erhöhung waren die Einzelfahrausweise und Mehrfahrkarten für die Kurzstrecke und somit auch das Sortiment der City-Tickets Thun. Die Preise für das Verbundabonnement BeoAbo wurden im Durchschnitt um 5.5 % erhöht. Im Wesentlichen wurde die Tarifierhöhung durch einen Beschluss des Bundesrates verursacht, wonach die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen höheren Trassenpreis von CHF 200 Mio. zu bezahlen haben. Mit dieser Entscheidung wurden die Diskussionen über die Kostenbeteiligung der Benutzer des öffentlichen Verkehrs (Nutzerfinanzierung) neu entfacht.

Marketingaktivitäten

Rechtzeitig zum 100. Geburtstag hat die STI ein neues Erscheinungsbild erhalten. Ein zeitgemässer Auftritt soll das Bild einer modernen STI mit vielfältiger Dienstleistungspalette vermitteln. Nach intensiven Vorarbeiten konnten am 22. November die Busse im neuen Erscheinungsbild in gelb und anthrazit der Öffentlichkeit präsentiert werden. Viel Zeit hat die Planung des 100-Jahr-Jubiläums in Anspruch genommen. Das Ereignis soll angemessen gefeiert werden.

Neu bietet die STI in den Bussen ein Fahrgastinformationssystem an. Auf hochauflösenden Bildschirmen werden Informationen über die nächsten Haltestellen sowie aktuelle Nachrichten aus der Region angezeigt. Die betriebliche Information soll mit der Einführung des Leitsystems laufend ergänzt und verbessert werden. Im Zentrum steht die IST-Information für die Fahrgäste im Störfall.

Personal

Personalbestand

Aufgrund der stetigen Zunahme der Frequenzen sowie infolge Angebotsausbaus konnten - wie bereits in den Vorjahren – auch im 2012 wiederum neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Im Fahrdienst wurden 12 zusätzliche Mitarbeitende eingestellt (3 Voll- + 1 Teilzeitstelle sowie 8 Teilzeitstellen für Kurz- oder Sonder- und Extrafahrten-dienste). Das stetige Wachstum führte dazu, dass nicht nur beim Fahrdienstpersonal, sondern auch in den anderen Bereichen Anpassungen notwendig wurden. So wurde im Bereich Betrieb die Führungsstruktur angepasst und per 1. Februar 2012 ein Teamleitermodell eingeführt, womit 4 zusätzliche Stellen geschaffen werden konnten. In Zusammenhang mit der geplanten Einführung eines Betriebsleitsystems wurden zudem die Fahrdienstleitung und der Verkauf neu organisiert; die Fahrdienstleitung hat ein eigenes Büro an der Frutigenstrasse bezogen und das Stationsgebäude am Bahnhof wird ausschliesslich für den Verkauf genutzt. Dies führte auch zu gewissen Verschiebungen beim Personalbestand; das Verkaufspersonal ist neu dem Leiter Angebot unterstellt.

Vorsorgewerk STI

Per 31.12.2011 betrug der Deckungsgrad des Vorsorgewerkes STI 96.16 % und der versicherungstechnische Fehlbetrag CHF 2.3 Mio. Die bilanzmässig ausgewiesene Rückstellung für die Sanierung des Vorsorgewerkes belief sich auf CHF 1.81 Mio. Im November 2012 hat der Verwaltungsrat beschlossen, das Vorsorgewerk der STI bis im Frühjahr 2013 auszufinanzieren. Zu diesem Zweck wurden im Dezember CHF 1.18 Mio. aus der Rückstellung in das Vorsorgewerk einbezahlt. Ab 1.1.2013 werden deshalb keine Sanierungsbeiträge mehr erhoben.

Mit den in den Jahren 2007 - 2012 getätigten Einzahlungen in das Vorsorgewerk sowie dem Sanierungsbeitrag von 1.5 % der versicherten Lohnsumme in den Jahren 2010 - 2012 im Betrag von CHF 553'000 hat die STI insgesamt CHF 11.883 Mio. für die Ausfinanzierung ins Vorsorgewerk einbezahlt.

Gesundheitsförderung

Eine gute Gesundheit der Mitarbeitenden ist der STI ein Anliegen. Ein aktiver Lebensstil mit gesunder Bewegung, ausgewogener Ernährung und Entspannung ist von grosser Bedeutung und führt zu mehr Lebensqualität. Seit 2011 werden deshalb gesundheitsfördernde Aktivitäten der Mitarbeitenden im Bereich Fitness, Bewegung und Entspannung durch die STI mit einem Beitrag von max. CHF 180.00 pro Jahr und Mitarbeitenden unterstützt. Dieser Beitrag hat zu vielen positiven Rückmeldungen geführt.

Getreu dem Motto «An apple a day keeps the doctor away» (zu Deutsch: «Ein Apfel pro Tag hält den Doktor fern») stellt die STI als weiteren Beitrag an die Gesundheit ihren Mitarbeitenden seit Oktober 2012 in allen Pausenräumen der verschiedenen Standorte Direktion, Werkstatt, Frutigenstrasse und Verkaufsstelle Körbe mit frischen Früchten als Pausenverpflegung zur Verfügung. Auch diese Massnahme findet grossen Anklang.

Stolpern und Stürzen ist in der Schweiz die häufigste Unfallursache. Jeder 4. Berufsunfall und fast jeder 2. Alltagsunfall – und damit rund 40'000 Unfälle pro Jahr – haben ihre Ursache im Stolpern. Dabei handelt es sich im Durchschnitt um teure Unfälle, welche bei den Unternehmen zudem hohe indirekte Kosten verursachen (umdisponieren, Ersatzkräfte suchen, Überzeit, zusätzliche Lohnkosten etc.).

Sturz- und Stolperunfälle werden unter anderem auch durch fehlende Fitness und altersbedingtes Nachlassen von Kraft und Bewegungskoordination verursacht. Mit einem regelmässigen Gleichgewichts-, Kraft- und Koordinationstraining können unerwartete Stolper- und Sturz-situationen besser ausbalanciert und Unfälle dadurch verhindert werden. Die Suva hat dazu das Gleichgewichtsprogramm «Mit dem Footbag zu mehr Kraft und Gleichgewicht» lanciert.

Anlässlich der internen Ausbildungstage (CZV-Schulung) wurde deshalb allen Teilnehmenden ein solcher Footbag abgegeben. Verschiedene Mitarbeitende und Lernende der Direktion agierten als Vorturner und führten die Teilnehmenden in die Gleichgewichts- und Kräftigungsübungen ein, welche jederzeit und überall durchgeführt und damit bestens in den Alltag (Arbeit und Freizeit) integriert werden können.

Betrieb

Die neue Führungsstruktur

Die STI hat aufgrund des kontinuierlichen Angebotsausbaus in den vergangenen 10 Jahren 73 Fahrdienstmitarbeitende zusätzlich anstellen können. Die dadurch wachsende Zahl an Beschäftigten im Fahrdienst erforderte, dass der Betriebsbereich reorganisiert und die Führungsspanne durch die Einführung eines Teamleitermodells verkleinert wurde.

Am 1. Februar 2012 haben vier Teamleiter ihre Tätigkeit in Angriff genommen. Im Rahmen eines intensiven Einführungsprogramms haben sie den erforderlichen Einblick in die STI erhalten und sind auf die neuen Tätigkeiten vorbereitet worden. Ihre Tätigkeitsgebiete umfassen die Mitarbeiterführung, die Fahrdienstleitung sowie die Verantwortung für einen zugewiesenen Fachbereich. Die Fachfunktionen (z. B. Schadenbearbeitung und Baustellen oder Grossanlässe) wurden zuvor durch den Betriebschef oder das Direktionssekretariat bearbeitet. Mit der Zusammenführung im Betrieb sowie der Verteilung auf die Teamleiter konnten die Schnittstellen verringert und der eher zunehmende Arbeitsumfang besser verteilt werden.

Im 2012 mussten über 200 Ereignisse erfasst, bearbeitet und abgewickelt werden, z. B. Kollisionen, durch Steinschlag zerstörte Frontscheiben oder im Bus gestürzte Personen. Ebenso mussten über 50 Baustellen oder Verkehrsbeschränkungen auf unserem Netz mit dem Fahrdienst koordiniert werden; insbesondere die länger dauernde Baustelle Hofstettenstrasse verlangte dem «Baustellenmanagement» einiges ab. Im Fachgebiet «Grossanlässe» waren die Fussballspiele des FC Thun, die Shuttlefahrten zu den ThunerSeespielen, das Thunfest, die Thuner Fasnacht, Transporte der Armee und viele andere personalintensive Anlässe zu planen und durchzuführen. Die bevorstehende Inbetriebnahme des Betriebsleitsystems erforderte viel Organisatorisches; so musste beispielsweise die Parametrierung des Leitsystems (d. h. die konkrete Einstellung aller Parameter und Stammdaten) festgelegt werden. Im Weiteren galt es, die Schulung und die Betreuung der Mitarbeitenden sicherzustellen. Alle kundennahen Geschehnisse waren vom Fachverantwortlichen «Kundenfokus» zu bearbeiten. Eine schnelle und pragmatische Erledigung von Beanstandungen ist dabei vorrangig und soll dafür sorgen, die Kundenzufriedenheit wieder herzustellen und die gegebenenfalls negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Saubere STI-Busse – ein Projekt mit der Asylkoordination Thun

Ein Teil der rund 45'000 Personen, die an einem Werktag unsere Busse benutzen, hinterlässt in den STI-Fahrzeugen einen erheblichen Unrat. Insbesondere ist festzustellen, dass viele Gratiszeitungen und leere Petflaschen und Dosen zurückgelassen werden. Obschon sich eine Mehrheit der Fahrgäste am liegengelassenen Müll stört, nimmt die Vermüllung bzw. das achtlose Wegwerfen und Liegenlassen von Abfall (Littering) leider zu.

Um die Sauberkeit der Busse während der 18-stündigen Einsatzzeit zu verbessern, sind seit September 2012 Putzequipen des «STI Picobello-Teams» im Einsatz. Asylsuchende aus Afghanistan, Albanien, Sri Lanka und Somalia entfernen den teilweise reichlich vorhandenen Abfall aus den Fahrzeugen; dies zu den Hauptverkehrszeiten, d. h. am Vormittag, Mittag und in den Abendstunden. An den Tagen mit verlängerten Ladenöffnungszeiten oder vermehrten Frequenzen in der Stadt werden die Fahrzeuge bis 20:00 Uhr durch die fleissigen Helfer vom Kehricht befreit.

Insgesamt kann das lancierte Projekt als Erfolg bewertet werden, stellt es einerseits die soziale und berufliche Integration der Asylsuchenden sicher und andererseits die Akzeptanz in der Gesellschaft. Der Fahrgast profitiert zudem von saubereren Bussen während des ganzen Tages. Der sympathische Auftritt des sogenannten «STI Picobello-Teams» auf dem Bahnhofplatz oder an den Wendepunkten der Linie 1, 2/5 und 3 ist eine sinnvolle Zusammenarbeit von STI und Asylkoordination.

Infrastruktur

Fahrzeugbeschaffung 2012

Die STI sieht in ihrer Fahrzeugbeschaffungsstrategie vor, alle zwei Jahre rund 20 % der im Betrieb stehenden Busse zu ersetzen. Aufgrund des gewachsenen Angebots mussten im Jahr 2011 zwei 3-Achsbusse ausserhalb des ordentlichen Beschaffungsrhythmus beschafft werden. Auf den Fahrplanwechsel 2012 wurden planmässig 16 neue Fahrzeuge beschafft. Andererseits wurden 12 Busse ausser Betrieb genommen, hierbei handelte es sich um Fahrzeuge der Jahrgänge 1996 bis 2001 mit Fahrleistungen von bis zu 1.0 Mio. km. Vier Busse werden einstweilen weiterbetrieben, um den Fahrzeugbedarf für die zunehmenden Extra- und Verstärkungsfahrten abdecken zu können.

Nachdem das Gesuch zum Ersatz dieser Fahrzeuge den zuständigen Ämtern eingereicht und von diesen bewilligt worden war, erfolgte die Ausschreibung im offenen Verfahren gemäss GATT/WTO-Abkommen. Für den in vier Lose gegliederten Auftrag (pro Fahrzeugtyp ein Los) gingen Angebote von vier Fahrzeugherstellern ein. Alle Anbieter offerierten qualitativ gute bis sehr gute Produkte. Aus den sich ergebenden Ranglisten der wirtschaftlich günstigsten Angebote pro Los wurden folgende Fahrzeuge bestellt:

7 Gelenkbusse:	MAN Lion's City G 18m A23
5 3-Achsbusse:	MAN Lion's City L 13.7m A36
2 Überlandbusse:	Mercedes Benz Citaro LEÜ
2 Normalbusse:	MAN Lion's City 12m A21

Mit dieser Beschaffung konnten wiederum kleinere Fahrzeuge durch grössere ersetzt werden. Dies erlaubt uns, auf die weiter gestiegenen Fahrgastzahlen zu reagieren. Der Umfang der gesamten Investition inklusive der jeweiligen Innenausrüstung betrug CHF 7.7 Mio.

Im Rahmen des anstehenden 100-Jahr-Jubiläums unserer Unternehmung haben die Fahrzeuge ein völlig neues Design erhalten. Das äussere Erscheinungsbild wird nun durch die beiden Unternehmensfarben gelb und anthrazit dominiert. Die geschwungene Form des Designs soll die Dynamik der Unternehmung symbolisieren und entfernt an das 5-farbige ehemalige Erscheinungsbild erinnern. Auch die Innenraumgestaltung wurde total überarbeitet. Ein exklusiv für die STI entworfener Sitzpolster-Stoff, Chromstahl-Haltestangen und ein farblich abgestimmtes Erscheinungsbild dominieren nun den Innenraum. Zwei weitere wichtige Erneuerungen sind der Einbau eines neuen Fahrgastinformationssystems mittels Bildschirmen und die Innenraumüberwachung durch ein Videosystem.

Am 22. November wurde dann das Geheimnis gelüftet. Ein kleiner Teil der 16 neuen Fahrzeuge wurde im Bälliz der Bevölkerung vorgestellt. Eingeladene Gäste und interessierte Passanten des Thuner Abendverkaufs konnten die neu gestalteten Busse bestaunen und sich über die inneren Werte, die technischen Daten und das Angebot informieren.



Auswertung Test Hybridbusse

Letztes Jahr wurde berichtet, dass in einer breit angelegten Versuchsphase eine überregionale Arbeitsgruppe mit Unterstützung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) interessierten Transportunternehmungen anbot, Hybridbusse für eine Dauer von jeweils 1 bis 2 Monaten zu mieten und in Bezug auf ökonomische, betriebliche, technische, ökologische und marketingseitige Aspekte zu testen.

Sieben Betriebe, unter ihnen auch die Verkehrsbetriebe STI AG, nutzten die Gelegenheit, um gemeinsam Erfahrungen zu sammeln, ob sich ein solches Fahrzeug im unternehmensspezifischen Linienverkehr eignet, auf welchen Linien ein Einsatz Sinn macht und mit welchen effektiven Treibstoffeinsparungen zu rechnen ist. Getestet wurden ein Swiss-Hybrid der Carrosserie Hess AG und ein Citaro G Hybrid von Mercedes-Benz.

Die Testauswertungen liegen nun vor und können wie folgt zusammengefasst werden: Die Unternehmungen verfügen über sehr unterschiedliche Fahrplankontakte, Haltestellendistanzen und Höhenprofile. Die Fahrzeuge waren zeitversetzt zwischen März 2011 und April 2012 jeweils zwischen einem und zwei Monaten im Linienverkehr einer Unternehmung unterwegs.

Beide Busse haben das Potential, den Verbrauch gegenüber einem herkömmlichen Dieselmotor zu senken; hingegen ermöglicht die Technologie jedoch keine so markanten Einsparungen, dass die Mehrkosten für eine Beschaffung gerechtfertigt wären. Die Diesel-Verbrauchszahlen lagen zwischen 23.4 % Minder- und bis zu 17.7 % Mehrverbrauch (je nach Streckenprofil und Jahreszeit). Im Winter konnten keine Einsparungen nachgewiesen werden.

Im rein elektrischen Betrieb schnitten die beiden Fahrzeuge lärmtechnisch besser ab als Dieselfahrzeuge. Bei grossen Geschwindigkeiten verloren sie aber wieder Punkte. Im Stand waren bei den Hybridbussen zudem die Vibrationen deutlicher zu spüren.

Aus den Feedbacks der Chauffeure zeigte sich, dass der Citaro mit einem «gut bis sehr gut» abschnitt, hingegen der Hess mit «ausreichend bis befriedigend». Die Akzeptanz bei den Fahrgästen war durchaus gegeben. Die Fahrzeuge erreichten auf einer 10-Punkte-Skala Noten zwischen 7.3 und 8.6. Jedoch nur 7 % der Fahrgäste wären bereit, für die Hybridtechnologie einen höheren Fahrpreis zu akzeptieren.

Gestützt auf die während dem Versuchsbetrieb gemachten Erfahrungen wurde im Weiteren für die Instandhaltung der beiden Busse ein Mehraufwand prognostiziert, da die Fahrzeuge technisch aufwändiger zu warten sind. Die Hybridbusse dürften daher die hohen Verfügbarkeitswerte der Dieselmotors kaum erreichen.

Insgesamt hat sich mit dem Versuch bestätigt, dass ein Gelenk-Hybridbus im Vergleich mit einem Dieselmotorgelenkbus wegen den erheblich höheren Anschaffungskosten sowie den höheren Instandhaltungskosten bedeutend weniger wirtschaftlich betrieben werden kann. Demzufolge ist es unrealistisch, dass die STI bereits bei der nächsten Fahrzeugbeschaffungsrunde Hybridfahrzeuge ausschreiben wird.



Neue Räumlichkeiten an der Frutigenstrasse in Thun

Der Personalkörper der STI ist in den letzten Jahren massiv gewachsen. 2004 wurden im Fahrdienst rund 154 Personen beschäftigt, im Berichtsjahr waren es bereits 206. Der Gesamtbestand der Mitarbeitenden stieg in der Unternehmung im selben Zeitraum auf rund 300 Angestellte.

Mit den Konsequenzen des zu erwartenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs bis 2018 respektive 2030, der Neuorganisation der Abteilung Betrieb und der Inbetriebnahme des neuen Betriebsleitsystems war die STI mit den bestehenden Räumlichkeiten der Direktion im Schwäbis, an der Panoramastrasse sowie dem Verkaufsgebäude am Bahnhof Thun an die Grenzen gestossen und musste daher ein neues, grösseres und vor allem ein bahnhofsnahes Domizil suchen.

Mit der Übernahme der beiden obersten Etagen an der Frutigenstrasse 2a (am Maulbeerkreisel) haben auf zwei übereinanderliegenden Stockwerken im 4. und 5. Obergeschoss rund 500 m² Bürofläche zugemietet werden können. Die Räumlichkeiten bieten Platz für Fahrdienst, Fahrdienstleitung und Betriebsführung.

Im 4. Obergeschoss sind die Fahrdienstmitarbeitenden und die Teamleiter einquartiert. Auf 270 m² Fläche sind Umziehräume für rund 300 Personen, Ruheräume, ein Aufenthaltsraum mit Küche, Teamleiter-Arbeitsplätze, ein Sitzungszimmer, ein Infopoint und Sanitärräume eingerichtet worden.

Die Betriebsleitung befindet sich in der 5. Etage. Hier sind auf 230 m² Büros für den Betriebschef und seinen Stellvertreter, den Ausbildungschef und die Administration, die Fahrdienstleitung mit der neuen Betriebsleitzentrale, ein Sitzungszimmer, ein Pausenraum mit Teeküche, Archiv und Sanitäreinrichtungen eingebaut worden.

Die Dachterrasse mit herrlichem Ausblick auf die Stadt und die Umgebung steht ausschliesslich den Mitarbeitenden der STI zur Verfügung.

Die frei gewordenen Räume im Schwäbis werden benötigt, um das weitere personelle Wachstum der Direktion aufzunehmen.

Die öV-Landschaft wird sich in den nächsten Jahren stark weiter entwickeln. Wir sind überzeugt, dass wir mit diesen ersten Massnahmen mit den Entwicklungen und Anforderungen werden Schritt halten können.



Videoüberwachung in Fahrzeugen

In den letzten Monaten und Jahren haben sich Vandalenakte an Infrastrukturen und Rollmaterial sowie Übergriffe auf Fahrdienstpersonal des öffentlichen Verkehrs gehäuft. Auch in unseren Fahrzeugen wurden vermehrt Teile der Inneneinrichtung beschädigt. Aufgeschlitzte Sitzpolster, Säuretags an den Fenstern und diverse andere Sachbeschädigungen mussten in der Werkstatt wieder in Ordnung gebracht werden. Übergriffe auf Fahrgäste und Fahrdienstpersonal sind aber zum Glück nicht an der Tagesordnung. Aufgrund dieser Entwicklung hat sich unsere Unternehmung verstärkt mit dem Thema Sicherheit beschäftigt. Ein Resultat dieser Diskussion ist die Einführung eines Videoüberwachungssystems in den Bussen.

Nebst den Aspekten des Vandalismus ist das Sicherheitsbedürfnis bei den Fahrgästen und den Fahrdienstmitarbeitenden generell gestiegen. Übergriffe auf Fahrdienstpersonal stellen ein Officialdelikt dar und werden von Amtes wegen verfolgt (braucht keine Anzeige der betroffenen Person). Die Ausrüstung von Bussen mit einem Videosystem entwickelt sich allgemein zum erwarteten Standard.

Die STI hat daher ein mehrteiliges Konzept für Sicherheit und Sauberkeit entwickelt; dieses enthält folgende Aspekte:

- Sicherheit und Sauberkeit an den Haltestellen:
Instandhaltung der betriebsrelevanten Infrastruktur an den Haltestellen, verstärkte Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden;
- Sauberkeit in den Fahrzeugen: Verdichtung der Reinigungsintervalle und Anstellung von mehr Reinigungspersonal;
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit Videokameras.

Mit der Umsetzung des Konzepts erwarten wir:

- Keine Übergriffe respektive Belästigungen auf Fahrgäste und Fahrdienstmitarbeitende;
- Weniger Vandalismus;
- Hoher Sicherheitsstandard in den Bussen. Dieser wird von den Fahrgästen erwartet;
- Hilfestellung bei Abklärungen von Vorfällen.

Aus diesen Gründen hat der Verwaltungsrat beschlossen, dass die Linienfahrzeuge mit einem Videosystem überwacht werden sollen. Zur Gewinnung von Erkenntnissen wurde im Sommer 2012 ein Testversuch mit Überwachungssystemen von drei Anbietern in je einem Bus (STI 132, 138 und 139) gestartet. Der Test hat gezeigt, dass grundsätzlich alle Systeme unsere Anforderungen erfüllen. Entsprechend wurden Offerten bei den Systemanbietern eingeholt. Eine seitens eines Offerenten initiierte juristische Beurteilung der Beschaffung hat dazu geführt, dass einstweilen noch nicht alle Busse mit dem System ausgerüstet werden.

Gesetzliches:

- Videoüberwachung muss am Fahrzeug deklariert werden.
- Bildmaterial muss rasch ausgewertet und gelöscht werden.
- In einem STI-Reglement sind die Handhabung, die zugriffsberechtigten Personen und die Weiterreichung an Dritte geregelt.
- Die STI konsultiert die Aufnahmen nur bei Vorfällen und gibt das Bildmaterial gegebenenfalls nur an die zuständige Behörde weiter.

Neue Wartehallen an den STI-Haltestellen

Die Wartehallen an den STI-Haltestellen und die dazugehörige Infrastruktur (Flagge, Fahrplan und Ticketautomat) sind neben den Fahrzeugen wichtige Repräsentanten unserer Unternehmung auf dem Liniennetz.

Aus diesem Grund haben wir Haltestellenrichtlinien mit fünf Haltestellen-Kategorien erarbeitet. Nach Einstiegsfrequenzen abgestuft, sollen die Haltestellen sehr einfach gehalten (Fahrplan und Flagge) oder maximal mit einer Wartehalle, Ticketautomat und dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet werden.

Die Wartehallen auf dem STI-Liniennetz werden durch die jeweiligen Standortgemeinden finanziert. Bisher ist, je nach den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden und den berücksichtigten Lieferanten, eine Vielzahl von Modellen eingesetzt worden. Die auf unserem Liniennetz anzutreffenden Exemplare aus Massivholz, Stahl, Glas, Kunststoffen oder Beton erfüllen gelegentlich die Anforderungen der Fahrgäste, der Transportunternehmung und der Gemeinde nicht oder haben nicht den gewünschten Wiedererkennungswert für die STI.

Alleine auf dem Stadtgebiet Thun werden über 50 Wartehallen eingesetzt. Diese den entsprechenden Bedürfnissen gemäss umzugestalten, macht wenig Sinn, da die Massnahmen sehr kostenintensiv sind. Um zu erörtern, wie dieser Umstand zu verbessern wäre, hat unsere Unternehmung den Kontakt mit der Stadt Thun gesucht. In verschiedenen Diskussionen ist ein Pflichtenheft erarbeitet worden, das den Anforderungen der Fahrgäste (Witterungsschutz, Sitzplätze, Information, Sicherheit), der Gemeinde (Ästhetik, Reinigungs- und Reparaturfreundlichkeit, Einsatz von unterhaltsamen und kostengünstigen Materialien) und der Transportunternehmung (Identifikation/Wiedererkennbarkeit, Einsicht durch Fahrdienstpersonal, Befestigung Fahrplan, eventuell Ticketautomat) entspricht. Mit der Inbetriebnahme der Haltestelle «Arena Thun» ist durch die Stadt Thun ein zeitgemässer modularer Wartehallen-Prototyp vorgestellt worden.

Im täglichen Gebrauch wurde festgestellt, dass sich das neue Konzept sehr bewährt und von den Fahrgästen sehr geschätzt wird. Diese Erfahrungen bewogen die Stadt Thun, umgehend verschiedene alte «Bushäuschen» zu ersetzen oder neue zu erstellen. Angestrebt wird, das Wartehallenkonzept künftig auf dem gesamten Liniennetz umzusetzen und andere Standortgemeinden von den hervorstechenden Qualitäten des modularen Wartehallentyps zu überzeugen.



STI Reisen

Anspruchsvolles Geschäftsjahr

2012 war für die Carbranche kein einfaches Geschäftsjahr. Nachdem STI Reisen den Umsatz in den vergangenen Jahren laufend steigern konnte, verzeichnete das Reise-geschäft erstmals einen leichten Rückgang. Dank einer besseren Auslastung der Programmfahrten konnte das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr dennoch verbessert werden.

Sicher und bequem unterwegs

Mit einer modernen Bus- und Car-Flotte bietet STI Reisen ein vielfältiges Reise-programm sowie Gruppen- und Extrafahrten an. Mit der im 2012 verabschiedeten Strategie hat der Verwaltungsrat beschlossen, das Cargeschäft weiter auszubauen und zu diesem Zweck die Car-Flotte zu erneuern. Nach einer eingehenden Analyse wurde im Herbst 2012 bei der Firma Setra ein Doppelstockcar bestellt. Der Car ist mit einer bequemen 4*-Komfort-Bestuhlung sowie mit einem 16-plätzigem Bordbistro ausgerüstet. Auch in Bezug auf die Sicherheit ist der Setra 431 DT führend. Mit Funktionen wie Abstandsregeltempomat und Spurassistent bietet der Car eine grösstmögliche Unter-stützung für den Fahrer. Gemäss einem Vergleich des Schweizerischen Nutzfahrzeug-verbandes ist der Reise-car das sicherste aller Strassenverkehrsmittel und diesbezüglich der Bahn ebenbürtig.

Auch das Reiseprogramm erfährt Erneuerungen. Mit neuen Themen und Partnerschaf-ten soll das Angebot noch interessanter gestaltet werden. Im Jubiläumsjahr 2013 sind verschiedene Höhepunkte geplant. Wir hoffen, mit dieser Reiseauswahl auch unsere Aktionäre für eine Reise gewinnen zu können.

100 Jahre STI - Jubiläumsreise nach Verona (2. - 5. August 2013)

Aus Anlass des 100-Jahr-Jubiläums bietet STI Reisen eine Jubiläumsreise an. Was liegt da näher, als dies in Verona zu tun? In Verona steht nämlich ebenfalls eine 100-Jahr-Feier an: Die Inszenierung der Oper Aida von Giuseppe Verdi in der weltbekannten Arena von Verona. Die Oper wird in der gleichen Inszenierung wie bei der Erstauffüh-rung 1913 gespielt. Lassen Sie sich vom einmaligen Ambiente der Arena gefangen neh-men. Sie wurde 30 Jahre nach Christus erbaut und bietet Platz für 22'000 Zuschauer. Ein Ausflug nach Venedig ist ein weiterer Höhepunkt dieser Reise.

Schottland mit Military Tattoo in Edinburgh (12. - 19. August 2013)

Lernen Sie Schottland mit seiner einmaligen Landschaft und seinen Schlössern ken-nen. Natürlich darf eine Besichtigung in einer Whisky-Destillerie, verbunden mit einer Degustation, nicht fehlen. Zum Abschluss steht die Vorstellung des Military Tattoo auf dem Programm. Die Auftritte der Mased Pipes and Drums, der Highland Spring Dan-cers und des Lone Pipers sind traditionell feste Bestandteile des Programms. Der Mas-senauftritt aller Teilnehmer ist jedes Jahr Abschluss und Höhepunkt der Vorstellung, wobei stets die britische Hymne «God save the Queen» und das schottische Lied «Auld Lang Syne» gespielt werden.



STI Technik

Leistungsfähige Bus- und Lastwagenwerkstatt

Die STI verfügt mit STI Technik über eine eigene, sehr leistungsfähige Bus- und Lastwagenwerkstatt. Rund 24 Mitarbeitende (inkl. 4 Lernende Automobil-Mechatroniker Nutzfahrzeuge) stellen sicher, dass sich die Kursbusse für den täglichen Einsatz in einem einwandfreien mechanischen Zustand befinden. Zudem garantiert ein motiviertes Reinigungsteam mit 12 Personen, dass sich die Fahrzeuge von innen und aussen blitzblank präsentieren.

Die professionell ausgeführten Arbeiten, welche wir auch externen Kunden anbieten, sind sehr umfassend:

- Unterhalts- und Reparaturarbeiten
- Schmier- und Wartungsdienst
- Automalerei / -spenglerei
- Wartung von Klimageräten
- Servicebahn mit Bremsprüfstand und Spurspieltester
- Waschanlage
- Abschlepp- und Entpannungsdienst
- Einbau von LSVA-Geräten
- Erstellung von Fahrtenschreiber-Prüfberichten

Im Weiteren werden durch STI Technik auch alle benötigten elektronischen Systeme eingebaut und unterhalten:

- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem RBL
- Dynamisches Fahrgastinformationssystem
- Videoüberwachung
- Verschiedene Distributionsmittel (Billettautomaten, Entwerter, Fahrscheindrucker)

Das im Unterhalt der Linien- und Servicefahrzeuge erworbenen Know-how gibt STI Technik gerne an Kunden weiter und wartet auch deren Fahrzeuge. Zudem steht Kunden auch die betriebseigene Waschanlage für die Reinigung von Kleintransportern bis hin zum Sattelschlepper oder Camion mit Anhänger zur Verfügung.



Geschäftsführungen

Thunersee-Beatenberg-Niederhorn-Bahnen

Die STI hat die seit 1973 mit der Niederhornbahn sowie die seit 1997 mit der Beatenbergbahn bestehende Zusammenarbeit erneuert und mit den beiden Gesellschaften den Geschäftsführungsvertrag per 1. Januar 2012 auf unbestimmte Zeit verlängert.

Die Beatenbergbahn (BBB) konnte im 2012 die Rekordfrequenzen aus dem Vorjahr leider nicht überbieten, vielmehr musste der Bahnbetrieb wegen den Wetterkapriolen anfangs Jahr und den vielen wettermässig schlechten Wochenenden eine Einbusse hinnehmen. Für die Fahrgäste, die nach Beatenberg oder aufs Niederhorn wollen, bleibt es aber ein besonderes Erlebnis und Vergnügen, wenn sich während der Fahrt der Blick auf den Thunersee sowie Eiger, Mönch und Jungfrau öffnet.

Für einen sicheren Betrieb der BBB müssen auch immer wieder die Hohgantsandstein-Felspartien entlang des Bahntrassees begutachtet und unterhalten werden. Verschiedene Felssanierungen wurden im 2012 vorgenommen, weitere stehen im 2013 an. Die Unterhaltsarbeiten bedingen aufwändige Vorkehrungen, die auch hohe Kosten verursachen.

Während der Weihnachts- und Neujahrszeit hat neu der Niederhornexpress (Dampfschiff Blümlisalp) die Beatenbucht angefahren und so auf dem Seeweg einen schlanken Anschluss auf die BBB sichergestellt.

Die Niederhornbahn (NHB) hatte anfangs Wintersaison 2012 mit dem Unwetter «Andrea» zu kämpfen; am 5. und 6. Januar musste demzufolge der Betrieb für zwei Tage eingestellt werden. Der vom Internationalen Skiverband FIS initiierte und erstmals durchgeführte World Snow Day (Schliglu) lockte wegen des garstigen Wetters leider nur ein paar Schneebegeisterte in die Vorsass. Dennoch konnten die Frequenzen gegenüber der Vorjahresperiode (Januar bis März) um fast 24 % gesteigert werden; demgegenüber stand ein stark erhöhter Arbeitsaufwand für die Pistenpräparation sowie für den wegen tieferen Temperaturen intensiveren Unterhalt.

In der Frühlingsrevision musste dann mit viel seilbahntechnischem Wissen und Können das Umlenkrad der NHB ausgewechselt werden. Die Arbeiten konnten dank dem grossen Engagement der Beteiligten zeitgerecht vorgenommen werden und die NHB war auf den Sommersaisonstart wieder betriebsbereit.

Zur Entflechtung von Schlittelstrecke und Winterwanderweg wurde im Streckenabschnitt unterhalb des Niederhorns eine Geländeanpassung in Aussicht genommen. Pro Natura erhob gegen die projektierte Geländeanpassung Einsprache. Gestützt auf ein ökologisches Gutachten, das keine Vorbehalte gegen das Bauvorhaben äusserte, zog Pro Natura die Einsprache zurück, die Baubewilligung wurde erteilt und die Bauausführung konnte in den Sommermonaten erfolgen. Die ersten Schlittler haben sich nun im vergangenen Dezember bereits an der verbesserten Streckenführung erfreuen können.

Die Sommersaison 2012 war geprägt durch das häufige schlechte Wetter an den Wochenenden. Mangels einiger frequenzstarker Wochenenden, die für ein gutes Jahresergebnis matchentscheidend sind, hinken sowohl Frequenzen wie auch Ergebnis 2012 den Vorjahreszahlen hinterher.

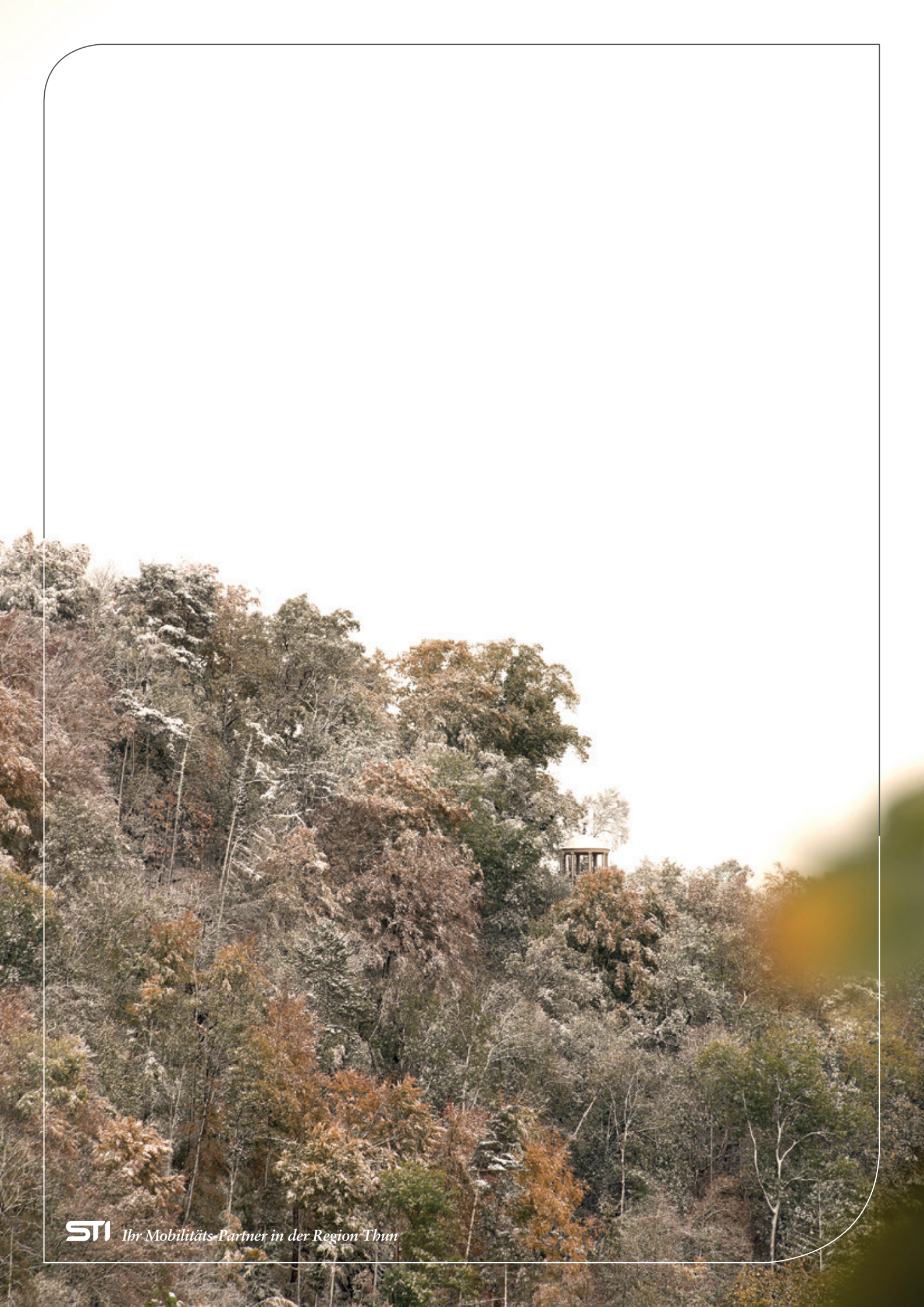




Tarifverbund Berner Oberland

Im Tarifverbund Berner Oberland «BeoAbo» wurden am 10. Dezember 2006 die einstigen Tarifverbände Stärncharte, Sunnecharte und Carte Bleue zusammengeschlossen. 16 Transportunternehmen sind Mitglieder des Tarifverbundes; die STI ist seit Beginn mit der Geschäftsführung beauftragt.

Im 2012 verzeichnete das BeoAbo mit CHF 7.28 Mio. einen neuen Umsatzrekord. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr betrug 2.7 %. Seit der Einführung des Tarifverbundes konnte der Umsatz um 53 % erhöht werden. Die Marketingmassnahmen sind seit einiger Zeit auf die Akquirierung von neuen Jahreskunden fokussiert. Die Verkaufszahlen für diese Zielgruppe konnten seit 2006 um eindruckliche 40 % gesteigert werden. Im Rahmen der Schweizerischen Tarifmassnahmen sind die Preise für das BeoAbo per 9. Dezember 2012 durchschnittlich um 5.5 % erhöht worden. Im Wesentlichen wurde diese Preisanpassung durch den bundesrätlichen Beschluss, die Bahntrassenpreise um CHF 200 Mio. zu erhöhen, notwendig.



Jahresrechnung 2012

Erfolgsrechnung (in CHF)

	2012	2011
Betriebsertrag	37'451'699.79	34'855'884.87
Verkehrsertrag	16'555'816.18	15'553'592.32
Abgeltung	17'193'563.00	15'327'876.00
Nebenertrag	3'702'320.61	3'974'416.55
Betriebsaufwand	-32'938'190.77	-30'988'605.66
Materialaufwand und Drittleistungen	-5'573'784.24	-5'189'446.03
Personalaufwand	-23'926'017.75	-22'848'338.85
Sonstiger Betriebsaufwand	-3'438'388.78	-2'950'820.78
Betriebsergebnis vor Zinsen und Abschreibungen	4'513'509.02	3'867'279.21
Abschreibungen	-3'408'585.00	-2'095'393.00
Betriebsergebnis vor Zinsen und Steuern	1'104'924.02	1'771'886.21
Finanzerfolg	19'739.06	26'305.92
Finanzertrag	29'132.29	29'261.65
Finanzaufwand	-9'393.23	-2'955.73
Ordentliches Ergebnis	1'124'663.08	1'798'192.13
Ausserordentlicher Aufwand	0.00	-1'200'000.00
Gewinn Veräusserung Anlagevermögen	129'259.30	5'776.40
Jahresgewinn vor Bildung Reserven nach Personenbeförderungsgesetz	1'253'922.38	603'968.53
Zuweisung / Auflösung Spezialreserve Art. 36 PBG (RPV)	-376'384.00	266'621.34
Zuweisung Spezialreserve Ortsverkehr	-234'835.00	-260'827.59
Jahresgewinn	642'703.38	609'762.28

Bilanz Aktiven (in CHF)

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Anlagevermögen	17'700'867.40	13'278'001.90
Finanzanlagen	257'094.50	259'910.55
Anlagerechnung	59'409'066.00	55'218'409.00
./ Abschreibungsrechnung	-42'069'595.00	-42'458'353.00
Unvollendete Objekte	104'301.90	258'035.35
Umlaufvermögen	6'061'571.58	11'758'945.48
Flüssige Mittel	2'622'555.47	8'515'459.69
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2'154'120.06	2'285'166.28
Uebrigere Forderungen	694'704.35	408'550.50
Lagervorräte	580'187.15	538'666.46
Aktive Rechnungsabgrenzung	10'004.55	11'102.55
Total Aktiven	23'762'438.98	25'036'947.38

Bilanz Passiven (in CHF)

	31. 12. 2012	31. 12. 2011
Eigenkapital	14'280'662.71	14'105'740.33
Aktienkapital (21'603 Inhaberaktien à CHF 100)	2'160'300.00	2'160'300.00
Allgemeine Reserve	308'344.42	308'344.42
Reserve für eigene Aktien	217'110.00	223'878.00
Abschreibungsreserven	2'153'522.90	3'232'522.90
Übrige Reserven	6'506'517.10	6'499'749.10
Spezialreserve Art. 36 PBG (RPV)	651'718.22	275'334.22
Spezialreserve Ortsverkehr	1'344'023.03	1'109'188.03
Bilanzgewinn	939'127.04	296'423.66
Fremdkapital	9'481'776.27	10'931'207.05
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1'781'280.70	1'144'595.60
Uebrige Verbindlichkeiten	344'948.59	1'109'354.67
Passive Rechnungsabgrenzung	5'062'835.48	5'278'092.28
Darlehen	0.00	26'453.00
Rückstellungen	1'662'711.50	1'562'711.50
Rückstellung Sanierung Vorsorgewerk	630'000.00	1'810'000.00
Total Passiven	23'762'438.98	25'036'947.38

Anhang gemäss OR 663b

		31. 12. 2012	31. 12. 2011
Brandversicherungswerte		24'961'450.00	22'899'439.00
Gebäudeversicherungen		19'517'800.00	19'517'800.00
Betriebseinrichtungen		5'443'650.00	3'381'639.00
Deckungssumme Sachversicherungen		46'104'850.00	30'335'948.00
Deckungssumme Haftpflichtversicherungen		300'000'000.00	300'000'000.00
Eigene Aktien Inhaberaktien à CHF 100			
Bestand 1.1.	529 552	105'800.00	110'400.00
Abgänge	16 23	-3'200.00	-4'600.00
Bestand 31.12.	513 529	102'600.00	105'800.00
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen			
Abrechnungssaldo		0.00	230'432.00
Rückstellung		630'000.00	1'810'000.00

Die STI hat im Geschäftsjahr 2012 CHF 1'180'000 zur Reduktion der Unterdeckung in die Personalvorsorgeeinrichtung überwiesen. Eine allfällige per 1.1.2013 noch verbleibende Unterdeckung wird auch noch durch die STI ausfinanziert. Die Rückstellung deckt eine allfällige Schlusszahlung ab.

Mit der vollständigen Ausfinanzierung der Deckungslücke entfällt ab 1.1.2013 die Entrichtung von ordentlichen Sanierungsbeiträgen.

Risikobeurteilung

Die STI besitzt ein Risikomanagement und ein internes Kontrollsystem. Die identifizierten Risiken werden nach Häufigkeit sowie Auswirkung quantifiziert und in einem Risikoinventar dargestellt. Dieses Risikoinventar bildet Gegenstand einer jährlichen Behandlung im Verwaltungsrat.

Um die einzelnen Risiken zu minimieren, werden entsprechende Massnahmen festgelegt. Mit diesem Ansatz wird der Fokus vor allem auf wichtige Risiken gerichtet, die das Erreichen der Unternehmensziele der STI beeinträchtigen könnten.

Entschädigungen des Verwaltungsrates

Im Jahr 2012 wurden an den siebenköpfigen Verwaltungsrat der STI folgende Honorare ausgerichtet:

Präsident: CHF 18'000

Vizepräsident: CHF 10'000

ordentliche Mitglieder: je CHF 7'000

Zudem wurden insgesamt CHF 10'250 für Sitzungsgelder aufgewendet.

Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde

Gemäss Artikel 37 PBG haben die Unternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, die Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzureichen. Das Bundesamt für Verkehr hat die Jahresrechnung 2012 geprüft und mit Datum vom 22. März 2013 genehmigt.

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

	Antrag des VR 2012	Beschluss der GV 2011
Gewinn-/Verlustvortrag	296'423.66	-313'338.62
Jahresgewinn	642'703.38	609'762.28
Bilanzgewinn / Vortrag auf neue Rechnung	939'127.04	296'423.66

Erläuterungen zur Jahresrechnung

Erfolgsrechnung

Betriebsertrag

Der Betriebsertrag erhöhte sich um 7.4 % auf TCHF 37'451 (Vorjahr TCHF 34'855).

Verkehrsertrag

Der Verkehrsertrag konnte um 6.4 % auf TCHF 16'555 (Vorjahr TCHF 15'553) gesteigert werden, während die Frequenzen im gleichen Zeitraum um gut 3 % zunahmen. Der grösste Anteil mit rund 40 % entfällt auf Einnahmen aus dem Verkauf von Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten, 35 % stammt aus dem Verkauf von Pauschalfahrausweisen (GA, Halbtax) und rund 20 % beträgt der Anteil aus dem Tarifverbund.

Abgeltung

Die im April 2011 beim Bundesamt für Verkehr resp. beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern eingereichte Offerte für den abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehr ergab einen Fehlbetrag von TCHF 17'193. Die öffentliche Hand hat mit der gegenüber dem Vorjahr um 12 % höheren Zahlung Mehrkosten für die Taktverdichtung auf der Linie 3 sowie für die Umstrukturierung des Betriebsbereichs abgegolten.

Nebenertrag

Der Nebenertrag fiel mit TCHF 3'702 insgesamt um TCHF 272 oder 6.8 % tiefer aus als im Vorjahr (TCHF 3'974). Dank verschiedenen Grossanlässen wie dem Eidgenössischen Jodlerfest in Interlaken oder der Neueröffnung des Panoramacenters und des Stadions Thun-Süd konnten im Vorjahr mit Sonderfahrten zusätzliche, einmalige Nebenerträge generiert werden, die in diesem Jahr fehlten. Gleiches gilt auch für einen Bahnersatz-Grossauftrag.

Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand stieg insgesamt um 6.3 % auf TCHF 32'938 (Vorjahr TCHF 30'988).

Materialaufwand und Drittleistungen

Die Mehrkosten im Materialaufwand von TCHF 384 resultierten aus ausserordentlichen Unterhalts- und Reparaturarbeiten bei verschiedenen Kursfahrzeugen. Zudem fielen bei einem Verbrauch von knapp 2.2 Mio. Litern Treibstoff rund 7 % höhere Dieselskosten an.

Personalaufwand

Verschiedene Faktoren führten zu einem um 4.7 % höheren Personalaufwand von TCHF 23'926. Einerseits konnten dank den umgesetzten Angebotsverbesserungen auf der Linie 3 sowie im Moonlinernetz zusätzliche Chauffeurstellen geschaffen werden, andererseits führte die Umstrukturierung im Betrieb dazu, dass zusätzliche Führungskräfte rekrutiert werden mussten.

Sonstiger Betriebsaufwand

Der Sonstige Betriebsaufwand beträgt TCHF 3'438 und stieg damit insgesamt um 16.5 % (Vorjahr TCHF 2'950). Mehrkosten fielen zur Hauptsache im Werbeaufwand aufgrund der Umsetzung des neuen Erscheinungsbildes der STI an. Weitere Mehrkosten ergaben sich auch aus der Miete für Geschäftslokalitäten aufgrund der durchgeführten Dezentralisierung des Betriebsbereiches mit Büroräumlichkeiten für Betriebsleitung, Fahrdienstleitung sowie Umkleide- und Aufenthaltsräumen für die Fahrdienstmitarbeitenden.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen mit TCHF 3'408 deutlich über dem Vorjahr (TCHF 2'095). Aufgrund der Diskussion betreffend alternativen Standorts mussten verschiedene Gebäudeteile zusätzlich abgeschrieben werden, damit die Restnutzungsdauer verkürzt werden kann.

Finanzerfolg

Die Bewirtschaftung von liquiden Mitteln auf Bank- und Postkonten ergaben in dem während des ganzen Jahres sehr tiefen Zinsumfeld weiterhin nur bescheidene Erträge und weichen deshalb im Vergleich zum Vorjahr nur marginal ab.

Ausserordentlicher Ertrag

Aus der Veräusserung von Anlagevermögen (Fahrzeuge) resultierte ein Gewinn von TCHF 129.

Spezialreserven RPV und Ortsverkehr

Gemäss Artikel 36 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) müssen mindestens zwei Drittel des Überschusses aus abgeltungsberechtigten Verkehrssparten der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zugewiesen werden. Die Linien des Regionalen Personenverkehrs weisen einen Überschuss von TCHF 564 auf, während die Linien des Ortsverkehrs einen solchen von TCHF 352 verzeichnen. Zwei Drittel dieser Überschüsse ergeben eine Zuweisung von TCHF 376 resp. TCHF 234.

In Abweichung zum Vorjahr wurden die Zuweisungen in die Spezialreserven bereits in der abgeschlossenen Jahresrechnung vorgenommen und werden nicht mehr im Folgejahr nach dem Beschluss der Generalversammlung verbucht. Die Darstellung des Vorjahres wurde entsprechend angepasst.

Die Rechnung 2012 schliesst mit einem Jahresgewinn von TCHF 642 (Vorjahr TCHF 609). Der Generalversammlung wird beantragt, den Jahresgewinn auf neue Rechnung vorzutragen.

Bilanz

Aktiven

Anlagevermögen

Den Anlagen von TCHF 59'409 stehen kumulierte Abschreibungen von TCHF 42'069 gegenüber. Daraus resultiert ein Anlagebuchwert von TCHF 17'340. Das Anlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 4'422 auf TCHF 17'700. Die Investitionen in neue Anlagen beliefen sich auf TCHF 9'067, vorwiegend resultierend aus dem Kauf von neuen Kursfahrzeugen und Vorinvestitionen im Zusammenhang mit der Beschaffung eines Betriebsleit- und Fahrgastinformationssystems.

Umlaufvermögen

Die erwähnten Investitionen sowie eine weitere Einzahlung in das Vorsorgewerk der STI führten zu einer Abnahme der flüssigen Mittel um TCHF 5'892 auf einen Bestand per Ende Geschäftsjahr von TCHF 2'622 (Vorjahr TCHF 8'515). Die Forderungen nahmen in der gleichen Periode um TCHF 155 zu und betragen Ende Jahr TCHF 2'848 (Vorjahr TCHF 2'693).

Passiven

Eigenkapital

Die verbuchten Reserven sowie der neue Bilanzgewinn führen zu einer Zunahme des Eigenkapitals um TCHF 175 auf TCHF 14'280 (Vorjahr TCHF 14'105).

Fremdkapital

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen Verbindlichkeiten konnten insgesamt um TCHF 127 reduziert werden und betragen Ende Berichtsjahr noch TCHF 2'126 (Vorjahr TCHF 2'253). Die Rechnungsabgrenzung reduzierte sich hauptsächlich aufgrund einer Abnahme der Abgrenzung von Verkehrseinnahmen aus mehrjährigen Abonnementen auf TCHF 5'062.

Die erwähnte Einzahlung in das Vorsorgewerk wurde zu Lasten der Rückstellung vorgenommen. Diese nahm entsprechend ab und beträgt noch TCHF 630. Das durch die Fusion mit der TSG 1998 übernommene Darlehen des Kantons Bern zur Beschaffung eines Kursfahrzeuges wurde definitiv zurückbezahlt.

Das Fremdkapital nahm gegenüber dem Vorjahr um TCHF 1'449 ab und beträgt Ende Geschäftsjahr noch TCHF 9'481.

Im Berichtsjahr hat die Bilanzsumme um TCHF 1'274 auf TCHF 23'762 abgenommen (Vorjahr TCHF 25'036).



Bericht der Revisionsstelle
an die Generalversammlung der
Verkehrsbetriebe STI AG
Thun

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe STI AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 27 bis 31) für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

PricewaterhouseCoopers AG, Bälliz 64, Postfach, 3601 Thun
Telefon: +41 58 792 64 00, Telefax: +41 58 792 64 10, www.pwc.ch



Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

PricewaterhouseCoopers AG

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Held'.

Peter Held
Revisionsexperte
Leitender Revisor

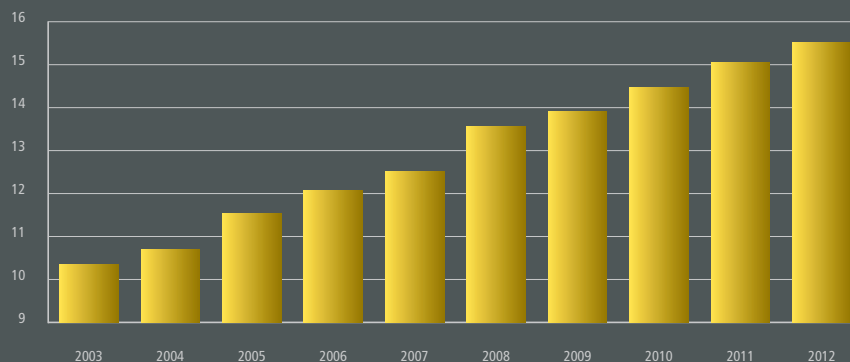
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Grossniklaus'.

Daniel Grossniklaus
Revisionsexperte

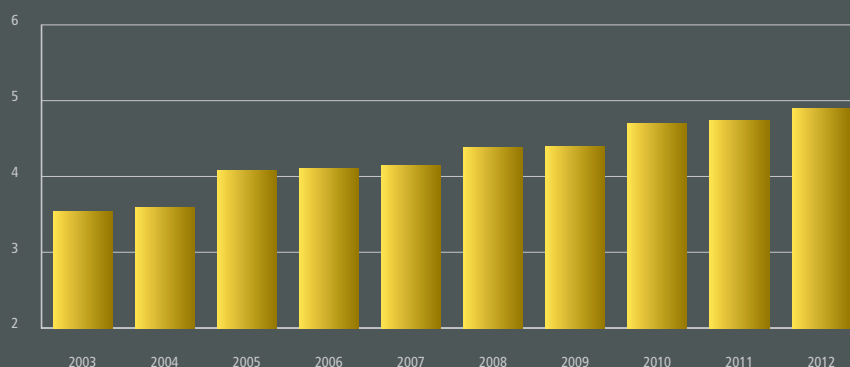
Thun, 23. April 2013

Statistiken

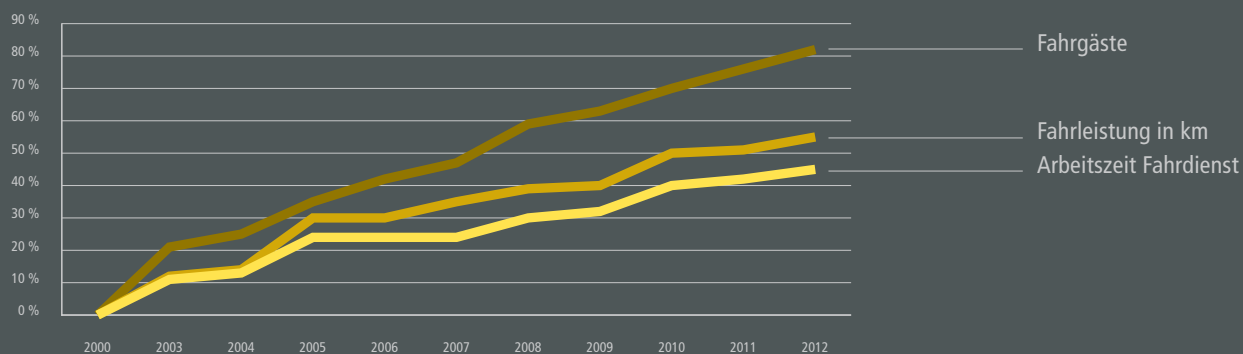
Fahrgastentwicklung (Anzahl Fahrgäste in Millionen)



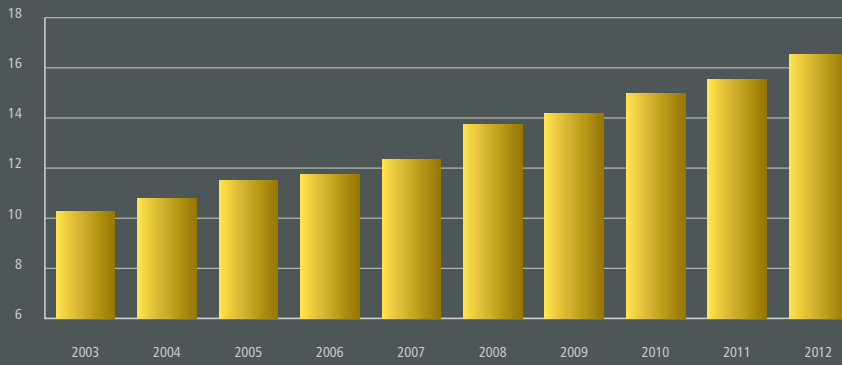
Fahrleistung (gefahrte Kurs-km in Millionen)



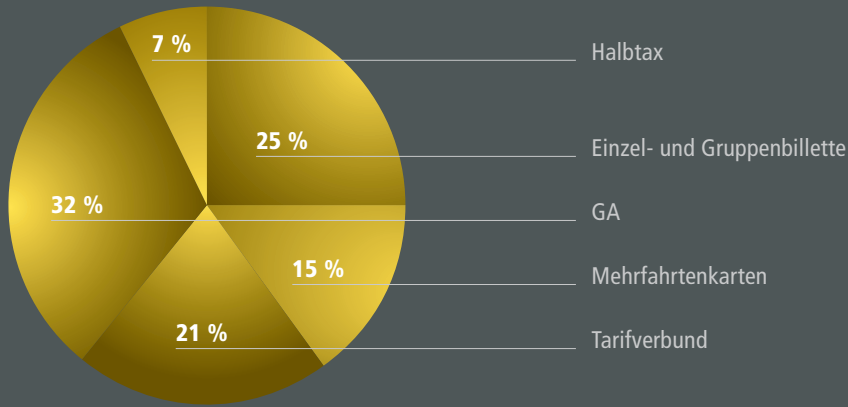
Leistungsentwicklung (in % zum Basisjahr 2000)



Verkehrsertrag (in Millionen CHF)



Verkehrsertrag nach Fahrausweiskategorien



Personalbestand

