



Inhalt

| | |
|------------------------------------|----|
| Gesellschaftsorgane | 3 |
| Die Betriebsdaten auf einen Blick | 3 |
| Herausforderungen und Befriedigung | 4 |
| Allgemeines | 5 |
| Betrieb | 6 |
| Personal | 8 |
| Infrastruktur | 9 |
| Technik | 11 |
| Verkauf & Marketing | 13 |
| Finanzen | 14 |
| Bericht der Revisionsstelle | 18 |



Verwaltungsrat

(Amtsdauer 2006–2010)

Dr. Ueli Büchi, Präsident,
ehemaliger Gemeindepräsident,
frei gewähltes Mitglied, Forch

Ferdinand Schäfer, Vizepräsident,
Vertreter der Stadt Zürich

Markus Ernst, Mitglied, Gemeinderat,
Vertreter der Gemeinde Küsnacht

Severin Krebs, Mitglied, Gemeinderat,
Vertreter der Gemeinde Maur

Silvano Murchini, Mitglied, Gemeinderat,
Vertreter der Gemeinde Egg

Ursula Rasch, Mitglied, Gemeinderätin,
Vertreterin der Gemeinde Zumikon

Jürg Widmer, Mitglied, Gemeinderat,
Vertreter der Gemeinde Zollikon

Geschäftsleitung/Betriebsführung

Verkehrsbetriebe Zürich/VBZ, Zürich
Dr. Guido Schoch, Direktor VBZ/FB

Revision

PricewaterhouseCoopers AG, Zürich

Stand: 31. Dezember 2009

| | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|------------------|----------|
| Betriebseröffnung | 29. November 1912 | | |
| Betriebslänge | 16,407 km | (100,0%) | |
| Mitbenützte Strecke (●) | 3,347 km | (20,4%) | |
| Eigentumlänge | 13,060 km | (79,6%) | (100,0%) |
| Doppelspurstrecke | 5,758 km | | (44,1%) |
| Einspurstrecke | 7,302 km | | (55,9%) |
| Tunnellänge | 2,040 km | | (15,6%) |
| Spurweite | 1000 mm | | |
| Grösste Steigung | 69‰ | | |
| Zürich Stadelhofen FB | 410,0 m ü. M. | | |
| Rehalp | 522,3 m ü. M. | | |
| Forch | 676,2 m ü. M. | | |
| Esslingen | 485,6 m ü. M. | | |
| Fahrzeit Stadelhofen– Esslingen | 35 min | (Eilzüge 30 min) | |
| Bahnhöfe und Haltestellen | 20 (davon 4 ●) | | |
| Stromsystem | Gleichstrom 1200 V (600 V ●) | | |

● Stadtgebiet Zürich / VBZ-Netz



Herausforderung und Befriedigung



Links: Dr. Ueli Büchi
Rechts: Dr. Guido Schoch

Vorwort

Unser Unternehmen ist seit seiner Gründung im Jahre 1911 eine Aktiengesellschaft. Mit der Wahl dieser Rechtsform kam damals nicht nur die unternehmerische und betriebliche, sondern auch die finanzielle Seite zum Ausdruck. Das Bahnunternehmen hatte einen Gewinn zu erwirtschaften und eine angemessene Rendite zu erzielen. Doch: obwohl die Anzahl der beförderten Personen von einstmal 180 000 (1912) im Jahr 2009 auf erstmals über 5 Mio. zugenommen hat, ist ein mindestens kosten-deckender Betrieb undenkbar geworden.

Es gehört zum selbstverständlichen Bild eines öffentlichen Transportunternehmens, dass es seinen Aufwand nur zu einem kleineren Teil durch die Verursacher – unsere Kundinnen und Kunden – zu decken vermag und dass der grössere Teil durch die Allgemeinheit mit Staats- und Gemeinde-steuern zu decken ist. Hier lauert aber auch eine Gefahr, indem sich betriebliche Aspekte (Bau und Unterhalt der Anlagen, Transportmittel, Sicherheitsanlagen usw.) in den Vordergrund schieben. So werden die Kundenbedürfnisse selbstverständlich optimal, wenn nicht maximal berücksichtigt.

Doch die für die Unternehmensführung entscheidende Ertragsseite bleibt verschleiert: Mit einem Leistungsentgelt des ZVV von über CHF 23,4 Mio., das bestmöglich und mit grossem Aufwand ermittelt wird, kommt nur indirekt die Leistungsfähigkeit unserer Bahn zum Ausdruck. Auch die Vielzahl der Auflagen der Aufsichtsbehörden und Vorgaben der Leistungsbesteller schränken den unternehmerischen Spielraum ein.

Wie kann man nun – so werden Sie sich fragen – dennoch Befriedigung empfinden, in einem zu einem grossen Teil fremdbestimmten Umfeld eine Aktiengesellschaft zu führen? Es ist eben davon auszugehen, dass es mit einem Bahnunternehmen im Eigentum der öffentlichen Hand und auf öffentlichem Grund keine freie Unternehmensführung geben kann. Trotz dieser Rahmenbedingungen gibt es viel zu tun: die permanente Suche nach betrieblichen Optimierungen, die uns mit vergleichbaren anderen Unternehmungen in ähnlichen Verhältnissen «konkurrenzfähig» machen.

Zentral ist, dass unsere Forchbahn AG keine ertragsorientierte Unternehmung zu sein hat. Unsere Ertragsorientierung spiegelt sich in einer hohen Kundenzufriedenheit. Hier dürfen wir stolz sein, über einen sehr guten Leistungsausweis zu verfügen. Und dies wiederum ist für den Verwaltungsrat und die Direktion eine grosse Befriedigung.

Dr. Ueli Büchi
Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Guido Schoch
Direktor

Allgemeines

Generalversammlung

Am Freitag, 19. Juni 2009, fand im Restaurant Hirschen in Egg die 98. Generalversammlung statt. 24261 Stimmen wurden durch 26 Aktionärinnen und Aktionäre vertreten, was einer Stimmenvertretung von 99,37% entspricht. Der Jahresbericht und die Jahresrechnung 2008 wurden einstimmig genehmigt. Ohne Gegenstimme wurde die vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinnes gutgeheissen und dem Verwaltungsrat und der Direktion für das Geschäftsjahr 2008 einstimmig Entlastung erteilt.

Austritt aus dem Verwaltungsrat

Der Vizepräsident des Verwaltungsrates, Viktor Baumann, hat am 19. Dezember 2008 seinen Austritt aus dem Verwaltungsrat zur Generalversammlung 2009 angekündigt. Er gehörte dem Verwaltungsrat seit 1986 an und war – solange dieser existierte – auch im Verwaltungsratsausschuss der Forchbahn vertreten, bis 2002 als aktiver Gemeindepräsident von Egg, danach als Gemeindevertreter von Egg und in der Funktion des Vizepräsidenten des Verwaltungsrates. Der Verwaltungsrat verdankt herzlich die kollegiale Zusammenarbeit, die Unterstützung und sein Engagement während seiner langen Tätigkeitsdauer für die Forchbahn.

Als Nachfolger von Viktor Baumann wurde von der Gemeinde Egg, für den Rest der Amtsdauer 2006–2010, Silvano Murchini abgeordnet.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat trat im Geschäftsjahr zu drei ordentlichen und einer konstituierenden Sitzung zusammen, in der Ferdinand Schäfer für den Rest der Amtsdauer 2006–2010 als Vizepräsident gewählt wurde.

Wechsel in der Direktion

Im Frühjahr hat der Stadtrat von Zürich – als Nachfolger von Hans-Peter Schär – den neuen Direktor der VBZ gewählt. Der Verwaltungsrat hat – an seiner Frühjahrssitzung – Dr. Guido Schoch auch zum Direktor der Forchbahn AG ernannt. Seine Stelle trat er am 1. September 2009 an.

Hans-Peter Schär verliess die Forchbahn per 30. Juni 2009, nach genau drei Jahren. Der Verwaltungsrat dankt ihm für seinen grossen Einsatz.

Beat Cagienard, stellvertretender Direktor und Finanzchef, geht nach 23 Jahren engagiertem Wirkens in den wohlverdienten Ruhestand. Der Verwaltungsrat würdigt seine Verdienste als Finanzchef und dankt ihm im Namen aller herzlich.

Als Nachfolgerin von Beat Cagienard wurde Iris Zachmann in die Geschäftsleitung als Finanzchefin gewählt; sie übernahm ihre Funktion ab dem 1. September 2009.



Betrieb

«Jede Fahrt ein Erlebnis»

Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und zeitgemässer Fahrkomfort sind die Qualitäten, welche die Forchbahn täglich anbietet.

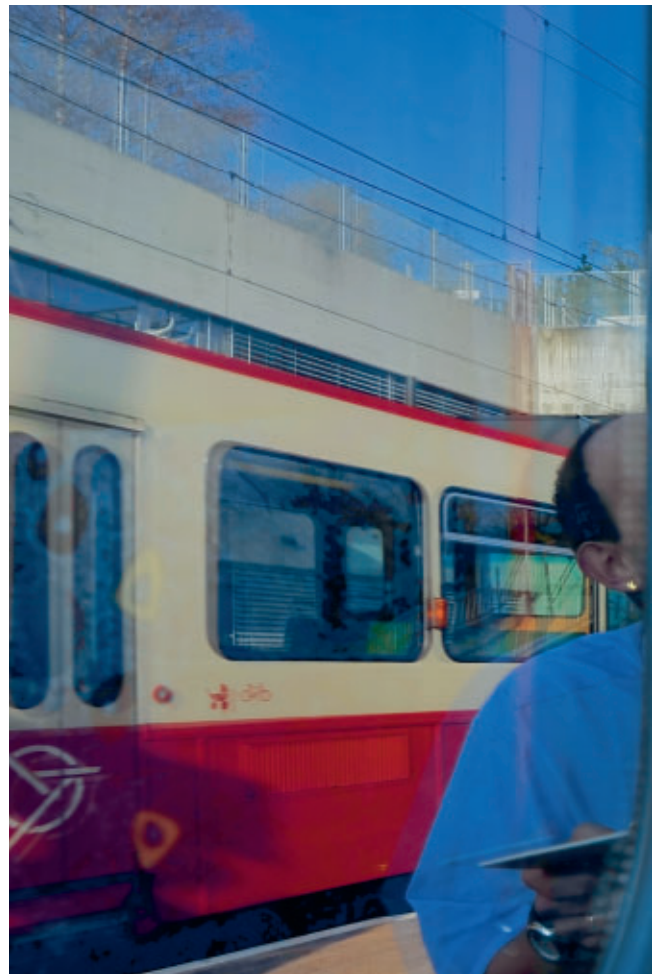
Das wurde auch vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt. Die Forchbahn wurde zum dritten Mal einem Sicherheitsaudit unterzogen. Die Auditoren konnten sich davon überzeugen, dass die Abläufe in allen Bereichen korrekt funktionieren und den Sicherheitsaspekten auf allen Ebenen Beachtung geschenkt wird.

Sicherheit

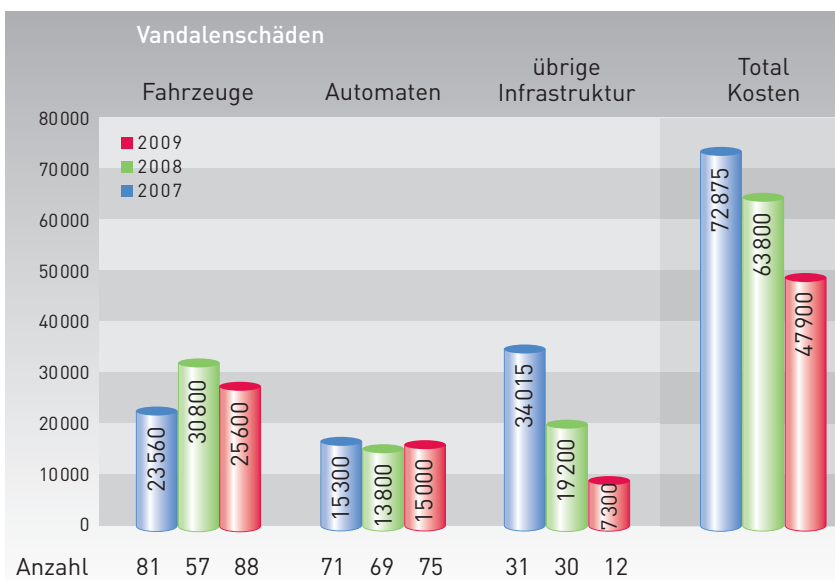
Um die subjektive Sicherheit in Zügen und auf Haltestellen zu erhöhen und um Vandalenakten Einhalt zu gebieten, arbeitet die Forchbahn mit der Sicherheitsfirma ACE zusammen. Diese Patrouillen ergänzen die Kontrollen der Bahnpolizei. Die durchwegs positiven Rückmeldungen der Kundinnen und Kunden zeigen, dass diese Zusammenarbeit geschätzt wird.

Videüberwachung

70% der S18- und 100% der SN18-Kurse werden mit videüberwachten Fahrzeugen



ausgeführt. Die gelebte Nulltoleranz und die konsequente Verfolgung aller Vandalenakte zeigt Erfolg. Die Vandalenschäden an Anlagen und Fahrzeugen belaufen sich im Berichtsjahr auf rund Fr. 47900 (Vorjahr: rund Fr. 63800).



Pünktlichkeit

Der tägliche Bahnbetrieb konnte auch unter teilweise schwierigen Verhältnissen sicher und mit grosser Pünktlichkeit abgewickelt werden. Das Ziel, dass 99% der Züge pünktlich verkehren, wurde erneut erreicht.

Sauberkeit

Neben der Grundreinigung im Depot werden alle Züge tagsüber dreimal durch das Clean-Team der VBZ bzw. der Firma Ako-



Clean AG – in enger Zusammenarbeit mit dem Lokpersonal – gereinigt.

Viele betriebliche Herausforderungen

- Für die 1. Etappe der Fahrleitungserneuerung und der Gleisbauten zwischen Forch und Esslingen erfolgte an total 28 Tagen Busersatz durch die VZO zwischen Forch und Esslingen.
- Für den Bau der neuen Forchbahn-Haltestelle Rehalp musste der Bahnbetrieb an drei Tagen zwischen Zollikerberg und Stadelhofen durch Busse der VBZ ersetzt werden.
- Für den Umbau der Wendeschleife Rehalp und den Umbau des Stadelhoferplatzes ersetzte die Forchbahn den Betrieb der VBZ-Tramlinie 11. Für diese beiden «Baustellen» verkehrten total 5900 Extrazüge.

- Dank der optimalen Lage der Spurwechselstellen konnte der Umbau der Haltestelle Waltikon ohne grössere betriebliche Einschränkungen abgewickelt werden.

Kontrolldienst

In den Zügen wurden 59 000 Fahrgäste kontrolliert (Vorjahr: 78 000). 951 (1222) Fahrgäste wurden ohne gültigen Fahrausweis angetroffen, das sind 1,8% (1,6%) der kontrollierten Reisenden.

Unregelmässigkeiten im Bahnbetrieb

Die Forchbahn war im Berichtsjahr mit 39 Schäden von Kollisionen, Fahrgastunfällen und Dritturnfällen konfrontiert. Total wurden 12 Personen verletzt, davon 8 Fahrgäste wegen Notstopps.

Personal

Der Umbau des Stadelhoferplatzes und die erweiterten Fahrleistungen auf der Strecke Stadelhofen–Rehalp durch die Forchbahn verlangten bei Betrieb und Unterhalt der Fahrzeuge zahlreiche Sondereinsätze des gesamten Personals.

Mutationen

Es zeigte sich bei der Rekrutierung, dass die Forchbahn nach wie vor als attraktiver Arbeitgeber gilt, konnten doch im Laufe des Jahres neun Mitarbeitende eingestellt werden. Drei Mitarbeitende sind ausgetreten und ein Mitarbeiter, Jörg Stocker, trat nach 17 Dienstjahren in den wohlverdienten Ruhestand.

Am Jahresende waren 55,85 Stellenwerte von 57,85 besetzt, der durchschnittliche Jahresbestand betrug 54,74 Stellenwerte.

Dienstjubiläen

Wir danken den Mitarbeitern für ihren täglichen Einsatz für die Forchbahn AG:

| | |
|------------------------------------|----------|
| Eduard Rindlisbacher Fahrdienst | 40 Jahre |
| René Ackermann Baudienst | 25 Jahre |
| Hanspeter Allemann Leitstelle | 20 Jahre |
| Gerhard Barufke Depotdienst | 20 Jahre |
| Werner Herrmann Leitstelle | 20 Jahre |
| Meinrad Schuler Fahrdienst | 20 Jahre |
| Thomas Tschudi Verkauf | 20 Jahre |
| Martin Kanz Depotdienst | 10 Jahre |
| Urs Stucki Leiter Technik | 10 Jahre |

Aus- und Weiterbildung

Im Zusammenhang mit den grossen Bauvorhaben im Berichtsjahr wurden alle Mitarbeitenden eingehend auf ihre Aufgaben vorbereitet und instruiert. Zudem wurde

allen Mitarbeitenden ermöglicht, in der Rettungsschule SANARENA den Grundkurs für Reanimation-Defibrillation zu absolvieren. Sämtliche Teilnehmenden haben den Kurs mit Erfolg bestanden.

Des Weiteren wurden folgende Kurse besucht:

- Erfolgreich absolvierten der Leiter Depotdienst die Ausbildung zum Industriemeister und sein Stellvertreter den Kurs «Teamleiter mit Führungsverantwortung».
- Sechs neue Mitarbeiter wurden erfolgreich zum Lokführer B und T ausgebildet, drei Mitarbeiter wurden zum Fahren mit Oldtimern und Dienstfahrzeugen ausgebildet.
- Zwei Lokführer absolvierten die Ausbildung zum Kundenberater (Fahrausweiskontrolle).
- Drei Gleisbauangestellte besuchten die Kurse über die neuen VöV-Vorschriften für Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich.
- Das Verkaufspersonal wurde regelmässig auf die neuen Angebote im Bahnreiseservice geschult.

Berufliche Vorsorge

Die Mitarbeitenden der Forchbahn AG sind bei der Pensionskasse ASCOOP versichert. Im Interesse einer nachhaltigen Ausfinanzierung des versicherungstechnischen Fehlbetrages des Vorsorgewerkes der Forchbahn AG erfolgte per 30. 6. 2009 eine Einzahlung von Fr. 3 603 000 in das Vermögen des Vorsorgewerkes. Per 31.12. 2009 betrug damit der versicherungstechnische Fehlbetrag nur noch Fr. 371 385, was einem Deckungsgrad von 97,85% des Vorsorgewerkes entspricht.



Um den Kunden einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu bieten, sind auch im Jahr 2009 bei der Infrastruktur wichtige Vorhaben geplant und ausgeführt worden.

Baulicher Unterhalt der Anlagen

Die periodisch anfallenden Unterhaltsarbeiten am Gleisstrasse und an den übrigen Infrastrukturanlagen wurden bedarfsgerecht ausgeführt.

Unter Verwendung der in den Vorjahren neu erstellten Gleisversicherung (Vermessung der Gleislage ab Fixpunkt) kam auf verschiedenen Streckenabschnitten eine grosse automatische Richt-Stopfmaschine zum Einsatz.

Erneuerung und Neubau von Anlagen

Die mittlerweile fast 50-jährige Fahrleitungsanlage im Abschnitt Scheuren bis Esslingen muss ersetzt werden. Die erste Etappe der Fahrleitungserneuerung zwischen Scheuren und Hinteregg konnte im Sommer 2009 erfolgreich abgeschlossen werden. Die zweite Etappe ab Hinteregg bis Esslingen wird im Sommer 2010 ausgeführt.

Das Projekt Neubau Haltestelle Rehalp wurde umgesetzt. Die neue Haltestelle liegt nun nördlich der Forchstrasse in Seitenlage und weist eine behindertengerechte Perronkante von 75 m Länge auf. Sie verfügt jetzt über Wartehallen und eine zeitgemässe Perronmöblierung. Die Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen wurden unter Berücksichtigung der heutigen betrieblichen Anforderungen auf die neue Haltestellenlage angepasst. Der Bahnübergang Rehalp wurde aufgehoben. Die Kreuzung Forchbahn – Strassenverkehr erfolgt neu als Strassenkreuzung mit Lichtsignalanlage unterhalb der Haltestelle. Die abgefahrenen Gleisanlagen im gesamten Strassenbereich wurden – koordiniert mit dem Gleisersatz der VBZ-Wendeschleife – umfassend erneuert. Oberhalb der Haltestelle wurde der Oberbau des Doppelspurtrassees auf rund 300 Metern inklusive des bestehenden 4-Weichen-Spurwechsels erneuert. Parallel wurde die Forchstrasse saniert, und umfangreiche Werkleitungsanpassungen und -erneuerungen wurden umgesetzt. Die neue Haltestelle Rehalp ist attraktiv, sicher und benutzerfreundlich.

Koordiniert mit der Neugestaltung des Strassenraumes Morgental durch die Gemeinde Zumikon wurde die 1976 erstellte

Doppelspurhaltestelle Waltikon umfassend erneuert, modernisiert und dem Standard der bereits erneuerten Tunnelhaltestellen Zumikon und Maiacher angepasst. Die Perons wurden behindertengerecht erhöht und teilweise verbreitert. Die beiden Wartehallen wurden ersetzt und die Haltestellenmöblierung erneuert. Ein neues Beleuchtungskonzept wurde realisiert. Die bestehende Personenunterführung wurde instandgesetzt und aufgefrischt, womit auch ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit für die Bahngäste geleistet wurde.

Der Oberbau des über 20-jährigen Niveauüberganges Rällikerstrasse in Egg musste vollständig erneuert werden.

In Egg wurde zwischen den Haltestellen Langwies und Emmat der Oberbau auf einer Länge von rund 400 m erneuert. Zusätzlich wurden verschiedene kleine Reparatur- und Anpassungsarbeiten an Sickerleitungen, Kontrollschächten und Kabelrohranlagen vorgenommen.



Betriebsgebäude

Im Bahnhof Forch wurden an der Südfassade des Depotgebäudes im Bereich der Büro- und Arbeitsräume die Fenster ersetzt und die Brüstungsbereiche energetisch verbessert.

Planung

Im rund 300 Meter langen, über 40-jährigen Tunnel Forch–Scheuren ist der Oberbau in einem schlechten Zustand und muss ersetzt werden. Anstelle eines konventionellen Schottertrassees soll eine feste Fahrbahn ausgeführt werden. Koordiniert mit dieser unterhaltsarmen und nachhaltigen Erneuerungsmassnahme sollen auch die beidseitig angeordneten Bankette und Kabelkanäle erneuert werden. Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsgesuch wird Anfang 2010 eingereicht. Es ist vorgesehen, diese Arbeiten in den Sommerferien 2010 auszuführen.

Die im Jahr 2006 gestarteten Projektierungsarbeiten für die gesetzeskonforme Sanierung der rund 50 Niveau-Bahnübergänge (BUe) wurden auch im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv vorangetrieben. Mit der Auswahl der Unternehmen und der Vergabe der Arbeiten für die Lieferung und Montage der Aussenanlagen (Blinklichter, Schranken, Steuerungen) und der nötigen Stellwerksanpassungen konnte ein weiterer Meilenstein erreicht und die Basis für die Sanierung erster Bahnübergänge gelegt werden. Mit den betroffenen Standortgemeinden wurde der Kontakt gepflegt, und es wurden einzelne verbindliche Übereinkommen in Bezug auf Projektumsetzungen und Finanzierungsfragen getroffen. Die Umsetzung erster Sanierungsprojekte ist ab dem ersten Quartal 2010 vorgesehen mit dem Ziel, die gesetzliche Vorgabe des Abschlusses aller Sanierungsprojekte per Ende 2014 einzuhalten.



Werkstatt-/Depotdienst Forch und Technik VBZ

Nebst den täglichen Wartungs-, Inspektions- und Instandsetzungsarbeiten an den Fahrzeugen wurden folgende Revisionsarbeiten ausgeführt:

Revision R3 Be 8/8, Fzg. Nr. 21/22

- Anpassung an Vielfachsteuerung Steuerwagen Bt Fzg. 201
Bei der Anpassung des Steuerwagens Bt Fzg. 201 konnte man auf die tatkräftige Unterstützung der VBZ-Zentralwerkstätte zählen, während bei den Zusammenstellungs- und Verkabelungsarbeiten vor allem das spezielle Fachwissen der Forchbahn-Mitarbeitenden gefordert wurde.
- Revisionen von zwei Drehgestellen Typ 2000
Diese wurden in der Zentralwerkstätte der VBZ durchgeführt.
- Revisionen der Drehgestelle des Be 4/6
Um die Betriebssicherheit der Fahrwerke (Drehgestelle) zu gewährleisten, müssen in einem definierten Zeitintervall von sechs Jahren Revisionsarbeiten durchgeführt werden. Für die im Jahr 2004 in Betrieb gesetzten Be 4/6 wurde aufgrund

eines Zustandsbefundes zuerst ein Drehgestell-Revisionskonzept erstellt. Die Hauptkriterien waren dabei vor allem die jährliche Laufleistung von etwa 100 000 km /Fzg. und die Abnutzung der Radreifen (Bandagen). Als Grundlage dienten ausserdem die Instandhaltungsvorgaben der Herstellerfirmen und die Betriebserfahrungen. In der Zentralwerkstätte der VBZ konnte alsdann mit den ersten Revisionen von insgesamt 42 begonnen werden.

Nach den ersten fünf Betriebsjahren der 13 Gelenktriebfahrzeuge Be 4/6 zeigen sich Korrosionsprobleme. Betroffen sind vor allem die Bereiche unterhalb der Gelenktraverse des Übergangs zwischen Trieb- und Beiwagen sowie unter den Klapptrittenden der Türeinstiege. Zusammen mit kleineren weiteren betroffenen Bereichen wurde im Verlauf des Berichtsjahres eine erste Sanierung an einem Fahrzeug durch den Hersteller durchgeführt. Aus den daraus erworbenen Kenntnissen wird zusammen mit noch weiteren ausstehenden Garantiearbeiten ein Sanierungsprogramm für die restlichen 12 Fahrzeuge erstellt. Sämtliche Arbeiten werden in Garantie durch den Hersteller übernommen.

Der Videoausbau konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Nun sind sämtliche 13 Fahrzeuge Be 4/6 mit einer Videoüberwachung ausgerüstet.

Sicherungsanlagen

- In 17 Projektierungssitzungen wurde die Sanierung der Bahnübergänge weitergeführt. Erste Vorbereitungsarbeiten und Anpassungen der Sicherungsanlagen konnten bereits während der 3-wöchigen Vollsperrung zwischen Scheuren und Hinteregg integriert und vollzogen werden.
- Zusammen mit dem Neubau der Fahrleitung zwischen Scheuren und Hinteregg wurden diverse Hauptsignale wo möglich an die Fahrleitungsmasten montiert. Damit entfallen zusätzliche Signalmasten,

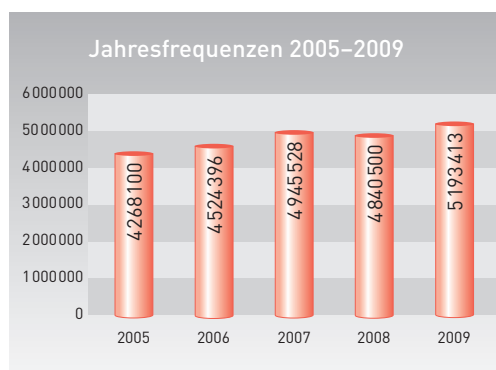
was sich nebst dem besseren Erscheinungsbild auch in den Unterhaltskosten bemerkbar macht.

- Beim Neubau der Haltestelle Rehalp mussten umfangreiche Anpassungs- und Erneuerungsarbeiten an den Sicherungsanlagen sowie der Spannungssystemumschaltung vorgenommen werden. Die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Fahrleitungsspannungen, Steuerarten der Verkehrsregelung, Stellwerken, Zugsicherung usw. bedeutete für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung. Als Höhepunkt wurden an einem verlängerten Wochenende im April sämtliche Systeme gleichzeitig erfolgreich umgebaut und einsatzbereit fertiggestellt.



Fahrgastfrequenzen

Die Fahrgastfrequenzen wurden während des ganzen Jahres wiederum mit dem automatischen Fahrgastzählsystem der Triebwagen Be 4/4 Nr. 51–54 und Be 4/6 Nr. 70–73 erfasst und ausgewertet. Demnach wurden im Berichtsjahr 5 193 413 (Vorjahr: 4 840 500) Fahrgäste befördert, was einer Zunahme von 7,3% entspricht. Dies ist die grösste Steigerung seit der Einführung des Taktfahrplans im Jahre 1975. Erstmals wurden über 5 Mio. Fahrgäste befördert. Die Zunahme der Personenkilometer betrug 5,0%.



Angebot und Nachfrage

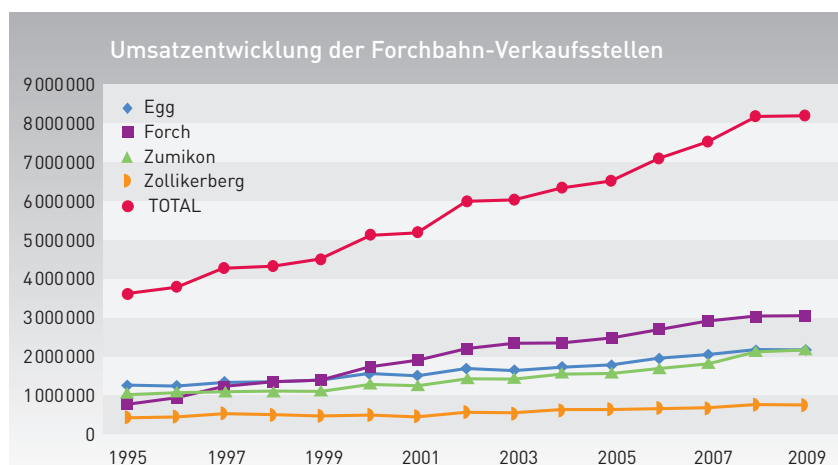
SN18 / Nachtzug

Der auf Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 eingeführte Nachtzug, die SN18, wird im ersten Betriebsjahr von durchschnittlich 51 Personen pro Zug benützt. Die SN18-Kurse fahren im Stundentakt von Stadelhofen nach Egg – bis 4.00 Uhr – und werden von zwei Mitarbeitern einer Sicherheitsfirma begleitet.

Gesamtumsatz gesteigert

Der Gesamtumsatz der vier Forchbahn-Verkaufsstellen konnte um Fr. 7965 (+0,1%) auf Fr. 8177713 gesteigert werden – ein Verdienst des kundenorientierten Verkaufsteams und der attraktiven Schalteröffnungszeiten.

Der Verkauf der Reisearrangements verminderte sich auf Fr. 646936 (-29%), entsprechend einem Anteil von 7,9% am Gesamtumsatz.



Der durchschnittliche Verkaufspreis eines Fahrausweises am Schalter betrug Fr. 91.72.

Der offensiv gelebte Kundenservice an unseren Verkaufsstellen wird weit über die Forchbahn-Region geschätzt und entsprechend benützt. Mit einer Kundenfahrt im Advent wird die persönliche Kundenbindung aktiv gelebt.

Qualitätsgütesiegel Stufe II



Die Forchbahn bekennt sich zur Servicequalität und wurde 2009 erneut mit dem Qualitätsgütesiegel Stufe II des Schweizer Tourismusverbandes ausgezeichnet. Das Gesamtergebnis erfolgt nach Gäste- und Mitarbeitenden-Befragungen und durch strenge Prüfung einer Mystery-Person.

Finanzierungssystem mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Die Verkehrsunternehmungen tragen grundsätzlich Nutzen und Gefahr von Abweichungen des tatsächlichen Betriebsergebnisses von den in den Transportverträgen festgelegten Beträgen (d. h., es gilt das im Voraus festgelegte Leistungsentgelt gemäss Budget). Unterschreitet der Aufwand der Erfolgsrechnung das mit dem ZVV vereinbarte Leistungsentgelt, muss die Differenz zu zwei Dritteln der gebundenen und zu einem Drittel der freien Spezialreserve zugewiesen werden. Eine allfällige Überschreitung des Leistungsentgeltes ist der Reserve zu entnehmen.

Anlagen- und Abschreibungsrechnung

Die **Anlagenrechnung** (Total Bahnbetrieb) schliesst auf Jahresende mit einem Wert von Fr. 169 154 398 (Vorjahr: Fr. 168 116 398) ab.

Die **Abschreibungsrechnung** hat am Jahresende den Betrag von Fr. 66 783 211 (Vorjahr: Fr. 62 081 561) erreicht; das entspricht 39,5% (36,9%) der Anlagenwerte (Total Bahnbetrieb).

Versicherungswerte der Sachanlagen: Anlagen, Fahrzeuge und Mobilien sind gegen Schadenrisiken angemessen versichert.

Erfolgsrechnung

Die **Personalkosten** erhöhten sich um Fr. 12 283 oder 0,2% auf Fr. 6 298 027. Diese Summe schliesst die Erhöhung der Rückstellung im Personalaufwand in der Höhe von Fr. 43 071 ein (Bildung, Ferien-Überzeitrückstellung Fr. 84 000 und Auflösung Rückstellung Sanierungsbeiträge Pensionskasse Fr. 40 929). Im Jahresmittel waren 54,6 (Vorjahr: 54,8) Stellenwerte besetzt (inkl. Mietpersonal).

Der **Übrige Aufwand** stieg um Fr. 1 664 706 (+10,0%) auf Fr. 18 280 378.

Folgende Rückstellungen wurden gebildet:
– Unterhalt Mobilien / Triopan (Pfeifsignale)

- und Prüfplatz Luftapparate Fr. 27 000
- Unterhalt elektrische Anlagen / Perronerhöhung Forch Fr. 65 000
- Unterhalt Fahrzeuge / Revisionen und Räder Fr. 1 080 000
- Unterhalt Fahrzeuge / Schaden Eigenkollisionen Fr. 300 000
- Nicht aktivierbare Betriebskosten / Sanierung Bahnübergänge Fr. 700 000

Nachstehende Rückstellungen wurden verwendet:

- Unterhalt Hochbau / Sanierung Gebäude/Fassadenisolation Depot Forch Fr. 75 000
- Unterhalt Fahrzeuge / Videoanlagen in den Fahrzeugen Fr. 126 000
- Unterhalt Fahrzeuge / Revisionen Fr. 260 000
- Betriebsrisiken und Deckungslücke Pensionskasse Fr. 3 603 000

Die **Abschreibungen** reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 12 975 (–0,3%) und betragen neu Fr. 4 743 650.

Die **Zinsen** erhöhten sich um Fr. 42 695 (+1,9%) auf Fr. 2 355 244.

Der **Verkehrsertrag** wurde wiederum direkt vom ZVV vereinnahmt und in der Forchbahn-Rechnung nicht verbucht.

Die **Beiträge der öffentlichen Hand** wurden aufgrund der Pauschalvereinbarung zwischen dem BAV und dem ZVV betreffend alle abgeltungsberechtigten Transportunternehmungen im Kanton Zürich vom ZVV ebenfalls direkt vereinnahmt.

Das **Leistungsentgelt** ZVV betrug Fr. 23 416 722 (Vorjahr: Fr. 22 014 244).

Die **diversen Erträge** bestehen aus Betriebsbesorgungen für Dritte (Gruppe ZVV), Pacht und Lieferungen und Leistungen für Dritte (nicht Gruppe ZVV), Eigenleistungen für Anlagen- und Lagerrechnung, Ertrag aus Beteiligungen und Umlaufvermögen sowie Übrigen Erträgen. Sie erhöhten sich um Fr. 139 404 (+11,0%) auf Fr. 1 403 167 und wurden an den ZVV abgeliefert. Die Veränderungen ergaben sich aufgrund höherer Vergütungen, aber mit deutlich gesunkenen Erträgen aus dem Umlaufvermögen.

Die **Unternehmens-Erfolgsrechnung** schloss mit einem Betriebserfolg von Fr. 241484.44 ab.

Bilanz

Im **Anlagevermögen** steht der Anlagenrechnung mit einem Total Unternehmung von Fr. 169158091 (Vorjahr: Fr. 168120091) eine Abschreibungsrechnung mit einem Total von Fr. 66783211 (Fr. 62081561) gegenüber, was einen Nettobuchwert von Fr. 102374880 (Fr. 106038530) ergibt. Die Position Unvollendete Bauten erhöhte sich um Fr. 5384201 auf Fr. 7619151.

Das **Umlaufvermögen** reduzierte sich um Fr. 1661940 auf Fr. 15537864.

Das **Eigenkapital** setzt sich aus dem Aktienkapital (Grundkapital), dem Bilanzgewinn und den Reserven zusammen.

Das **Aktienkapital** ist voll liberiert und beträgt unverändert Fr. 12207000; es ist eingeteilt in Inhaberaktien von je Fr. 500 Nennwert.

Der **Bilanzgewinn** beträgt Fr. 241484.44 (Verwendung des Bilanzgewinnes: siehe Seite 17)

Die Reserven bestehen aus:

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| | Fr. |
| – Reserve für Kaskoschäden | 109774 |
| – Abschreibungsreserve | 2698400 |
| – Spezialreserve gebunden | 878542 |
| – Spezialreserve frei | 439271 |
| Total | <u>4125987</u> |



Das **Fremdkapital** setzt sich wie folgt zusammen:

Langfristige Verbindlichkeiten:
Banken (UBS, ZKB) **69 585 702**
Rückstellungen
 – Wertberichtigungen **0**

Kurzfristige Verbindlichkeiten:
Kreditoren
 – Lieferantenrechnungen und übrige Forderungen **2433 535**

Rückstellungen

| | |
|---|------------------|
| – Personal | 440 000 |
| – Unterhalt Mobilien | 27 000 |
| – Unterhalt elektrische Anlagen | 65 000 |
| – Unterhalt Fahrleitung | 10 000 |
| – Unterhalt Sicherungsanlagen (inkl. Fr. 30 000 aus Bauabrechnung «Lautsprecheranlagen für Rehalp») | 100 000 |
| – Unterhalt Fahrzeuge (inkl. Schäden Eigenkollisionen 300 000) | 1 750 000 |
| – Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten (Sanierung Bahnübergänge) | 700 000 |
| – Sonderabschreibung Oberbauerneuerung | 4 404 000 |
| – Sanierung Pensionskasse | 627 000 |
| – Deckungslücke Pensionskasse (Fr. 1 408 160 an Pensionskasse einbezahlt; Deckungslücke) | 352 000 |
| Total | 8 475 000 |

Übrige Passiven
 – Transitorische Passiven **151 660**

Rückstellung Betriebsrisiken und Rückstellung Deckungslücke Pensionskasse

Die Rückstellung «Betriebsrisiken» von Fr. 2 194 840 wurde vollständig aufgelöst und zusammen mit der Teilauflösung «Rückstellung Deckungslücke Pensionskasse» von Fr. 1 408 160 zwecks Verminderung der Deckungslücke per 1. Juli 2009 an die ASCOOP Pensionskasse überwiesen (Total Fr. 3 603 000).

Im Geschäftsjahr erfolgte die achtundzwanzigste **Abzahlung am Darlehen für Rollmaterialbeschaffung aus der Vereinbarung IV/1979** (Rückerstattung an die Subvenienten), und zwar wie folgt:

| | |
|--|----------------|
| | Fr. |
| – Bund: Abzahlung | 76 050 |
| – Kanton Zürich und Gemeinden: Abzahlung | 228 150 |
| Total | 304 200 |

Zudem wurde die sechzehnte **Abzahlung am Darlehen für Rollmaterialbeschaffung aus der Vereinbarung V/1989** (Rückerstattung an den Subvenienten bzw. Rückzahlung an die Bank) geleistet, und zwar wie folgt:

| | |
|---|----------------|
| | Fr. |
| – Bund: Abzahlung | 46 743 |
| – Bank: Rückzahlung laufender Baukredit (UBS) | 654 057 |
| Total | 700 800 |

Investitionsbeiträge des Bundes als Darlehen nach Art. 56 EBG (Darlehensvereinbarungen)

Ab dem Jahr 2007 wurde der Forchbahn AG erstmals ein bedingt rückzahlbares Darlehen für die Sparte Infrastruktur nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes (vom 20. Dezember 1957 / EBG) für nicht gedeckte Investitionskosten gewährt. Basierend auf den «Allgemeinen Bestimmungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu den Finanzierungsvereinbarungen der Sparte Infrastruktur nach Art. 49 und 56 EBG» gelten die Investitionsvereinbarungen (ohne allfällige Objektvereinbarungen mit den Kantonen).

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| | Fr. |
| - Einzahlung 2007 (Bund) | 225 184 |
| - Einzahlung 2008 (Bund) | 1 728 790 |
| - Einzahlung 2009 (Bund) | 0 |
| Total | <u>1 953 974</u> |

A-fonds-perdu-Beiträge für Sanierungen gemäss Bundesgesetzgebung (BehiG-Projekte), Zusammenstellung:

| | |
|---|-----------------------|
| | Fr. |
| - Anpassung Perronanlage in Esslingen (Kanton Zürich) | 335 000 |
| - Anpassung Perronanlage in Esslingen (Gemeinde Egg) | 25 000 |
| - Anpassung Perronanlage in Esslingen (Bund) | 50 000 |
| - Projektierung Haltestelle Waltikon (Kanton Zürich) | 64 560 |
| - Projektierung Haltestelle Spital Zollikerberg (Kanton Zürich) | 75 320 |
| - Projektierung Haltestelle Zollikerberg (Kanton Zürich) | 75 320 |
| - Projektierung Haltestelle Egg (Kanton Zürich) | 32 280 |
| - Projektierung Perronanlage in Rehalp | 48 000 |
| - Projektierung Perronanlage in Waltikon | 50 000 |
| Zwischentotal | <u>755 480</u> |
| | |
| - Ausbuchung in Abschreibungsrechnung: Anpassung Perronanlage Esslingen | -370 000 |
| Total | <u>385 480</u> |

Verwendung des Bilanzgewinnes
(entsprechend Antrag an Generalversammlung)

| | |
|--|---|
| | Fr. |
| ● Zuweisung an Spezialreserve gebunden | 160 989.63 ^[2/3] |
| ● Zuweisung an Spezialreserve frei | 80 494.81 ^[1/3] |
| Verfügbare Bilanzgewinn | <u>241 484.44</u> ^[3/3] |

Zürich, 11. Mai 2010

Forchbahn AG
Für den Verwaltungsrat:

Dr. Ueli Büchi
Präsident

Dr. Guido Schoch
Direktor

Die **Bilanz** schliesst mit Aktiven und Passiven von Fr. 125531895 ab.

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Bericht der Revisionsstelle
an die Generalversammlung
der Forchbahn AG
Zürich

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Forchbahn AG, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang für das am 31. Dezember 2009 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 wesentlich 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 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Das Bundesamt für Verkehr BAV hat die Positionen der Bilanz und Rechnung FB 2009, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 13. April 2010 ohne Einschränkungen genehmigt.

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

| | |
|-------------------|------------------|
| Christine Föllmi | Arno Frieser |
| Revisionsexperte | Revisionsexperte |
| Leitender Revisor | |

Zürich, 23. April 2010



Forchbahn AG
Direktion
Luggwegstrasse 65
Postfach
8048 Zürich
Telefon 044 434 41 11
Fax 044 434 47 40
www.forchbahn.ch

