

2022

Geschäftsbericht
Schwerpunkt: Neue Fahrzeuggeneration

Editorial

Das vergangene Jahr 2022 bescherte uns gleich zu Beginn die Omikron-Variante des Coronavirus. Im März meldete das Bundesamt für Gesundheit mit 48332 die höchste Anzahl täglicher Infektionen. Glücklicherweise führte diese Infektionswelle dank hoher Immunität nur zu wenigen Hospitalisierungen. Der Bundesrat hob die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr per 1. April auf. Heute scheint das Tragen der Masken in der Schweiz schon ewig zurückzuliegen.

Trotz widriger Umstände konnten wir unseren Betrieb mit Ausnahme der Linie 2E stets aufrechterhalten. Das war nur dank der ausserordentlichen Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeitenden möglich. Ihnen gebührt daher ein grosser Dank.

Ab dem 24. Februar beschäftigte uns der Krieg in der Ukraine. Die wegen der Pandemie ohnehin schon langen Lieferfristen für viele Güter des täglichen Bedarfs, aber auch viele Investitionsgüter verlängerten sich zusätzlich. Im Sommer zeichnete sich eine Energieknappheit für den Winter ab. Stadtbus Winterthur heizte deshalb sowohl die Busse wie auch die eigenen Büroräumlichkeiten weniger.

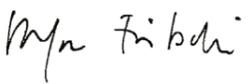
Der Höhepunkt des vergangenen Betriebsjahres war die Ankunft des ersten von elf Doppelgelenktrolleybussen der Carrosserie Hess AG am 11. August im Depot Grüze-feld. Der erste Doppelgelenker von Stadtbus Winterthur wurde Ende August mit Regierungsrätin Carmen Walker Späh und vielen Gästen gefeiert. Bis zur Inbetriebnahme im Dezember liefen die Vorbereitungsarbeiten: Fahrschule für das Fahrpersonal, Anpassung der Haltestellen und Weiterbildung des technischen Personals. Wie geplant, konnten wir auf den Fahrplanwechsel elf Doppelgelenk- und drei neue Gelenktrolleybusse im Linienbetrieb einsetzen. Die Begeisterung bei der Winterthurer Bevölkerung über den neuen, «laaaaangen» Bus war überwältigend.

Am 16. Mai hatte Stadtbus Winterthur ebenfalls Grund zur Freude. Der Kantonsrat genehmigte in Rekordzeit und einstimmig einen Kredit über knapp 18 Millionen Franken für die Elektrifizierung der Linien 5 und 7. Bereits auf den Fahrplanwechsel 2024 können so die Busse der Linie 5 vollständig elektrisch verkehren – zwischen Rosenau und Ohrbühl dank Oberleitungen und auf der restlichen Strecke im Batteriebetrieb.

Erfreulich sind die guten Resultate bei der Messung unserer Servicequalität. Zudem haben sich die Fahrgastzahlen erholt und wir näherten uns dem Stand von 2019. Gegen Ende Jahr verzeichneten wir in einzelnen Wochen sogar einen neuen Rekord.

Wir freuen uns nun auf das Jahr 2023, das ganz im Zeichen des Baustarts der Querung Grüze stehen wird – ein weiterer Meilenstein im Ausbau unseres Angebots.

Das ist unser Weg hin zu einem klimaneutralen öffentlichen Verkehr.


Stefan Fritschi


Thomas Nideröst



FOKUSTHEMA:

4 Neue Fahrzeuggeneration

Was sich im Linienbetrieb mit den drei Gelenk- und elf Doppelgelenktrolleybussen änderte.

8 Zweiter Depotstandort

Die Suche nach einem zweiten Depotstandort zeigte Fortschritte.

Herausforderungen



Fachkräftemangel

beim Fahrpersonal

Ein Interview mit Meinrad Schmid, Leiter Betrieb.

12 Rückgewinnung der Fahrgäste nach Corona

Welche Kampagne zur Rückkehr der Fahrgäste verhalf.

Fahrgäste im Fokus

14 Fahrplanwechsel:

Alles neu auf der Linie 1

Wie Stadtbus die Gesamtkapazität der Linie 1 verbesserte.

16 Stadtbus reagierte auf die Strommangellage

Welche Massnahmen Stadtbus umsetzte.

Finanzteil

18 Jahresrechnung

26 Erfolgsrechnung

27 Bilanz

Anhang

28 Revisionsbericht

29 Ausblick

30 Organigramm, Impressum

31 Kurz und knapp

Eine neue Fahrzeug- generation für Stadtbus Winterthur



«Ich sitze gerne am Steuer eines neuen Doppelgelenktrolleybusses. Er ist angenehm zum Fahren und leise.»

Vilson Ramaj, Fahrdienst und Fahrlehrer-Assistent

Im März 2021 erhielt die Carrosserie Hess AG aus Bellach den Zuschlag und einen Rahmenvertrag zur Lieferung von maximal 70 Bussen. Seit Dezember 2022 sind die ersten drei Gelenk- und elf Doppelgelenktrolleybusse auf Winterthurs Strassen im Einsatz.

Bereits 2020 hatte Stadtbuss Winterthur eine Submission für die Beschaffung von 70 neuen Bussen durchgeführt. Dahinter stand eine Neuausrichtung in zweierlei Hinsicht. Zum einen kamen zu den Gelenkbussen mit 19 Metern Länge erstmals Doppelgelenkbusse mit 25 Metern Länge. Zum anderen haben wir eine neue Trolleybustechnik beschafft, die dank Batteriepaket in der Lage ist, rund 50 Prozent eines Linienumlaufes ohne Oberleitungen zu befahren. Den Zuschlag bekam die Carrosserie Hess AG aus Bellach (SO). Sie lieferte rechtzeitig für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die ersten drei Gelenk- und elf Doppelgelenktrolleybusse. Die Vorbereitung der Inbetriebnahme war angesichts der weltweiten Lieferengpässe bei verschiedenen Komponenten anspruchsvoll und verlangte eine Meisterleistung von allen Beteiligten.

Werkstatt und Infrastruktur

Im Werkstattbereich galt es, das Personal zu schulen, das Ersatzteillager einzurichten und die bereits früher vorbereitete Infrastruktur wie etwa Waschanlagen oder Hebevorrichtungen zu testen. Das Fahrpersonal musste die neuen Fahrzeuge in der Fahrschule kennenlernen. Neu ist nämlich nicht nur die Länge der Busse, sondern auch das digitalisierte Cockpit mit den auffallenden digitalen Rückspiegeln. Anpassungsbedarf gab es letztlich auch bei den Haltestellen der Linie 1. Die längeren Fahrzeuge müssen weiterhin nahe an die Haltestellenkanten fahren können und die dafür notwendigen Haltestellenlängen müssen vorhanden sein. Auch die taktilen Linien für den Einstieg von Menschen mit Sehschwäche müssen am richtigen Ort platziert sein.



«Mit der neuen Trolleybustechnologie machen wir einen grossen Schritt hin zu einem klimaneutralen öffentlichen Verkehr.»

Ernst Nef, Leiter Technik

Fahrplanwechsel

Seit dem 11. Dezember 2022 verkehren nun auf der Linie 1 elektrisch betriebene Doppelgelenkbusse. Mit den um etwa 6 Meter längeren Fahrzeugen können wir rund 40 Prozent mehr Gäste pro Fahrzeug transportieren und aus diesem Grund den Fahrplankontakt von bisher 6 auf 7,5 Minuten ausdünnen. Die Betriebskosten sind damit deutlich gesunken. Die Gesamtkapazität der Linie 1 ist dafür gestiegen. Zudem bringt der Wechsel weitere Vorteile. Der Umstieg auf andere Stadtbuss- und S-Bahn-Linien ist beispielsweise besser planbar. Und auf dem stark beanspruchten Bahnhofplatz verkehren nur noch acht oder neun statt wie bisher zehn Fahrzeuge der Linie 1 pro Stunde.

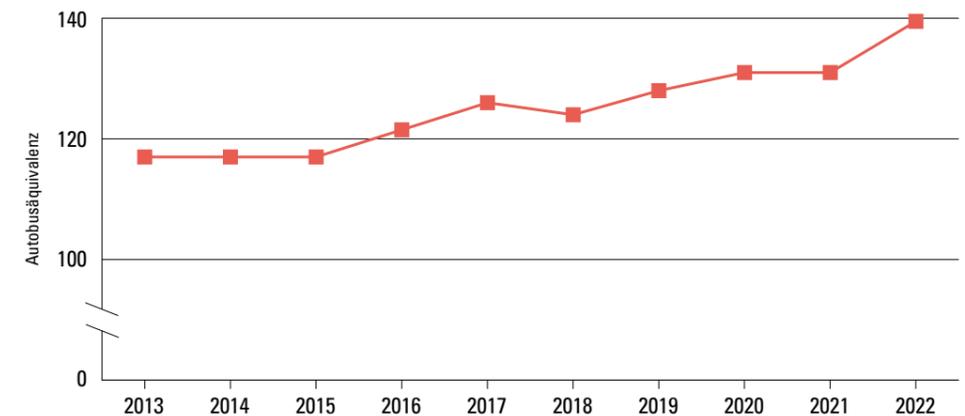
Elektrifizierung der Linien 5 und 7

Stadtbuss Winterthur ist mit der neuesten Trolleybusgeneration nun bereit, die heute mit Dieselmotoren betriebenen Linien 5 und 7 in den kommenden Jahren zu elektrifizieren. Notwendig sind einzig noch einige Fahrleitungsverlängerungen. Fahrbahnbaustellen, die oft Fahrleitungsverschiebungen erfordern, sind künftig die Ausnahme, da man solche Baustellen kurzfristig im Batteriebetrieb fahrleitungslos durchfahren kann. Mit weiteren Busbestellungen für die notwendigen Trolleybusse der Linien 5 und 7 rüsten wir uns für die Umstellung und setzen mit grossen Schritten den vorgegebenen Plan der Stadt Winterthur zur Klimaneutralität um.

ENTWICKLUNG FAHRZEUGBESTAND DER LETZTEN 10 JAHRE

2022 waren 38 Trolleybusse und 58 Dieselbusse für Stadtbuss Winterthur unterwegs. Den letzten Dieselbus beschaffte Stadtbuss im Jahr 2020. Eine weitere Beschaffung ist nicht vorgesehen. Mit der Elektrifizierung der Linien 5 und 7 kann Stadtbuss die beiden Linien mit neuen Batterietrolleybussen betreiben und somit rund 30 Dieselbusse ersetzen.

Die unten stehende Grafik zeigt die Anzahl Busse in Äquivalenz. Für die Berechnung zählt ein Doppelgelenker als zwei Autobusse und ein Gelenker als eineinhalb Autobusse. Von den 139,5 Autobusäquivalenzen im Jahr 2022 fahren 45 Prozent elektrisch.



Zweiter Depotstandort

Die künftige Stadtbus-Fahrzeugflotte braucht mehr Platz. In rund drei Jahren stösst das Depot Grüzefeld an seine Kapazitätsgrenzen. Seit 2019 prüft Stadtbus Winterthur zusammen mit dem Amt für Städtebau verschiedene Standorte. Ein spezialisiertes Architekturbüro bewertet mögliche Lösungen.

Seit 2015 ist die gesamte Depotinfrastruktur von Stadtbus Winterthur an der Grüzefeldstrasse 35 erfolgreich zentralisiert. Ein Erweiterungsbau und die Sanierung der bestehenden Bausubstanz ersetzen das Busdepot an der Tösstalstrasse 86 (ehemaliges Tramdepot). Dort war ein weiterer Ausbau nicht zonenkonform und es fehlte der notwendige Platz für die Infrastruktur und grössere Fahrzeuge. Das alte Depot ging für eine neue Nutzung zurück an die Stadt Winterthur.

Anzahl benötigter Busse steigt

Mit der ersten Umweltstrategie der Stadt Winterthur im Jahr 2016 zeigte sich, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Winterthur im Modalsplit* weiter steigen muss. Dazu kamen Ansprüche auf Angebotsausbau sowie neue Gebietserschliessungen. Letztlich spielt das stete Bevölkerungswachstum der Stadt Winterthur für Stadtbus eine wichtige Rolle.

Durch eine erneute Erhöhung der Modalsplit-Ziele, die bevorstehende Einführung von Tempo 30 auf weiten Teilen des Liniennetzes und die Einführung von Batteriebussen mit Depotladung steigt die Anzahl benötigter Fahrzeuge in unserer Flotte schneller als ursprünglich angenommen.

Das erweiterte Depot Grüzefeld ist deshalb bereits in den nächsten Jahren für die Unterbringung der wachsenden Flotte zu klein. Dies stellt eine Herausforderung für Stadtbus dar. Wahrscheinlich müssen wir ab 2026 eine Übergangslösung für eine provisorische Busunterbringung suchen, bis ein zweites Busdepot verfügbar sein wird.

Depotstandorte geprüft

In Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau haben wir bereits vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie verschiedene Standorte für ein neues Depot geprüft. Eine Lösung zeichnete sich aber bisher nicht ab. 2022 nahmen wir einen neuen Anlauf und prüften wiederum gemeinsam mit dem Amt für Städtebau etwa ein Dutzend Standorte. Diese sollten eine Unterbringung von rund 80 Autobussen ermöglichen. Die Vorprüfung durch ein darauf spezialisiertes Architekturbüro identifizierte erste Standorte als grundsätzlich machbar. Detaillierte Abklärungen und die politische Beurteilung folgen 2023.

* Der Begriff Modalsplit bezeichnet die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Personenverkehr.



«Die neuen Doppelgelenktrolleybusse benötigen mehr Platz. Dafür können wir mit den um etwa sechs Meter längeren Fahrzeugen rund 40 Prozent mehr Fahrgäste transportieren.»

Thomas Nideröst, Direktor

Fachkräftemangel beim Fahrpersonal

Per Ende 2022 beschäftigte Stadtbus rund 350 Mitarbeitende. Und dies in ganz unterschiedlichen Berufen. Natürlich arbeitet der überwiegende Teil im Fahrdienst. Seit einigen Jahren macht sich auch bei Stadtbus der Fachkräftemangel bemerkbar. Um dem entgegenzuwirken, startete Stadtbus im Mai eine Kampagne. Interessierte Personen konnten sich für einen Informationsanlass anmelden. In ungezwungener Atmosphäre lernten sie den Beruf näher kennen.

Interview mit Meinrad Schmid, Leiter Betrieb

Wie ist die Lage bezüglich Stellenbesetzungen beim Fahrpersonal?

Aktuell sind wir recht gut aufgestellt. In der ersten Jahreshälfte 2022 sah die Situation deutlich kritischer aus. Neben dem Angebotsausbau, der einen zusätzlichen Personalbedarf auslöste, beschäftigten uns auch zahlreiche Ausfälle durch Krankheit und Nichtbetriebsunfälle. Dank dem tollen Einsatz vieler Kolleginnen und Kollegen haben wir die Engpässe überwunden.

Wie sieht es in der Zukunft aus?

In den nächsten Jahren kommen die geburtenstarken Jahrgänge ins Pensionsalter. Das macht die Ausgangslage nicht einfacher. Zum Glück haben wir heute eine gute Altersdurchmischung.

Unsere Mitarbeitenden sollten also möglichst lange bei uns bleiben?

Langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben den Vorteil, dass sie unvorhergesehene Situationen aufgrund ihrer grossen Erfahrung ruhig und spontan meistern können. Das ist für uns sehr wertvoll. Ich freue mich aber auch über alle jungen Mitarbeitenden, die lange bei uns bleiben. In der heutigen schnelllebigen Zeit ist das keine Selbstverständlichkeit mehr.

Welche Massnahmen ergreifen wir?

Wir haben vor zwei Jahren begonnen, vermehrt Personen einzustellen, die nur im Besitz des Fahrausweises B (PW-Fahrausweis) sind. Das hat sich bei uns sehr bewährt. Die Erfahrung zeigt, dass diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht mehr Fehler oder Unfälle verursachen als die Kandidatinnen und Kandidaten mit einem Car-/Reisebus-Fahrausweis. Auch dürfen wir auf zahlreiche Mitarbeitende in einem Teilzeitpensum zurückgreifen, die regulär oder vorzeitig die Pensionierung angetreten haben.

Wie können unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mithelfen?

Mir ist es ein Anliegen, dass der Umgang untereinander mit Respekt und Wertschätzung verbunden ist. Dazu gehört auch, dass man offen gegenüber der Vielfalt von Mitarbeitenden mit unterschiedlichem Hintergrund ist und alle ihren Beitrag leisten, damit sich neue Mitarbeitende bei uns schnell integriert fühlen.

STADTBUS
Winterthur

Sicherer Arbeitgeber sucht sichere Fahrerin.

Bringen Sie Menschen vorwärts.

Anmeldung zum Infoanlass:
stadt.winterthur.ch/stadtbus

Wollen Sie Busfahrerin oder Busfahrer werden?

Mehr dazu am Infoanlass. Wir freuen uns auf Sie.

Stadtbus setzte die Kampagne im Mai mehrheitlich digital um und war mit Botschaften auf Hängekartons in den eigenen Bussen präsent.

«Wir brauchen Verstärkung im Fahrdienst. Die Zeiten, in denen wir aus einem Stapel «Blindbewerbungen» auswählen konnten, sind vorbei. Deshalb haben wir interessierte Personen zu einem Informationsanlass eingeladen.»

Meinrad Schmid, Leiter Betrieb

Rückgewinnung der Fahrgäste

Die Corona-Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Menschen stark beeinflusst. Einige haben sich leider vom ÖV abgewandt und waren wieder mit dem eigenen Auto unterwegs. Andere arbeiteten teilweise im Homeoffice und benötigten daher kein Jahresabonnement mehr.

Die Fahrgastzahlen waren 2020 und 2021 eingebrochen und erholten sich 2022 erst gegen Ende des Jahres allmählich wieder.

Stadtbus konnte mit gezielter Kommunikation zur Rückkehr der Fahrgäste in den ÖV beitragen. Zwei durchgeführte Kampagnen hatten zum Ziel, die Fahrgastzahlen so schnell wie möglich zu steigern. Zum einen sollten Fahrgäste, die während der Pandemie auf das Auto umgestiegen waren, wieder zurück in den ÖV kommen. Zum anderen sollten Teilzeitpendler und Freizeitnutzerinnen das für sie passende Ticket finden.

Die erste Kampagne startete Mitte April und richtete sich an Autofahrende, die sich wegen der steigenden Benzin- und Dieselpreise für den Wechsel auf den ÖV entscheiden sollten. Um die Motivation für einen Umstieg auf den ÖV zu steigern, führte Stadtbus zusätzlich ein Gewinnspiel durch und verlost unter allen Teilnehmenden zehn ZVV-Monatsabonnemente.

Die zweite Kampagne fand im Juli und im Oktober statt. Sie informierte über das umfangreiche ZVV-Ticketsortiment und half Interessierten, das passende Ticket für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse zu finden.

Stadtbus setzte die Kampagnen mehrheitlich digital um und war mit Botschaften auf Hängekartons in den eigenen Bussen und an ausgewählten Plakatstellen präsent. Die Fahrgastzahlen 2022 zeigen, dass die Kampagnen einen kleinen Teil zur Erholung beigetragen haben.

STADTBUS
Winterthur

ZVV

Teilzeitpendler:in? Spätaufsteher:in? U25? Gotti/Götti? Eltern?

Entdecken Sie die vorteilhaften Tickets für alle Situationen:

- Digitale Multikarte
- 9-Uhr-Tagespass
- seven25-Abo
- Kinder-Mitfahrkarte
- Junior-Karte

Die erste Fahrgast-Rückgewinnungskampagne startete im April und die zweite erfolgte im Juli und im Oktober.

«Wir wollen unseren Kundinnen und Kunden das umfangreiche ZVV-Ticketsortiment aufzeigen. Denn es findet sich für jedes Mobilitätsverhalten ein passendes Ticket.»

Heinz Stock, Leiter Verkauf

Fahrplanwechsel: Alles neu auf der Linie 1

Im Marktgebiet von Stadtbus Winterthur gab es auf den Fahrplanwechsel einige Änderungen. So verkehren seitdem alle 14 neuen Busse im Stadtverkehr. Auf der Linie 1 sind nun Doppelgelenktrolleybusse unterwegs. Die Linie erhielt ausserdem eine andere Farbe und ist nun olivgrün statt schwarz.

Mit dem Fahrplanwechsel 2022 konnte Stadtbus das Angebot der Linie 1 (Töss–HB–Oberwinterthur) mit der Einführung der Doppelgelenktrolleybusse anpassen. Die Kapazität der neuen Fahrzeuge erlaubte Stadtbus, den Fahrplan von 6 Minuten auf 7,5 Minuten auszudünnen, ohne die Leistungsfähigkeit der Linie 1 reduzieren zu müssen.

Der neue Fahrplantakt versprach verschiedene Vorteile. Einer davon war der erleichterte Umstieg auf andere Busse oder die S-Bahnen am Hauptbahnhof, weil diese ebenfalls im 7,5-Minuten-, 15-Minuten- oder 30-Minuten-Takt verkehren. Ein weiterer Vorteil betraf den Betrieb, der statt zehn Gelenkbussen stündlich nur noch acht Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 1 einsetzte. Diese Massnahme entlastete den dichten Busbetrieb am Hauptbahnhof.

Auf den Fahrplanwechsel wechselte Stadtbus die Farbe der Linie 1 von Schwarz auf Olivgrün, damit es zu keinen Verwechslungen mit den Nachtbuslinien kommt.

Denn mit dem Ausbau des Nachtnetzes im Dezember 2021 irritierte an den Haltestellen der Linie 1 das Nebeneinander der schwarzen Tafeln der Nachtbuslinien und der schwarzen Tafeln der Linie 1. Aus diesem Grund entschied Stadtbus, dass die schwarze Linie 1 eine neue Farbe brauchte, um sich vom Nachtnetz abzuheben. Die meisten Farben sind in Winterthur schon besetzt. Die Farbe Olivgrün passte, da nur die Linie 3 mit der Farbe Grün besetzt ist. Die Linie 1 und die Linie 3 fahren zwei Kanten bei der Haltestelle «Schmidgasse» und eine Kante bei der Haltestelle «Stadthaus» gemeinsam an. Ansonsten ist das Olivgrün bei den Haltestellen und auf dem Liniennetzplan klar von den anderen Linien unterscheidbar.

FAHRGASTZAHLEN

27 Mio.

Stadtbus Winterthur beförderte 2022 rund 27 Millionen Fahrgäste. Das sind 15 Prozent mehr als 2021.

FAHRGASTKILOMETER

68 Mio.

Die Fahrgäste legten 2022 mit Stadtbus Winterthur 68 Millionen Kilometer zurück.

STADTLINIE MIT GRÖSSTEM ZUWACHS

+21%

Den grössten Zuwachs im Vergleich zu 2021 hatte auf dem Stadtnetz mit 21 Prozent die Linie 7. Die positive Entwicklung bestätigt, dass wir mit der geplanten Taktverdichtung Ende 2023 von 15 auf 10 Minuten von Montag bis Freitag zwischen 8.30 und 16 Uhr richtigliegen.

MEHR FAHRGÄSTE AUF REGIONALLINIEN

+23%

Auf den Regionallinien verkehrten 23 Prozent mehr Fahrgäste als 2021.

NACHTBUS

+600%

Die Nachtschwärmer reisten wieder mit dem Nachtbus. 2022 beförderte Stadtbus 600 Prozent mehr Fahrgäste als 2021.

Stadtbus reagierte auf die Strommangellage

Der Krieg in der Ukraine hatte schon bald auch für die Schweiz Konsequenzen. Die Energieknappheit stand im Fokus der öffentlichen Debatte. Bald prägte der Bund die Begriffe Energie- und Strommangellage. Für Stadtbus Winterthur war dies bereits im April 2022 ein wichtiges Thema. Denn sowohl Diesel wie auch Strom sind für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in Winterthur unverzichtbar.

Dieselbusse fahren in Winterthur zwei Drittel der gesamten jährlichen Fahrkilometer, befördern jedoch nur ein Viertel der Passagierinnen und Passagiere. Diesel sollte jedoch auch künftig in ausreichender Menge verfügbar sein, deshalb wurde zur Sicherheit die Lagerhaltung deutlich erhöht.

Eine Mangellage bei Strom hätte gravierende Auswirkungen auf die Trolleybusse, die zwar nur ein Drittel der Fahrkilometer leisten, jedoch zwei Drittel der Reisenden befördern. Auch das Depot benötigt eine sichere Stromversorgung – obwohl dort für einzelne Nutzungen ein Diesel-Notstromaggregat zur Verfügung steht.

Für die Fahrleistungserbringung existierten bereits Notfallkonzepte, die Stadtbus Winterthur nun für Sonderszenarien ergänzte. Konkret stehen folgende Massnahmen zur Verfügung:

- Energiebedarf bei den Trolleybussen senken (Reduktion der Klimatisierung bzw. Heizung, Anpassung der Fahrweise)
- Reduktion der Trolleybusse auf den Hauptlinien mit Teilkompensation durch Dieselbusse
- Angebotsreduktionen (Taktausdünnung, Reduktion der Einsatzzeiten, Linieneinstellungen)

Bis Ende 2022 musste Stadtbus Winterthur davon ausgehen, dass in einer Strommangellage die gleichen Massnahmen drohen wie für die Industrie bzw. die Grossverbraucher. Erst im Januar 2023 fiel auf Bundesebene der Entscheid, dass der ÖV eine Erschliessungsfunktion hat und grundsätzlich nicht mit denselben Einschränkungen bezüglich der Verfügbarkeit von Strom rechnen muss. Es gilt nun, die Szenarien auf die neuen Vorgaben und Rahmenbedingungen auszurichten.

Stadtbus Winterthur schloss sich dem allgemeinen Sparappell im Herbst 2022 an und ergriff zahlreiche Sofortmassnahmen. Diese betrafen etwa die Heizleistung in den Bussen und im Depot oder die Reduktion der Beleuchtungszeiten im Verwaltungstrakt.

2022

Erläuterungen zur Jahresrechnung 2022

Die Jahresrechnung im Überblick

Wenn in Tabellen die aufgeführten Beträge gerundet sind, können die Totale von der mathematischen Summe der einzelnen Werte geringfügig abweichen.

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die Rechnungslegung orientiert sich an den Standards des Harmonisierten Rechnungslegungsmodells 2 für die Kantone und Gemeinden (HRM2) des Kantons Zürich. Stadtbus Winterthur wendet zudem branchenspezifische Regeln an, die auf den nachfolgenden Gesetzen und Vorschriften beruhen.

- Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen vom 18. Januar 2011 (Stand am 1. Januar 2020, RKV 742.221)
- Verfügung der Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich vom 13. März 1986, Nr. 2/14/86
- Richtlinien des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) gemäss aktuellem Transportvertrag 2022/2023

Bei der Bewertung der Anlagen hält sich Stadtbus Winterthur an die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV 742.221). Im Kapitel 2 und im Anhang (Art. 11) sind die zu beachtenden Grundsätze sowie die Bandbreiten der Abschreibungssätze festgehalten.

Im Übrigen gelten die Rechnungslegungsgrundsätze und Bilanzierungs-/Bewertungsvorschriften der Stadt Winterthur.

Jahresergebnis (nach ZVV-Rechnung, in Tausend Franken, TCHF)

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Betriebsaufwand von TCHF 52'939 und einem Betriebsertrag von TCHF 54'970 ab. Das Jahresergebnis beträgt somit TCHF 2'031 und wird vollumfänglich der Betriebsreserve zugewiesen. Die Betriebsreserve beträgt nach der Gewinnzuweisung TCHF 3'558.

Die infolge der Covid-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 ausnahmsweise erfolgten vollständigen Nachkalkulationen wegen der Auswirkungen des Einnahmeneinbruchs im ZVV musste Stadtbus Winterthur im Jahr 2022 nicht mehr fortführen.

Die Höhe der Betriebsreserve entspricht der Differenz zwischen dem mit dem ZVV vereinbarten Leistungsentgelt und dem effektiven Aufwand der laufenden Rechnung.

Das mit dem ZVV vereinbarte Kostenziel 2022 (Budgetvorgabe) setzte Stadtbus Winterthur um.

Abrechnung Leistungsentgelt und Nachkalkulation

Das budgetierte ordentliche und bewilligte Leistungsentgelt beträgt TCHF 53'830 und entspricht den geplanten Aufwendungen für alle Betriebsteile von Stadtbus im Zusammenhang mit der bestellten Leistung. Das Leistungsentgelt wird im Budgetierungsprozess festgelegt, unter Berücksichtigung der Vorgaben des ZVV. Im Sinne einer gerechten Risikoverteilung sind gemäss Transportvertrag verschiedene Positionen zur Nachkalkulation vorgesehen, insbesondere dort, wo für die Unternehmung nicht beeinflussbare Kosten vorliegen.

Im Rahmen der ordentlichen Nachkalkulation erstattete Stadtbus Winterthur dem ZVV insgesamt TCHF 1'068 zurück. Die wichtigsten rückerstatteten Positionen sind tiefere Aufwendungen für vom ZVV übertragene Aufgaben (Leadhouses, TCHF 246), Sofortabschreibungen (TCHF 588), Abschreibungen und Zinsen (TCHF 27), Beiträge an Leitstellen- und Kassensysteme (TCHF 560) sowie tiefere Aufwendungen als budgetiert bei den Gebühren, Fahrausweisen und sonstigen Aufwendungen (TCHF 60). Zusätzlich machte Stadtbus Mehrkosten im Bereich der Traktionsenergie (TCHF 413) infolge der stark gestiegenen Energiepreise geltend.

Nach Umsetzung der Rückerstattungen resultiert ein Leistungsentgelt von TCHF 52'762.

Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen erhöhten sich um 30,7 Prozent auf TCHF 2'208 (Vorjahr TCHF 1'689). Sie entstanden vor allem bei den Werbeerträgen, Versicherungsleistungen, Extrafahrten und bei den Verkäufen und Verrechnungen. Die Verkaufsabwicklung der Solaris Trollino erfolgt erst im Jahr 2023.

Aufwand

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich insgesamt um 6,2 Prozent auf TCHF 33 522 (Vorjahr TCHF 31 569). Eine Erhöhung gab es beim Lohnaufwand durch die Veränderung des Angebots und um die Ausfallstunden durch Krankheit und Unfall auszugleichen. Der Sozialversicherungsaufwand ist markant höher wegen der höheren AHV-Überbrückungsrenten, der gegenüber dem Vorjahr tieferen Restauflösung der Pensionskassenrückstellung für die Arbeitgeberbeiträge und beim übrigen Personalaufwand wegen der extern vorgegebenen Preisanpassungen im Fahrausweissortiment für das Personal.

Die budgetierten Pensen beim Fahrpersonal und in den Abteilungen Betrieb, Technik, Verwaltung sowie Markt/Kommunikation/Verkauf konnten eingehalten werden, ebenso die geplanten Dienstplanstunden. Die durchschnittliche Abwesenheit von 182 Stunden pro Pensum und Jahr infolge Krankheit und Unfall ist leicht besser als im Vorjahr. Die Zahlen bewegen sich über die Jahre weiterhin im Branchendurchschnitt, die Entwicklung wird im Auge behalten.

Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich höhere Aufwendungen von 6,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf den höheren Energie-, Bau- und Erneuerungsaufwand zurückzuführen. Mehraufwand ergab sich in geringem Umfang unter anderem, weil die Marketingaktivitäten nach der coronabedingten Reduktion im Jahr 2021 wieder anstiegen.

Kapitalaufwand

Die Kapitalaufwendungen betragen TCHF 6 550 und verringerten sich gegenüber dem Vorjahr (TCHF 6 826) um 4,0 Prozent. Bei den Abschreibungen gab es eine Abnahme um TCHF 271. Sie entsprechen dem mit dem ZVV vereinbarten Investitionsverlauf. Des Weiteren gab es eine kleine Abnahme bei den Zinsen von TCHF 5 aufgrund des Investitionsvolumens des Vorjahres (nachschiessige Verzinsung).

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer erhöhte sich unter Berücksichtigung der oben erwähnten Veränderungen bei den Personal-, Sach- und Kapitalkosten und der Veränderungen bei den Fahrplankilometern auf CHF 8.58 (Vorjahr CHF 8.26).

Gewinnreserve

Aus den Betriebsreserven gab es keine Entnahmen. Der Gewinn wird gemäss Transportvertrag mit dem ZVV und dem Umgang mit den gesetzlichen Reserven Regionalverkehr (Art. 36 PBG) vollumfänglich den gebundenen und freiwilligen Reserven zugeteilt. Sie belaufen sich per 31. Dezember 2022 auf TCHF 3 558.

Unterstützung des öffentlichen Verkehrs während der Covid-19-Krise

Auf Basis von Artikel 28 Absatz 2 bis PBG beteiligt sich der Bund mit einem Drittel am coronabedingten Defizit 2021 im Ortsverkehr. Im Finanzierungssystem des Kantons Zürich fällt das coronabedingte Defizit für die Ortsverkehrslinien grundsätzlich direkt beim ZVV an. Um die Anforderungen für eine Bundesbeteiligung zu erfüllen, wird das Ortsverkehrsdefizit 2021 in den Bilanzen der Verkehrsunternehmen sichtbar gemacht. Dies geschieht aufgrund der terminlichen Abläufe im ZVV mit einem Jahr Verzögerung. Das Bundesamt für Verkehr, Stadtbus Winterthur und der ZVV haben diesbezüglich am 14. Dezember 2022 eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen.

Gemäss Berechnung des ZVV weisen die Ortsverkehrslinien von Stadtbus im Jahr 2021 ein Defizit in der Höhe von TCHF 1 030 aus. Da keine Reserven nach § 25 PVG angerechnet werden, ist die finanzielle Unterstützung von selbiger Höhe.

Stadtbus Winterthur tritt die Beteiligung des Bundes am Ortsverkehrsdefizit an den ZVV ab. Die Auszahlung der Bundesbeteiligung erfolgt direkt an den ZVV. Bezüglich der Rechnung 2022 ist dieser Vorgang saldoneutral.

Betriebsreserve 2022

	SALDO 31.12.2021	Einlagen 2022	Einlage/ Entnahme 2022	SALDO 31.12.2022
Gebundene Reserve § 25 PVG	2 350 388.24	1 086 727.89	1 029 521.00	4 466 637.13
Gebundene Reserve Art. 36 PBG	-1 569 645.46	401 348.00	0.00	-1 168 297.46
Verlustvortrag Ortsverkehr 2021	0.00	0.00	-1 029 521.00	-1 029 521.00
Freiwillige Gewinnreserve	746 133.10	543 363.94	0.00	1 289 497.04
BETRIEBSRESERVE	1 526 875.88	2 031 439.83	0.00	3 558 315.71

Leistungsentgelt ZVV

(Abgeltung Stadtbus Fahrplanjahr 2022: Angebotsvereinbarung)

Für die abgeltungsberechtigten Linien von Stadtbus wurde am 3. November 2022 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht geplante ungedeckte Kosten von TCHF 3 373 (davon TCHF 1 113 Bundesanteil und TCHF 2 260 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus über das Leistungsentgelt ZVV bereits im Jahr 2022 entschädigt wurden. Der zwingende Ausweis und die Nachführung der Reserve gemäss Art. 36 PBG im Eigenkapital können aufgrund der terminlichen Abläufe innerhalb des Finanzierungssystems im Kanton Zürich und nach Vereinbarung des ZVV mit dem BAV vom 11. Juli 2011 erst mit der Verwendung des Bilanzgewinnes des Folgejahres, also des Geschäftsjahres 2023, erfolgen. Für Stadtbus beläuft sich der effektive Gewinn (Abweichung gegenüber Offerte) über alle RPV-Linien (regionaler Personenverkehr) auf TCHF 401. Er wurde der Art.-36-PBG-Reserve gutgeschrieben.

Aufgrund der Systematik wird das Ergebnis RPV auch weiterhin um jeweils ein Jahr verzögert verbucht werden.

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

1. Stadtbus weist die aus dem nicht beanspruchten Leistungsentgelt entstandenen Gewinne grundsätzlich zu zwei Dritteln den gebundenen und zu einem Drittel den freien Spezialreserven gemäss § 25 PVG zu.
2. Übersteigen die gebundenen §-25-PVG-Spezialreserven 10 Prozent des zuletzt vereinbarten Bruttoleistungsentgelts, so kann Stadtbus den verfügbaren Gewinn vollständig den freien §-25-PVG-Spezialreserven zuweisen.
3. Gewinne und Verluste in der Sparte regionaler Personenverkehr (RPV) werden gemäss den bundesrechtlichen Bestimmungen (PBG; SR 745.1) der Art.-36-PBG-Reserve zugewiesen, die in der Bilanz separat ausgewiesen und nachgeführt wird. Das RPV-Ergebnis muss dabei unabhängig vom handelsrechtlichen Ergebnis effektiv in der Art.-36-PBG-Reserve verbucht werden. Da dies erst nach Rechnungsgenehmigung möglich ist, muss auf diese Verzögerung im Anhang zur Jahresrechnung hingewiesen werden.
4. Die detaillierten Bestimmungen bezüglich Zuweisung, Verbuchung, Verwendung und Ausweis von Spezialreserven gemäss § 25 PVG und Art. 36 PBG (SR 745.1) sind in der ZVV-Richtlinie «Finanzierung der Verkehrsunternehmen» geregelt.

Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 6 465 auf TCHF 64 750. Dies ist primär Folge der Fahrzeugbeschaffungen.

Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um TCHF 1 409 zu, hauptsächlich infolge höherer Debitoren und Guthaben sowie der höheren Vorräte und transitorischen und übrigen Aktiven.

Das Anlagevermögen nahm um TCHF 5 056 zu, weil im Berichtsjahr mehr investiert als abgeschrieben wurde, insbesondere im Bereich der Fahrzeuge.

Sachanlagen

Anschaffungskosten

	Stand per 01.01.2022	Zugänge (+) Abgänge (-)	Umgliederungen	Stand per 31.12.2022
Grundstücke	1 211 500.00	0.00	0.00	1 211 500.00
Tiefbauten	754 947.36	0.00	0.00	754 947.36
Hochbauten	36 207 691.41	116 605.01	0.00	36 324 296.42
Mobilien	81 912 449.21	-10 353 967.67	0.00	71 558 481.54
Anlagen im Bau	6 838 854.74	10 193 626.48	0.00	17 032 481.22
Übrige Sachanlagen	6 720 491.60	594 875.76	0.00	7 315 367.36
TOTAL	133 645 934.32	551 139.58	0.00	134 197 073.90

Kumulierte Abschreibungen

	Stand per 01.01.2022	Planmässige Abschreibungen	Ausser- planmässige Abschreibungen/ Wertberichtigungen	Abgänge (+)	Umgliederungen	Stand per 31.12.2022
Grundstücke	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Tiefbauten	-378 841.55	-80 506.35	0.00	0.00	0.00	-459 347.90
Hochbauten	-23 395 292.49	-920 347.01	0.00	0.00	0.00	-24 315 639.50
Mobilien	-53 224 729.54	-4 627 422.25	0.00	10 353 967.67	0.00	-47 498 184.12
Anlagen im Bau	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Übrige Sachanlagen	-1 741 649.58	-219 893.70	0.00	0.00	0.00	-1 961 543.28
TOTAL	-78 740 513.16	-5 848 169.31	0.00	10 353 967.67	0.00	-74 234 714.80

Buchwerte

	Anschaffungskosten per 31.12.2022	Abschreibungen per 31.12.2022	Buchwert per 31.12.2022
Grundstücke	1 211 500.00	0.00	1 211 500.00
Tiefbauten	754 947.36	-459 347.90	295 599.46
Hochbauten	36 324 296.42	-24 315 639.50	12 008 656.92
Mobilien	71 558 481.54	-47 498 184.12	24 060 297.42
Anlagen im Bau	17 032 481.22	0.00	17 032 481.22
Übrige Sachanlagen	7 315 367.36	-1 961 543.28	5 353 824.08
TOTAL	134 197 073.90	-74 234 714.80	59 962 359.10

Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um TCHF 3090 ab. Die Veränderung ergab sich aus dem Saldo der Zunahme der Kreditoren sowie der Abnahme der transitorischen Passiven und kurzfristigen Rückstellungen. Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich im Rechnungsjahr um TCHF 7524 gegenüber dem Vorjahr. Die Gesamtzunahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Zunahme der Aktiven um TCHF 6465, die Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um TCHF 3090 und die Zunahme der Betriebsreserven um TCHF 2031.

Entwicklung Rückstellungen

	SALDO 31.12.2021	Veränderung	SALDO 31.12.2022
Zeitsaldo Personal	1 454 865	33 531	1 488 396
Uniformpunkte	57 652	8 252	65 904
Überbrückungsrenten und Sanierung Pensionskasse	451 213	-451 213	0
Rückbehalte	219 638	0	219 638
Rückbehalte Reparaturpool	180 000	-180 000	0
Diverses	39 623	476	40 099
TOTAL KFR. RÜCKSTELLUNGEN	2 402 991	-588 954	1 814 037
TOTAL LFR. RÜCKSTELLUNGEN	0	0	0
TOTAL RÜCKSTELLUNGEN	2 402 991	-588 954	1 814 037

Eventualverpflichtungen

Solidarhaftung von Stadtbus innerhalb der Mehrwertsteuergruppe des ZVV für Mehrwertsteuerschulden gegenüber der Eidgenössischen Steuerverwaltung. Solidarhaftung von Stadtbus innerhalb der einfachen Gesellschaften aller Verkehrsunternehmen im ZVV zu Beschaffung und Betrieb des gemeinsamen Leitsystems und der Ticketautomaten.

Leasingverbindlichkeiten

Keine.

Personalbestand

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Pensen per 31.12.		2021	2022	Abw. in %
Fahrdienst	Anzahl	217.22	227.14	4.6
Betrieb	Anzahl	19.32	19.15	-0.9
Technik	Anzahl	30.24	31.58	4.4
Verwaltung	Anzahl	9.60	9.70	1.0
Marketing, Kommunikation und Verkauf	Anzahl	13.31	12.66	-4.9
TOTAL PENSEN	Anzahl	289.69	300.23	3.6

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Keine.

Versicherungsspiegel (Werte teilweise für die ganze Stadt Winterthur)

Versicherungsspiegel

	Versicherungssumme/ Deckungssumme in CHF
Sachversicherung	
Sachen	836 850 103
Besondere Sachen	10 000 000
Geldwerte	645 000
Betriebsunterbrechung – Mehrkosten, Haftzeit 36 Mt.	5 000 000
Betriebsunterbrechung – Mietertrag für eigene Gebäude, Haftzeit 12 Mt.	300 000
Betriebsunterbrechung – Rückwirkungsschäden pauschal durch Fremdbetriebe innerhalb der EU-/EFTA-Staaten, Haftzeit 36 Mt.	100 000
Vermögensversicherungen	
Betriebshaftpflichtversicherung	50 000 000
Organhaftpflichtversicherung	3 000 000
Motorfahrzeugversicherung Autobusse	
Grundversicherung	10 000 000
Ergänzungsversicherung I	10 000 000
Ergänzungsversicherung II	80 000 000
Motorfahrzeugversicherung Trolleybusse	
Grundversicherung	10 000 000
Ergänzungsversicherung I	10 000 000
Ergänzungsversicherung II	80 000 000
Städtische Motorfahrzeuge	
Motorfahrzeugflottenversicherung	100 000 000
Dienstfahrtenkasko für Arbeitnehmerfahrzeuge	100 000
TOTAL	1 205 995 103

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es bestehen keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung beeinträchtigen könnten bzw. die an dieser Stelle einer Offenlegung bedürften.

Beteiligungen

Keine relevanten finanziellen Beteiligungen.

Erfolgsrechnung

	31.12.2021 TCHF	31.12.2022 TCHF	Abw. TCHF	Abw. in %
Ertrag				
Leistungsentgelt ZVV	48 430	52 762	4 332	8.9
TOTAL LEISTUNGSENTGELT UND ENTNAHME AUS BR	48 430	52 762	4 332	8.9
Extrafahrten und Bahnersatz	36	44	8	22.2
Werbeerträge	789	946	157	19.9
Fahrzeugvermietungen	0	0	0	0.0
Entschädigung aus Personen- und Sachschäden	24	238	214	891.7
Sonstige Erträge	72	222	150	208.3
Zinseinnahmen	28	21	-7	-25.0
Erfolg aus betrieblichen Liegenschaften	740	737	-3	-0.4
TOTAL NEBENEINNAHMEN	1 689	2 208	519	30.7
TOTAL EINNAHMEN	50 119	54 970	4 851	9.7
Aufwand				
Personalaufwand				
Lohnaufwand und Zulagen	26 213	26 910	697	2.7
Sozialversicherungsaufwand	4 838	5 478	640	13.2
Rückerstattungen von Sozialversicherungen	-320	-368	-48	15.0
Übriger Personalaufwand	838	1 502	664	79.2
TOTAL PERSONALAUFWAND	31 569	33 522	1 953	6.2
Sachaufwand				
Raumaufwand	210	226	16	7.6
Betriebsaufwand	2 066	2 008	-58	-2.8
Fahrzeugaufwand*	4 005	1 479	-2 526	-63.1
Versicherungsaufwand	591	627	36	6.1
Energie- und Entsorgungsaufwand*	335	3 396	3 061	913.7
Verwaltungs- und Informatikaufwand	1 451	1 362	-89	-6.1
Werbeaufwand	346	401	55	15.9
Einkauf von Transportleistungen	0	0	0	0.0
Bau- und Erneuerungsaufwand	1 026	1 155	129	12.6
Verwaltungsaufwand aus betrieblichen Liegenschaften	5	5	0	0.0
TOTAL SACHAUFWAND	10 035	10 659	624	6.2
Kapitalaufwand				
Abschreibungen	6 031	5 760	-271	-4.5
Zinsen	795	790	-5	-0.6
TOTAL KAPITALAUFWAND	6 826	6 550	-276	-4.0
Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	1 689	2 208	519	30.7
TOTAL AUFWAND	50 119	52 939	2 820	5.6
JAHRESERFOLG	0	2 031	2 031	

* Traktionsenergie Fahrzeuge neu in Energie- und Entsorgungsaufwand enthalten.

Bilanz

	31.12.2021 TCHF	31.12.2022 TCHF	Abw. TCHF	Abw. in %
Aktiven				
Umlaufvermögen	3 379	4 788	1 409	41.7
Flüssige Mittel	291	336	45	15.5
Debitoren und Guthaben	1 125	2 161	1 036	92.1
Vorräte	1 390	1 701	311	22.4
Transitorische und übrige Aktiven	573	590	17	3.0
Anlagevermögen	54 906	59 962	5 056	9.2
Fahrbahnleitungen	4 979	5 353	374	7.5
Fahrzeuge	34 358	40 773	6 415	18.7
Mobiliar	1 169	320	-849	-72.6
Immobilien Sachanlagen (Liegenschaften)	14 400	13 516	-884	-6.1
TOTAL AKTIVEN	58 285	64 750	6 465	11.1
Passiven				
Verbindlichkeiten Dritte	10 071	6 981	-3 090	-30.7
Kreditoren	2 354	3 247	893	37.9
Transitorische Passiven	5 313	1 920	-3 393	-63.9
Kurzfristige Rückstellungen	2 404	1 814	-590	-24.5
Langfristige Rückstellungen	0	0	0	0
Verbindlichkeiten Stadt	46 687	54 211	7 524	16.1
Verbindlichkeiten Stadt	46 687	54 211	7 524	16.1
Eigene Mittel	1 527	3 558	2 031	133.0
Gesetzliche Gewinnreserve	781	2 269	1 488	190.5
Freiwillige Gewinnreserve	746	1 289	543	72.8
TOTAL PASSIVEN	58 285	64 750	6 465	11.1

Publikation im Geschäftsbericht nach Art. 37 Abs. 3 PBG

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor.

Revisionsbericht der Finanzkontrolle

An Stadtbus Winterthur, Winterthur

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung von Stadtbus Winterthur - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - (Seite 18-27) geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigegefügte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Finanzkontrolle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind unabhängig im Sinne der Finanzkontrollverordnung und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Berufsstands erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Stadtbus Winterthur ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeit von Stadtbus Winterthur für die Jahresrechnung

Stadtbus Winterthur ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und für die internen Kontrollen, die Stadtbus Winterthur als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Verantwortlichkeit der Finanzkontrolle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

Wir bestätigen, dass ein gemäss den städtischen Vorgaben ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung besteht.

Winterthur, 23. Juni 2023

Finanzkontrolle der Stadt Winterthur


Patrik Jakob
Zugelassener Revisionsexperte
Leiter Finanzkontrolle


Nadja Winter-Olliges
Zugelassene Revisionsexpertin
Leitende Revisorin

Ausblick

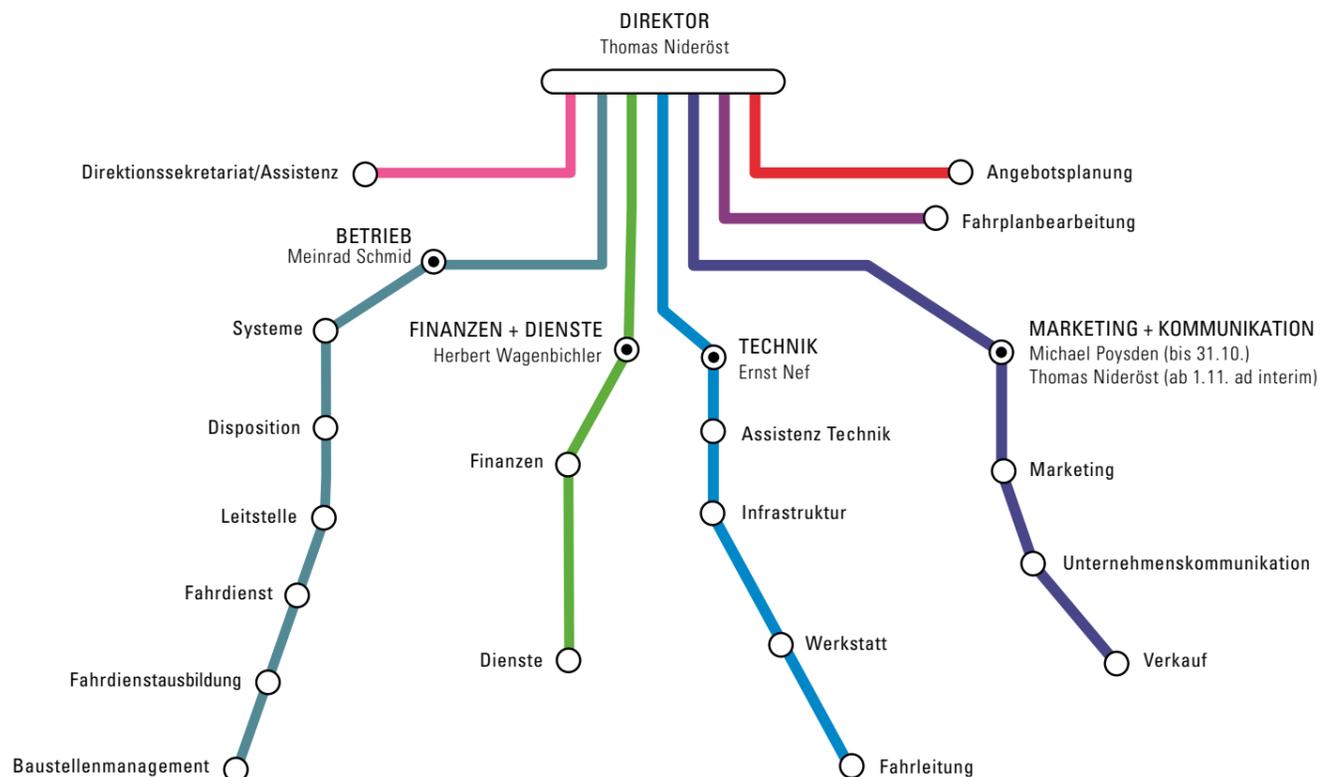
Gemäss § 25 PVG vom 6. März 1988 erbringt Stadtbus seine Leistungen im Auftrag des ZVV. Zur Erfüllung dieser Leistungen werden Zusammenarbeitsverträge, Transportverträge und Zielvereinbarungen abgeschlossen.

Gemäss der vom Kantonsrat genehmigten Strategie bewertet der ZVV die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen mit dem Kosten-Qualitäts-Portfolio. Überschreiten die effektiven Kosten der Fahrleistungserbringung den Kosten-Qualitäts-Portfolio-Wert, sind mit den betreffenden Verkehrsunternehmen in einer Zielvereinbarung nachhaltige Kostensenkungen zu vereinbaren. Seit 2019 musste Stadtbus keine Zielvereinbarungen mehr abschliessen, da die ZVV-Vorgaben aus dem Benchmark-Modell erfüllt werden. Das Budget 2023 wurde vom Verkehrsrat bereits genehmigt und der Transportvertrag 2022/2023 liegt rechtsgültig unterzeichnet vor.

In den kommenden Jahren werden wiederum grosse Herausforderungen zu meistern sein, die sich auch in der Rechnung widerspiegeln werden. Schwerpunkte sind:

- Umsetzung Angebotsstrategie 2020/2030 weiterführen; Etappen planen und umsetzen
- Ablösung der Linie 2E durch Linie 22 verschoben auf Fahrplanperiode 2026/2027, Übergangslösung für 2025 planen
- Linienverlängerung Linie 1 bis Zinzikon, Projektierung: Projekt sistiert, bis sich Entwicklung des Gebiets abzeichnet
- Umsetzung Querung Grüze; Baubeginn 2023
- Teilelektrifizierung Linie 5: Plangenehmigung, Baukredit, Bau
- Teilelektrifizierung Linie 7: Plangenehmigung und Projektierung
- Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Linien (insbesondere 5, 7) überprüfen; für die Linie 7 ist eine konkrete Verdichtung für Fahrplan 2024/2025 geplant, für die Linie 5 ist eine Verdichtung im Fahrplan 2026/2027 anzugehen
- Stabilisierung der Fahrzeiten durch bessere LSA-Steuerung in Zusammenarbeit mit Bau
- Minimierung des Fahrzeug- und Personalmehrbedarfs infolge Einführung von zahlreichen Tempo-30-Zonen
- Kundenzufriedenheit weiter verbessern (auf neuem Umfrageniveau)
- Bewältigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie, insbesondere Rückkehr der Fahrgäste in den ÖV
- Erweiterung der Depotkapazität
- Depotinfrastruktur für Batteriebusse planen
- Ausschreibung einer ersten Tranche Batteriebusse vornehmen
- Digitalisierung vorantreiben

Organigramm 2022



Impressum

Herausgeber

Stadtbus Winterthur
CH-8403 Winterthur
stadt.winterthur.ch/stadtbus

Konzeption und Gestaltung

Partner & Partner AG
Winterthur

Fotos

Stadtbus Winterthur
Alessandro Della Bella
André Boss

Social Media



JANUAR

Trotz der Corona-Spitze und weiterer schwieriger Umstände konnten wir – mit Ausnahme der Buslinie 2E – den Busbetrieb immer aufrechterhalten.

FEBRUAR

Der Bundesrat hob einen Teil der Corona-Schutzmassnahmen auf. Im ÖV galt insbesondere die Maskenpflicht bis Ende März.

MÄRZ

Die personelle Lage im Fahrdienst hatte sich so weit entspannt, dass die Buslinie 2E am 21. März den Betrieb wieder aufnehmen konnte.

APRIL

Die Kampagne «Wir tanken für Sie ...» zielte auf Autofahrerinnen und Autofahrer, um sie für den ÖV zu gewinnen.

MAI

Der Zürcher Verkehrsverbund befragte unsere Fahrgäste zur Kundenzufriedenheit (MSQ). Stadtbus reichte den umfangreichen Antrag für das Plangenehmigungsverfahren für die Elektrifizierung der Linie 5 beim Bundesamt für Verkehr ein.

JUNI

Der Betrieb führte einen Informationsanlass für zukünftige Fahrdienstmitarbeitende durch. Das Ziel war, den Interessierten den Beruf «Fahrdienstmitarbeiter/-in» in allen Facetten vorzustellen.

JULI

Die Kampagne «Kundenrückgewinnung» zeigte das passende Ticket für verschiedene Mobilitätsbedürfnisse auf.

AUGUST

Stadtbus bekannte sich klar zu ökologischem Handeln und zeigt seitdem sein Engagement auf der neuen Webseite «Umweltmanagement und Nachhaltigkeit». Im Rahmen eines Anlasses begrüßten Gäste und Mitarbeitende von Stadtbus den neuen Doppelgelenktrolleybus im Depot Grüzefeld.

SEPTEMBER

Der neue Doppelgelenktrolleybus war auf den Winterthurer Strassen zur Ausbildung aller Fahrdienstmitarbeitenden unterwegs.

OKTOBER

Aufgrund der Energiemangellage setzte Stadtbus diverse Massnahmen um, damit der Energieverbrauch gesenkt werden konnte. In den Trolleybussen passte Stadtbus die Temperatur auf maximal 15 Grad an.

NOVEMBER

Zahlreiche Winterthurerinnen und Winterthurer bestaunten auf dem Neumarkt den neuen Gelenk- und den neuen Doppelgelenktrolleybus von innen und aussen.

DEZEMBER

Seit dem Fahrplanwechsel sind die neuen Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 1 unterwegs.

Juli 2023

Stadtbus Winterthur
CH-8403 Winterthur
stadt.winterthur.ch/stadtbus

 **STADTBUS**
Winterthur

Stadt Winterthur 