

2021

Geschäftsbericht

Schwerpunkt: Umweltmanagement und Nachhaltigkeit

Editorial

Das Jahr 2021 wurde nochmals durch die Corona-Pandemie geprägt. Noch bei der Erstellung des Geschäftsberichts 2020 erhofften wir uns mit der startenden Impfkampagne wieder ein grosses Stück Normalität. Zwar haben sich die Fahrgastzahlen im Laufe des Jahres leicht erholt, aber aufgrund der neuerlichen Zuspitzung ab Oktober lagen diese über das Jahr betrachtet doch rund 20 % hinter dem Rekordjahr 2019.

Das Corona-Virus und die Schutzmassnahmen haben auch den Arbeitsalltag der Belegschaft und der Fahrgäste stark beeinflusst. Dank der guten Schutzkonzepte und der Mitarbeit aller Mitarbeitenden hatte Stadtbus bis Ende 2021 relativ wenige corona-bedingte Ausfälle zu beklagen.

Trotz schwierigen Umständen konnte der Betrieb weitgehend im normalen Rahmen und gewohnt guter Qualität erbracht werden. Ein besonderes Dankeschön gilt hier dem grossen Einsatz unserer Mitarbeitenden.

Das Jahr 2021 wird wegen den Entscheiden rund um die Einführung von «Tempo 30» in die Annalen des öffentlichen Verkehrs in Winterthur eingehen. Der Stadtrat hat im Sommer ein Zielbild Tempo 30 beschlossen, welches bis 2040 nahezu eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 vorsieht. Dies dürfte bei Stadtbus Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen. Erste Umsetzungen stehen unmittelbar bevor, beispielsweise die erweiterte Tempo-30-Zone an der Rychenberg- und Haldenstrasse.

Der ZVV ist aber nicht willens, die Mehrkosten zu tragen, welche bei Stadtbus durch die längeren Umlaufzeiten entstehen. Er hat im Rahmen des Fahrplanverfahrens eine Fahrplankürzung auf der Linie 10 beschlossen, um die entstehenden Mehrkosten zu kompensieren. Die Stadt hat dagegen Rekurs ergriffen. Stadtbus befindet sich in dieser Angelegenheit als Betroffener zwischen Hammer und Amboss und ohne grossen Handlungsspielraum. Entsprechend hofft Stadtbus auf eine Kompromisslösung, welche nicht zu Lasten der Fahrgäste geht.

Da wird es fast zur Nebensache, dass Stadtbus wichtige Projekte substanziell vorwärtstreiben konnte. Das Leuchtturmprojekt «Querung Grüze» mit der öffentlichen Auflage ist einen grossen Schritt weitergekommen. Die Vorprojekte für die Elektrifizierung der Linien 5 und 7 konnten erstellt und abgeschlossen werden. Der Regierungsrat hat im Dezember 2021 den beiden Projekten zugestimmt und beim Kantonsrat deren Umsetzung und Finanzierung im Umfang von 18 Mio. Franken beantragt.

Wir freuen uns, im 2022 weitere grosse Schritte hin zu einem klimaneutralen öffentlichen Verkehr unternehmen zu dürfen.

Stefan Fritschi *Thomas Nideröst*

Stefan Fritschi

Thomas Nideröst



4 Klimaziele Stadt Winterthur

Ein Interview mit Stadtrat Stefan Fritschi und Thomas Nideröst, Direktor von Stadtbus, zu den Klimazielen der Stadt Winterthur.

8 Submission Elektrotrolleybusse

Wann die neuen Fahrzeuge in Betrieb genommen werden und was sich dadurch ändert.

10 Elektrifizierung Linien 5 und 7

Die Elektrifizierung der Stadtbusflotte kommt nach und nach ins Rollen.

Kunden im Fokus

12 Das neue Nachtnetz

Beim Nachtnetz des ZVV hat sich einiges getan. Was das für die Region Winterthur bedeutet.

13 Temperaturempfinden

Fahrgäste beurteilen die Temperatur im Bus.

Herausforderungen

14



Stadtbus und Corona

Wie sich Corona-Massnahmen und Maskenpflicht auf Mitarbeitende und Fahrgäste auswirkten.

15



Fachkräftemangel

Wie Stadtbus damit umgeht.

16 Der grosse Schnee

Die starken Schneefälle Mitte Januar in Bildern.

Finanzteil

18 Jahresrechnung

26 Erfolgsrechnung

27 Bilanz

Anhang

28 Revisionsbericht

29 Ausblick

30 Organigramm, Impressum

31 Kurz und knapp

Umweltmanagement und Nachhaltigkeit bei Stadtbus

Im Jahr 2021 wurden bei Stadtbus Winterthur zwei wichtige Projekte vorangetrieben, die der Dekarbonisierungsstrategie des Zürcher Verkehrsverbunds entsprechen und den CO₂-Ausstoss der Stadtbus-Flotte weiter reduzieren. Mehr über das Umweltmanagement von Stadtbus und die Klimaziele der Stadt Winterthur erfahren wir im Interview mit Stadtrat Stefan Fritschi und Thomas Nideröst, Direktor von Stadtbus.

Interview: Michael Poysden, Leiter Marketing und Kommunikation bei Stadtbus



«Wir rechnen damit, dass wir bis 2035 CO₂-neutral sind.»

Thomas Nideröst, Direktor Stadtbus

An Stefan Fritschi: Die Stadt Winterthur hat sich für die nächsten Jahre und Jahrzehnte sehr ehrgeizige Klimaziele gesetzt. Was sind die Wichtigsten und welche Rolle wird Stadtbus dabei spielen?

Das wichtigste Ziel von der Politik und vom Volk der Stadt Winterthur ist, dass wir bis 2040 CO₂-neutral sind. Da gibt es zwei zentrale Bereiche, die grossen Einfluss darauf haben: Das eine sind die Heizungen in den Häusern und das andere ist die Mobilität. Und Stadtbus ist ein sehr wichtiger Teil der Mobilität. Damit wir CO₂-neutral werden, braucht es viel mehr Busse, die nicht mehr mit Diesel, sondern mit Strom fahren. Stadtbus kann in den nächsten Jahren einen grossen Teil dazu beitragen. Wichtig ist aber auch, dass wir einen wesentlichen Anteil der Personen, die jetzt mit dem Auto unterwegs sind, dazu bringen, mit Stadtbus oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in Winterthur unterwegs zu sein. Nur so erreichen wir die ehrgeizigen Ziele, die sich die Stadt gesetzt hat.

An Thomas Nideröst: Wie ist Stadtbus im Hinblick auf die städtischen Klimaziele unterwegs? Sind wir auf einem guten Weg?

Stadtbus ist auf einem sehr guten Weg, was das angeht. Wir rechnen damit, dass wir – wenn wir keine Dieselbusse mehr kaufen – bis 2035 CO₂-neutral sind. Das schaffen wir. Vor allem dann, wenn wir jetzt elektrifizieren können. Wir stehen hier bei der Haltestelle «Rudolf Diesel», wo die Linien 5 und 7 fahren. Diese beiden Linien sollen elektrifiziert, sprich mit den neuen, modernen Batterie-Trolleybussen betrieben werden. Mit dieser Massnahme können wir aus heutiger Sicht bis zu 30 Fahrzeuge von Diesel auf Strom umstellen. So gesehen wäre dann eigentlich der richtige Name der Haltestelle neu «Rudolf Strom».

An Thomas Nideröst: «Rudolf Strom» ist ein gutes Stichwort. Wie viele Tonnen CO₂ lassen sich durch die Umstellung der beiden Linien – also die Elektrifizierung von Linie 5 und 7 – pro Jahr einsparen?

Rein rechnerisch sind wir mit dem heutigen Angebot bei 2'000 Tonnen CO₂, die wir einsparen. Wir hoffen natürlich, dass wir diese Summe von 2'000 Tonnen mit dem Umstieg von vielen Automobilisten auf Stadtbus vervielfachen können.

An Thomas Nideröst: Wir haben vorhin schon einiges darüber gehört, wie Stadtbus seine Ausstösse, primär CO₂, reduzieren kann. Aber der ÖV hat ja noch einen ganz anderen Hebel, wenn es um die Erreichung der Klimaziele geht: die Flächeneffizienz. Kannst du diese mit einem Zahlenbeispiel erläutern?

Ja, das ist aber nicht ganz einfach. Das Ziel ist, dass wir für die Mobilität möglichst wenig Platz brauchen, da dieser in der Stadt sehr begrenzt ist. Wenn man einen Bus durchschnittlich füllt und er mit ca. 30 km/h unterwegs ist – wie es ungefähr angestrebt wird – dann braucht ein Fahrgast etwa 4.5 Quadratmeter Fläche. Beim Fahrrad ist das dann schon ein wenig mehr und beim Auto sind es bereits 140 Quadratmeter, die ein Automobilist für seinen Transport benötigt. Das ist das, was zentral ist und auch der Grund dafür, weshalb der ÖV einen Teil der Lösung bei der städtischen zukünftigen Mobilität ist.



«Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist für eine lebenswerte Stadt ganz wichtig.»

Stefan Fritschi, Stadtrat

An Thomas Nideröst: Du sprichst die Zukunft an. Wir werden im Dezember 2022 neue Doppelgelenktrolleybusse anschaffen, die noch ein Stück grösser sind und mehr Kapazität haben als die aktuelle Busflotte. Wird dann die Flächeneffizienz noch mehr zum Tragen kommen?

Ja, das ist klar, die Fahrzeuge sind grösser, entsprechend wird die Flächeneffizienz besser. Das bedingt natürlich auch, dass die Fahrzeuge dann ausgelastet sind.

An Stefan Fritschi: Winterthur soll ja eine lebenswerte Stadt bleiben. Welche Rolle kann da der ÖV einnehmen? Und wie stellt die Stadt sicher, dass Stadtbuserahmenbedingungen hat, um dieser Rolle gerecht werden zu können?

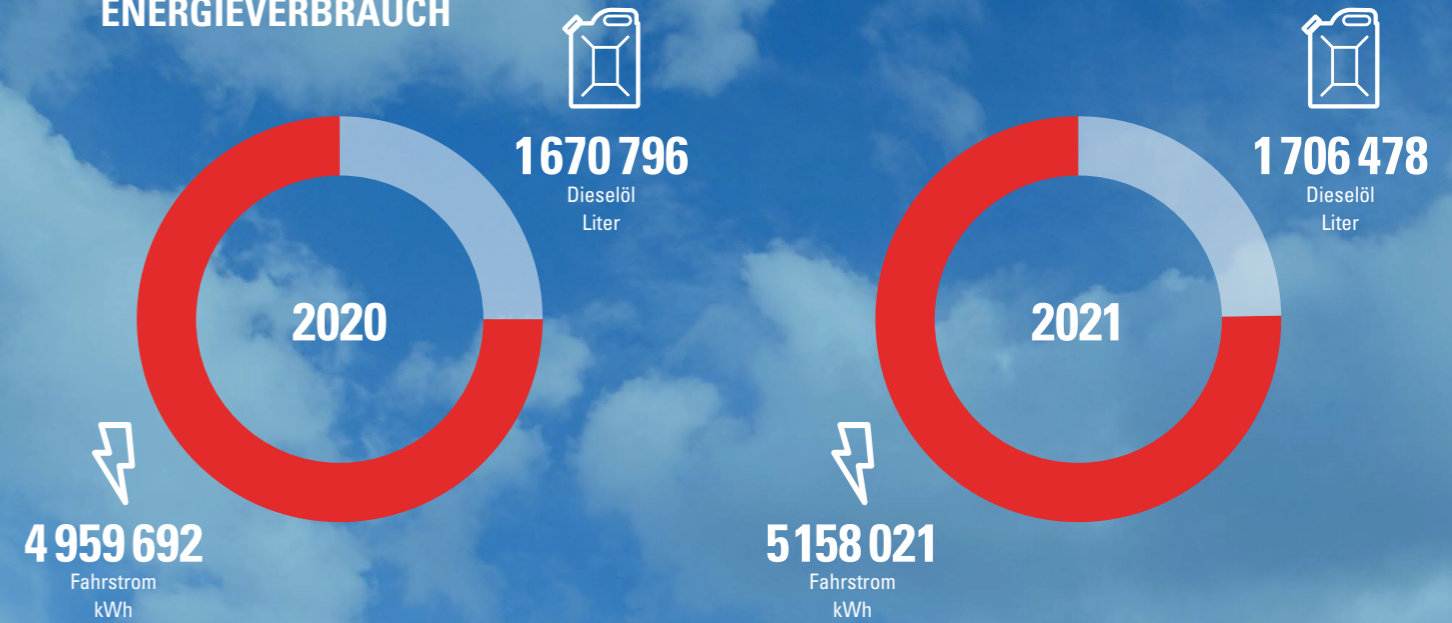
Ein attraktiver öffentlicher Verkehr ist für eine lebenswerte Stadt ganz wichtig. Damit wir gute Rahmenbedingungen haben, möchte ich Buspriorisierungen einführen, damit man pünktlich von A nach B kommt. Gleichzeitig möchte ich aber auch, dass wir klimaneutral sind, also Busse haben, die elektrifiziert sind und kein Diesel mehr benötigen. Und natürlich sind wir darauf angewiesen, dass das Angebot gut ist und wir gute Fahrpläne und gutes Personal bei Stadtbuserahmenbedingungen haben, damit die Kundenschaft zufrieden ist mit dem öffentlichen Verkehr.

An Stefan Fritschi: Letzte Frage an dich: Was ist deine Vision für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Winterthur? Oder konkreter gefragt: Wie stellst du dir den ÖV 2035 vor?

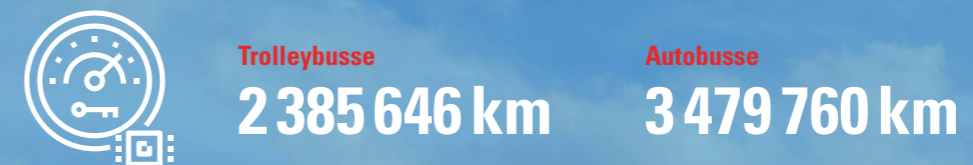
2035 erwarte ich, dass wir den Mehrspurenausbau nach Zürich realisiert haben, damit man schneller und mit mehr Verbindungen nach Zürich kommt und es dort keinen Engpass mehr gibt. Ich erwarte, dass wir bis dann den Bahnhof Grüze Nord haben, der sehr viel Querbeziehungen in alle Richtungen ermöglicht, mit vielen S-Bahn-Haltestellen. Und ich erwarte, dass wir 2035 die ÖV-Brücke in der Grüze haben, die neues Angebot für Stadtbuserahmenbedingungen ermöglicht, damit man noch bessere Linien schaffen kann und wir noch mehr Angebot für unsere Leute in Winterthur haben, um von A nach B zu kommen.



ENERGIEVERBRAUCH



FAHRPLANKILOMETER 2021



FAHRGASTZAHLEN



Neue Elektrotrolleybusse für Winterthur

Stadtbus hat im Oktober 2020 mit der Submission neuer Elektrotrolleybusse gestartet. Den Zuschlag für maximal 70 Busse erhielt die Carrosserie Hess AG in Bellach. Die ersten Busse werden im Jahr 2022 in Betrieb genommen.

Die Submission der neuen Busgeneration (Gelenktrolleybusse und Doppelgelenktrolleybusse «Dynamic Charging») mit einem geschätzten Auftragsvolumen von 110 Millionen Franken wurde im Oktober 2020 im offenen Verfahren durch Stadtbus gestartet.

Per Ende Dezember 2020 sind Angebote von zwei Herstellern bei Stadtbus eingegangen. Die Fahrzeuge der beiden Hersteller wurden im Januar 2021 auf dem Liniennetz getestet und die Angebote bewertet.

Den Zuschlag hat die Carrosserie Hess AG in Bellach (SO) erhalten. Eine erste Bestellung über elf Doppelgelenktrolleybusse und drei Gelenktrolleybusse wurde im Juni 2021 ausgelöst. Der Erstauftrag beläuft sich auf rund 22 Millionen Franken.

Die neuen Fahrzeuge sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 zum Einsatz kommen und ersetzen die zehn Solaris-Gelenktrolleybusse sowie die ältesten Gelenkdieselbusse, die pro Fahrzeug schon mehr als eine Million Kilometer zurückgelegt und mit einer Einsatzzeit von mindestens siebzehn Jahren das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben. Die Doppelgelenktrolleybusse werden auf der Linie 1 eingesetzt. Die neuen Gelenkbusse werden ab Inbetriebsetzung auf den bestehenden Trolleybuslinien 2, 2E und 3 unterwegs sein. Später werden sie auch auf den elektrifizierten Linien 5 und 7 zum Einsatz gelangen.

Die neuen Fahrzeuge verringern den Mischverkehr zwischen Trolley- und Dieselnissen auf allen Trolleybuslinien erheblich. Die Lärmemissionen können damit deutlich reduziert werden.

Bei den neuen Bussen handelt es sich um Trolleybusse mit «Dynamic Charging». Das bedeutet, dass diese Fahrzeuge mittels Batteriepaket in der Lage sind, bis zu fünfzig Prozent der Linienumläufe ohne Oberleitungen zu befahren. Entsprechend kann auf ein Not-Diesel-Aggregat vollständig verzichtet werden. Die Oberleitungen versorgen die Trolleybusse mit Energie für den Antrieb und laden gleichzeitig die Batterien. Die Bremsenergie kann nahezu vollständig in den Batterien gespeichert werden. Die Grösse der Batteriepakete entspricht jener von elektrischen Mittelklasse-Autos. Dank diesen technischen Errungenschaften ist Stadtbus sehr klimaschonend unterwegs.

«Die neuen Elektrotrolleybusse sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 zum Einsatz kommen.»



Die künftige Fahrzeuggeneration ist ferner mit verschiedenen Neuerungen ausgestattet. So wurde beispielsweise Wert auf eine verbrauchs-optimierte Heizung/Kühlung mit einer Wärmepumpe gelegt.

Der erste Doppelgelenkbus wird ab Sommer 2022 für Schulungszwecke unterwegs sein. Rund 300 Fahrdienstmitarbeitende müssen auf dieser neuen Busgeneration geschult werden.

Mehr zum Thema unter:



Die Zukunft von Stadtbus Winterthur beginnt

Die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft von Stadtbus wurden im Jahr 2021 gestellt. Wichtige Entscheide wurden gefällt. Der Regierungsrat hat rund zwei Millionen Franken für die Projektierung der Elektrifizierung der Linien 5 und 7 gesprochen. Für die notwendigen Investitionen beantragte er dem Kantonsrat einen Staatsbeitrag von insgesamt 18 Millionen Franken.

Die ersten grossen Schritte hin zur weiteren Elektrifizierung der Stadtbusflotte standen im Jahr 2021 an. Mit der Elektrifizierung der Linien 5 und 7 sollen künftig 90 Prozent der Busfahrgäste der Stadt Winterthur elektrisch, CO₂-neutral und möglichst leise befördert werden. Die Kernelemente sind:

- Elektrifizierung der Stadtbuslinie 5 voraussichtlich per Dezember 2023
- Elektrifizierung der Stadtbuslinie 7 (abgestimmt auf die Eröffnung der Querung Grüze Ende 2026)
- Bau von fünf Kilometern Oberleitung und Neubau/Ertüchtigung von fünf Gleichrichtern zur Sicherstellung der Energieversorgung
- Umstellung der Linie 1 auf Doppelgelenkbusse per Dezember 2022
- Submission von 70 Batterie-Trolleybussen mit «Dynamic Charging», wovon je nach Angebotsentwicklung 11 bis 23 Doppelgelenkbusse sein werden.



Die Gesamtkosten für die Elektrifizierung der Linien 5 und 7 betragen rund 18 Millionen Franken. Davon entfallen 10 Millionen Franken auf die Erweiterung und Elektrifizierung der Linie 5 und knapp 8 Millionen Franken auf die Linie 7. Investiert wird insbesondere in neue Fahrleitungen und Gleichrichteranlagen zur Stromversorgung.

Dank dem positiven Beschluss des Regierungsrates konnten die Vorprojekte für die Elektrifizierung der beiden Stadtbuslinien gestartet werden. Neben umweltpolitischen und ökonomischen Überlegungen spielt auch der aktuelle Stand der Technik eine wichtige Rolle bei der Beurteilung des Systemscheids zugunsten der gewählten, etablierten Antriebstechnologie.

«Mit den neuen Fahrzeugen lassen sich Baustellenverkehr und Linienverlängerungen deutlich günstiger bewältigen als bisher.»

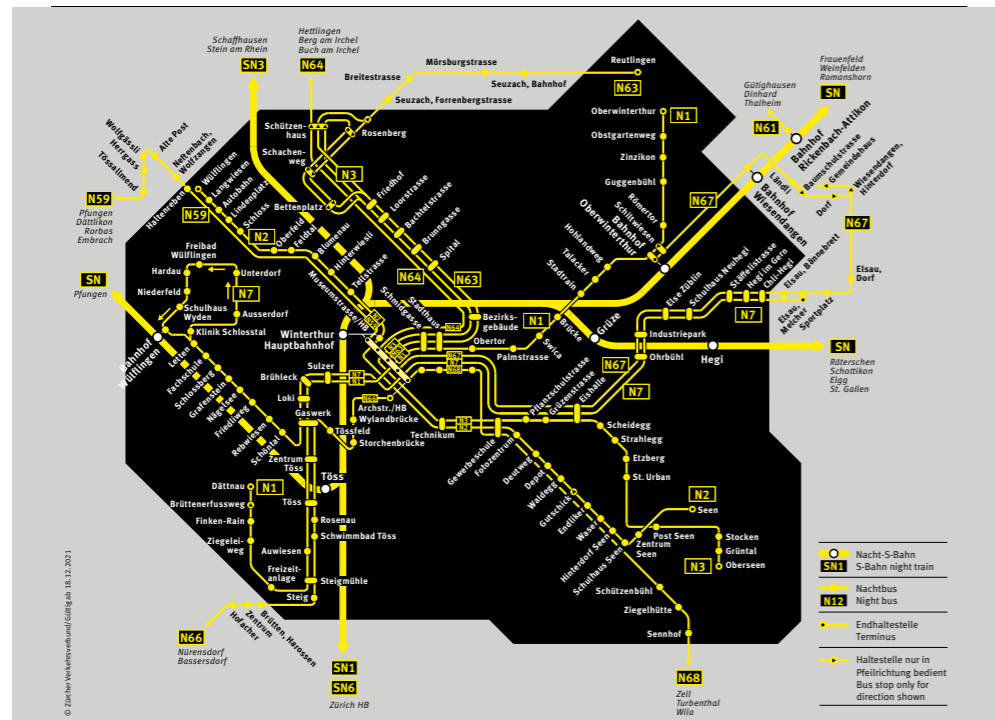
Aufgrund des bereits sehr gut ausgebauten Trolleybusnetzes hat sich Stadtbus entschieden, diesen Weg weiterzugehen und auf Elektrobusse mit «Dynamic Charging» (Batterietrolleybusse) zu setzen. Damit können die Fahrzeuge oberleitungsfreie Abschnitte mittels Batterie befahren, die anschliessend während der Fahrt auf den bestehenden Oberleitungen wieder geladen werden. Baustellenverkehr und Linienverlängerungen können so deutlich günstiger als bisher bewältigt werden.

Mittelfristig können die Quartiere bzw. Stadtteile Dättlau, Oberwinterthur, Niederfeld und teilweise das Schlosstal und Neuhegi oberleitungsfrei mit Trolleybussen befahren werden. Zudem soll durch den Aufbau einer Elektrobusreserve der Mischbetrieb (Dieselbusse auf Trolleylinien) auf den bestehenden Trolleybuslinien minimiert werden. Insbesondere soll die Linie 2E im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung vollständig auf Batterie-Trolleybusse umgestellt werden.

Mehr zum Thema unter:



Das neue Nachtnetz



Das Nachtnetzangebot, das seit knapp 20 Jahren Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer an den Wochenenden sicher und umweltfreundlich in den Ausgang und wieder nach Hause bringt, wurde per Mitte Dezember im ganzen Kanton deutlich verbessert.

Das ZVV-Nachtnetzangebot hat sich seit seinem Start vor knapp 20 Jahren gut etabliert und bewährt. Für die Weiterentwicklung des Nachtnetzes erarbeitete der ZVV zusammen mit den Verkehrsunternehmen ein neues Konzept. Dieses wurde per Mitte Dezember eingeführt und brachte speziell der Region Winterthur deutliche Verbesserungen.

Neu verkehren zwischen Winterthur und Zürich zwei Nacht-S-Bahnen (SN1, SN6) im Halbstundentakt. Aus diesem Grund wurde auch das Nachtnetz der Linien N1, N2, N3, N7 im Stadtgebiet auf den Halbstundentakt verdichtet.

Die angrenzenden Gemeinden werden weiterhin durch die regionalen Nachtbuslinien von Stadtbus im Stundentakt bedient.

Bezüglich Linienführung und Haltestellenbedienung wurde das Nachtnetz an das Tagesnetz angeglichen. Neu können die Fahrgäste nicht nur am Bahnhof und an ausgewählten Haltestellen einsteigen, sondern überall auf der Linie in beide Richtungen.

Zusammen mit dem bereits letzten Dezember abgeschafften Nachtzuschlag wurde der Zugang zum ZVV-Nachtnetz insgesamt vereinfacht und die Attraktivität gesteigert.

Fahrgastbefragung zum Temperaturempfinden in den Stadtbussen



Um die Temperatureinstellungen in den Bussen zu optimieren, führt Stadtbus eine vierteilige Umfrage durch.

Ob eine Fahrt im öffentlichen Verkehr als angenehm wahrgenommen wird, hat nicht unwesentlich mit dem Temperaturempfinden zu tun. Entsprechend hat Stadtbus im Jahr 2021 eine Fahrgastbefragung gestartet.

Die Temperatur in den Bussen ist seit Jahren ein Dauerbrenner und Stadtbus erhält leider regelmässig relativ schlechte Bewertungen durch die Kundinnen und Kunden bei der jährlichen Qualitätsumfrage des Zürcher Verkehrsverbunds; den einen ist es zu warm, den anderen zu kalt.

Um herauszufinden, ob es den Fahrgästen in den Stadtbussen im Durchschnitt eher zu kühl oder zu heiss ist und ob sie eine unangenehme Zugluft verspüren, startete Stadtbus im Juli 2021 eine Online-Fahrgastbefragung.

Es sind vier Umfragezeiträume von jeweils zwei Wochen vorgesehen, sodass alle Jahreszeiten abgefragt werden können. Die ersten beiden Umfragewellen wurden im Jahr 2021 durchgeführt. Die Winter- und Frühlingsumfrage folgen im Jahr 2022.

An der Online-Umfrage können die Fahrgäste via QR-Code teilnehmen, welcher auf A3-Plakaten, Hängekartons und Fensterklebern in den Fahrzeugen beworben wird.

Das Ziel der Umfrage ist, dass Stadtbus die Erkenntnisse für die Optimierung der Temperatureinstellung nutzen kann, um den Fahrgästen die Fahrt noch angenehmer zu machen.

Stadtbus und Corona



Die Corona-Massnahmen beeinflussten das Fahrgastaufkommen das ganze Jahr über.

Auch das Jahr 2021 war geprägt von der Corona-Pandemie. Dabei war das Jahr dreigeteilt: Verschärfte Massnahmen ab Mitte Januar bis ca. Mitte Mai, ein relativ sorgloser Sommer und Rekordwerte am Jahresende, die zu erneuten Verschärfungen führten.

Mitte 2020 keimte auch bei Stadtbus die Hoffnung auf, dass die Corona-Pandemie in absehbarer Zeit überstanden sei. Dies erwies sich leider als Trugschluss.

Mitte Januar verschärfte der Bundesrat die Corona-Schutzmassnahmen. Vor allem die Sicherstellung der Fahrzeugwartung hatte grossen Einfluss auf die nächsten Wochen und Monate, weil das Team zeitlich und physisch komplett gesplittet werden musste.

Zudem hat die Homeoffice-Pflicht einige Stadtbus-Mitarbeitende nach Hause verbannt. Die Massnahmen und die Maskenpflicht hatten spürbaren Effekt auch auf das Fahrgastaufkommen. Entsprechend bewegten sich die Fahrgastzahlen über das ganze Jahr betrachtet rund 20% unter dem Rekordjahr 2019.

Nach einer kurzen Verschnaufpause im Sommer wurde das Corona-Virus wieder zum Taktgeber. Die immer weiter verschärften Schutzmassnahmen haben den Arbeitsalltag der Stadtbus-Mitarbeitenden wieder stark beeinflusst.

Dank der guten Schutzkonzepte und der hohen Impfquote im technischen und administrativen Bereich verzeichnete Stadtbus relativ wenige corona-bedingte Ausfälle. Trotz all den Umständen konnte die Fahrleistung im ganzen Jahr im normalen Rahmen und in gewohnt guter Qualität erbracht werden.

Trotzdem musste der Fahrplan im Dezember für drei Wochen leicht reduziert werden. Ursache war dabei nicht primär Corona, sondern die Kombination aller unfall- und krankheitsbedingten Ausfälle im Fahrdienst.

Arbeiten bei Stadtbus

Der Fachkräftemangel wird zunehmend spürbar. Auch für Stadtbus wird es immer schwieriger, Mitarbeitende zu finden. Deshalb wurde das «Employer Branding» ausgebaut. Auf der Stadtbus-Webseite sind neu viele wertvolle Informationen unter dem Thema «Arbeiten bei Stadtbus» zu finden.

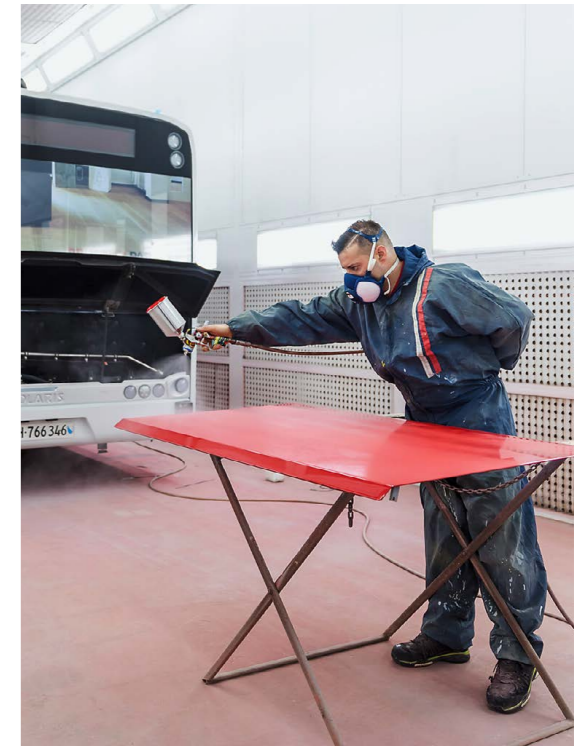
Aktuell beschäftigt Stadtbus gut 350 Mitarbeitende. Und dies in ganz unterschiedlichen Berufen. Natürlich arbeitet der überwiegende Teil im Fahrdienst und bringt die Fahrgäste an 365 Tagen im Jahr sicher an ihr Ziel.

Seit einigen Jahren macht sich auch bei Stadtbus der Fachkräftemangel bemerkbar. Aus diesem Grund wurde das «Employer Branding» im Jahr 2021 stark ausgebaut. Auf der Stadtbus-Webseite finden potenzielle Kandidatinnen und Kandidaten viele nützliche Informationen zu folgenden Berufen:

- Busfahrerinnen und Busfahrer
- Leitstellendisponentinnen und -disponenten
- Busmechanikerinnen und -mechaniker
- Beratungs- und Verkaufsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter
- Unterhaltsspezialistinnen und -spezialisten Oberleitung

Nur wenn Stadtbus die aktuellen Mitarbeitenden halten und zusätzliche Fachkräfte rekrutieren kann, lässt sich der öffentliche Verkehr in Winterthur auch in Zukunft in gewohnter Qualität erbringen.

Primär möchte Stadtbus Personen aus der Region Winterthur anstellen. Vor allem im Fahrdienst mit den unregelmässigen Arbeitszeiten ist ein kurzer Arbeitsweg für alle Beteiligten ein grosser Vorteil.



Eine von vielen spannenden Tätigkeiten bei Stadtbus: Ein Spengler bei der Arbeit.

Alle Informationen zum Thema «Arbeiten bei Stadtbus» sind auf folgender Webseite zu finden:



Der grosse Schnee



Die starken Schneefälle Mitte Januar sorgten für massive Einschränkungen auf den Strassen. Betroffen war das ganze Winterthurer Busnetz.

Weitere Bilder unter:



2021

Geschäftsbericht
Finanzteil

Erläuterungen Jahresrechnung 2021

Die Jahresrechnung im Überblick

Wenn in Tabellen die aufgeführten Beträge gerundet sind, können die Totalisierungen von der mathematischen Summe der einzelnen Werte 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 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 1.1.2020, 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 2020/2021

Bei der Bewertung der Anlagen hält sich Stadtbus 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 50 119 und einem Betriebsertrag von TCHF 50 119 ab. Das Jahresergebnis beträgt somit TCHF 0.

Infolge der Covid-19-Pandemie sind die Verkehrserträge des ZVV im Jahr 2020 und weiter im Jahr 2021 abrupt und in erheblichem Masse eingebrochen und haben die Kostenunterdeckung des ZVV massiv erhöht. Um die Auswirkungen dieses Einnahmeneinbruchs auf die durch Kanton und Gemeinden zu finanzierende Kostenunterdeckung des ZVV zu reduzieren, wurde mittels einer zusätzlichen Vereinbarung (Side Letter) zum Transportvertrag 2020/2021 (TV 20/21) die vollständige Nachkalkulation des Leistungsentgelts vereinbart. Massgebend für die Nachkalkulation ist der effektive, über das Leistungsentgelt finanzierte Unternehmensaufwand.

Bei Stadtbus wurden die relevanten Grundsätze dieser Massnahmen bereits im TV 20/21 vereinbart. Daher beschränkte sich der Side Letter auf Präzisierungen und Ausführungsbestimmungen.

Die Einlage in die Betriebsreserven gemäss Transportvertrag, Finanzierung nach § 25 PVG, und dem Side Letter zum Transportvertrag beträgt daher TCHF 0.

Die hierzu notwendigen Beschlüsse des Stadtrates wurden rechtzeitig eingeholt und dem Stadtparlament zur Kenntnis gebracht.

Die Betriebsreserve beträgt unverändert zum Vorjahr TCHF 1 527. 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 2021 (Budgetvorgabe) und die vollständige Nachkalkulation wurden somit umgesetzt.

Abrechnung Leistungsentgelt und Nachkalkulation

Das budgetierte ordentliche Leistungsentgelt beträgt TCHF 53 672 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 Budgetierungsvorgaben 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 wurden dem ZVV insgesamt TCHF 2 224 zurückerstattet. Die wichtigsten rückerstatteten Positionen sind Traktionsenergie (TCHF 742) infolge tieferer Energiepreise, tiefere Aufwendungen für vom ZVV übertragene Aufgaben (Leadhouses, TCHF 194), tiefere Sofortabschreibungen (TCHF 571), tiefere Abschreibungen und Zinsen (TCHF 37), tiefere Beiträge an Leitstellen- und Kassensysteme (TCHF 425) sowie tiefere Aufwendungen als budgetiert bei den Gebühren, Fahrausweisen und sonstigen Aufwendungen inkl. der geringeren Verkehrsleistung infolge des reduziert gefahrenen Nachtbusangebots (TCHF 255).

Mit der zusätzlichen vollständigen Nachkalkulation wurden dem ZVV weitere TCHF 3 018 zurückerstattet. Diese Rückerstattung ergibt sich insbesondere aus dem reduzierten Personalaufwand (TCHF 1 793) infolge tieferen Aufwänden bei den Lohnkosten wegen späteren Stellenbesetzungen, Teilauflösung von Arbeitgeberbeiträgen bei der Pensionskassenrückstellung, tieferen Beiträgen an die Überbrückungsrenten, coronabedingt reduziertem Schulungsaufwand und nicht budgetierten Corona-Entscheidungen. Bei den Sachkosten wurden mehrheitlich coronabedingt Einsparungen in Höhe von TCHF 1 225 in den Bereichen Betriebsaufwand, Fahrzeugaufwand, Verwaltungsaufwand, Honorar- und Werbeaufwand erzielt.

Damit beträgt die gesamte aus Nachkalkulation entstehende Rückerstattung TCHF 5 242. Nach Umsetzung der Rückerstattungen resultiert ein Leistungsentgelt über TCHF 48 430.

Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen verminderten sich um 12,4 Prozent auf TCHF 1 689 (Vorjahr TCHF 1 928). Mindereinnahmen entstanden vor allem bei den Extrafahrten und Bahnersatz, den Entschädigungen aus Versicherungsleistungen, bei Busverkäufen infolge Ausmusterung und den Zinseinnahmen. Mehreinnahmen entstanden bei den Werberträgen und in geringem Masse bei der Gebäude- und Parkplatzvermietung.

Aufwand

Personalaufwand

Der Personalaufwand verringerte sich insgesamt um 2,6 Prozent auf TCHF 31 569 (Vorjahr TCHF 32 409). Eine Erhöhung gab es beim Lohnaufwand durch die Veränderung der Ferien- und Zeitbestände, um die coronabedingten Ausfallstunden durch Krankheit während der Pandemie auszugleichen. Der Sozialversicherungsaufwand ist markant tiefer

wegen den tieferen AHV-Überbrückungsrenten, den Corona-Entschädigungen und der Teilauflösung der Pensionskassenrückstellung für die Arbeitgeberbeiträge.

Die budgetierten Pensen beim Fahrpersonal und in den Abteilungen Betrieb, Technik, Verwaltung sowie Markt/Kommunikation/Verkauf konnten eingehalten werden. Die geplanten Dienstplanstunden wurden wegen dem teilweisen Aussetzen des Nachtbusangebots leicht unterschritten. Die durchschnittliche Abwesenheit von 188 Stunden pro Penum und Jahr infolge Krankheit, Unfall und coronabedingten Ausfällen verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 35 Stunden pro Penum.

Gründe für die höheren Ausfallstunden sind vor allem die steigenden Langzeiterkrankungen und coronabedingten Ausfälle. Positiv getestete Mitarbeitende verursachten einen Arbeitsausfall von 466 Tagen oder durchschnittlich 14 Arbeitstagen pro Person. Die Aktionen des betrieblichen Gesundheitsmanagements mussten coronabedingt wiederum stark reduziert werden. Es konnten viele Anlässe und Aktionen nicht mehr im üblichen Rahmen durchgeführt werden.

Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich geringere Aufwendungen von 4,1 Prozent zum Vorjahr. Die Abnahme ist im Wesentlichen auf den tieferen Betriebs- und Raumaufwand sowie den tieferen Bau- und Erneuerungsaufwand zurückzuführen. Mehrkosten ergaben sich in geringem Umfang unter anderem durch Verschiebungen infolge des Sparauftrags im Jahr 2020 ins Folgejahr.

Kapitalaufwand

Die Kapitalaufwendungen betragen TCHF 6826 und verringerten sich gegenüber dem Vorjahr (TCHF 7350) um 7,1 Prozent. Bei den Abschreibungen gab es eine Abnahme um TCHF 529. Sie entsprechen dem mit dem ZVV vereinbarten Investitionsverlauf. Des Weiteren gab es eine kleine Erhöhung bei den Zinsen von TCHF 5 aufgrund des Investitionsvolumens des Vorjahres (nachsüssige Verzinsung), einer neuen Zinsberechnung sowie durch eine neue verursachergerechtere Kostenaufteilung mit der Stadt Winterthur.

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer reduzierte sich unter Berücksichtigung der oben erwähnten Veränderungen bei den Personal-, Sach- und Kapitalkosten und den Veränderungen bei den Fahrplankilometern auf CHF 8.26 (Vorjahr CHF 8.78).

Gewinnreserve

Bei den Gewinnreserven gab es wegen der vollständigen Nachkalkulation keine ergebnisbedingte Einlage oder Entnahme. Normalerweise wird ein Gewinn/Verlust gemäss Transportvertrag mit dem ZVV und dem Umgang mit den gesetzlichen Reserven Regionalverkehr (Art. 36 PBG) vollumfänglich den gebundenen und freiwilligen Reserven zugeteilt.

Die Betriebsreserve beläuft sich somit unverändert zum Vorjahr per 31.12.2021 auf TCHF 1527.

Betriebsreserve 2021

	SALDO 31.12.2020	Einlagen 2021	Entnahme 2021	SALDO 31.12.2021
Gebundene Reserve § 25 PVG	2 447 618.69	0.00	-97 230.45	2 350 388.24
Gebundene Reserve Art. 36 PBG	-1 666 875.91	97 230.45	0.00	-1 569 645.46
Freiwillige Gewinnreserve	746 133.10	0.00	0.00	746 133.10
BETRIEBSRESERVE	1 526 875.88	97 230.45	-97 230.45	1 526 875.88

Leistungsentgelt ZVV (Abgeltung Stadtbus Fahrplanjahr 2020–2021: Angebotsvereinbarung)

Für die abgeltungsberechtigten Linien von Stadtbus wurde am 10. September 2020 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht geplante ungedeckte Kosten von TCHF 3 005 (davon TCHF 992 Bundesanteil und TCHF 2 013 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus über das Leistungsentgelt ZVV bereits im Jahr 2021 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 2022, erfolgen. Für Stadtbus beläuft sich der effektive Gewinn (Abweichung gegenüber Offerte) über alle RPV-Linien (regionaler Personenverkehr) auf TCHF 97. 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 nicht beanspruchtem Leistungsentgelt entstandenen Gewinne grundsätzlich zu $\frac{2}{3}$ den gebundenen und zu $\frac{1}{3}$ den freien Spezialreserven gemäss § 25 PVG zu.
2. Übersteigen die gebundenen § 25-PVG-Spezialreserven 10 % 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, welche 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 1 008 auf TCHF 58 285.

Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um TCHF 411 zu, hauptsächlich infolge höherer Debitoren und Guthaben sowie der höheren Vorräte und transitorischen und übrigen Aktiven.

Das Anlagevermögen nahm um TCHF 597 zu, weil im Berichtsjahr weniger abgeschrieben als investiert wurde.

Anlagerechnung per 31.12.

Anlagen	Buchwert 31.12.2020	Zugänge Abgänge	Abschreibung	Buchwert 31.12.2021	Veränderung
Fahrbahnleitungen	5 133	48	-202	4 979	-154
Fahrzeuge	31 764	6 872	-4 278	34 358	2 595
Mobiliar	2 018	0	-849	1 169	-849
Immobilien (Liegenschaften)	15 395	0	-995	14 400	-995
TOTAL	54 309	6 920	-6 324	54 906	597

Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um TCHF 5 869 ab. Die Veränderung ergab sich aus dem Saldo der Abnahme der Kreditoren und kurz- und langfristigen Rückstellungen sowie der Zunahme der transitorischen Passiven.

Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich im Rechnungsjahr um TCHF 6 876 zum Vorjahr. Die Gesamtzunahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Zunahme der Aktiven um TCHF 1 008 und der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um TCHF 5 869. Wegen der kompletten Nachkalkulation und Abführung der sich daraus ergebenden Überschüsse an den ZVV blieben die Betriebsreserven per Ende Jahr unverändert auf TCHF 1 527.

Entwicklung Rückstellungen

	SALDO 31.12.2020	Veränderung	SALDO 31.12.2021
Zeitsaldo Personal	1 180 864	274 001	1 454 865
Uniformpunkte	57 720	-68	57 652
Überbrückungsrenten und Sanierung Pensionskasse	1 087 527	-636 314	451 213
Rückbehalte	312 500	-92 862	219 638
Rückbehalte Reparaturpool	570 000	-390 000	180 000
Diverses	1 468	38 155	39 623
TOTAL KFR. RÜCKSTELLUNGEN	3 210 079	-807 088	2 402 991
Sanierung Pensionskasse	1 087 527	-1 087 527	0
TOTAL LFR. RÜCKSTELLUNGEN	1 087 527	-1 087 527	0
TOTAL RÜCKSTELLUNGEN	4 297 606	-1 894 615	2 402 991

Eventualverpflichtung per 31.12.2021

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.

Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Pensen per 31.12.		2020	2021	Abw. in %
Fahrdienst	Anzahl	219.30	217.22	-0.9
Betrieb	Anzahl	21.12	19.32	-8.5
Technik	Anzahl	30.38	30.24	-0.5
Verwaltung	Anzahl	9.50	9.60	1.1
Markt, Kommunikation und Verkauf	Anzahl	12.99	13.31	2.5
TOTAL PENSEN	Anzahl	293.29	289.69	-1.2

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

Die Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse sind in der Bilanz enthalten. Es bestehen derzeit keine weiteren Verbindlichkeiten.

Versicherungsspiegel (Werte teilweise für die ganze Stadt Winterthur)

Versicherungsspiegel

	Versicherungssumme / Deckungssumme in CHF
Sachversicherung	
Sachen	810 733 329
Besondere Sachen	10 000 000
Geldwerte	645 000
Betriebsunterbrechung	20 400 000
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
Motorfahrzeugflottenversicherung	100 000 000
Motorfahrzeugversicherung Arbeitnehmerfahrzeug	200 000
SUMMEN	1 194 978 329

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es bestehen keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offen gelegt werden müssten.

Beteiligungen

Keine relevanten finanziellen Beteiligungen.

Erfolgsrechnung

	31.12.2020 in Tausend Fr.	31.12.2021 in Tausend Fr.	Abw. in Tausend Fr.	Abw. in %
Ertrag				
Entnahme aus Betriebsreserve *	4 581	0	-4 581	-100.0
Leistungsentgelt ZVV	50 218	48 430	-1 788	-3.6
TOTAL LEISTUNGSENTGELT UND ENTNAHME AUS BR	54 799	48 430	-6 369	-11.6
Extrafahrten und Bahnersatz	39	36	-3	-7.7
Werbeerträge	740	789	49	6.6
Fahrzeugvermietungen	0	0	0	0.0
Entschädigung aus Personen- und Sachschäden	224	24	-200	-89.3
Sonstige Erträge	130	72	-58	-44.6
Zinseinnahmen	72	28	-44	-61.1
Erfolg aus betrieblichen Liegenschaften	722	740	18	2.4
TOTAL NEBENEINNAHMEN	1 928	1 689	-239	-12.4
TOTAL EINNAHMEN	56 727	50 119	-6 608	-11.6
Aufwand				
Personalaufwand				
Lohnaufwand und Zulagen	25 609	26 213	604	2.4
Sozialversicherungsaufwand	6 226	4 838	-1 388	-22.3
Rückerstattungen von Sozialversicherungen	-246	-320	-74	30.1
Übriger Personalaufwand	820	838	18	2.2
TOTAL PERSONALAUFWAND	32 409	31 569	-840	-2.6
Sachaufwand				
Raumaufwand	238	210	-28	-11.8
Betriebsaufwand	2 160	2 066	-94	-4.4
Fahrzeugaufwand	3 898	4 005	107	2.7
Versicherungsaufwand	594	591	-3	-0.5
Energie- und Entsorgungsaufwand	350	335	-15	-4.3
Verwaltungs- und Informatikaufwand	1 317	1 451	134	10.2
Werbeaufwand	309	346	37	12.0
Einkauf von Transportleistungen	0	0	0	0.0
Bau- und Erneuerungsaufwand	1 588	1 026	-562	-35.4
Verwaltungsaufwand aus betrieblichen Liegenschaften	5	5	0	0.0
TOTAL SACHAUFWAND	10 459	10 035	-424	-4.1
Kapitalaufwand				
Abschreibungen	6 560	6 031	-529	-8.1
Zinsen	790	795	5	0.6
TOTAL KAPITALAUFWAND	7 350	6 826	-524	-7.1
Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	1 928	1 689	-239	-12.4
Total ausserordentlicher Aufwand *	4 581	0	-4 581	-100.0
TOTAL AUFWAND	56 727	50 119	-6 608	-11.6
JAHRESERFOLG	0	0	0	0.0

* Coronabedingte Reservenrückführung an den ZVV

Bilanz

	31.12.2020 in Tausend Fr.	31.12.2021 in Tausend Fr.	Abw. in Tausend Fr.	Abw. in %
Aktiven				
Umlaufvermögen	2 968	3 379	411	13.8
Flüssige Mittel	331	291	-40	-12.1
Debitoren und Guthaben	1 018	1 125	107	10.5
Vorräte	1 092	1 390	298	27.3
Transitorische und übrige Aktiven	527	573	46	8.7
Anlagevermögen	54 309	54 906	597	1.1
Fahrbahnleitungen	5 133	4 979	-154	-3.0
Fahrzeuge	31 764	34 358	2 595	8.2
Mobiliar	2 018	1 169	-849	-42.1
Immobile Sachanlagen (Liegenschaften)	15 395	14 400	-995	-6.5
TOTAL AKTIVEN	57 277	58 285	1 008	1.8
Passiven				
Verbindlichkeiten Dritte	15 940	10 071	-5 869	-36.8
Kreditoren	6 805	2 354	-4 451	-65.4
Transitorische Passiven	4 837	5 313	476	9.8
Kurzfristige Rückstellungen	3 210	2 404	-806	-25.1
Langfristige Rückstellungen	1 088	0	-1 088	-100.0
Verbindlichkeiten Stadt	39 811	46 687	6 876	17.3
Verbindlichkeiten Stadt	39 811	46 687	6 876	17.3
Eigene Mittel	1 527	1 527	0	0.0
Gesetzliche Gewinnreserve	781	781	0	0.0
Freiwillige Gewinnreserve	746	746	0	0.0
TOTAL PASSIVEN	57 277	58 285	1 008	1.8

Publikation im Geschäftsbericht nach Art. 37, Absatz 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

An Stadtbus Winterthur

Bericht der Finanzkontrolle der Stadt Winterthur zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung von Stadtbus Winterthur, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seite 18-27) für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung von Stadtbus Winterthur

Stadtbus Winterthur ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften 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 Stadtbus Winterthur für die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Finanzkontrolle

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 2021 abgeschlossene Rechnungsjahr den gesetzlichen Vorschriften.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG), die Fachkunde und die Unabhängigkeit gemäss den gesetzlichen Vorschriften erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbaren Sachverhalte vorliegen.

Gemäss Art. 31 Abs. 3 der Verordnung über den Finanzhaushalt der Stadt Winterthur legt der Stadtrat die Grundsätze für ein zweckmässiges internes Kontrollsystem fest. Wir bestätigen, dass ein gemäss den Vorgaben des Stadtrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung besteht.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Winterthur, 30. Juni 2022

Finanzkontrolle der Stadt Winterthur



Patrik Jakob
Zugelassener Revisionsexperte
Leiter Finanzkontrolle



Nadja Winter-Olliges
Zugelassene Revisionsexperte
Leitende Revisorin

Ausblick

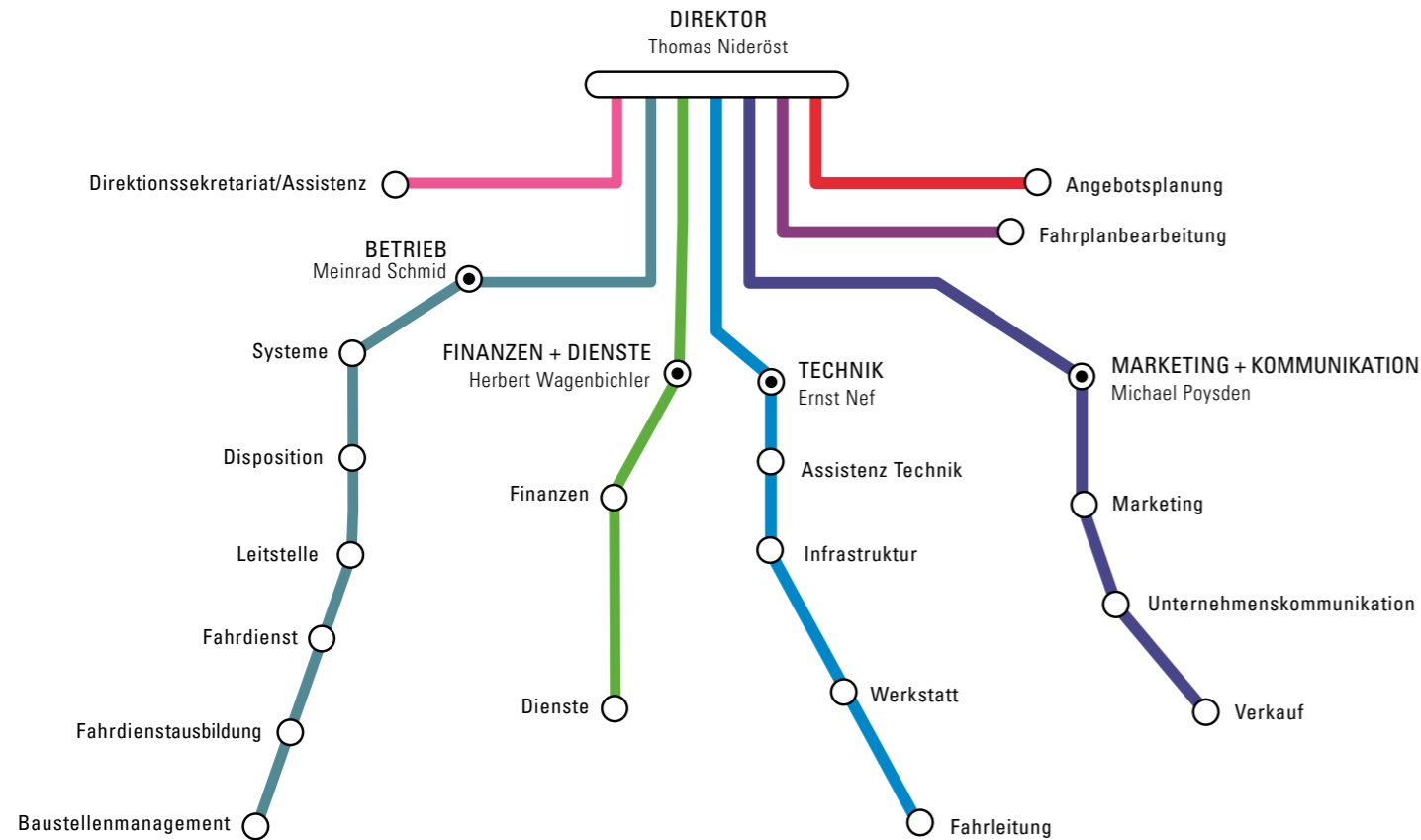
Gemäss § 25 PVG vom 6. März 1988 erbringt Stadtbus seine Leistungen im Auftrag des ZVV. Zur Erfüllung dieser Leistungen werden Zusammenarbeitsverträge, Transportverträge und Zielvereinbarungen abgeschlossen.

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-Portfoliowert, 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 Benchmarkmodell erfüllt werden. Das Budget 2022 wurde vom Verkehrsrat bereits genehmigt und der Transportvertrag 2022/23 konnte ausgehandelt werden.

Für die kommenden Jahre werden wiederum grosse Herausforderungen zu meistern sein, welche sich auch in der Rechnung widerspiegeln werden. Schwerpunkte sind:

- Umsetzung und Vertiefung Angebotsstrategie 2020/2030 weiterführen: Materiell erfolgt; Etappe 2021 geplant und umgesetzt, Etappe 2022 geplant und in Vorbereitung.
- Ablösung Vorläuferbetrieb Linie 2E durch Linie 22: Die Umsetzung der Wendeschleife hat sich weiter verzögert. Die Umsetzung ist nun auf den Fahrplan 2024/25 geplant.
- Linienverlängerung Linie 1 Zinzikon Projektierung und Umsetzung: Die Erschliessung ist sistiert. Die Linienverlängerung wird aufgenommen, wenn sich eine Statusänderung abzeichnet.
- Projektierung und Umsetzung Querung Grüze: Das Projekt wurde 2021 öffentlich aufgelegt und befindet sich in der Detailplanung für den Baustart 2023.
- Teil-Elektrifizierung Linien 5/7: Die Vorprojekte wurden vom Regierungsrat genehmigt und der Kredit über 18 Millionen Franken dem Kantonsrat beantragt. Die weitere Planung läuft auf Hochtouren. Im Frühling 2022 ist die Auflage im Plangenehmigungsverfahren geplant.
- Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Linien überprüfen und konkrete Erweiterungsplanungen angehen: Die deutlich reduzierten Fahrgastfrequenzen zeigen keine grösseren Kapazitätsengpässe. Es ist jedoch unklar, wie rasch sich die Fahrgastzahlen ab 2022 erholen und Engpässe wieder sichtbar werden.
- Es wurden 11 Doppelgelenkbusse und 4 Gelenkbusse, Dynamic Charging (DC), gemäss Investitionsplanung bestellt; die Inbetriebsetzung ist ab Sommer 2022 zu erwarten.
- Stabilisierung der Fahrzeiten durch bessere Lichtsignal-Steuerung zusammen mit dem Departement Bau; in jedem Fall sind die Fahrzeiten mit den neuen Tempo-30-Abschnitten eine Herausforderung für Stadtbus, welche zusätzliche Mittel binden.
- Kundenzufriedenheit weiter verbessern.
- Bewältigung Auswirkung der Corona-Pandemie (Krankheitsfälle Covid, Long Covid, psychische und physische Belastungen).

Organigramm 2021



Impressum

Herausgeber

Stadtbus Winterthur
CH-8403 Winterthur
stadtbus.winterthur.ch

Konzeption und Gestaltung

Partner & Partner AG
Winterthur

Fotos

Stadtbus Winterthur
Alessandro Della Bella

Social Media



JANUAR

Der Regierungsrat gibt grünes Licht für die Vorprojekte zur Elektrifizierung der Linien 5 und 7. Diese werden im März 2021 gestartet.

FEBRUAR

Arbeiten bei Stadtbus – Die neue Webseite mit wichtigen Informationen zu Stadtbus als Arbeitgeberin und den wichtigsten Berufen ist online. Das Budget 2021 wird durch den Verkehrsrat genehmigt.

MÄRZ

Start der Standortevaluation für ein zweites Busdepot. Stadtbus wird mit der Erstellung einer neuen Datenstruktur aller Informatikdaten nach Vorlage der Stadtkanzlei beauftragt.

APRIL

Submissionentscheid neuer Elektrobusse für Winterthur – Den Zuschlag für maximal 70 Busse erhält die Carrosserie Hess AG in Bellach. Die ersten 14 Busse werden im Jahr 2022 in Betrieb genommen.

MAI

Durchführung der Sicherheitskampagnen für Senioren/-innen und Personen, die mit Kinderwagen unterwegs sind.

JUNI

Start der Fahrgastbefragung zum Temperaturempfinden in den Stadtbussen.

JULI

Jährliche Qualitätsbefragung der Fahrgäste durch den Zürcher Verkehrsverbund und Publikation des Geschäftsberichts 2020.

AUGUST

Nach jahrelanger Erarbeitung einigen sich BAV, VöV und die Sozialpartner auf neue Verrechnungspreise für das GA der Mitarbeitenden von Stadtbus; ab 2022 finanziert der ZVV nur noch betrieblich notwendige Abos 2. Klasse.

SEPTEMBER

Die Stadt reicht erstmals einen Rekurs im Fahrplanverfahren ein, weil der ZVV die Mehrkosten für die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Linie 10 nicht tragen will.

OKTOBER

Start der Vorbereitungsarbeiten für das neue Nachtnetz. Alle Nachtbus-Haltestellen werden vom Stadtbus-Infrastrukturteam umgerüstet.

NOVEMBER

Aufgrund eines temporären Personalengpasses ist Stadtbus gezwungen, das Angebot leicht zu reduzieren. Die Linie 2E wird eingestellt, der Takt auf den Linien 1, 2 und 3 wird leicht reduziert.

DEZEMBER

Der Regierungsrat genehmigt die Vorprojekte zur Elektrifizierung der Linien 5 und 7 und beantragt beim Kantonsrat die Finanzierung der beiden Projekte im Umfang von 18 Mio. Franken. Das neue Nachtnetz im Halbstundentakt geht reibungslos in Betrieb.

Juli 2022

Stadtbus Winterthur
CH-8403 Winterthur
stadtbus.winterthur.ch

 **STADTBUS**
Winterthur

Stadt Winterthur 