

Geschäftsbericht 2019



Fakten und Zahlen

PENSEN PER 31.12.	2018	2019	ABW.
	ANZAHL	ANZAHL	IN %
Fahrdienst	198.08	215.19	8.6
Betrieb	20.50	20.85	1.7
Technik	29.17	29.71	1.9
Verwaltung	9.50	10.17	7.1
Marketing, Kommunikation und Verkauf	13.79	13.13	- 4.8
Total Pensen	271.04	289.05	6.6

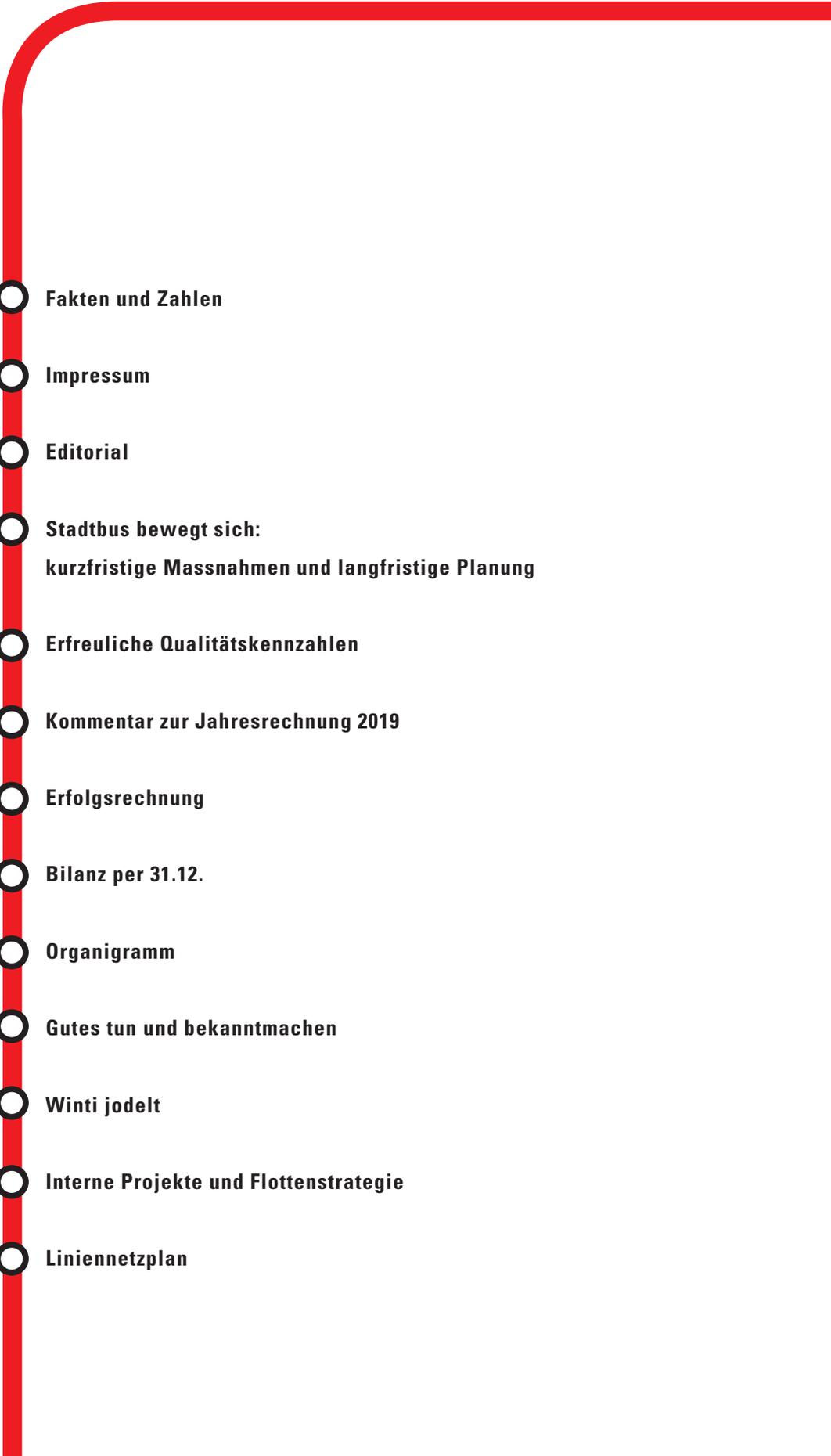
Auszubildende	5.00	5.00	0.0
---------------	------	------	-----

FAHRZEUGBESTAND PER 31.12.	2018	2019	ABW.
Gelenktrolleybusse	34	34	0.0
Gelenkautobusse	30	38	26.7
Autobusse	28	20	- 28.6
Total Fahrzeuge	92	92	0.0

FAHRPLANKILOMETER	2018	2019	ABW.
Stadt	IN KM	IN KM	IN %
Trolleybusse	2 156 800	2 161 401	0.2
Autobusse	2 151 478	2 408 925	12.0
Total Stadt	4 308 278	4 570 326	6.1
Region			
Winterthur–Brütten–Bassersdorf	535 645	576 694	7.7
Winterthur–Neftenbach	101 675	438 507	91.6
Winterthur–Rosenberg–Seuzach	127 175		
Wiesendangen–Gundetswil	39 951	44 189	10.6
Oberwinterthur–Wiesendangen	86 894	147 998	70.3
Nachtbusse	51 872	53 144	2.5
Total Region	943 212	1 260 532	33.6
Total Stadt und Region	5 251 490	5 830 858	11.0

ENERGIEVERBRAUCH	2018	2019	ABW.
Fahrstrom kWh	5 007 040	5 207 050	4.0
Dieselöl Liter	1 523 576	1 708 995	12.2

FAHRGASTZAHLEN	2017	2018	2019
Stadt	25 704 000	26 155 000	27 771 000
Regional	1 788 000	1 653 000	2 408 000
Nachtbus	47 000	49 000	50 000
Total	27 539 000	27 857 000	30 229 000



Klappe	○	Fakten und Zahlen
2	○	Impressum
3	○	Editorial
4	○	Stadtbus bewegt sich: kurzfristige Massnahmen und langfristige Planung
7	○	Erfreuliche Qualitätskennzahlen
10	○	Kommentar zur Jahresrechnung 2019
14	○	Erfolgsrechnung
15	○	Bilanz per 31.12.
16	○	Organigramm
17	○	Gutes tun und bekanntmachen
19	○	Winti jodelt
20	○	Interne Projekte und Flottenstrategie
22	○	Liniennetzplan

Impressum

Herausgeber

Stadtbus Winterthur, CH-8403 Winterthur

Telefon 052 235 35 35

www.stadtbus.winterthur.ch

Redaktion

Annemarie Lehmann

Konzeption und Gestaltung

one-to-one

Fotos

Stadtbus Winterthur

Alessandro Della Bella

Jahresrückblick: Angebotsausbau, mehr Fahrgäste und höhere Kundenzufriedenheit

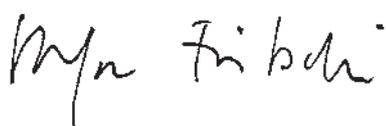
Auf Dezember 2018 wurde die letzte Etappe der 4. Teilergänzungen des ZVV umgesetzt. Für Stadtbus war dieser zehnpromzentige Angebotsausbau eine grosse Herausforderung, und wir waren gespannt auf seine Auswirkungen im Jahr 2019. Zeigt das erweiterte Angebot von Stadtbus den gewünschten Erfolg, und ist die prognostizierte Zunahme von ca. 1 Mio. Fahrgästen realistisch? Wie wirken sich die verbesserten innerstädtischen Bahnverbindungen auf die Nachfrage von Stadtbus aus? Wandern viele Busbenutzerinnen und -benutzer auf die S-Bahn ab? Können wir mit den getroffenen Massnahmen den Fahrplan stabilisieren – und kann die Servicequalität trotz des grossen Ausbaus gehalten werden?

Ende 2019 können wir erfreut feststellen: Die Bilanz fällt sehr positiv aus. Die Fahrgastzahlen sind stärker gestiegen als erwartet. Erstmals transportierte Stadtbus nach einer Zunahme von 8,5 % über 30 Millionen Kundinnen und Kunden, und auch die Zahl der Personenkilometer erhöhte sich von 64,7 auf 74,2 Millionen – ein Plus von fast 15 %.

Die Zunahme auf den einzelnen Linien ist sehr unterschiedlich. In der Stadt war das Wachstum auf der Linie 7 (Wülflingen–Hegi) mit einer Million zusätzlicher Passagiere am höchsten. Die Linien 1, 2 und 2E dagegen stagnierten. Dabei ist eine punktuelle Abwanderung von Fahrgästen auf die S-Bahn festzustellen, insbesondere bei Fahrten von Zürich zu den Bahnhöfen Grüze, Hegi und Oberwinterthur. Die teilweise enormen Steigerungen auf den Buslinien haben aber auch ihre Kehrseite. Die hohe Nachfrage hat bereits zu neuen Engpässen geführt, und das erhöhte auch den Handlungsdruck für weitere Angebotsverdichtungen.

In der direkten Kundenbeurteilung legte die Qualität trotz des grossen Ausbaus weiter zu und erreichte mit 78 Punkten sogar einen neuen Höchstwert.

Die zusätzlichen Fahrgäste und der zunehmende Verkehr haben leider dazu geführt, dass bei der Pünktlichkeit die erhoffte Verbesserung nur auf einzelnen Linien erreicht wurde. Bei den Hauptlinien konnte die anvisierte Pünktlichkeit von über 95 % der Fahrten erreicht werden; auf den Linien 7 und 660 ist sie noch nicht auf dem gewünschten Stand. Hier haben die intensive Bautätigkeit, hohe Fahrgastfrequenzen und die allgemeine Verkehrszunahme die an sich guten Ergebnisse getrübt. Deshalb gilt: Nach dem Angebotsausbau ist vor dem Angebotsausbau.



Stefan Fritschi
Stadtrat Winterthur



Thomas Nideröst
Direktor Stadtbus Winterthur

Stadtbus bewegt sich: kurzfristige Massnahmen und langfristige Planung

Um erfolgreich zu bestehen, sich neuen Herausforderungen anzupassen und gerüstet zu sein für zukünftige Entwicklungen, braucht ein Unternehmen durchdachte langfristige Strategien, aber auch schnelles Reaktionsvermögen und die Fähigkeit, flexibel zu handeln.

Für Betriebe des öffentlichen Verkehrs sind Fahrplanwechsel wichtige Fixpunkte: Vor allem wenn grosse Veränderungen vorgenommen werden, kann sich das auch auf Fahrgastströme und Infrastruktur-Anforderungen auswirken. Nicht alles lässt sich im Voraus exakt planen: Für den funktionierenden Alltag braucht es auch gezielte Massnahmen – und das richtige Setzen von Prioritäten bei der Umsetzung.

Fahrplanwechsel:

Reduktion von Kapazitätsengpässen

Im Dezember 2018 setzte Stadtbus Winterthur den grössten Fahrplanwechsel in seiner Geschichte um. Der neue Fahrplan bewährte sich und hat auf einzelnen Linien markante Nachfragezunahmen ausgelöst. Doch die grössere Nachfrage führte vereinzelt auch zu Kapazitätsengpässen, die in den meisten Fällen im ersten Quartal des Fahrplans 2019 übergangsmässig behoben werden konnten.

Auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2019 wurden deutlich weniger Angebotsausbauten als im Vorjahr umgesetzt, da die Vorgaben des ZVV in erster Linie auf Konsolidierung ausgerichtet waren. Im Vordergrund standen deshalb neben kleineren Angebotsmassnahmen Reduktionen von Kapazitätsengpässen auf Stadt- wie auf Agglomerationslinien.

Die wichtigsten sind nachfolgend zusammengefasst:

- Linien 1, 2, 3, 7 und 10: zusätzliche Frühverbindungen zum Hauptbahnhof Winterthur mit Anschlüssen an die S-Bahnen nach Zürich (Montag bis Freitag)
- Linien 1, 2 und 3: Verlängerung des dichten Abendtaktes bis 21 Uhr
- Linie 4: zusätzlich durchgehender 10-Minuten-Takt zwischen 8 und 16 Uhr (Montag bis Freitag) und zwischen 9 und 18.15 Uhr (Samstag)
- Linie 12: verlängerte Betriebszeiten für Fahrten ins Bruderhaus: Am Samstag ab

Archstrasse bereits um 10.17 Uhr; letzte Rückfahrt ab Bruderhaus um 18.31 Uhr

- Linien 660 und 674: zusätzliche Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend mit Anschluss an die S-Bahnen
- Haltestellen: Stadtbus bedient folgende neue Haltestellen: Wiesendangen, Ländli und Elsau, Melcher. In Brütten wird die Haltestelle Steighof aufgehoben.

Durch das de facto nur einjährige ZVV-Fahrplanverfahren 2019, das sich normalerweise über zwei Jahre erstreckt, fehlten vielerorts



ausreichende Erfahrungswerte, um die notwendigen Kapazitäten oder Fahrzeiten für den Fahrplan 2020/21 zu definieren. Trotzdem zeigt sich bereits in den ersten Wochen des Fahrplans 2020, dass die Massnahmen des Fahrplanwechsels Dezember 2019 insgesamt eine spürbare Entlastung auf den Stadt- und Regionallinien gebracht haben.

Erste Busbeschleunigungsmassnahmen nach Jahren

Am 28. August 2017 beschloss der Grosse Gemeinderat den Rahmenkredit von 4,6 Millionen Franken für die Planung und Umsetzung

der Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs (Steuerungs- und Dosierungskonzept, kurz SDK; GGR-Nr. 2016.128).

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 29.5.2019 gab der Stadtrat formell das OK zur Finanzierung und Ausführung einer Reihe von Bau-massnahmen, mit dem Ziel, direkt oder indirekt die Fahrpläneinhaltung zu verbessern:

- Zuflussdosierung (Lichtsignalanlage): Überlastungsschutz General-Guisan-Strasse, bei Einmündung Stadthausstrasse
- Zuflussdosierung (Lichtsignalanlage): Überlastungsschutz Tösstalstrasse, Tösstal-/

Eidbergstrasse (ebenfalls Bestandteil des Konzepts zur regionalen Verkehrssteuerung RVS)

- Neue Fussgänger-Lichtsignalanlage General-Guisan-Strasse / Badgasse
- Neue Lichtsignalanlage Technikum-/Turmhaldenstrasse
- Fahrbahnhaltestellen u. a. Haltestelle Fotozentrum
- Ausbau Schlosstalstrasse

Diese Massnahmen sollen innerhalb der nächsten Jahre umgesetzt werden. Die ersten kleineren Massnahmen konnten 2019 umgesetzt werden. Sie befinden sich aktuell in der Monitoring-Phase:

- Aufhebung Links- / Rechtsabbieger aus der Lindstrasse in die St.-Georgen-Strasse (siehe Abbildung)
- Aufhebung der Linksabbieger aus der Pflanzschulstrasse in die St.-Galler-Strasse
- Anpassung der Lichtsignalanlage-Steuerungen auf den Abschnitten Technikum- und Lindstrasse (Stichwort «Grüne Welle» für den Bus)

Die Umsetzung der Massnahmen ist aus Ressourcengründen nicht rasch möglich und verzögert sich weiter.



Durch die Einschränkung der Fahrbeziehungen konnte der Verkehrsdurchsatz mit längeren Grünphasen an der Lindstrasse / St.-Georgen-Strasse verbessert werden.



Strategieplanung: Visionen, Ideen und Planungsgrundlagen für die weitere Entwicklung des ÖV-Netzes in Winterthur.

Angebotsstrategie – wie 2019 Zukunft gemacht wurde

Die Angebotsstrategie, die 2015 erstellt wurde, ist in die Jahre gekommen. Die darin enthaltene wichtigste Etappe, die 4. Teilergänzungen der S-Bahn, wurde Ende 2018 umgesetzt. Mit dem Beschluss des Bundesparlaments zur Ausbautappe STEP 2035 Mitte 2019 und der Planung des ZVV zur S-Bahn der zweiten Generation wurden neue Stossrichtungen für die nächsten Jahrzehnte vorgegeben. Gleichzeitig flachte das Wachstum der Stadt etwas ab. In der Folge musste die bestehende Angebotsstrategie überprüft und auf eine neue Basis gestellt werden, auch unter gebührender Berücksichtigung der Klimadiskussion und des Trends zur Elektrifizierung. Aufgrund der anstehenden Ausschreibung neuer Busse besass diese strategische Planung 2019 höchste Dringlichkeit. In einem ersten Schritt galt es zu prüfen, wie sich die Nachfrage auf den einzelnen Korridoren entwickeln wird. Dabei mussten die künftigen Wunschlinien aufgrund der bishe-

rigen Frequenzen und der künftigen Entwicklungen von Einwohnern und Arbeitsplätzen definiert werden. Dafür wurden die Zeitpunkte 2025, 2035 und 2045+ betrachtet und anschliessend die Angebotsgrundsätze überprüft. Darauf wurden Wunschlinien und Kapazitätsbedarf zu einem Angebotsausbau für die nächsten Jahre und Jahrzehnte verknüpft. Mit dem Zürcher Verkehrsverbund konnten 2019 die letzten Punkte bereinigt und die Strategie festgelegt werden.

Damit kann 2020 der nächste Schritt erfolgen: Jetzt stehen die Publikation der Angebotsstrategie und der Flottenplanung sowie die konkrete Planung der notwendigen örtlichen Vertiefungen und Infrastrukturgänzungen an. Damit hat Stadtbus 2019 einen weiteren grossen Schritt gemacht – hin zu einem verbesserten grossstädtischen Verkehrsangebot und einem nachhaltigen öffentlichen Verkehr. Die Angebotsstrategie liest sich wie ein Rezeptbuch, das auf die meisten Fragen eine Antwort gibt und das Vorgehen für zukünftige Marktbedürfnisse aufzeigt.

Aufnahme des Bahnhofs Grüze Nord in den Ausbauschritt 2035

Nachdem bereits die Kommission des Nationalrats KVF-N den Bahnhof Grüze Nord in den Ausbauschritt 2035 der Bahn aufgenommen hatte, ist ihr Anfang Juni der Nationalrat gefolgt und hat die Aufnahme dieser für Winterthur sehr wichtigen Bahninfrastruktur bestätigt.

Der Stadtrat von Winterthur freut sich, dass die grosse Bedeutung dieses Bauwerks für die Stadt und Region Winterthur vom Nationalrat entsprechend ihrer Wichtigkeit gewürdigt wurde. Mit diesem Beschluss werden die Weichen für die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur gestellt. Der Brüttener Tunnel, der Ausbau Stadelhofen und der Bahnhof Grüze Nord garantieren der Stadt Winterthur auch nach 2035 eine optimale Bahnerschliessung. Die Beschlüsse sind ein wesentlicher Schritt für die erfolgreiche Umsetzung des Leuchtturmprojekts «Querung Grüze».

Erfreuliche Qualitätskennzahlen

Will ein Unternehmen Erkenntnisse über sich selbst gewinnen, fragt es am besten seine Kundinnen und Kunden nach ihren Erfahrungen. Bei den jährlichen Fahrgastbefragungen des ZVV ist Stadtbus Winterthur in Sachen Kundenzufriedenheit ganz vorne mit dabei.

Mit der Fahrgastbefragung «Messung Servicequalität» – kurz MSQ – setzt der ZVV bei allen Verkehrsunternehmen im Kanton Zürich durchgängige Qualitätsstandards fest und überprüft ihre Einhaltung. Mit diesen Qualitätsstandards ist der ZVV schweizweit an der Spitze.

In der neuesten Befragung der Fahrgäste durch den Zürcher Verkehrsverbund hat Stadtbus Winterthur bei der Kundenzufriedenheit einen neuen Spitzenwert erreicht. Die Ergebnisse der Fahrgastbefragung 2019 zeigen, dass Stadtbus nun vorne mit dabei ist. Vor allem die Gesamtzufriedenheit der Stadtbus-Fahrgäste konnte kontinuierlich gesteigert werden und hat nun einen Wert von 78 Punkten erreicht. Gerade in der Umfragewelle vom März zeigte sich eine deutliche

Verbesserung bei den Bewertungen von Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals, Sauberkeit der Fahrzeuge, Netzqualität und Angebot.

Auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) informierte im Mai die Medien über seine Qualitätsresultate für das Jahr 2018. Alle Regionallinien in der Schweiz wurden von Testkunden des BAV auf Herz und Nieren geprüft. Bei Stadtbus wurden die Linien 610, 611, 660, 667 und 674 getestet. Das Ergebnis war sehr erfreulich. Nachdem Stadtbus bereits 2017 unter den zehn besten Verkehrsunternehmen rangierte, konnte die Qualität nochmals markant gesteigert werden. In Zahlen heisst das:

Gesamtresultat 2018: 95,42 Punkte

Gesamtresultat 2017: 90,97 Punkte

Trotz der guten Resultate in beiden Qualitätsbewertungen kann sich Stadtbus nicht ausruhen, sondern wird weitere wirkungsvolle Massnahmen auf den Weg bringen. So soll z. B. durch Weiterbildungen eine sichere und angenehme Fahrweise gefördert werden. Schwächen bei Anschlusssicherung und Pünktlichkeit sollen auf Dezember 2019 durch Angebotsanpassungen angegangen werden. Stadtbus ist zuversichtlich, dass die geplanten Massnahmen helfen, die Servicequalität auf dem heutigen hohen Niveau zu halten.





Geschäftsbericht 2019



Kommentar zur Jahresrechnung 2019

Die Jahresrechnung im Überblick.

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

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

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Totalaufwand von TCHF 53 465 und einem Totalertrag von TCHF 54 008. Der Gewinn von TCHF 543 wird vollumfänglich der Betriebsreserve zugewiesen. Die Betriebsreserve beträgt nach der Gewinnzuweisung TCHF 6 108. Die Einlage in die Betriebsreserve entspricht der Differenz zwischen dem mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) vereinbarten Leistungsentgelt und dem effektiven Aufwand der laufenden Rechnung. Das mit dem ZVV vereinbarte Kostenziel 2019 (Budgetvorgabe) wurde somit erreicht.

Abrechnung Leistungsentgelt und Nachkalkulation

Das budgetierte ordentliche Leistungsentgelt beträgt TCHF 53 282 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. Dem ZVV wurden insgesamt TCHF 1 582 zurückerstattet. Die wichtigsten rückerstatteten Positionen sind Traktionsenergie (TCHF 586) infolge tieferer Energiepreise, tiefere Aufwendungen für vom ZVV übertragene Aufgaben (Leadhouses, TCHF 206), tiefere Sofortabschreibungen (TCHF 1 125). Zusätzlich geltend gemacht wurden höhere Abschreibungen (TCHF 133) sowie höhere Aufwendungen als budgetiert bei den Gebühren, Fahrausweisen und sonstigen Aufwendungen (TCHF 202). Somit beträgt das effektive Leistungsentgelt TCHF 51 700.

Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen erhöhten sich um 4,7 Prozent auf TCHF 2 308 (Vorjahr TCHF 2 205). Zusätzliche Einnahmen entstanden bei der Gebäude- und Parkplatzvermietung, Versicherungsleistungen, Werbeerträgen, Zinseinnahmen und den übrigen Erträgen. Mindereinnahmen entstanden beim Personenverkehrsertrag.

Aufwand

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich um 7,2 Prozent auf TCHF 32 700 (Vorjahr TCHF 30 497). Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme der letzten Etappe der 4. Teilergänzungen (TE) des ZVV mit der einhergehenden Beschäftigungsausweitung zurückzuführen. Einen Anstieg gab es daher bei Lohnaufwand und den Zulagen sowie beim übrigen Personalaufwand im Rahmen der Budgetvorgaben Stadt und ZVV. Die Reduktion im Sozialversicherungsaufwand ergab sich aus der letztjährigen Rückstellung für die Pensionskassensanierung. Die budgetierten Pensen beim Fahrpersonal konnten weitgehend eingehalten werden. In den Abteilungen Betrieb, Technik und Markt / Kommunikation / Verkauf konnten nicht alle geplanten Stellen rechtzeitig besetzt werden. Die geplanten produktiven Dienstplanstunden wurden eingehalten. Die durchschnittliche Abwesenheit von 144 Stunden pro Pensum und Jahr infolge Krankheit und Unfall verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 16 Stunden pro Pensum. Gründe für die Ausfallstunden sind vor allem die Langzeiterkrankungen. Die Zahlen bewegen sich über die Jahre weiterhin im Branchendurchschnitt, die Entwicklung wird im Auge behalten. Die Aktionen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wurden wie letztes Jahr gut besucht. Wiederum wurden verschiedene Anlässe und Aktionen im üblichen Rahmen durchgeführt.

Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich geringe Mehraufwendungen von 0,9 Prozent zum Vorjahr. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf den höheren Betriebs- und Fahrzeugaufwand zurückzuführen, insbesondere bei den Positionen Leitsystem, Billettautomaten, Energie und Fahrzeugunterhalt. Durch die Mehrkilometer wegen der 4. Teilergänzungen stieg der kilometerabhängige Fahrzeugversicherungsaufwand. Der Verwaltungsaufwand erhöhte sich wegen der Softwarewartungen bei der Fahrgastzählung und Dienstplanerstellung. Minderaufwendungen gab es beim Bau- und Erneuerungsaufwand, insbesondere wegen der nachträglichen Aktivierung einer Wendeschleife und Fahrzeugrevisionen, welche erst im Folgejahr ausgeführt werden können.

Kapitalaufwand

Die Kapitalaufwendungen betragen TCHF 7 295 und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr (TCHF 7 151). Bei den Abschreibungen gab es eine Erhöhung um TCHF 217. Sie entsprechen dem mit dem ZVV vereinbarten Investitionsverlauf. Des Weiteren gab es eine Reduktion bei den Zinsen von TCHF 73 aufgrund des Investitionsvolumens des Vorjahres (nachschiessige Verzinsung).

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer sank unter Berücksichtigung der oben erwähnten Veränderungen bei den Personal-, Sach- und Kapitalkosten und den Veränderungen bei den Fahrplankilometern um 5,5 % oder CHF 0,51 auf CHF 8,77 (Vorjahr CHF 9,28).

Gewinnreserve

Aus den Gewinnreserven gab es keine Entnahmen. Der Gewinn von TCHF 543 wurde gemäss Transportvertrag mit dem ZVV und dem Umgang mit den gesetzlichen Reserven Regionalverkehr (Artikel 36 Personenbeförderungsgesetz) vollumfänglich den gebundenen und freiwilligen Reserven zugeteilt. Die Betriebsreserven beliefen sich per 31.12.2019 auf TCHF 6 108.

Leistungsentgelt Verkehrsverbund

(Abgeltung Stadtbus Winterthur für das Fahrplanjahr 2018–2019;
Angebotsvereinbarung 0544/7 / 0544/8)

Für die abgeltungsberechtigten Linien von Stadtbus wurde am 8. August 2018 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht geplante ungedeckte Kosten von TCHF 2 668 (davon TCHF 880 Bundesanteil und TCHF 1 788 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus Winterthur über das Leistungsentgelt des Verkehrsverbunds bereits im Jahr 2019 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 2020, erfolgen. Für Stadtbus beläuft sich der effektive Gewinn (Abweichung gegenüber Offerte) über alle RPV-Linien (regionaler Personenverkehr) auf TCHF 56. 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. Leistungsentgeltüberschuss ist der Betriebsreserve gutzuschreiben.
2. $\frac{2}{3}$ der Reserve sind gebundene und $\frac{1}{3}$ freie Reserven.
3. Übersteigen die gebundenen Spezialreserven 12 Prozent des zuletzt vereinbarten Bruttoleistungsentgelts, so darf SBW den ganzen Gewinn der freien Spezialreserve zuweisen.
4. Die gebundene Reserve dient ausschliesslich der Deckung von Bilanzfehlbeträgen. Für die anderweitige Verwendung ist die Zustimmung des ZVV erforderlich.
5. Die freie Reserve darf innerhalb des Unternehmens verwendet werden. Ausgeschlossen sind Rückführungen ins Gemeindevermögen und die Verwendung für Investitionen.

Bilanz

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 1 120 auf TCHF 60 190.

Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um TCHF 207 ab, hauptsächlich infolge tieferer Debitoren und Guthaben sowie flüssiger Mittel und Vorräte. Das Anlagevermögen nahm um TCHF 1 327 zu. Im Berichtsjahr wurden TCHF 1 327 weniger abgeschrieben als investiert.

Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um TCHF 199 zu. Die Veränderung ergab sich aus dem Saldo von der Zunahme der Kreditoren und kurzfristigen Rückstellungen und der Abnahme der transitorischen Passiven und der langfristigen Rückstellungen.

Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich im Rechnungsjahr um TCHF 377 zum Vorjahr. Die Gesamtzunahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Zunahme der Aktiven um TCHF 1 120, der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um TCHF 199 und der Zunahme der Betriebsreserven Stadtbus um TCHF 543.

Mit der Nettozunahme der Betriebsreserven von TCHF 543 erhöhten sich die Eigenmittel per Ende Jahr auf TCHF 6 108.

BETRIEBSRESERVE	31.12.18	2019	2019	31.12.19
	SALDO	EINLAGEN	ENTNAHME	SALDO
Gebundene Reserve § 25 PVG	4 502 415.66	324 932.03	–	4 827 347.69
Gebundene Reserve Art. 36 PBG	– 1 760 167.91	55 791.00	–	– 1 704 376.91
Freiwillige Gewinnreserve	2 822 067.08	162 466.02	–	2 984 533.10
Betriebsreserve	5 564 314.83	543 189.05	0.00	6 107 503.88

Ausblick

Gemäss §25 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG) erbringt Stadtbus seine Leistungen im Auftrag des ZVV. Zur Erfüllung dieser Leistungen werden Zusammenarbeitsverträge, Transportverträge und Zielvereinbarungen abgeschlossen. Im November 2013 konnte die neue Zielvereinbarung für die Jahre 2014 bis 2016 mit dem ZVV erfolgreich abgeschlossen werden. Damit wurde die finanzielle Abgeltung für unsere Leistungen bis Ende 2016 vertraglich geregelt und gesichert. Die Vereinbarung wurde bis ins Jahr 2018 verlängert und ist für die Folgejahre neu zu verhandeln, sofern die Vorgaben des ZVV aus seinem Benchmarkmodell BEMO nicht erreicht werden. Sie hat zum Ziel, die Wirtschaftlichkeit von Stadtbus zu verbessern. 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. Ab 2019 mussten mit dem ZVV keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden, da Stadtbus dessen Vorgaben aus seinem Benchmarkmodell erfüllen kann.

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
- Ablösung Vorläuferbetrieb Linie 2E durch Linie 22 bis 2022
- Linienverlängerung Linie 1 Zinzikon Projektierung und Umsetzung
- Projektierung und Umsetzung Querung Grüze
- Ausschreibung Doppelgelenktrolleybusse Dynamic Charging
- Konzept Trolley/Batteriebus für Linien 5/7/14 vertiefen und Umsetzung für die Linien 5 und 7 planen
- Projektierung Teil-Elektrifizierung Linie 7/14
- Kapazitätsengpässe auf verschiedenen Linien überprüfen und konkrete Erweiterungsplanungen angehen
- Kundenzufriedenheit weiter verbessern
- Stabilisierung der Fahrzeiten durch bessere LSA-Steuerung zusammen mit Bau anvisieren
- Jubiläum 125 Jahre öffentlicher Verkehr in Winterthur

Erfolgsrechnung

EINNAHMEN		31.12.2018	31.12.2019	ABW. 1	ABW. 2
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
	Entnahme aus Betriebsreserve	0	0	0	
	Leistungsentgelt ZVV	49 315	51 700	2 385	4.8
	Total Leistungsentgelt und Entnahme aus BR	49 315	51 700	2 385	4.8
	Personenverkehrsertrag	246	127	- 119	- 48.4
	Werbeerträge	1 007	1 011	4	0.4
	Fahrzeugvermietungen	0	0	0	
	Entschädigung aus Personen- und Sachschäden	77	114	37	48.1
	Sonstige Erträge	192	218	26	13.5
	Zinseinnahmen	107	120	13	12.1
	Erfolg aus betrieblichen Liegenschaften	576	718	142	24.7
	Total Nebeneinnahmen	2 205	2 308	103	4.7
	Total Einnahmen	51 520	54 008	2 488	4.8
AUFWAND					
PERSONALAUFWAND	Lohnaufwand und Zulagen	23 795	26 048	2 253	9.5
	Sozialversicherungsaufwand	5 848	5 644	- 204	- 3.5
	Rückerstattungen von Sozialversicherungen	- 152	- 237	- 85	55.9
	Übriger Personalaufwand	1 006	1 245	239	23.8
	Total Personalaufwand	30 497	32 700	2 203	7.2
SACHAUFWAND	Raumaufwand	167	173	6	3.6
	Betriebsaufwand	2 125	2 555	430	20.2
	Fahrzeugaufwand	3 719	4 311	592	15.9
	Versicherungsaufwand	525	650	125	23.8
	Energie- und Entsorgungsaufwand	353	351	- 2	- 0.6
	Verwaltungs- und Informatikaufwand	1 382	1 551	169	12.2
	Werbeaufwand	596	668	72	12.1
	Einkauf von Transportleistungen	30	0	- 30	- 100.0
	Bau- und Erneuerungsaufwand	2 158	898	- 1 260	- 58.4
	Verwaltungsaufwand aus betrieblichen Liegenschaften	5	5	0	
	Total Sachaufwand	11 060	11 162	102	0.9
KAPITALAUFWAND	Abschreibungen	5 664	5 881	217	3.8
	Zinsen	1 487	1 414	- 73	- 4.9
	Total Kapitalaufwand	7 151	7 295	144	2.0
	Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	2 205	2 308	103	4.7
	Total Aufwand	50 913	53 465	2 552	5.0
JAHRESERFOLG		607	543	- 64	- 10.5

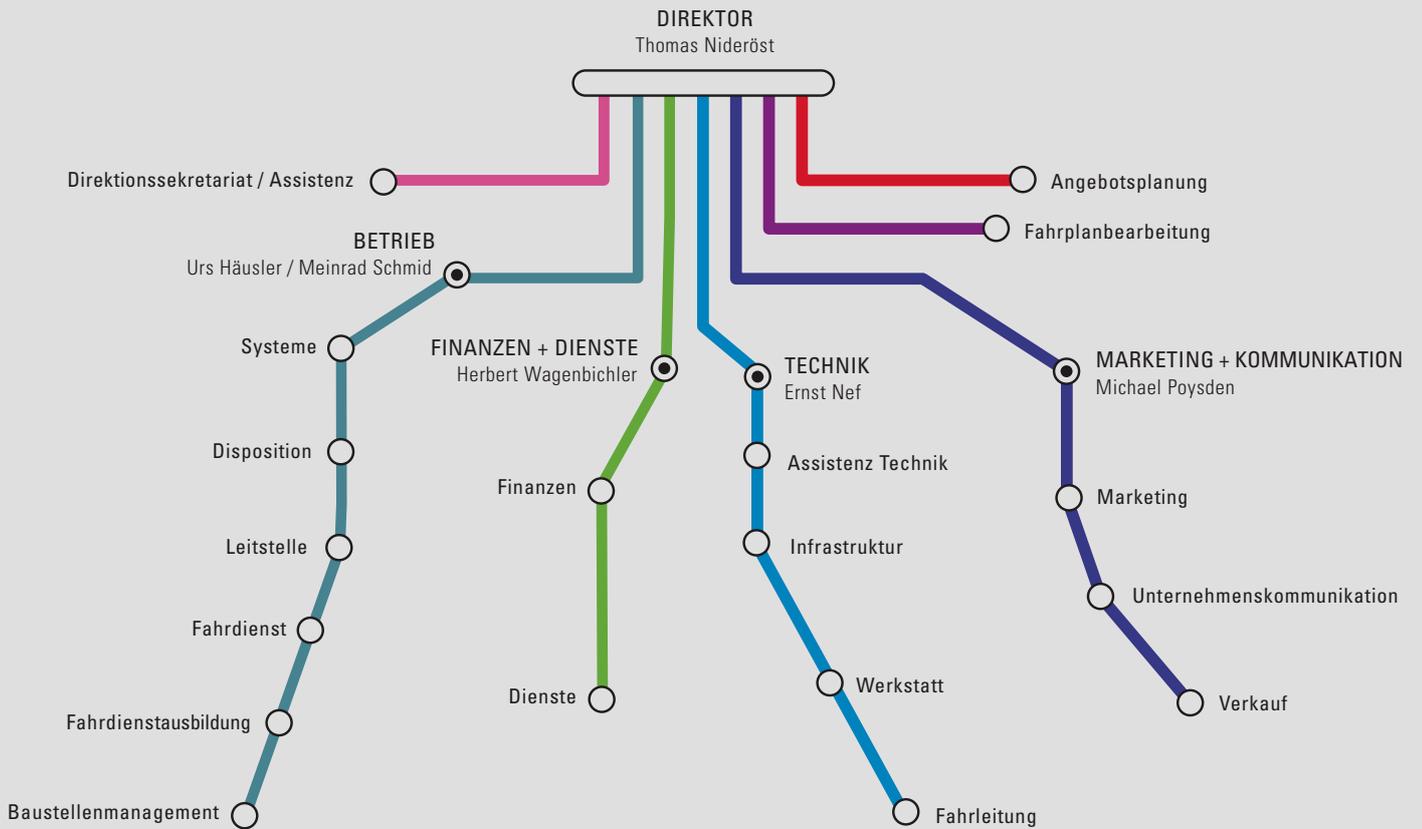
Bilanz

AKTIVEN	31.12.2018	31.12.2019	ABW. 1	ABW. 2
	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
Umlaufvermögen	3 830	3 623	- 207	- 5.4
Flüssige Mittel	399	361	- 38	- 9.5
Debitoren und Guthaben	1 895	1 698	- 197	- 10.4
Vorräte	1 065	991	- 74	- 6.9
Transitorische und übrige Aktiven	471	573	102	21.7
Anlagevermögen	55 240	56 567	1 327	2.4
Infrastruktur	4 156	4 576	420	10.1
Fahrzeuge	30 350	32 856	2 506	8.3
Mobiliar	3 716	2 867	- 849	- 22.8
Immobilien (Liegenschaften)	17 018	16 268	- 750	- 4.4
Total Aktiven	59 070	60 190	1 120	1.9

PASSIVEN	31.12.2018	31.12.2019	ABW. 1	ABW. 2
Verbindlichkeiten Dritte	16 423	16 622	199	1.2
Kreditoren	7 970	9 090	1 120	14.1
Transitorische Passiven	1 846	1 686	- 160	- 8.7
Kurzfristige Rückstellungen	3 033	3 636	603	19.9
Langfristige Rückstellungen	3 574	2 210	- 1 364	- 38.2
Verbindlichkeiten Stadt	37 083	37 460	377	1.0
Verbindlichkeiten Stadt	37 083	37 460	377	1.0
Eigene Mittel	5 564	6 108	544	9.8
Gesetzliche Gewinnreserve	2 742	3 123	381	13.9
Freiwillige Gewinnreserve	2 822	2 985	163	5.8
Total Passiven	59 070	60 190	1 120	1.9

ANLAGERECHNUNG PER 31.12.	Buchwert 31.12.2018	Zugänge Abgänge	Abschreibung	Buchwert 31.12.2019	Veränderung
IN CHF 1000					
Infrastruktur	4 156	635	- 215	4 576	420
Fahrzeuge	30 350	6 349	- 3 844	32 855	2 505
Mobiliar	3 716		- 849	2 867	- 849
Immobilien (Liegenschaften)	17 018	239	- 988	16 269	- 749
Total	55 240	7 223	- 5 896	56 567	1 327

Organigramm 2019



Gutes tun und bekanntmachen

Immer dieselben Strecken und Haltestellen, Tag und Nacht exakt nach Fahrplan bedient: Das ist ÖV. Im Gegensatz zur unveränderlichen Beständigkeit der Dienstleistung von Stadtbus lebt seine Kommunikation von der Überraschung. Denn nur so wird sie wahrgenommen.

Der grosse Vorteil des öffentlichen Verkehrs ist seine Verlässlichkeit. Aber auch sein Beitrag zu einer ökologischeren Mobilität, seine Sicherheit, seine regionale und grossräumige Vernetzung. Um diese Vorzüge zu vermitteln und auch detaillierte Informationen zur Verfügung zu stellen, nutzt Stadtbus verschiedene Kommunikationskanäle, digitale wie analoge Medien.

Kampagne EHC Winterthur

Die Kampagne, die Stadtbus in den letzten zwei Jahren zusammen mit dem EHC Winterthur umgesetzt hat, ist sowohl bei den Fans des EHC wie auch bei den Fahrgästen von Stadtbus sehr gut angekommen. Gemeinsames Ziel war und ist es, die Vorteile des öffentlichen Verkehrs auf spielerische Art zu vermitteln.

Nachdem letztes Jahr Spieler und Fans in einem der Busse zusammengebracht wurden, ging Stadtbus dieses Jahr noch einen Schritt weiter und brachte die Fans direkt aufs Eis, nach dem Motto: «Mitten ins Geschehen». Die Produktion der Bilder war eine Herausforderung für alle Beteiligten (Spieler, Fans, Fotograf, Fahrdienstmitarbeiter von Stadtbus und Eismeister der Zielbau Arena). Dank der guten Vorbereitung und dem Enthusiasmus



Stadtbus-Werbung mit Lokalbezug.

aller Beteiligten waren die Bilder innerhalb einer knappen Stunde im Kasten.

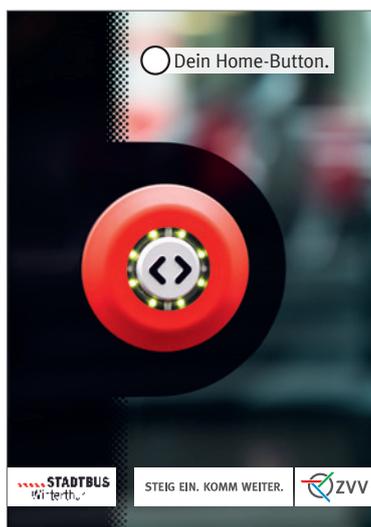
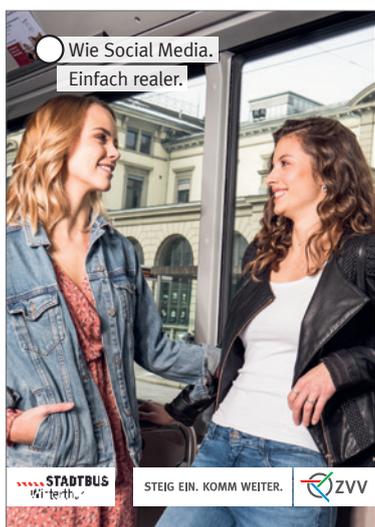
Die neue Kampagne startete Ende Oktober. Sie wurde auf den Social-Media-Kanälen des EHC Winterthur (Facebook, Instagram, Twitter) aufgeschaltet. In den Stadtbussen wurden Plakate ausgehängt, und ab Mitte Dezember wurden die Sujets für eine Plakat- und Inseratekampagne genutzt.

Neue Sujets für die Verbundkampagne des ZVV

Am 6. Mai startete die neue Verbundkampagne des Zürcher Verkehrsverbunds. Dafür kreierte Stadtbus zusammen mit dem ZVV-Marketing-Team drei neue Sujets.

Mit diesen neuen Sujets will Stadtbus gezielt Jugendliche und junge Erwachsene ansprechen und auf sympathische Art und mit einem Augenzwinkern die Vorteile des öffentlichen Verkehrs aufzeigen.

Neben zwei Plakatierungswellen (Mai und Juli) wurde die Kampagne auch online verbreitet.



Imagekampagne von Stadtbus und ZVV für ein junges Publikum.

win-bus.ch: Stadtbus kurz und knapp im Netz

Täglich tauchen bei Fahrgästen von Stadtbus Fragen auf im Zusammenhang mit Tickets, Gültigkeiten oder ob z. B. ein Kinderwagen gratis im Bus mitfahren darf oder nicht. Um diese und andere Fragen auf lockere, sympathische Art zu beantworten, hat Stadtbus die Website win-bus.ch erarbeitet, auf der verschiedene Situationen dargestellt und einfach erklärt werden.

Menu

STADTBUS Winterthur

Kurzstrecke

Eine Kurzstrecke umfasst in der Stadt Winterthur in der Regel 7 Haltestellen, höchstens 3,2 Streckenkilometer und kann auch für definierte Fahrten über die Stadtgrenze angewendet werden. Ein Kurzstreckenticket ist eine halbe Stunde lang gültig. Eine Kurzstreckenliste und -karte jeder Haltestelle finden Sie [hier](#).

3200 Meter

Die wichtigsten Fragen schnell beantwortet: win-bus.ch informiert kompakt und unterhaltsam.

Dabei wurde auf zwei Zielgruppen fokussiert: Neuzugezogene und Personen, die neu nach Winterthur zum Arbeiten oder zur Schule kommen, sollen über «Stadtbus – kurz und knapp» einen kompakten und spannenden Eindruck vom öffentlichen Verkehr in Winterthur gewinnen und von Anfang an positiv gegenüber Stadtbus eingestellt sein. Neuzugezogene und Neupendlerinnen und -pendler kennen das Angebot von Stadtbus und finden Antworten auf ihre wichtigsten Fragen.

Bei den aktuellen Fahrgästen wird Verständnis für Stadtbus Winterthur geweckt (z. B. wenn der Bus vor der Nase abfährt) oder auf aktuelle Themen aufmerksam gemacht (Bus Linie 12 fährt wieder).

Wissen darf auch Spass machen. Nach dieser Maxime wurden die Website und die zusätzlich genutzten Werbemittel entwickelt und produziert. Die Website ist seit Mitte Juni aufgeschaltet und wird täglich besucht. Das eine oder andere «Aha-Erlebnis» war hoffentlich auch mit dabei.

Internet und individuelle Ausdrücke statt Taschenfahrplan

Der gedruckte Taschenfahrplan vom Dezember 2018 war der letzte seiner Art. Gemeinsam mit dem ZVV und den anderen marktverantwortlichen Unternehmen hat Stadtbus entschieden, diesen ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember nicht mehr anzubieten. Die Gründe dafür waren:

- **Verändertes Informationsverhalten:** Der allergrösste Teil der Fahrgäste informiert sich über digitale Kanäle.
- **Rückgang der Druckauflage:** Die Nachfrage nach gedruckten Fahrplänen ist in den letzten Jahren markant zurückgegangen und rechtfertigt den Druck nicht mehr.
- **Schweizweiter Trend:** In vielen Regionen der Schweiz werden schon seit Längerem keine gedruckten Fahrpläne mehr angeboten.

Natürlich bietet Stadtbus, zusammen mit dem ZVV, Alternativlösungen für Kundinnen und Kunden an, die weiterhin Fahrplaninformationen in gedruckter Form vorziehen. Die einzelnen Linienfahrpläne können seit Anfang November 2019 einfach auf der ZVV-Website aufgerufen und ausgedruckt werden. Es besteht zudem die Möglichkeit, sie telefonisch beim ZVV-Contact in Zürich zu bestellen. Im ZVV-Contact am HB in Winterthur werden die Linienfahrpläne auf Wunsch ebenfalls ausgedruckt.

Die Reaktionen der Kundinnen und Kunden waren erwartungsgemäss gemischt. Der überwiegende Teil hatte aber Verständnis für die Änderung. Die unkomplizierten und kundenfreundlichen Alternativlösungen wurden entsprechend geschätzt.

Winti jodelt

Während man bei der Verkehrsanbindung von Grossanlässen noch vor wenigen Jahren das Heil in riesigen improvisierten Autoparkplätzen suchte, setzen die Veranstaltenden heute auf den öffentlichen Verkehr. Ein Paradebeispiel: das Nordostschweizer Jodlerfest.

Nach monatelanger Vorbereitung war es am 21. Juni so weit: Tausende aktive Jodlerinnen und Jodler und Zehntausende Besucherinnen und Besucher, insgesamt rund 45 000 Gäste, strömten nach Winterthur Wülflingen ans Nordostschweizer Jodlerfest, die zweitgrösste Jodelveranstaltung der Schweiz. Der überwiegende Teil der Besucherinnen und Besucher kam via Bahn am Hauptbahnhof Winterthur an. Für die Weiterfahrt zum Festgelände in Wülflingen und zurück nutzten die meisten Personen den Stadtbus.

Für Stadtbus war dieser dreitägige Anlass betrieblich und kommunikativ eine grosse Herausforderung. Zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen vom Organisations-

komitee, den anderen ÖV-Unternehmen (SBB, Thurbo und Postauto) und natürlich den städtischen Stellen (Zivilschutz, Stadtpolizei, Tiefbauamt) sorgte Stadtbus für einen reibungslosen Transport.

Der Höhepunkt des dreitägigen Fests war der Umzug am Sonntagnachmittag, der durch das Zentrum von Wülflingen führte. Zwischen 13.30 und 16 Uhr war die Wülflingerstrasse gesperrt. Stadtbus und Postauto fuhren während dieser Zeit via Salomon-Hirzel-Strasse und bedienten die Ersatzhaltestelle Schloss.

Das Fazit der drei intensiven Tage formulierte Urs Häusler, ehemaliger Leiter Betrieb, sehr treffend: «Wir mussten niemanden stehen lassen ...»

Nordostschweizer Jodlerfest: die Herausforderung Grossanlass mit Bravour gemeistert.



Interne Projekte und Flottenstrategie

Die grosse Konstanz liegt heute in der Veränderung. Deshalb braucht es in einer Organisation, die sich ständig weiterentwickelt, eine entsprechende Planung: Die Gestaltung der Zukunft darf nicht dem Zufall überlassen werden.

Ob Führungsstrukturen oder Überlegungen zu neuen Bussen, technische Systeme und Digitalisierung oder Entwicklung der Mitarbeitenden: In den nächsten Jahren kommen grosse Herausforderungen auf Stadtbus zu. Um absehbaren Entwicklungen zu begegnen, wurden bereits Massnahmen eingeleitet. Projekte, die etwas mehr Zeit haben, werden heute angedacht, damit morgen in aller Ruhe die richtigen Entscheide getroffen werden können.

Das wichtigste von vielen kleinen und grösseren Vorhaben war das Projekt Führung. Es diente dazu, die Servicequalität für unsere Kundinnen und Kunden weiter zu verbessern, um in der Folge auf finanzielle Zielvereinbarungen mit dem ZVV verzichten zu können. Konkret beabsichtigte die Geschäftsleitung mit diesem Projekt, die Betreuung des Fahrdienstes zu verbessern, die Fähigkeiten des

Kaders zu stärken, eine zukunftsorientierte Nachfolgeregelung der Betriebsleitung sicherzustellen, die Leitstelle zukunftstauglich zu machen und das Know-how im Fahrdienst zu steigern.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden fünf Stossrichtungen definiert und verschiedene Einzelmassnahmen beschlossen und umgesetzt. Die Stossrichtungen umfassten folgende Themen:

- Mehr Eigenverantwortung – weniger Kontrolle
- Intensivere Begleitung – Lob wirkt besser als Tadel
- Verbesserte Selektion von neuen Mitarbeitenden
- Individuelle Nachschulung
- Zukunftsorientierte Ablösung des Leiters Betrieb

Von den insgesamt 30 Einzelmassnahmen konnten bis Ende Betriebsjahr 20 umgesetzt werden, die übrigen sind auf gutem Kurs.

Ergänzend wurden die Bereiche Leitstelle und Systeme getrennt. Die zukünftigen hohen Anforderungen an die Digitalisierung und der sich rasch abzeichnende Wandel in der Systemwelt führten dazu, dass sich für die Leitung Systeme (z. B. Leitstelle, Fahrgastinformationen) ein Mitarbeiter noch intensiver mit dieser Thematik auseinandersetzen wird.



Flottenstrategie und Dieselbusbestellung

Mit der Umsetzung der Flottenstrategie schliesst Stadtbus die Ära der Dieselbusse voraussichtlich mit der letzten getätigten Bestellung von 16 MAN-Bussen im Jahre 2019 ab, wovon die letzten 5 Busse erst im Juni 2020 geliefert werden.

Zukünftige Neu- beziehungsweise Ersatzbeschaffungen, die in wenigen Jahren anstehen dürften, sollen auf Batteriebusen oder anderen CO₂-neutralen Antriebslösungen basieren, um lokal und global eine fortschrittliche Ökobilanz ausweisen zu können.

Auf den Hauptlinien (Hochleistungslinien in städtischem/urbanem Gebiet) setzt Stadtbus seit Jahrzehnten mehrheitlich auf Elektroantrieb in Form von oberleitungsgebundenen Trolleybussen. Die aktuell verfügbaren Batteriebusse zeigen in der Gesamtbetrachtung noch eine allzu ungesicherte Bilanz in Bezug auf Ökologie und Ökonomie, um als Ersatz von Trolleybus- oder Dieselbuslinien mit hohen Tagesleistungen (> 250 km/Tag) zu dienen. Stadtbus wird daher die bestehenden Trolleybuslinien 1, 2 und 3 im Zusammenhang mit Gefässvergrösserungen und Ersatzbeschaffungen auf Trolleybusse mit Batteriepaketen umstellen. Diese Busse nennen sich Trolleybusse DC (Dynamic Charging), da sie durch die eingebauten Batteriepakete Not- und Umfahrungsfahrten und Linienverlängerungen ermöglichen, wenn kein Strom (keine Oberleitungen) verfügbar sind. Entsprechend können daher im regulären Linienbetrieb auch relativ grosse Abschnitte ohne Oberleitungen befahren werden, da die Batterien bei jedem Linienumlauf im Bereich der Oberleitungen (Gesamtanteil 50 % bis 65 %) wieder aufgeladen werden können.

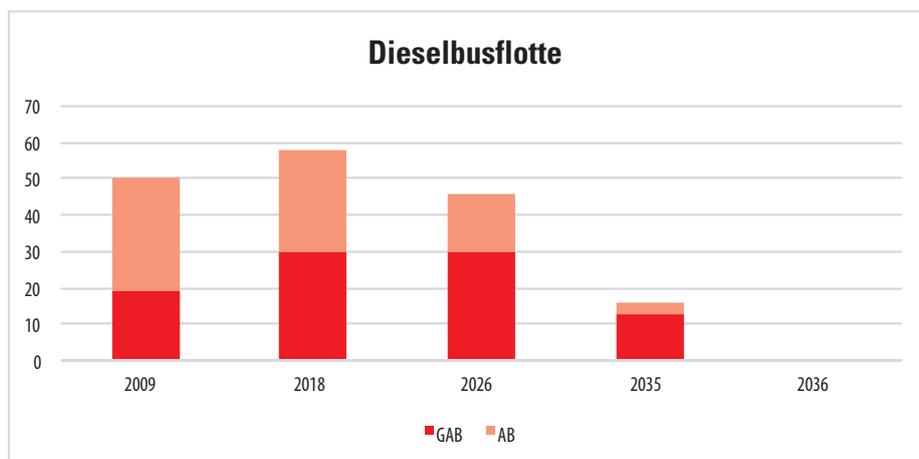
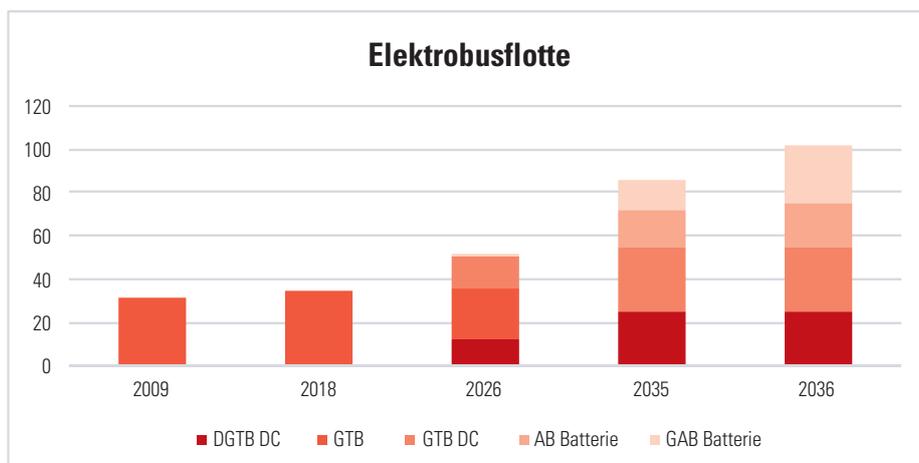
Durch die DC-Technologie lassen sich die heutigen Hauptlinien in den Agglomerationen ohne Oberleitungsausbauten problemlos erweitern. Ferner sollen die aktuellen Dieselbuslinien 5 und 7 in wenigen Jahren auf die

Trolleybus-DC-Lösung umgebaut und somit ebenfalls elektrifiziert werden. Mit dieser Elektrifizierung wird Stadtbus ab etwa 2026 mehr als 90 % seiner städtischen Fahrgäste elektrisch befördern. Der erforderliche Ausbau der Oberleitungen wird dabei vergleichsweise gering ausfallen, da die Linien 5 und 7 im städtischen Bereich die heutigen Oberleitungen der Linie 1, 2 und 3 ebenfalls nutzen können.

Vollständige Dekarbonisierung ab 2036/37 möglich

Falls die Flottenstrategie wie geplant umgesetzt wird, können im Jahre 2036/37 die letzten Dieselbusse (13 GAB und 3 AB) ausgemustert und durch Batteriebusse ersetzt werden – ausser es müsste aufgrund strategischer Überlegungen für den Notfall ein minimaler Anteil an stromunabhängigen Bussen in der Flotte gehalten werden.

Während die Elektrobusflotte sukzessive ausgebaut wird, verschwinden die Busse mit Verbrennungsmotor bis 2036 aus dem Stadtbild.



Legende:

DGTB Doppelgelenktrolleybusse (Länge 24 m)

GTB Gelenktrolleybusse (Länge 18 m)

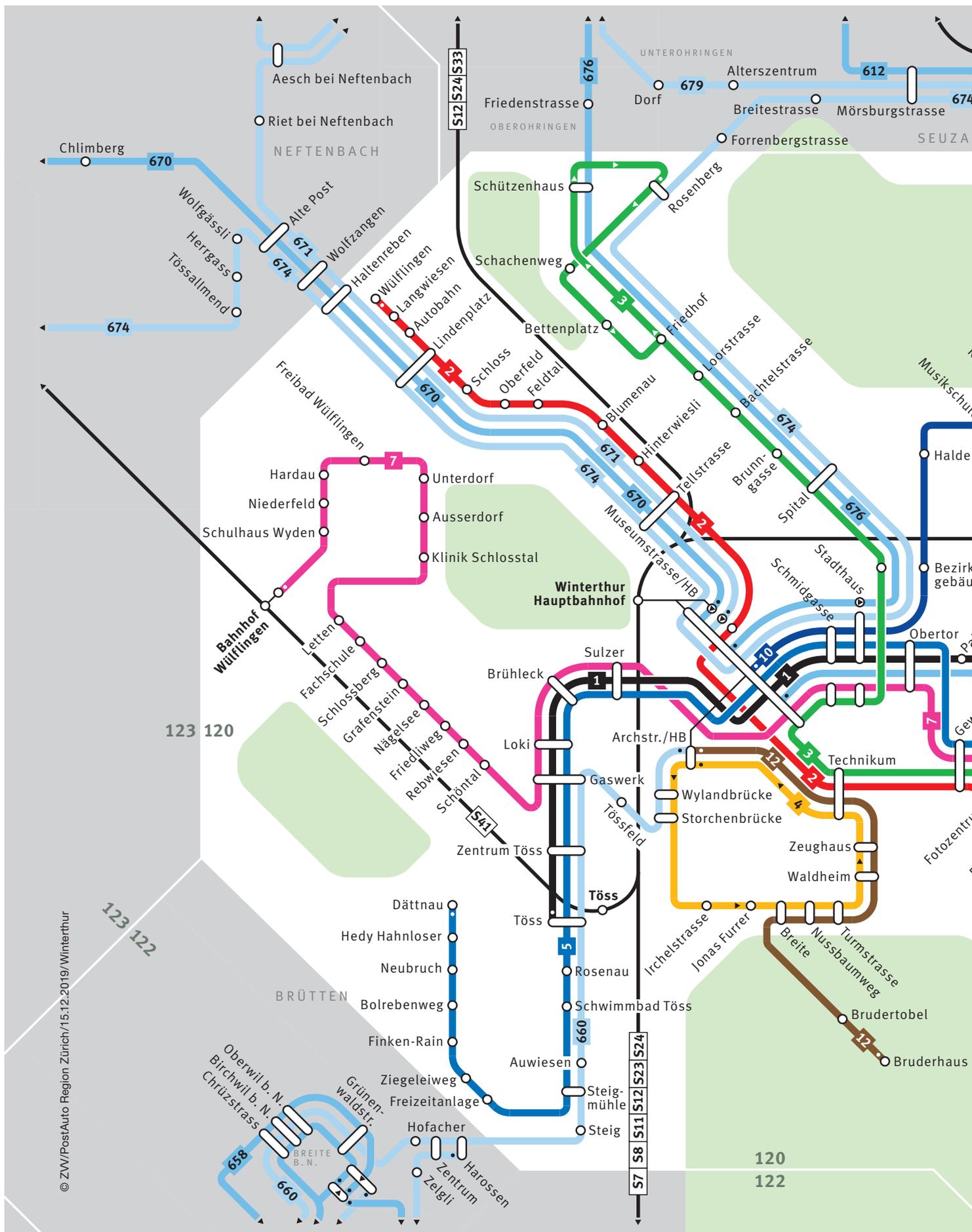
GAB Gelenkbusse (Länge 18 m)

AB Autobusse (Länge 12 m)

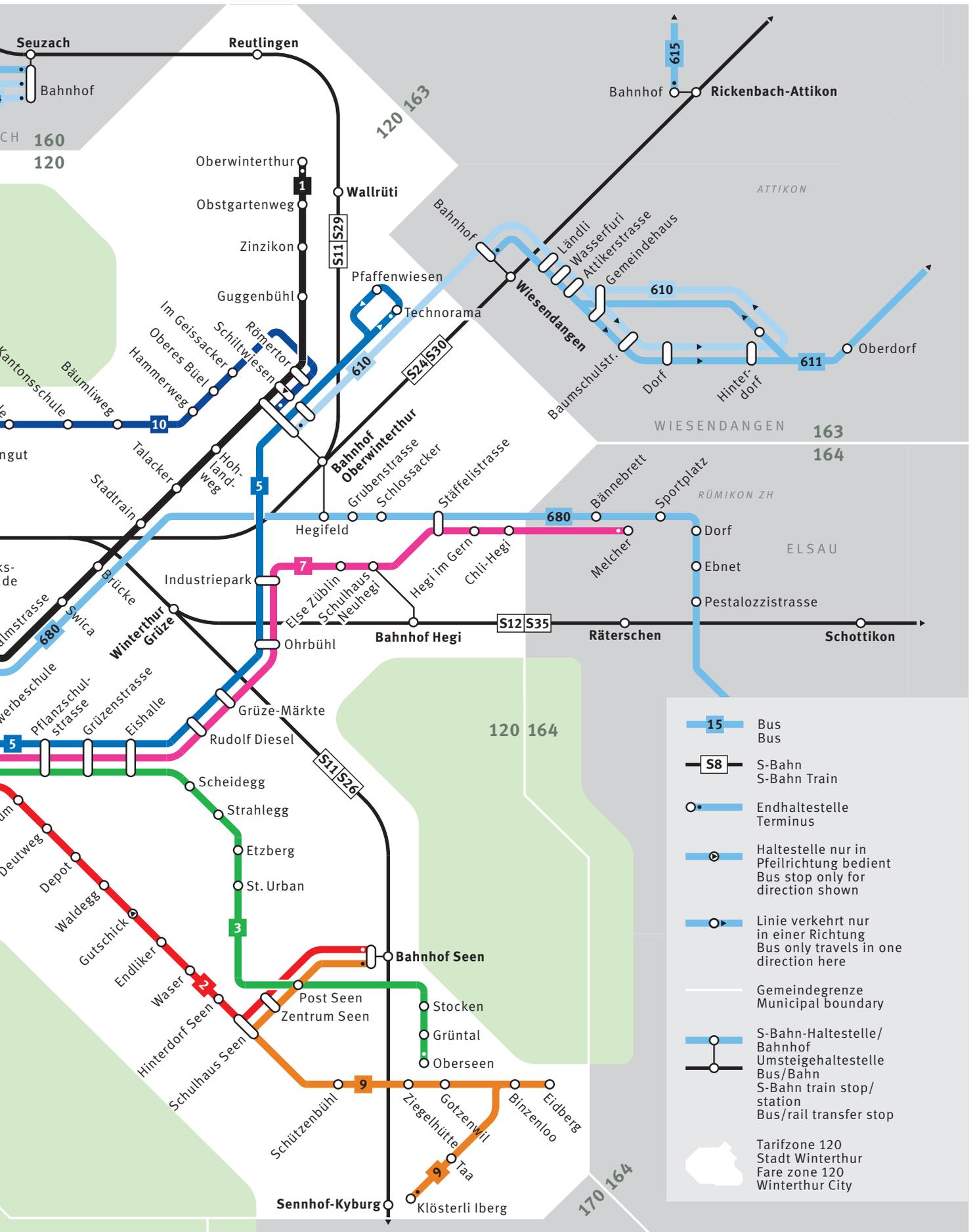
DC Dynamic Charging



ZVV Stadt Winterthur | Winterthur City



© ZVV/PostAuto Region Zürich/15.12.2019/Winterthur



April 2020

Stadtbus Winterthur
CH-8403 Winterthur
www.stadtbus.winterthur.ch