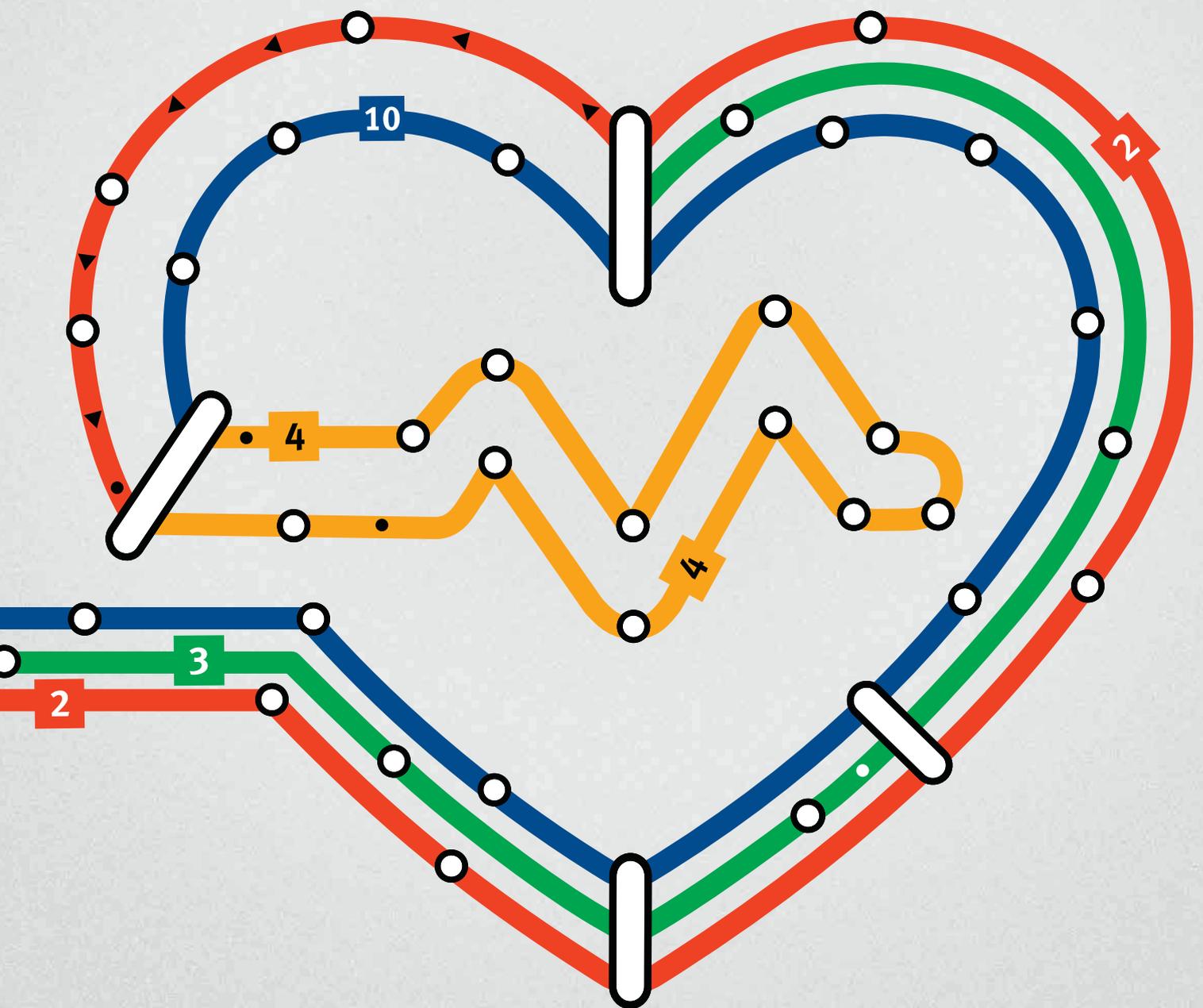


Geschäftsbericht 2018



Fakten und Zahlen

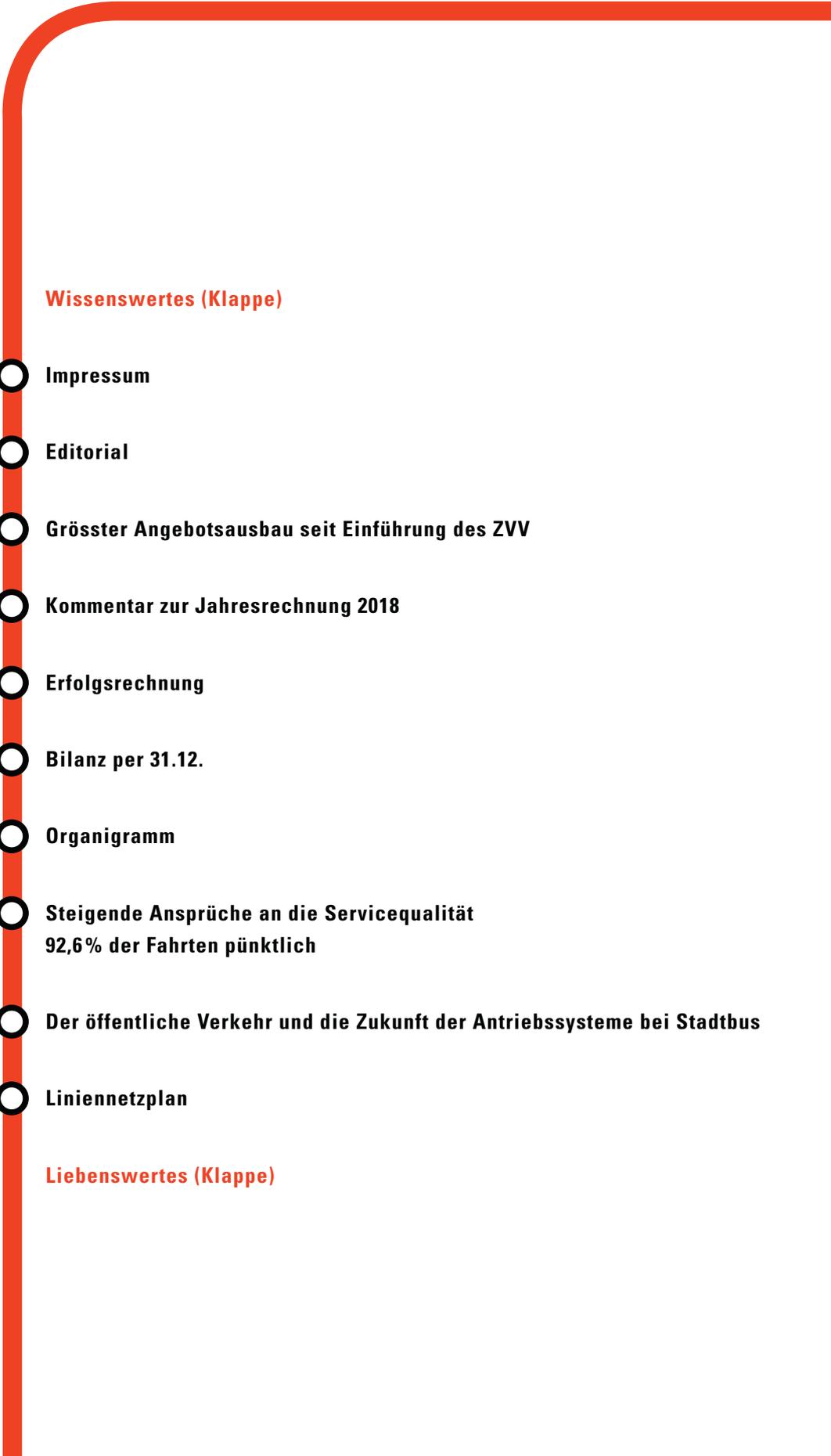
PENSEN PER 31.12.	2017	2018	ABW.
	ANZAHL	ANZAHL	IN %
Fahrdienst	193.44	198.08	2.4
Betrieb	19.42	20.50	5.6
Technik	28.88	29.17	1.0
Verwaltung	9.30	9.50	2.2
Marketing, Kommunikation und Verkauf	13.46	13.79	2.5
Total Pensen	264.50	271.04	2.5
Auszubildende	5.00	5.00	0.0

FAHRZEUGBESTAND PER 31.12.	2017	2018	ABW.
Gelenktrolleybusse	34	34	0.0
Gelenkautobusse	30	30	0.0
Autobusse	30	28	-6.7
Total Fahrzeuge	94	92	-2.1

FAHRPLANKILOMETER	2017	2018	ABW.
Stadt	IN KM	IN KM	IN %
Trolleybusse	2 154 225	2 156 800	0.1
Autobusse	2 091 613	2 151 478	2.9
Total Stadt	4 245 838	4 308 278	1.5
Region			
Winterthur-Brütten-Bassersdorf-Effretikon	570 390	535 645	-6.1
Winterthur-Neftenbach	100 784	101 675	0.9
Winterthur-Rosenberg-Seuzach	126 108	127 175	0.8
Oberwinterthur-Wiesendangen-Gundetswil	125 742	126 846	0.9
Breite-Nürenschorf-Effretikon	47 949		-100.0
Nachtbusse	51 046	51 872	1.6
Total Region	1 022 019	943 213	-7.7
Total Stadt und Region	5 267 857	5 251 491	-0.3

ENERGIEVERBRAUCH	2017	2018	ABW.
Fahrstrom kWh	5 193 584	5 007 040	-3.6
Dieselöl Liter	1 497 482	1 523 576	1.7

FAHRGASTZAHLEN	2016	2017	2018
Stadt	25 483 000	25 704 000	26 155 000
Regional	1 769 000	1 788 000	1 653 000
Nachtbus	45 000	47 000	49 000
Total	27 297 000	27 539 000	27 857 000



Wissenswertes (Klappe)

- 2 **○ Impressum**
- 3 **○ Editorial**
- 4 **○ Grösster Angebotsausbau seit Einführung des ZVV**
- 10 **○ Kommentar zur Jahresrechnung 2018**
- 14 **○ Erfolgsrechnung**
- 15 **○ Bilanz per 31.12.**
- 16 **○ Organigramm**
- 18 **○ Steigende Ansprüche an die Servicequalität
92,6% der Fahrten pünktlich**
- 20 **○ Der öffentliche Verkehr und die Zukunft der Antriebssysteme bei Stadtbuss**
- 22 **○ Liniennetzplan**

Liebenswertes (Klappe)

Impressum

Herausgeber

Stadtbus Winterthur, CH-8403 Winterthur

Telefon 052 235 35 35

www.stadtbus.winterthur.ch, stadtbus.winterthur@win.ch

Redaktion

Annemarie Lehmann

Konzeption und Gestaltung

one-to-one

Fotos

Stadtbus Winterthur

Illustrationen

Partner & Partner AG

Druck

Mattenbach AG

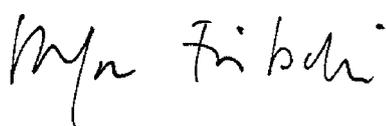
Mit Sondereffort den Angebotsausbau realisiert

Das Jahr 2018 stand ganz im Zeichen der Umsetzung der letzten Etappe der 4. Teilergänzungen des ZVV. Mit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember konnten konzeptionelle Schwächen beim Fahrplan, den Anschlüssen und bei den Fahrzeiten korrigiert werden. Hierfür war intern ein enormer Sondereffort notwendig: Es mussten 8 Fahrzeuge beschafft und in Betrieb genommen, zwei Endhalteschlaufen gebaut und weitere Infrastruktur bereitgestellt werden. Es wurden 34 neue Fahrdienstmitarbeitende angestellt und das ganze Personal im Hinblick auf die veränderten Begebenheiten instruiert. Schliesslich wurden auch die Kundinnen und Kunden umfassend für den Fahrplanwechsel sensibilisiert und über die Neuerungen informiert.

Mit dem 10%igen Angebotsausbau und teilweise neuen Linienführungen musste der Fahrplan von Grund auf neu gebaut werden, und es veränderten sich die meisten Anschlüsse oder beispielsweise der Geltungsbereich des Kurzstrecken-Tarifs. Die grossen Umstellungen am 9. Dezember konnten dank motivierten Mitarbeitenden ohne grosse Probleme auf Anhieb bewältigt werden. Wir dürfen über diese grossartige Leistung stolz sein und sprechen unseren Mitarbeitenden ein herzliches Dankeschön aus.

Trotz des Kräfte absorbierenden Projekts der 4. Teilergänzungen konnte Stadtbus Winterthur die gute Servicequalität insgesamt halten. Wir haben die Finanzen fest im Griff und konnten auch mit weiteren PK-Belastungen und höheren Treibstoffkosten einen Gewinn von 0,6 Mio. Franken erzielen. Darüber hinaus hat sich der Kostendeckungsgrad weiter erhöht, und die Fahrgastzahlen stiegen um insgesamt 1,2% auf 27,9 Millionen. Wären unsere Fahrgäste mit dem Auto unterwegs gewesen, hätten sie schätzungsweise 250 000 Kilometer (oder pro Werktag rund 1000 km) Strasse benötigt. Platz, den wir in Winterthur schlicht nicht haben.

Sehr überrascht sind wir, dass die Fahrten mit Stadtbus aus der Region um 4% abgenommen haben, trotz einer Zunahme der Bevölkerung in den umliegenden Gemeinden. Findet hier eine unerwünschte Veränderung des Modalsplits statt, dem mit geeigneten Massnahmen zu begegnen ist? Oder sinken die Pendlerbewegungen zur Stadt Winterthur? Der verbesserte Regionalfahrplan zu den 4. Teilergänzungen wird diese Tendenz hoffentlich brechen und eine positive Nachfrageentwicklung in der Region in Gang setzen. Wir werden die Entwicklung verfolgen und genau analysieren.



Stefan Fritschi
Stadtrat Winterthur

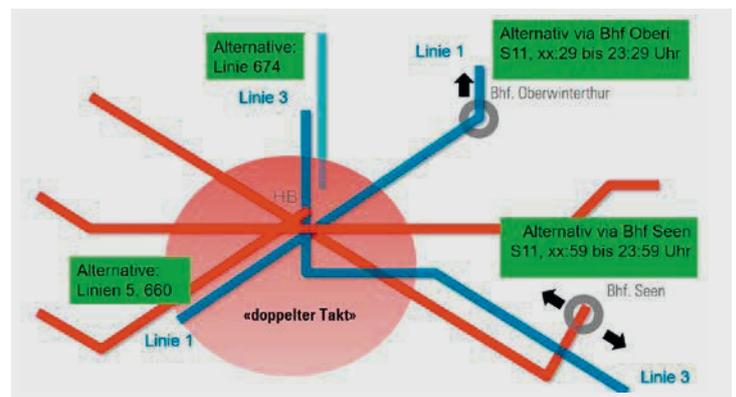


Thomas Nideröst
Direktor Stadtbus Winterthur

Grösster Angebotsausbau seit Einführung des ZVV

Die letzte Etappe der 4. Teilergänzungen des Zürcher Verkehrsverbunds wurde per 9. Dezember 2018 abgeschlossen. Nach Jahren der Vorbereitung hat Stadtbus Winterthur mit unzähligen Massnahmen den bedeutenden Leistungsausbaue und reibungslosen Fahrplanwechsel in der Stadt und Region Winterthur mitgetragen und einen grossen Schritt in die Zukunft getan.

Der Angebotsausbau verlangte von Stadtbus eine umfassende Überarbeitung der Fahrpläne, die Rekrutierung, Ausbildung und Integration vieler neuer Fahrdienstmitarbeitenden, die Schulung auch des bestehenden Fahrpersonals und die Instruktion der weiteren Mitarbeitenden. Zusätzlich mussten ebenfalls im Infrastrukturbereich und in der internen Organisation zahlreiche Anpassungen vorgenommen werden. Eine grosse Informationskampagne, um den Kundennutzen hervorzuheben und das Image zu stärken, sowie auf einzelne Stadtteile und Aussengemeinden ausgerichtete Aktivitäten ergänzten die Massnahmen.



Nach dem Fahrplanwechsel: Aufgrund zeitlich versetzter Linien wurde der Takt auf Parallelstrecken in den Randzeiten um bis das Doppelte verdichtet.



Vor dem Fahrplanwechsel: Auf Parallelstrecken fuhren mehrere Busse direkt hintereinander, und anschliessend ergaben sich längere Wartezeiten.

Die Bahn als Taktgeberin – der Kunde im Fokus

Ausgangspunkt aller Änderungen auf dem Liniennetz von Stadtbus Winterthur waren die geplanten Neuerungen beim Bahnangebot von SBB und Thurbo: Linien, Takt, Abfahrtszeiten und Abfahrtsorte. Darauf abgestimmt und in Koordination mit der PostAuto AG plante Stadtbus Winterthur das Angebot mit folgendem Kundenfokus: Mehr Anschlüsse. Einfacher ans Ziel. Länger im Einsatz. Dichter im Takt. Bessere Anbindung von Stadt und Region.

Mehr Anschlüsse

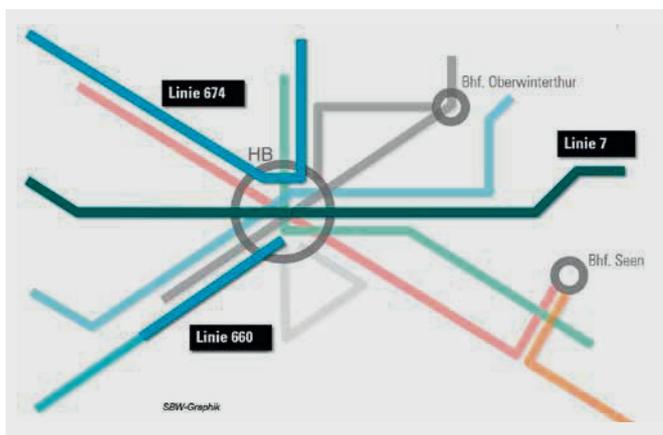
Eine wichtige Kenngrösse des Angebotsausbaus sind die Anzahl Anschlüsse. Gegenüber dem Fahrplan 2017/18 haben diese um 30% zugenommen: zum Beispiel ab Winterthur Hauptbahnhof ein dichteres Busangebot und eine bessere Fahrplanausrichtung zwischen Bus und Bahn oder am Bahnhof Seen eine verbesserte Busanknüpfung an die Aussenwachten Iberg und Eidberg.

Zudem wurde eine der grössten Schwächen im bisherigen Fahrplan angegangen: die Randstunden. Das bis Ende Fahrplanjahr gefahrene Regime war ganz auf die Anschlüsse ab den S-Bahnen am Hauptbahnhof ausgerichtet. Dies hatte den unschönen Effekt, dass auf Parallelstrecken mehrere Busse direkt hintereinanderfuhren und anschliessend längere Wartezeiten entstanden. Aus diesem Grund wurden die Linien 1 und 3 ab 21 Uhr bis Betriebsschluss zeitlich versetzt.

Einfacher ans Ziel

Der Angebotsausbau wurde ebenfalls zum Anlass genommen, das Liniennetz zu vereinfachen. Dabei stechen zwei Vereinfachungen hervor: die Durchmesserlinie 7 in der Stadt Winterthur und die neue Linie 674 vom Bahnhof Seuzach via Winterthur HB, Nefenbach bis zum Bahnhof Pfungen.

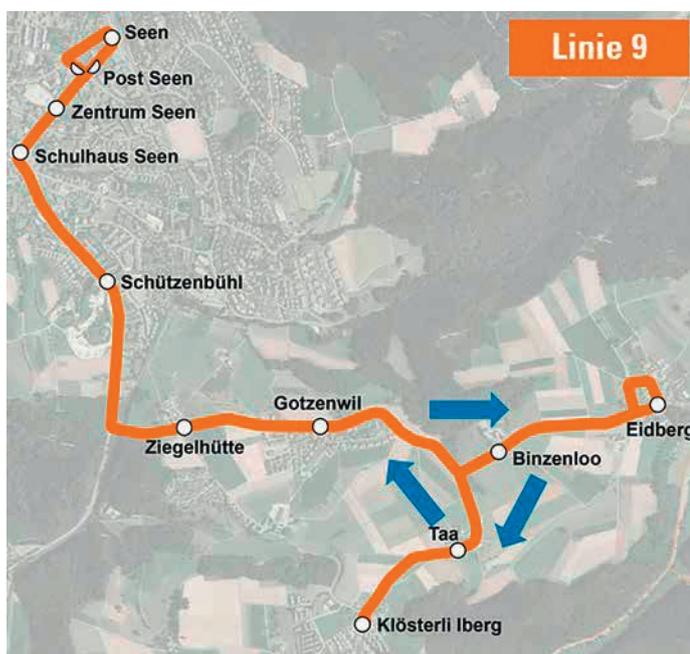
Am Bahnhofplatz Winterthur wurden bei den Haltekanten einige Änderungen vorgenommen, um die Fahrten direkter und somit schneller zu gestalten. Zudem wurden die Haltekanten für eine bessere Fahrgastlenkung neu bezeichnet.



Neues, vereinfachtes Liniennetz in der Stadt Winterthur



Neue Beschriftung Haltekanten am Bahnhofplatz Winterthur



Neue Linienführung der Linie 9

Länger im Einsatz

Die Betriebszeiten von Stadtbus Winterthur wurden erheblich verlängert. Spätere und frühere Fahrten machen den öffentlichen Verkehr für Berufspendler und Spätheimkehrer noch attraktiver. Am frühen Morgen erreichen die Fahrgäste aus Oberwinterthur, Wülflingen, Seen, dem Rosenberg und Dätttau den Hauptbahnhof Winterthur zur ersten S12 (Abfahrt 05.20 Uhr) oder S11 (Abfahrt 05.39 Uhr).

Dichter im Takt

Auch beim Takt wurden markante Verbesserungen vorgenommen. Sowohl in der Stadt als auch in der Region wurden auf drei Linien Taktverdichtungen realisiert. Als Konsequenz daraus haben nun alle Stadt- und Regionallinien von Stadtbus während der ganzen Betriebszeiten mindestens den Halbstundentakt.

Bessere Anbindung von Stadt und Region

Ein zentrales Ziel des Angebotsausbaus per Dezember 2018 war die verbesserte Anbindung der umliegenden Gemeinden an die Stadt Winterthur. Dafür exemplarisch ist die neue Linienführung zwischen Seen, Eidberg und Iberg: Nicht nur wurde der Fahrweg ganztags vereinheitlicht, sondern es werden nun auch alle Haltestellen bis Betriebsende in beide Richtungen bedient und die Anschlüsse in Seen auf die S11 und die S26 sichergestellt.

Anpassung von Infrastruktur

Um alle Fahrplanverbesserungen erbringen zu können, mussten zahlreiche Vorkehrungen getroffen werden, zum Beispiel in Elsau und Pfungen. Hier mussten auf den Fahrplanwechsel hin Wendeschlaufen gebaut werden: in Pfungen als definitive Lösung und deshalb auch behindertengerecht, in Elsau jedoch provisorisch wegen der offenen Entscheidung über den Ausbau der benachbarten Abwasser-Reinigungsanlage.

Beschaffung neuer Busse

Pünktlich auf den Fahrplanwechsel wurden die 2-türigen Solaris-Busse aus dem Jahr 2002 durch acht neue 3-türige MAN-Busse ersetzt. Im Einklang mit den Vorgaben des Behindertengesetzes sind die Türen 2 und 3 mit weissen Bändern gut sichtbar gekennzeichnet, und bei der für Rollstühle vorgesehenen Plattform steht ein zusätzlicher Kundeninformationsbildschirm zur Verfügung. Die neuen Busse sind mit 32 USB-Ladestationen und einer Frontkamera ausgerüstet. Letztere kann sachdienliche Hinweise liefern bei Unfällen oder bei gefährlichem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender. Die neuen Busse wurden mit dem leicht überarbeiteten Erscheinungsbild versehen.

Neue Liniennummern und Farben

Die offensichtlichste Änderung betrifft die neue Linie 7. An die Farbe «Pink» mussten sich sowohl die Fahrgäste wie auch die Mitarbeitenden von Stadtbus zuerst gewöhnen.



Neue Anzeigetafel Haltestelle Rudolf Diesel



Neuer 3-türiger MAN-Bus im neuen Erscheinungsbild

Rekrutierung neuer und Schulung aller Mitarbeitenden

Jährlich rund 24 500 zusätzliche Fahrplanstunden müssen mit dem Fahrplanwechsel abgedeckt werden. Die Rekrutierung 34 neuer Fahrdienstmitarbeitender lief deshalb auf Hochtouren. Nicht nur die neuen Mitarbeitenden mussten geschult werden. Auch die bestehenden mussten zum Teil jahrzehntelange Routinen über Bord werfen.

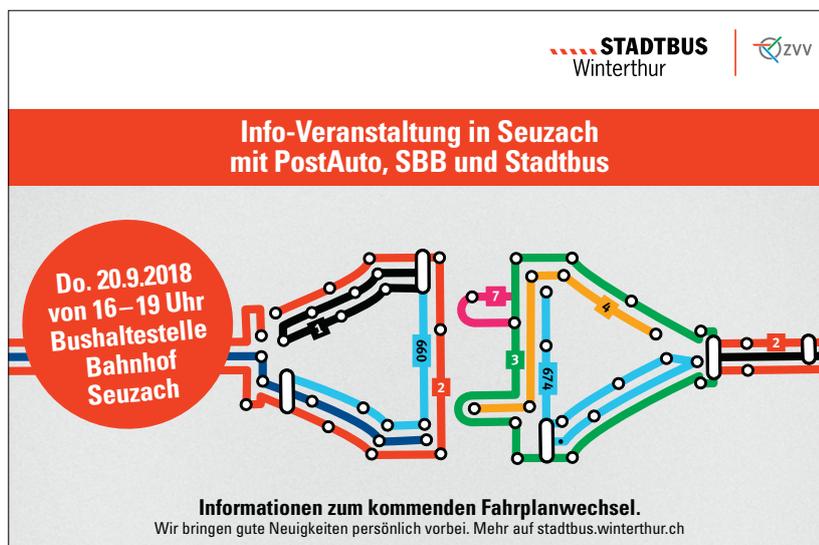
Informationskampagne für die Bevölkerung

Bei so vielen Neuerungen war klar, dass die Information der Bevölkerung im Marktgebiet über das übliche Mass hinaus betrieben werden musste. Entsprechend wurden in einer gross angelegten Kampagne sämtliche Anspruchsgruppen informiert. Zusammen mit der Marketing- und Kommunikationsagentur Partner & Partner in Winterthur wurde diese für das gesamte Marktgebiet ausgearbeitet. Damit sollten folgende Ziele erreicht werden:

Erstes Ziel: Die aktuellen Fahrgäste von Stadtbus sind über den Angebotsausbau informiert. Sie erhalten Antworten auf folgende Fragen: Was wird für mich besser? Kann ich meine Reiseroute vereinfachen? Habe ich bessere Anschlüsse? Wie kann ich das Mehrangebot nutzen?

Zweites Ziel: Die potenziellen Fahrgäste von Stadtbus sind ebenfalls über die wichtigsten Neuerungen informiert. Diese Zielgruppe stellt aber grundsätzlich andere Fragen: Gibt es neu ein für mich besseres ÖV-Angebot? Kann ich das Auto künftig aufgrund des neuen ÖV-Angebots teilweise oder ganz ersetzen?

Drittes Ziel: Stadtbus verbessert durch den Angebotsausbau und die flankierende Informationskampagne sein Image nachhaltig.



Plakat für Informationsveranstaltung in Seuzach

Wie kann erreicht werden, dass eine Marketingkampagne wahrgenommen wird? Indem sie für den Empfänger relevante Inhalte anspricht. Entsprechend musste Stadtbus intern einen Konsens bezüglich der Essenz dieser Kampagne finden. Dabei lagen die wesentlichen Neuerungen und Verbesserungen auf der Hand und wurden in bereits genannten Kernbotschaften zusammengefasst:

Mehr Anschlüsse. Einfacher ans Ziel. Länger im Einsatz. Dichter im Takt. Bessere Anbindung von Stadt und Region.

Nicht jede Aussage traf auf jede Gemeinde oder jeden Stadtteil zu. Entsprechend wurde auf Plakaten oder weiteren Trägern der Werbebotschaften jeweils auf die lokalen Hauptvorteile fokussiert.

Zudem gingen Mitarbeitende von Stadtbus (Direktion, Betrieb und Marketing) und den involvierten ÖV-Partnern (SBB und PostAuto AG) im Rahmen einer Veranstaltungsreihe zu den Kunden und Kundinnen. Einerseits, um die Vorteile des neuen Angebots zu erklären, aber auch, um im direkten Austausch Rückmeldungen zur Dienstleistungsqualität des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. An den acht Veranstaltungen in den Gemeinden und in der Stadt Winterthur durfte Stadtbus knapp 1300 Personen begrüßen.

Ebenso hat Stadtbus kurz vor und nach dem Fahrplanwechsel (zusammen mit dem ZVV und den bereits genannten Partnerunternehmen) die Fahrgastlenkung am HB Winterthur verstärkt.



Informationsveranstaltung in Oberwinterthur

Erfreuliches Fazit

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 lief problemlos. Die internen Schulungen und Vorbereitung hatten den gewünschten Erfolg. Die Anpassungen der Infrastruktur und die Lieferung und Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge erfolgte qualitativ hochstehend und rechtzeitig.



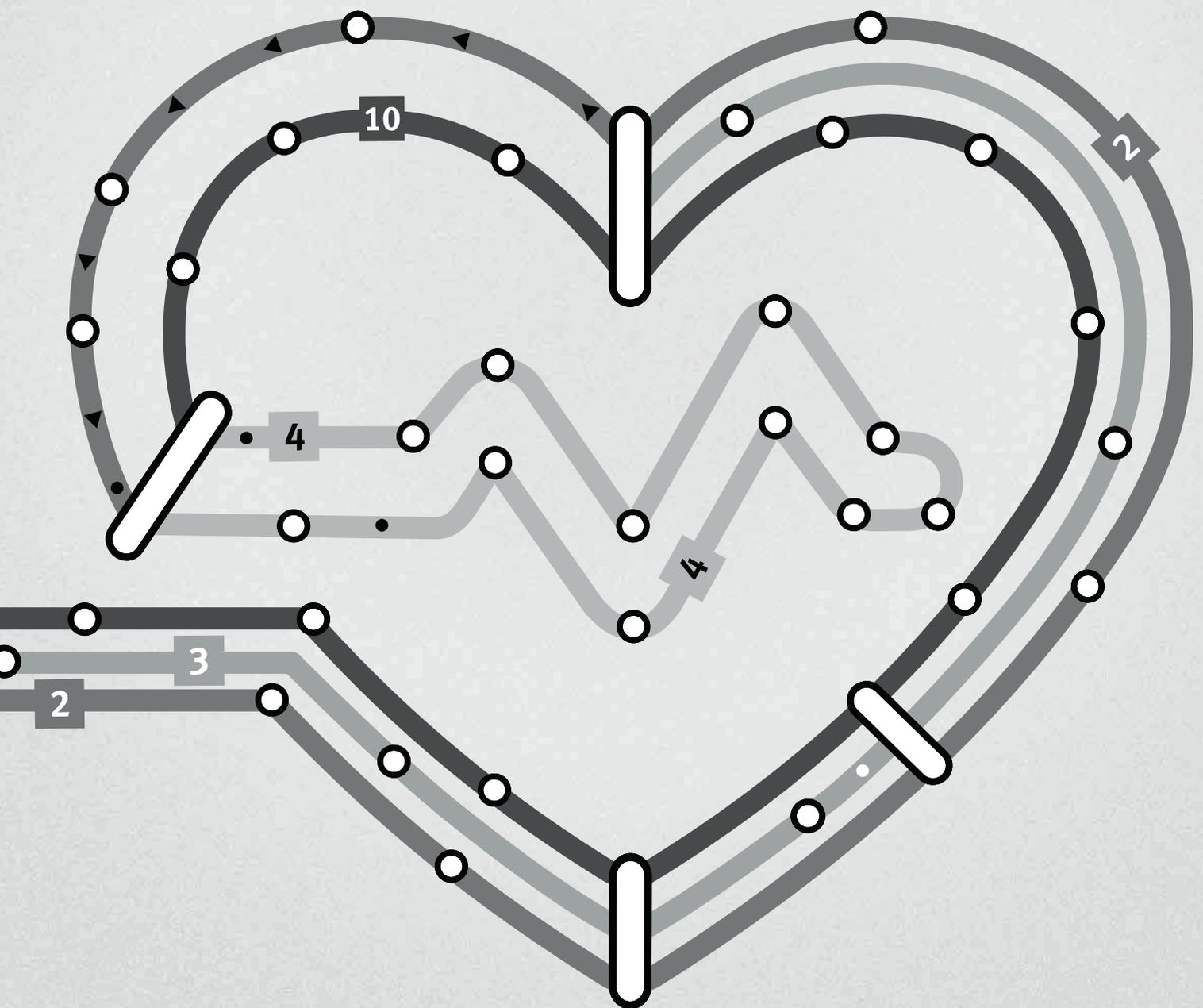
Der Kampagnenbus in Fahrt oberhalb von Winterthur

Die Verteilung der Fahrgäste auf verschiedene zusätzliche Züge, Linien und Kurse lag in den ersten Wochen etwas unter den Erwartungen. Einzelne Kurse mussten wegen der grossen Nachfrage bereits nach kurzer Zeit verstärkt werden.

Die Informationskampagne hat sich ebenfalls als Erfolg herausgestellt. Es gingen nur ein paar Dutzend Fragen bei Stadtbus ein. Dies kann so interpretiert werden, dass alle Anspruchsgruppen (Fahrgäste, Bevölkerung, Politik, Medien) zielgruppengerecht informiert wurden.

Ebenfalls ein guter Indikator für die Qualität der vorgelagerten Information war die Tatsache, dass die für eine Woche geplante Fahrgastlenkung am Hauptbahnhof bereits nach drei Tagen zugunsten der regulären Präsenz eingestellt werden konnte.

Geschäftsbericht 2018



Kommentar zur Jahresrechnung 2018

Die Jahresrechnung im Überblick.

Bei gerundeten Beträgen 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 50 913 und einem Totalertrag von TCHF 51 520 ab. Der Gewinn von TCHF 607 wird vollumfänglich der Betriebsreserve zugewiesen. Die Betriebsreserve beträgt nach der Gewinnzuweisung TCHF 5 564. 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 2018 (Budgetvorgabe) wurde somit erreicht.

Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen verminderten sich um 2,1 Prozent auf TCHF 2 205 (Vorjahr TCHF 2 252). Zusätzliche Einnahmen entstanden bei der Gebäude- und Parkplatzvermietung, bei den Extrafahrten und den übrigen Erträgen. Mindereinnahmen entstanden bei den Versicherungsleistungen, Fahrzeugvermietungen und den Zinseinnahmen.

Aufwand

Personalaufwand

Der Personalaufwand reduzierte sich um 0,3 Prozent auf TCHF 30 497 (Vorjahr TCHF 30 600). Die Reduktion ist im Wesentlichen auf die Bildung von Rückstellungen für die Pensionskassensanierung für die Jahre bis 2024 im Vorjahr zurückzuführen (Sozialversicherungsaufwand). Einen Anstieg gab es beim Lohnaufwand inklusive den Zulagen sowie beim übrigen Personalaufwand im Rahmen der Budgetvorgaben Stadt und ZVV. 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 übertroffen. Die durchschnittliche Abwesenheit von 128 Stunden pro Pensum und Jahr infolge Krankheit und Unfall verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 8 Stunden pro Pensum. Gründe für die Ausfallstunden sind vor allem die Langzeiterkrankungen. Die Zahlen bewegen sich weiterhin im Branchendurchschnitt, die Entwicklung wird im Auge behalten. Die Aktionen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wurden wie letztes Jahr gut besucht. Wiederum wurden verschiedene Anlässe im üblichen Rahmen durchgeführt.

Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich Mehraufwendungen von 8,8 Prozent zum Vorjahr. Die Zunahme ist im Wesentlichen auf den höheren Bau- und Erneuerungsaufwand zurückzuführen. Durch die erfolgswirksame Auflösung von nicht mehr notwendigen Rückstellungen im Jahr 2017 ist die Zunahme des Bau- und Erneuerungsaufwandes gross und darf daher nicht mit dem Vorjahr verglichen werden. Kosteneinsparungen gab es bei den Betriebsaufwendungen für den Unterhalt der Leitsysteme, demgegenüber steht ein höherer Fahrzeugaufwand aufgrund gestiegener Energiepreise. Die Ausgaben 2018 bewegen sich bereinigt im üblichen Rahmen der vergangenen Jahre.

Kapitalaufwand

Die Kapitalaufwendungen betragen TCHF 7 151 und reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr (TCHF 7 744). Bei den Abschreibungen gab es eine Reduktion um TCHF 411. Sie entsprechen dem mit dem ZVV vereinbarten Investitionsverlauf. Des Weiteren gab es eine Reduktion bei den Zinsen von TCHF 182 aufgrund des Investitionsvolumens des Vorjahres (nachsüssige Verzinsung).

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer stieg unter Berücksichtigung der oben erwähnten Veränderungen bei den Personal-, Sach- und Kapitalkosten und den Veränderungen bei den Fahrplankilometern um 0,8% oder CHF 0,08 auf CHF 9,28 (Vorjahr CHF 9,20).

Gewinnreserve

Aus den Gewinnreserven gab es keine Entnahmen. Der Gewinn von TCHF 607 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 belaufen sich per 31.12.2018 auf TCHF 5 564.

Leistungsentgelt Verkehrsverbund

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

Für die abteilungsberechtigten Linien von Stadtbus Winterthur wurde am 29. August 2018 eine Abteilungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht geplante ungedeckte Kosten von TCHF 1 817 (davon TCHF 600 Bundesanteil und TCHF 1 218 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus Winterthur über das Leistungsentgelt Verkehrsverbund bereits im Jahr 2018 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 2018, erfolgen. Für Stadtbus beläuft sich der effektive Gewinn (Abweichung gegenüber Offerte) über alle RPV-Linien (regionaler Personenverkehr) auf TCHF 99. 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» schreibt 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 verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 2 254 auf TCHF 59 070.

Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um TCHF 137 zu, hauptsächlich infolge höherer Debitoren und Guthaben.

Das Anlagevermögen nahm um TCHF 2 391 ab. Im Berichtsjahr wurde mehr abgeschrieben als investiert.

Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um TCHF 1 298 zu. Die Veränderung ergibt 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 verminderten sich im Rechnungsjahr um TCHF 4 158 zum Vorjahr. Die Gesamtabnahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Abnahme der Aktiven um TCHF 2 254, der Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um TCHF 1 298 und der Zunahme der Betriebsreserven Stadtbus um TCHF 607.

Mit der Nettozunahme der Betriebsreserven von TCHF 607 erhöhten sich die Eigenmittel per Ende Jahr auf TCHF 5 564.

BETRIEBSRESERVE	31.12.17	2018	2018	31.12.18
	SALDO	EINLAGEN	ENTNAHME	SALDO
Gebundene Reserve § 25 PVG	4 163 781.88	338 633.78	–	4 502 415.66
Gebundene Reserve Art. 36 PBG	– 1 858 748.91	98 581.00	–	– 1 760 167.91
Freiwillige Gewinnreserve	2 652 750.19	169 316.89	–	2 822 067.08
Betriebsreserve	4 957 783.16	606 531.67	0.00	5 564 314.83

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. Die Zielvereinbarung mit dem ZVV aus dem Jahr 2005 lief Ende 2012 ab und musste durch eine neue Vereinbarung ersetzt werden.

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.

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

- Umsetzung Angebotsstrategie 2020/2030 weiterführen; Etappen 20/21 planen
- Ablösung Vorläuferbetrieb Linie 2E durch Linie 22 auf 2021 verschieben
- Linienverlängerung Linie 1 Zinzikon Projektierung und Umsetzung; Zielgrösse 2021
- Projektierung und Umsetzung Querung Grüze; Ziel 2022/2023
- Ausschreibung Doppelgelenktrolleybusse 2019/2020
- Konzept Trolley-/Batteriebus für Linien 5/7 und Finanzierung klären
- Sparmassnahmen gemäss Zielvereinbarung ZVV; Verzicht auf neue Zielvereinbarungen
- Teil-Elektrifizierung Linie 7; Studie und Vorprojekt
- 4. Teilergänzung: Nachkorrektur auf einzelnen Linien planen und per Dezember 2019 umsetzen

Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

GEMÄSS ART. 37 ABS. 2 DES PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZES PRÜFT DAS BAV, OB DIE JAHRESRECHNUNG MIT DEN GESETZLICHEN VORSCHRIFTEN UND DEN DARAUFGASIEBENDEN VEREINBARUNGEN ÜBER BEITRÄGE UND DARLEHEN DER ÖFFENTLICHEN HAND ÜBEREINSTIMMEN. AUFGRUND VON ÄNDERUNGEN IN DER RECHTSGRUNDLAGE (BUNDESGESETZ ÜBER DAS STABILISIERUNGSPROGRAMM 2017–2019) WERDEN DIE SUBVENTIONSRECHTLICHEN PRÜFUNGEN DES BAV AB GESCHÄFTSJAHR 2017 PERIODISCH ODER NACH BEDARF UND NICHT MEHR ZWINGEND JÄHRLICH DURCHFÜHRT. MIT SCHREIBEN VOM 7. MÄRZ 2019 HAT DAS BAV MITGETEILT, DASS ES NACH ART. 37 ABS. 2 PBG DIE JAHRESRECHNUNG 2018 VON STADTBUS WINTERTHUR SUBVENTIONSRECHTLICH NICHT GEPRÜFT HAT.

Kommentar Finanzkontrolle der Stadt Winterthur

DIE IM GESCHÄFTSBERICHT AUSGEWIESENEN ZAHLEN SIND NICHT DURCH DIE FINANZKONTROLLE DER STADT WINTERTHUR REVIDIERT.

Erfolgsrechnung

EINNAHMEN		31.12.2017	31.12.2018	ABW. 1	ABW. 2
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
	Entnahme aus Betriebsreserve	0	0	0	
	Leistungsentgelt ZVV	48 762	49 315	553	1.1
	Total Leistungsentgelt und Entnahme aus BR	48 762	49 315	553	1.1
	Personenverkehrsertrag	203	247	44	21.7
	Werbeerträge	1 006	1 007	1	0.1
	Fahrzeugvermietungen	3	0	-3	
	Entschädigung aus Personen- und Sachschäden	250	77	-173	-69.2
	Sonstige Erträge	156	191	35	22.4
	Zinseinnahmen	113	107	-6	-5.3
	Erfolg aus betrieblichen Liegenschaften	521	576	55	10.6
	Total Nebeneinnahmen	2 252	2 205	-47	-2.1
	Total Einnahmen	51 014	51 520	506	1.0
AUFWAND					
PERSONALAUFWAND	Lohnaufwand und Zulagen	22 970	23 795	825	3.6
	Sozialversicherungsaufwand	7 082	5 848	-1 234	-17.4
	Rückerstattungen von Sozialversicherungen	-235	-152	83	-35.3
	Übriger Personalaufwand	783	1 006	223	28.5
	Total Personalaufwand	30 600	30 497	-103	-0.3
SACHAUFWAND	Raumaufwand	138	167	29	21.0
	Betriebsaufwand	2 392	2 125	-267	-11.2
	Fahrzeugaufwand	3 497	3 719	222	6.3
	Versicherungsaufwand	552	525	-27	-4.9
	Energie- und Entsorgungsaufwand	415	353	-62	-14.9
	Verwaltungs- und Informatikaufwand	1 381	1 382	1	0.1
	Werbeaufwand	536	596	60	11.2
	Einkauf von Transportleistungen	4	30	26	650.0
	Bau- und Erneuerungsaufwand	1 253	2 158	905	72.2
	Verwaltungsaufwand aus betrieblichen Liegenschaften	0	5	5	
	Total Sachaufwand	10 168	11 060	892	8.8
KAPITALAUFWAND	Abschreibungen	6 075	5 664	-411	-6.8
	Zinsen	1 669	1 487	-182	-10.9
	Total Kapitalaufwand	7 744	7 151	-593	-7.7
	Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	2 252	2 205	-47	-2.1
	Total Aufwand	50 764	50 913	149	0.3
JAHRESERFOLG		250	607	357	142.8

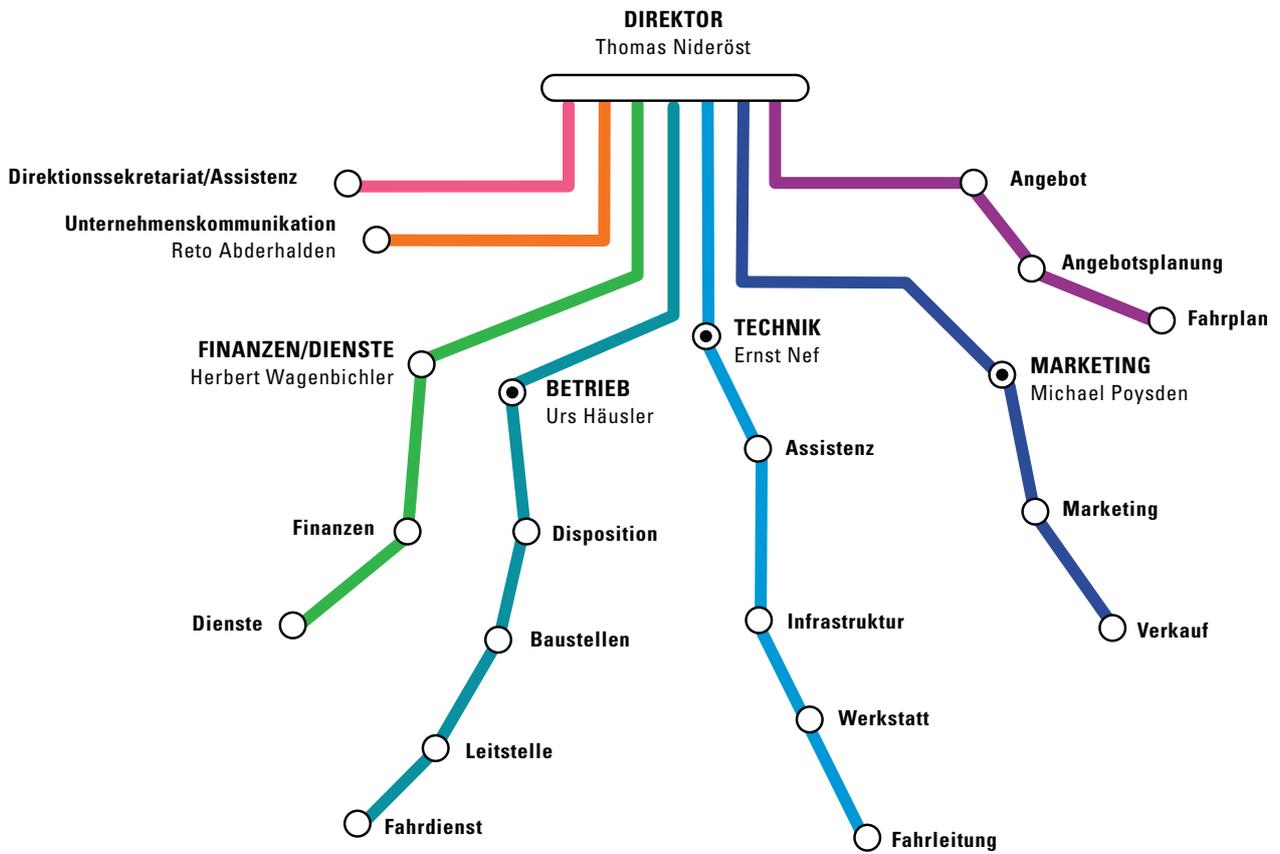
Bilanz

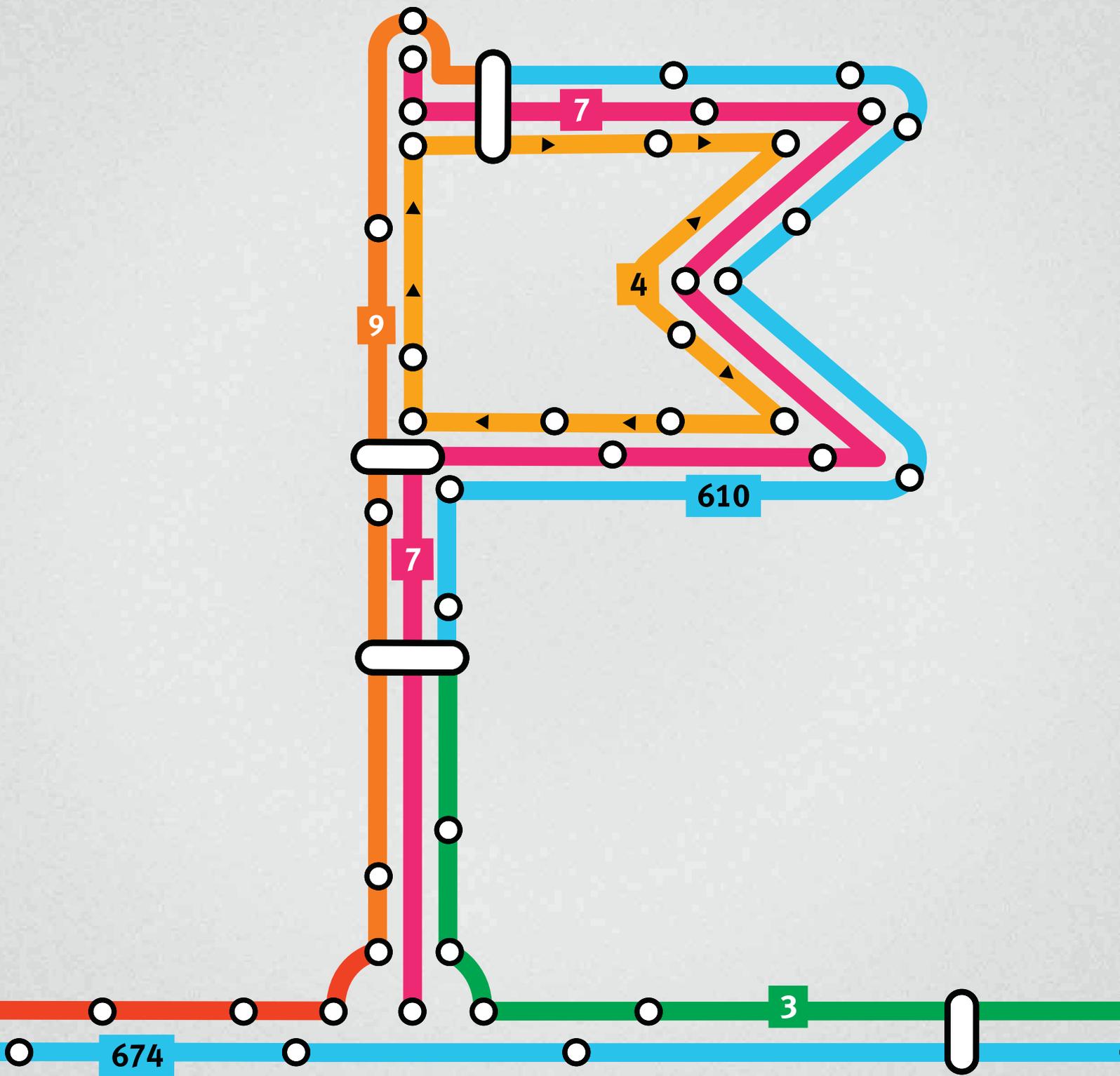
AKTIVEN	31.12.2017	31.12.2018	ABW. 1	ABW. 2
	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
Umlaufvermögen	3 693	3 830	137	3.7
Flüssige Mittel	413	399	-14	-3.4
Debitoren und Guthaben	1 698	1 895	197	11.6
Vorräte	1 061	1 065	4	0.4
Transitorische und übrige Aktiven	521	471	-50	-9.6
Anlagevermögen	57 631	55 240	-2 391	-4.1
Infrastruktur	4 113	4 156	43	1.0
Fahrzeuge	31 019	30 350	-669	-2.2
Mobiliar	4 552	3 716	-836	-18.4
Immobilien (Liegenschaften)	17 947	17 018	-929	-5.2
Total Aktiven	61 324	59 070	-2 254	-3.7

PASSIVEN	31.12.2017	31.12.2018	ABW. 1	ABW. 2
Verbindlichkeiten Dritte	15 125	16 423	1 298	8.6
Kreditoren	5 922	7 970	2 048	34.6
Transitorische Passiven	2 653	1 846	-807	-30.4
Kurzfristige Rückstellungen	2 641	3 033	392	14.8
Langfristige Rückstellungen	3 909	3 574	-335	-8.6
Verbindlichkeiten Stadt	41 241	37 083	-4 158	-10.1
Verbindlichkeiten Stadt	41 241	37 083	-4 158	-10.1
Eigene Mittel	4 958	5 564	606	12.2
Gesetzliche Gewinnreserve	2 305	2 742	437	19.0
Freiwillige Gewinnreserve	2 653	2 822	169	6.4
Total Passiven	61 324	59 070	-2 254	-3.7

ANLAGERECHNUNG PER 31.12.	Buchwert 31.12.2017	Zugänge Abgänge	Abschreibung	Buchwert 31.12.2018	Veränderung
IN CHF 1000					
Infrastruktur	4 113	240	-197	4 156	43
Fahrzeuge	31 019	2 991	-3 660	30 350	-669
Mobiliar	4 552	13	-849	3 716	-836
Immobilien (Liegenschaften)	17 947		-929	17 018	-929
Total	57 631	3 244	-5 635	55 240	-2 391

Organigramm 2018





Steigende Ansprüche an die Servicequalität

Die Ergebnisse der Messung Servicequalität des Jahres 2018 waren erfreulich, das Vorjahresniveau von 77 Punkten konnte über die beiden Messperioden betrachtet gehalten werden. Besonders positiv fiel die Bewertung der Fahrdienstmitarbeitenden zu Ticketverkauf (Überlandstrecken) und Erscheinungsbild sowie der Sauberkeit der Fahrzeuge aus. Verbesserungsbedarf besteht bei der Sauberkeit der Haltestellen und der angenehmen Fahrweise.

Eine Messung für sich ist nicht repräsentativ. Weil die Stichprobe zu klein ist, sind die Schwankungen der Ergebnisse von Messung zu Messung gross. Das Ergebnis der ersten Messung 2018 war hervorragend. Leider fiel dann die zweite nicht so positiv aus. Beispielsweise wurde die Zuverlässigkeit von den Kundinnen und Kunden deutlich negativer bewertet. Dies ist bedauerlich, weil die Leitstelle eine konstante, mehrheitlich sogar leicht bessere Pünktlichkeit der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr aufgezeichnet hat und sich auch die gesicherten Anschlüsse weiter verbessert haben. Die effektive Messung und die subjektive Wahrnehmung der Kundinnen und Kunden driften damit auseinander. Die Ansprüche der Fahrgäste sind also weiter gestiegen.



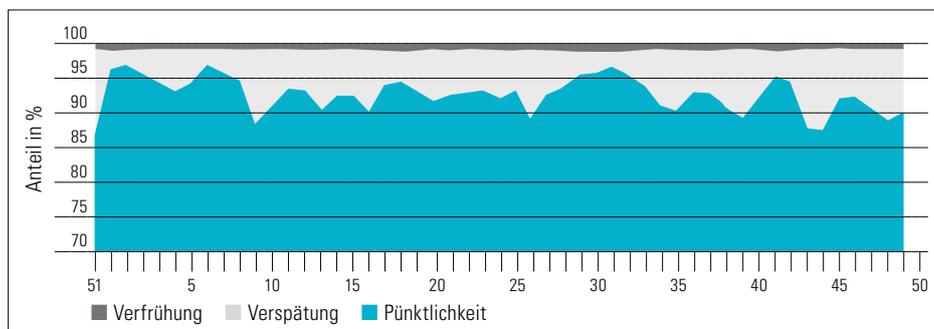
Stadtbusse am Bahnhofplatz Winterthur

Stadtbus hat sich zum Ziel gesetzt, das Niveau der Servicequalität weiter zu steigern und mit den Bedürfnissen der Fahrgäste Schritt zu halten. Es wurden in den letzten Jahren schon rund 250 Massnahmen umgesetzt, viele weitere sind noch in der Planung oder Umsetzung. Ein Sorgenkind mit den grössten Verbesserungsmöglichkeiten war 2018 die Beurteilung des Kriteriums «Ange-

nehme Fahrweise». Es wurde deshalb beschlossen, die Mitarbeitenden diesbezüglich besser zu schulen und ein neues System einzuführen. Es ermöglicht den Fahrdienstmitarbeitenden, ihre Fahrweise bewusster wahrzunehmen, indem ihnen übermässige Beschleunigungswerte, zu forsches Bremsen, grosse Kurvenfliehkräfte, aber auch ein hoher Verbrauch live angezeigt werden.

92,6% der Fahrten pünktlich

Trotz Mehrverkehr, höheren Fahrgastfrequenzen und vielen zusätzlichen Restriktionen konnte Stadtbus 2018 die Pünktlichkeit halten. 92,6% der Fahrten waren nicht zu früh und nicht mehr als 3 Minuten zu spät unterwegs.

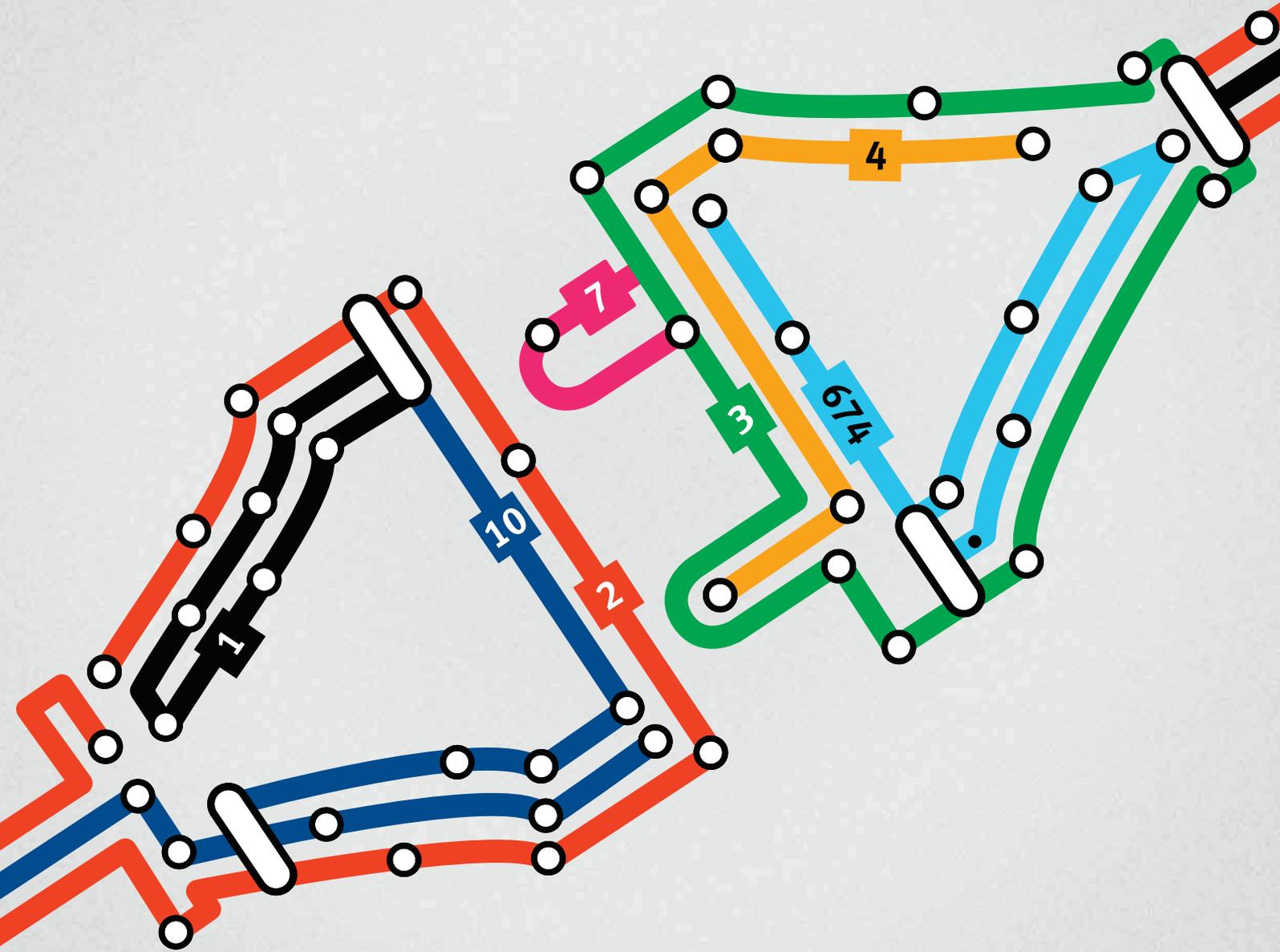


Pünktlichkeitsmessung Leitstelle Stadtbus 2018

Das Bild gestaltet sich aber sehr uneinheitlich: Wie auch in den Vorjahren schwankten die Ergebnisse von Woche zu Woche, von Linie zu Linie, je nach Richtung und Wetter sehr stark. Die pünktlichste Linie war die 11 mit einem Anteil von 97,25% pünktlicher

Fahrten. Das betrübliche Ende der Rangliste besetzte die nur während der Hauptverkehrszeiten fahrende Linie 667 mit 13,8% unpünktlichen Fahrten. Gegenüber dem Vorjahr pünktlicher unterwegs waren die Linien 1, 2, 2E, 4, 5, 9, 10 und 660. Deutlich schlechter hingegen die Linien 14 und 667, die beide per Fahrplanwechsel im Dezember 2018 komplett umgebaut wurden und so für 2019 eine neue Ausgangslage erhielten.

Auch wenn das Ergebnis gesamthaft als erfreulich zu betrachten ist: Positiv gewirkt haben die teuren Stabilisierungsmassnahmen im Fahrplan, während im Bereich Busbeschleunigung auch 2018 kaum nennenswerte Fortschritte erzielt werden konnten und noch sehr viel Arbeit zu bewältigen ist.



Der öffentliche Verkehr und die Zukunft der Antriebssysteme bei Stadtbus

Das Thema «Antriebssysteme» bewegt die ganze ÖV-Branche. Auch Stadtbus Winterthur ist intensiv daran, seine Busflotte zukunftsträchtig zu gestalten. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Nordwestschweiz wurden im Jahr 2018 im Rahmen einer Studie die Möglichkeiten des Ersatzes der Dieselflotte durch Batteriebusse untersucht. Und im April testete Stadtbus einen Prototyp (SwissTrolley Plus) der Firma Hess AG aus Bellach.



SwissTrolley Plus der Firma Hess AG aus Bellach

Die Studie fokussierte sich auf folgende drei Systeme:

- Batteriebus mit Nachladung im Depot
- Batteriebus mit stationären Kurzladungen auf der Strecke
- Konduktive Batterieladung während der Fahrt → In Motion Charging (IMC)

Nachladung im Depot

Die Nachladung erfordert grosse Batteriepakete, um Tagesleistungen von bis zu 350 km bewältigen zu können. Aus der heute noch beschränkten Energiedichte der Batterien würde ein sehr hohes Fahrzeuggewicht resultieren, und die Betriebskosten wären

hoch, insbesondere auch im Hinblick auf den Batterienersatz im Verlauf des ganzen Fahrzeug-Lifecycles. Auch führte das hohe Batteriegewicht zu allfälligen Einschränkungen bei der Transportkapazität.

Kurzladungen auf der Strecke

Mit Kurzladungen kann die Grösse der Batteriepakete stark reduziert werden, und Tages-Fahrleistungen wie bei Dieselflotten werden möglich. Je nach Linienprofil braucht es aber mehrere Hochleistungsladestationen. Diese Infrastruktur, zusammen mit den verlängerten Umlaufzeiten für das Laden, ergeben Gesamtkosten, welche mit einer Trolleybuslinie vergleichbar sind.



Konduktive Batterieladung

Eine konduktive Batterieladung während der Fahrt ist mit einem klassischen Trolleybus möglich, welcher mit Batteriepaketen für oberleitungsfreies Fahren (Fahrleitungsanteil etwa 60% der Gesamtstrecke) ausgerüstet ist. Dieses System ist dort besonders interessant, wo bereits eine Trolleybus-Infrastruktur (Oberleitungen) vorhanden ist.

Fazit der Studie

Leider ist die Batterietechnologie noch weit davon entfernt, ohne zusätzliche Ladung Tagesleistungen eines Dieselmotors zu erreichen. Der Betrieb einer heutigen Diesellinie mit reinen Batteriebusen würde

eine grössere Anzahl Fahrzeuge, Fahrer und Abstellplätze für das gleiche Angebot voraussetzen und wäre somit sehr teuer. Batteriebusse mit Kurzladungen auf der Strecke sind denkbar, haben aber ihren Preis.

Stadtbus Winterthur mit seinem Oberleitungsnetz ist geradezu prädestiniert, konduktive Ladung (IMC) für eine künftige Linienelektrifizierung zu nutzen. Diese Ausgangslage lässt es zu, neben den geplanten IMC-Projekten die Entwicklung der rein batteriebetriebenen Busse zu verfolgen und noch bestehende Diesellinien dann umzustellen, wenn die Systeme unter Betrachtung einer vertretbaren Wirtschaftlichkeit verfügbar sind.

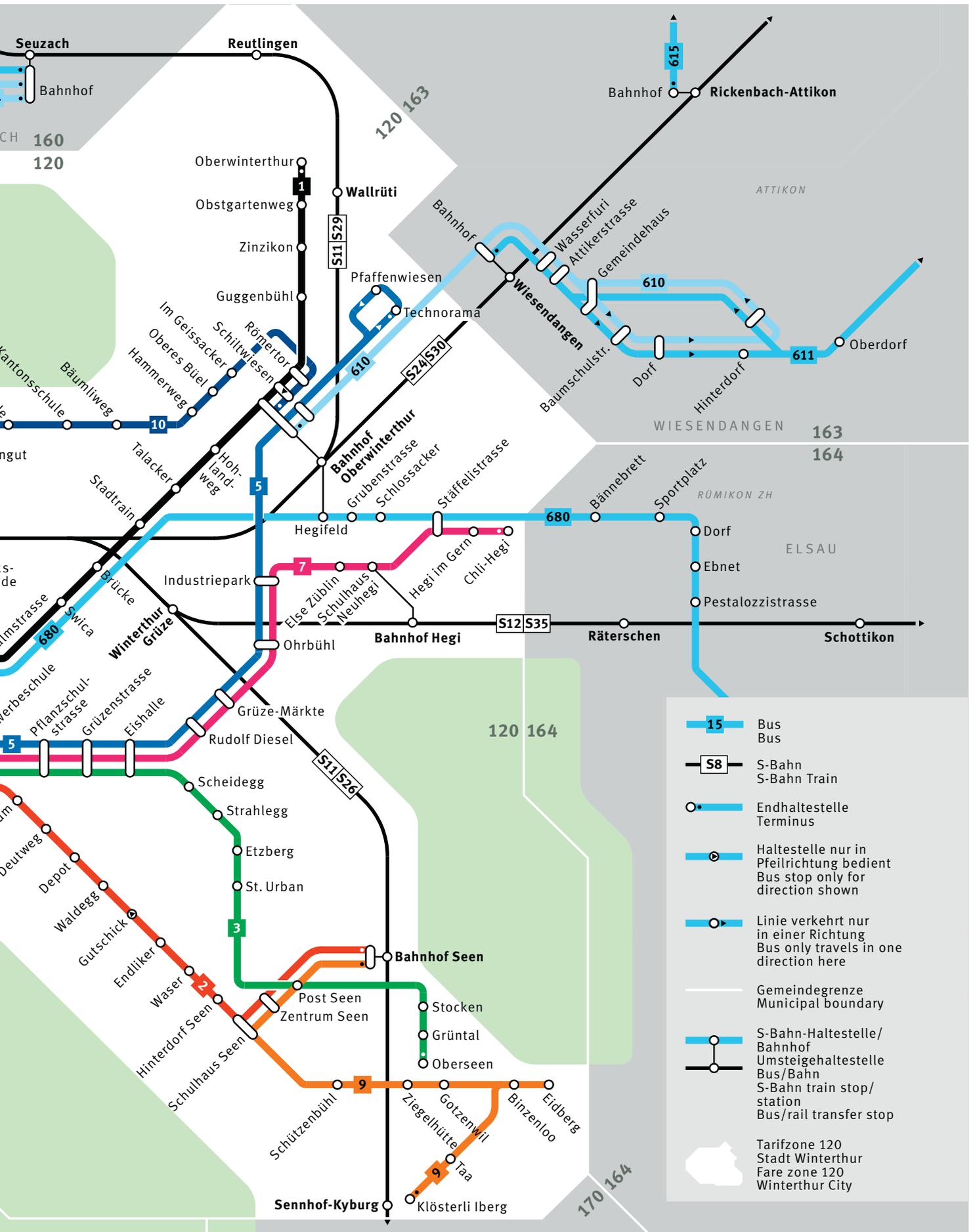
Praxistest mit einem IMC-Trolleybus

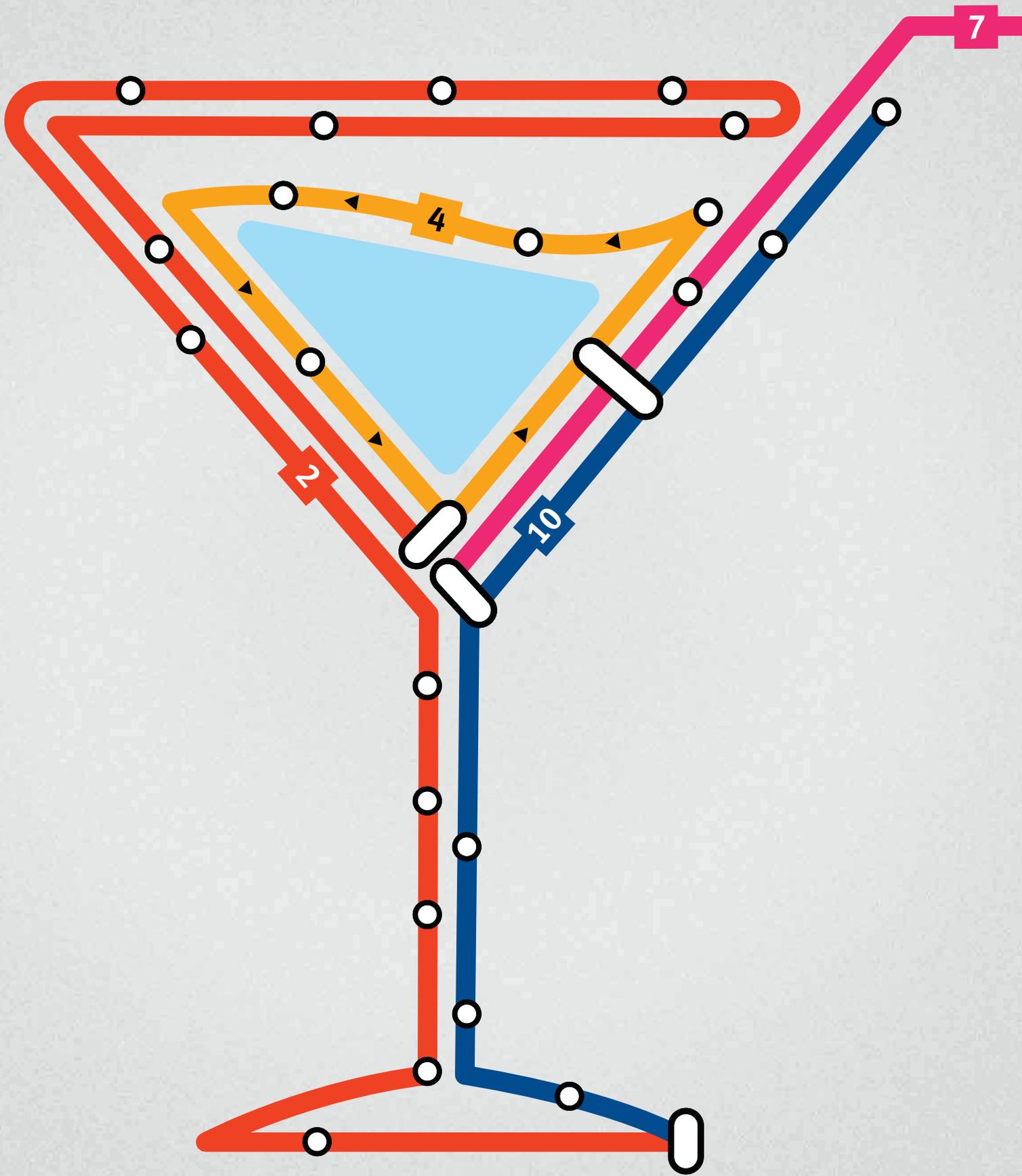
In Anlehnung an die Entwicklung beim PKW-Sektor denkt man in Bezug auf die Elektrifizierung mehrheitlich an Batteriebusse. Leider ist diese Technologie aber nur bedingt auf Linienbusse übertragbar, will man auch der Frage der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit gerecht werden.

Im Falle von Stadtbus Winterthur mit seinen bestehenden Trolleybus-Stadtlinien bietet sich als Alternative zum reinen Batteriebus die «In Motion Charging»-Technologie an. Denn die Buslinien werden mehrheitlich als Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof geführt und fahren zum Teil längere Abschnitte unter den bereits bestehenden Fahrleitungen.

Deshalb hat Stadtbus im April 2018 während zweier Wochen einen IMC-Trolleybus der Firma Hess AG getestet. Mit dem von den Verkehrsbetrieben Zürich ausgeliehenen SwissTrolley Plus simulierte Stadtbus das Streckenprofil der Linie 7 und definierte so die minimale Streckenlänge, welche mit Oberleitungen für eine IMC-Lösung auszurüsten ist.

Die erfreulichen Resultate zeigten, dass für die Linie 7 ein Oberleitungsanteil von 60% unter Verwendung einer Batteriekapazität von etwa 60kWh genügen wird. Der Fahrleitungsanteil von 60% ist mit den heute bestehenden Trolleybuslinien schon zu zirka $\frac{3}{4}$ verfügbar. Stadtbus benötigt für die Linie 7 von Chli-Hegi nach Bahnhof Wülflingen also nur eine vergleichsweise kurze Oberleitungsverlängerung. Diese Elektrifizierung ist auf 2024 geplant.





Post an Stadtbus

- « Schön, dass Sie die Fahrgäste begrüßen und verabschieden! Bitte die Busse öfter (wenn's geht) von Abfällen befreien! Danke! »
- « Ich bin erstaunt, dass am Hauptbahnhof keine Unfälle geschehen. Das ist nur auf die guten, geduldigen Chauffeure zurückzuführen. »
- « Ich finde den Bus schön. Ich finde es toll, wenn die Busfahrer nett sind und manchmal auch warten, wenn man auf den Bus stresst, und nicht kurz bevor man ankommt abfahren. »
- « Danke!! Der 2er ist oft sehr, sehr voll. Danke! »
- « Es ist schön, dass es Euch gibt. »
- « Vielen Dank den freundlichen und oft humorvollen Chauffeuren. »
- « Danke fürs Nerven bewahren, wenn Sie im Stau fahren, für das Arbeiten in der Nacht und am Sonntag und für die freundliche Auskunft heute. »
- « Bitte kühl die Busse im Sommer nicht wie einen Kühlschrank! »
- « Mir gefällt, dass der Chauffeur uns Passagiere ab und zu im Bus begrüsst und uns einen schönen Tag wünscht! »
- « Herzlichen Dank, dass Ihr uns Seuzachern die Linie 674 «geschenkt» habt, sie wird rege benutzt! »
- « Le service est super!
Merci beaucoup! »
- « Ich liebe die Linien 2 und 3. »
- « Ich staune immer wieder, wie die Chauffeure/Chauffeusen so ruhig und doch flüssig im Getümmel unterwegs sind. »
- « Das «Dankesagen» der Buschauffeure freut mich immer. »
- « Ich finde, die Busse sind so schön rot. Das macht immer Freude. »
- « Macht weiter so! »
- « Danke für den (fast) immer guten Service. Die Verkehrsprobleme muss die Politik lösen. »
- « Etwas pünktlicher wäre super!! Danke. »
- « Ich schätze die Genauigkeit vom Fahrplan und die Freundlichkeit der Busfahrer sehr. »
- « Sehr GUTES Angebot! Ich habe ein Auto, fahre aber gerne Bus in Winterthur – als Abwechslung. »
- « The busdrivers are all very professional. »
- « Toll, dass Ihr immer für uns da seid. »
- « Danke für den super Service 365 Tage im Jahr! »
- « Sie sind fast immer Spitze! »

