



Vom ersten Frühaufsteher  
bis zum letzten Nachtschwärmer: Stadtbus fährt  
alle zur Bahn, zur Arbeit  
oder nach Hause.



## Wissenswertes

<b>PENSEN PER 31.12.</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>ABW.</b>
	ANZAHL	ANZAHL	IN %
Fahrdienst	188.20	191.99	2.0
Betrieb	20.42	20.79	1.8
Technik	28.94	29.17	0.8
Verwaltung	9.10	9.30	2.2
Markt, Kommunikation und Verkauf	9.58	11.32	18.2
<b>Total Pensen</b>	<b>256.24</b>	<b>262.57</b>	<b>2.5</b>

Auszubildende	7.00	5.00	-28.6
---------------	------	------	-------

<b>FAHRZEUGBESTAND PER 31.12.</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>ABW.</b>
Gelenktrolleybusse	34	34	0.0
Standardautobusse	30	30	0.0
Gelenkautobusse	24	27	12.5
<b>Total Fahrzeuge</b>	<b>88</b>	<b>91</b>	<b>3.4</b>

<b>FAHRPLANKILOMETER</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>ABW.</b>
	IN KM	IN KM	IN %
<b>Stadt</b>			
Trolleybusse	2 276 169	2 199 999	-3.3
Autobusse	1 796 464	2 045 692	13.9
<b>Total Stadt</b>	<b>4 072 633</b>	<b>4 245 691</b>	<b>4.2</b>
<b>Region</b>			
Winterthur–Brütten–Bassersdorf–Effretikon	513 898	571 409	11.2
Neftenbach–Dättlikon–Flaach–Rafz–Winterthur	34 878	100 784	189.0
Winterthur–Rosenberg–Seuzach	116 129	125 342	7.9
Oberwinterthur–Wiesendangen–Gundetswil	120 851	125 742	4.0
Breite–Nürensdorf–Effretikon–Neftenbach	148 863	48 969	-67.1
Nachtbusse	50 566	50 438	-0.3
<b>Total Region</b>	<b>985 185</b>	<b>1 022 684</b>	<b>3.8</b>
<b>Total Stadt und Region</b>	<b>5 057 818</b>	<b>5 268 375</b>	<b>4.2</b>

<b>ENERGIEVERBRAUCH</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>ABW.</b>
Fahrstrom kWh	5 356 968	5 724 175	6.9
Dieselöl Liter	1 420 326	1 466 227	3.2

<b>FAHRGASTZAHLEN</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Stadt	25 120 299	25 225 708	25 483 000
Regional	1 737 583	1 733 192	1 769 000
Nachtbus	45 980	46 870	45 000
<b>Total</b>	<b>26 903 862</b>	<b>27 005 770</b>	<b>27 297 000</b>

**Herausgeber**

Stadtbus Winterthur, CH-8403 Winterthur  
Telefon 052 235 35 35  
www.stadtbus.winterthur.ch, stadtbus.winterthur@win.ch

**Redaktion**

Reto Abderhalden

**Konzeption und Gestaltung**

one-to-one

**Copyright Bilder**

Stadtbus Winterthur  
Stefan Schaufelberger

**Druck**

Mattenbach AG

	⊙ <b>Wissenswertes (Klappe)</b>
2	⊙ <b>Impressum</b>
5	⊙ <b>Editorial</b>
6	⊙ <b>MAN-Busse, ein neuer Flottenbestandteil</b>
7	⊙ <b>Bau neuer und Sanierung bisheriger Wartehallen</b>
8	⊙ <b>Die Website von Stadtbus im neuen Kleid</b>
9	⊙ <b>Marketingstrategie 2016–2019: Die Fahrgäste im Zentrum</b>
10	⊙ <b>Weiterbildung mit Senioren und Jugendlichen</b>
12	⊙ <b>Kommentar zur Jahresrechnung 2016</b>
16	⊙ <b>Erfolgsrechnung</b>
17	⊙ <b>Bilanz per 31.12.</b>
18	⊙ <b>Organigramm</b>
20	⊙ <b>Stadtbus-Flotte</b>
22	⊙ <b>Stadtbus-Dienstfahrzeuge</b>
24	⊙ <b>Stadtbus-Oldtimer</b>
26	⊙ <b>Liniennetzplan</b>
	⊙ <b>Liebenswertes (Klappe)</b>



Immer bessere Noten:  
Die freundlichen Fahrerinnen  
und Fahrer von Stadtbus  
behalten auch in der Hektik  
des Berufsverkehrs die  
Nerven.

## ◉ Editorial

### Mit den besten Noten seit Jahren.

2016 gestaltete sich als sehr erfolgreiches Jahr für Stadtbus. Unsere Fahrgäste sind mit unserer Leistung zufrieden und geben uns die besten Noten seit Jahren – nicht zuletzt, weil wir unsere Pünktlichkeit trotz Mehrverkehr, zahlreichen Baustellen und einem Einwohnerwachstum verbessern konnten. Entsprechend wurde der Bus in Winterthur und Umgebung auch häufiger benutzt. Stadtbus beförderte 2016 27,3 Mio. Passagiere oder über 91 000 pro Werktag. Im Durchschnitt hat 2016 jede Einwohnerin und jeder Einwohner über 500 Kilometer mit Stadtbus zurückgelegt. Wir können mit Stolz sagen: Wir sind Winterthur!

Auch im Umweltbereich haben wir unsere ehrgeizigen Ziele weitgehend erreicht. Trotz der Depoterweiterung konnten wir beispielsweise unsere Heizenergiekosten um 80! Prozent senken. Mit allen Betriebsoptimierungen rechnet sich der Neubau auch betriebswirtschaftlich. Gleichzeitig konnten wir die strengen finanziellen Auflagen des ZVV im wichtigen letzten Jahr der Zielvereinbarung 2014–2016 erreichen, weshalb nach der Dieselbuskonzession auch die Trolleybuskonzession um weitere 10 Jahre verlängert werden konnte. Der finanzielle Jahresabschluss fällt mit einem Gewinn von einer halben Million Franken ebenfalls sehr positiv aus.

Trotz aller Erfolge sind sich Stadtrat und Geschäftsleitung bewusst, dass wir noch in verschiedenen Bereichen über Verbesserungspotenzial verfügen. Die Kundenerwartungen werden auch in den kommenden Jahren weiter steigen und die politischen Rahmenbedingungen eine weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erzwingen. Wir nehmen die Herausforderung an, mit sinkenden Kosten eine verbesserte Qualität erreichen zu müssen. Wir werden unsere Leistungen einmal mehr fundiert analysieren und gemeinsam mit dem ZVV und unseren Partnern Verbesserungen prüfen und einleiten. Dabei kommen wir nicht daran vorbei, auch innovative Wege zu begehen, dabei vielleicht auch einmal Rückschläge in Kauf zu nehmen, um schliesslich den Erfolgspfad weiter erklimmen zu können.

Wir danken der Winterthurer Bevölkerung für die gute Unterstützung!

**Stefan Fritschi**  
Stadtrat Winterthur

**Thomas Nideröst**  
Direktor Stadtbus Winterthur



**ERNEUERUNG UND VERGRÖSSERUNG DER STADTBUS-FLOTTE**

**MAN-Busse, ein neuer Flottenbestandteil**

**Mit der Lieferung der letzten zwei MAN-Gelenkbusse im November konnte das Ausschreibungslos von 11 Bussen im Jahre 2016 abgeschlossen werden. Die Busse wurden im Fahrbetrieb sehr gut aufgenommen.**

Die Inbetriebnahme einer neuen Bus-Marke erforderte einen Initialaufwand, welcher im Verlauf des Jahres erfolgreich gemeistert wurde. Dabei ging es um die Schulung des Fahrpersonals in Bezug auf die neuen Fahrzeuggegebenheiten wie auch um die neue Fahrzeuglänge von knapp 19 Metern. Im technischen Bereich wurde das Werkstattpersonal auf die Busse mit der neuen Euro-6-Technik geschult, und ein minimales Ersatzteillager für Wartung und Erstintervention fand Einzug ins Busdepot Grüzefeld. Unter Berücksichtigung aller vorgeschriebenen

MAN-Prozesse wurde die Markeneinführung planmässig abgeschlossen. Durch die vollständige Ausmusterung der Mercedes-Flotte blieb die Markenvielfalt bei Stadtbus Winterthur mit drei Fahrzeugmarken unverändert.

**Gute Noten für die neuen Busse**

Die neuen MAN-Busse wurden im Fahrbetrieb nach wenigen Werkskorrekturen sehr gut aufgenommen, und jüngste Qualitätsmessungen weisen darauf hin, dass auch die Fahrgäste die nun vollständig klimatisierte Stadtbus-Flotte schätzen. Vermutlich trägt auch die

erstmal in der Schweiz verwendete fünfte Türe und das dadurch zusätzlich gebildete Aufenthaltspodest zur positiven Wahrnehmung der Busse bei.

Im Rahmen der MAN-Ausschreibungsoption laufen schon die Bestellarbeiten für weitere Busse im Zusammenhang mit dem geplanten Angebotsausbau auf Dezember 2017.

**MEHR KOMFORT AN DEN HALTESTELLEN**

**Bau neuer und Sanierung bisheriger Wartehallen**

**Die Erneuerung der Stadtbus-Wartehallen geht zügig voran. Die neuen oder renovierten Wartehallen mit einheitlichem Auftritt dienen nicht nur dem Komfort der Fahrgäste, sondern werten auch das Stadtbild auf.**

2016 wurde je eine Wartehalle an den Haltestellen «Letten» und «Fachschiene» neu gebaut und im Rahmen des Grossprojektes «Breitstrasse» eine weitere Wartehalle erstellt. Durch geschickte Koordination konnten die Kosten für die Tiefbauarbeiten markant reduziert werden. Ebenfalls abgeschlossen wurden die Vorbereitungsarbeiten für die neuen Wartehallen «Musikschule», «Hegi im Gern» und «Blumenau». Diese können nun Anfang April 2017 fertiggestellt werden.

halten die 73 auf dem Stadtgebiet verteilten Wartehäuschen ein wirkungsvolles und kostengünstiges Lifting. So wird am Unterdach die verwitterte Holztafelung durch ein lichtgraues, dem Bus-Weiss entsprechendes Aluminiumblech ersetzt und der bisher rote Dachrand mit einer Fahrzeugfolie in derselben Farbe überzogen. Dadurch sehen die renovierten Dächer stark denjenigen der neuen Hallen ähnlich – ein Beitrag zum einheitlichen Auftritt von Stadtbus Winterthur.

Zwei energiesparende LED-Lampen sorgen für eine optimale Ausleuchtung und steigern das Sicherheitsgefühl, während die etwas höher gesetzte Bank aus einheimischer Thermo-Esche zusätzlichen Komfort bringen soll. Zwei rote Alu-Hallen standen bis 2015 am Ohrbühl-Kreisel. Nun wurden sie gemäss dem Muster saniert und ersetzen die beiden baufälligen Wartehallen an den Haltestellen «Klösterli Iberg» und «Jonas Furrer».

**Startschuss für die Sanierung von 73 Wartehallen**

Der Entscheid über die Gestaltung der teils schon über 20 Jahre alten, dunkelroten und sanierungsbedürftigen Alu-Wartehallen ist der eigentliche Startschuss für den Beginn der Sanierungsarbeiten ab 2017. Als Prototyp wurde die Haltestelle «Scheidegg» in mehreren Schritten und in Absprache mit dem Amt für Städtebau aufgewertet. Entsprechend er-



STADTBUS IM INTERNET

## Die Website von Stadtbus im neuen Kleid und mit neuen Inhalten

Das Internet als Informationsquelle wird von Jahr zu Jahr wichtiger. Am 15. November 2016 wurde im Rahmen des städtischen Projekts «Relaunch Website» auch die neue Stadtbus-Seite aufgeschaltet. Der bisherige Auftritt ging vor fast 15 Jahren online und war entsprechend erneuerungsbedürftig.

Zusammen mit den IDW (Informatikdiensten der Stadt Winterthur), der Stadtkanzlei Winterthur und externen Partnern hat Stadtbus den bisherigen Auftritt kritisch durchleuchtet. Folgende Neuerungen wurden umgesetzt:

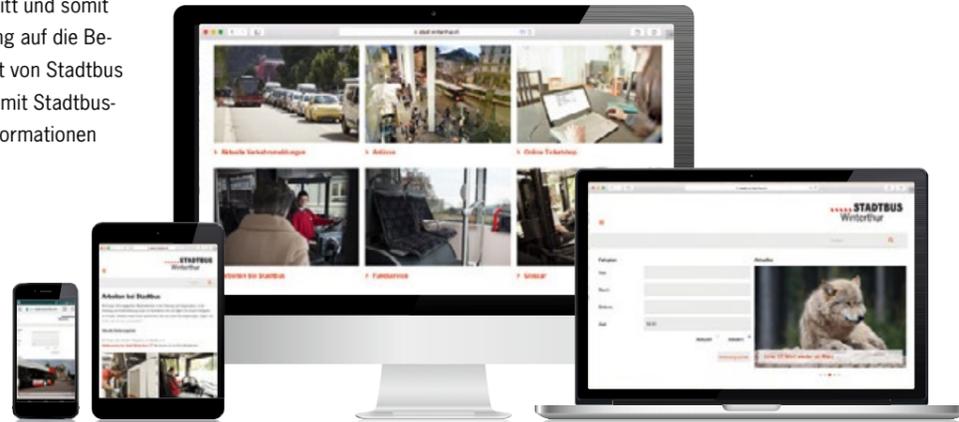
- Zeitgemässes, responsives Design für alle Medien (Desktop, Tablet, Smartphone)
- Weitgehend von der städtischen Hauptseite unabhängiger Auftritt und somit noch stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Kundschaft von Stadtbus
- Integration neuer Seiten mit Stadtbus-spezifischen Inhalten (Informationen

für verschiedene Fahrgastsegmente, Grossprojekte, Positionierung als Arbeitgeber etc.)

- Kritische Überprüfung und Überarbeitung der bestehenden Seiten hinsichtlich ihres Kundennutzens

- Emotionalisierung des Auftrittes gegen aussen durch die Verwendung neuer Bilder

Bereits kurz nach der Lancierung war die Klickrate hoch, was für den modernen und benutzerfreundlichen Web-Auftritt spricht. [www.stadtbus.winterthur.ch](http://www.stadtbus.winterthur.ch)



NEUES DIENSTKLEIDUNGSREGLEMENT

## Einheitlichere Erscheinung

Alle Mitarbeitenden von Stadtbus mit regem Kundenkontakt repräsentieren unser Unternehmen tagtäglich in der Öffentlichkeit. Mit der Dienstkleidung prägen sie das Bild von Stadtbus in der Bevölkerung und bei der Kundschaft.

Die Ergebnisse der Umfrage zur Dienstleistungsqualität (MSQ) des Zürcher Verkehrsverbundes zur Qualitätsdimension «Saubere und gepflegte Erscheinung der Fahrdienstmitarbeitenden» haben gezeigt, dass Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Deshalb entschied die Geschäftsleitung, in einem ersten Schritt das bestehende Dienstkleidersortiment zu straffen und zeitgemässer zu gestalten.

Aus dem Sortiment entfernt wurden das Poloshirt und die Bermudahose. Im Gegenzug erhalten die Fahrdienstmitarbeitenden auf Frühling 2017 neue Kurzarmhemden. Die Garderobe der Mitarbeiter/-innen (Fahrdienst und Verkauf) erfuhr ebenfalls ein kleines Facelifting: neu im Sortiment sind Damenhosen – anstelle der bisherigen Unisexhosen – und Blusen.

Aufgrund der Neuerungen wurde das Dienstkleidungsreglement überarbeitet und im Einvernehmen mit den Personalvertretungen zur Umsetzung freigegeben. Die Fahrdienstmitarbeitenden wurden anlässlich der Herbstschulung informiert. Der korrekten Anwendung steht somit nichts mehr im Weg.

MARKETINGSTRATEGIE 2016–2019

## Die Fahrgäste im Zentrum

Die Marketingstrategie ist die Grundlage für eine konsequente Marktbearbeitung im Sinne der Unternehmensziele. Sie stellt sicher, dass die daraus abgeleiteten Marketing- und Kommunikationsmassnahmen im Einklang mit der übergeordneten Unternehmensstrategie sind.

Essenziell für den Markterfolg ist eine konsequente Ausrichtung auf die Stadtbus-relevanten Interessengruppen. Dabei stellt Stadtbus alle Segmente der Gruppe «Fahrgäste» ins Zentrum seiner Überlegungen. Zusätzlich zum Inhalt wird auch ein einheitliches Erscheinungsbild sichergestellt. Dieses ist für eine durchgängige Markenführung unabdingbar und wird entsprechend hoch gewichtet. Aus diesen Ausführungen ergeben sich für das Marketing drei Hauptziele:

**Ziel 1:** Die Marktbearbeitung von Stadtbus ist aktiv und kundenorientiert. Sie erhöht die Attraktivität und Visibilität des Angebotes.

**Strategie:** Für das gesamte bestehende und künftige Angebot wird in den definierten Fahr-

gastsegmenten aktiv geworben. Die Vorteile des öffentlichen Verkehrs gegenüber anderen Mobilitätsformen werden klar kommuniziert. Die Stärken von Stadtbus werden in der Information in den Vordergrund gestellt.

**Ziel 2:** Das Image von Stadtbus ist positiv und wird mit den Markenattributen *freundlich, professionell, zuverlässig, fortschrittlich und urban* verbunden.

**Strategie:** Mit einer positiven Emotionalisierung der Kommunikation verbessert Stadtbus sein Image.

Der direkte Dialog mit den Kunden wird gefördert. Durch eine glaubwürdige Berichterstattung in den Medien wird das Image nachhaltig verbessert.

**Ziel 3:** Durch ein aktives Stakeholder-Management hat Stadtbus gute Rahmenbedingungen.

**Strategie:** Mit gezielten Massnahmen werden die verschiedenen Stakeholder für die Anliegen von Stadtbus sensibilisiert. Stadtbus nutzt die Marketingplattform des Zürcher Verkehrsverbunds und agiert als verlässlicher Partner des Verbunds. Die Identifikation der Bevölkerung mit Stadtbus wird verstärkt. Dazu nimmt Stadtbus aktiv am politischen Diskurs zu Themen des öffentlichen Verkehrs teil.

BEREITS 43 SENDUNGEN AUF TELE TOP

## Neue Folgen von StadtbusTalk



Wiederum konnten spannende Gäste aus Wirtschaft, Kultur und Verwaltung für die Folgen 38–43 gewonnen werden. Ein Gespräch im fahrenden Bus über den persönlichen Bezug zur Stadt Winterthur, über den bisherigen Lebensweg und das eigene Wirken.

Die mit breitem Hintergrundwissen stets gut vorbereiteten Interviews von Rudolf Gerber, ehemaliger Chefredaktor des «Landboten», vermögen es, den Gästen persönliche Geschichten und Anekdoten zu entlocken und dem Zuschauenden in den knapp 12 Minuten ein vielseitiges Bild der Person zu vermitteln.

Nebst Ernesto Graf, langjähriger Leiter von Karl's Kühne Gassenschau, Samuel Roth vom Konservatorium Winterthur und Oliver Seitz, Leiter Läbesraum, traten der Kommandant der Stadtpolizei, Fritz Lehmann, Jürg Bühlmann, Kommandant von Schutz und Intervention, sowie Thomas Nideröst, Direktor Stadt-

bus, ihre Busfahrt durch die Stadt an. Die Sendungen wurden wie üblich über TELE TOP ausgestrahlt. Auf <https://www.youtube.com> (mit Suchbegriff StadtbusTalk) können alle Sendungen abgerufen werden.



WEITERBILDUNG MIT SENIOREN UND JUGENDLICHEN

## Ich lebe Toleranz, ich kenne ja meine Kunden

**Um das gegenseitige Verständnis zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen zu verbessern, lud Stadtbus Winterthur die Fahrdienstmitarbeitenden sowie Kunden aus verschiedenen Altersgruppen zur Schulung ein.**

Zur Vorbereitung und Sensibilisierung im Hinblick auf den Austausch mit Jugendlichen, Senioren und Sehbehinderten gestalteten die Fahrdienstmitarbeitenden persönliche Plakate mit den eigenen Vorstellungen bezüglich der Erwartungen der eingeladenen Zielgruppen. Im nächsten Schritt wurden die von den Kundinnen und Kunden genannten Ansprüche mit den einzelnen Altersgruppen verglichen und diskutiert. Die Vergleiche der Vorstellungen einerseits und der formulierten Erwartungen andererseits zeigten, dass Fahrdienstmitarbeitende die Kunden gut einordnen können und deren Ansprüche genau kennen.

### Jugendliche und Senioren haben unterschiedliche Ansprüche

Jugendliche legen viel Wert auf Pünktlichkeit, Freundlichkeit, Respekt und gutes Fahrverhalten. Vor allem aber wollen sie keinesfalls bevormundet werden.

Die Senioren wünschen sich – neben einer ruhigen Fahrweise, Geduld und Aufmerksamkeit – das Neigen des Busses an den Haltestellen. Sehbehinderte erwarten zudem, dass die Fahrdienstmitarbeitenden an der für Blinde markierten Stelle anhalten. «Die Hilfe des Fahrpersonals ist zwar hochwillkommen, sie darf aber nicht aufgezwungen werden, da sie sonst

fast als Entmündigung wahrgenommen wird. Wer selber einsteigen kann, der will das auch selber schaffen!» Damit sich die Mitarbeitenden besser in die Lage von Blinden oder Sehbehinderten versetzen können, durften sie mit einem Blindenstock und speziellen Brillen, die verschiedene Sehbehinderungen simulieren, durch einen Bus gehen.

In diesem Weiterbildungskurs wurden die Teilnehmenden auf die typischen Verhaltensweisen der einzelnen Kundengruppen des Unternehmens sensibilisiert. Sie können nun im Alltag ihr Verhalten besser danach ausrichten.

TROLLEYBUS-KONZESSION BIS 2026

## Mit Strom in die Zukunft

**Das Bundesamt für Verkehr hat Stadtbus Winterthur die Trolleybus-Konzession bis 2026 erneuert. Damit verfügt Stadtbus über eine solide Grundlage zur Planung der Zukunft des Trolleybusnetzes.**

So können einerseits die notwendigen und zum Teil aufwändigen Sanierungsarbeiten der Oberleitungen auf einzelnen Strecken vorgenommen werden. Andererseits können die Verlängerung der Linie 1 im Gebiet Ruchwiesen sowie die Teilelektrifizierung der Linien 7/14 weiter geprüft und konkret geplant werden. Dies immer auch mit Blick auf die Weiterentwicklung der mit Strom angetriebenen Bussysteme, welche zusammen mit der Nachfrage nach Mobilität die Zukunft des Busnetzes sicher entscheidend prägen werden.

## ⊙ Kommentar zur Jahresrechnung 2016

### Die Jahresrechnung im Überblick.

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

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Totalaufwand von TCHF 48 845 und einem Totalertrag von TCHF 49 357 ab. Der Gewinn von TCHF 512 wird vollumfänglich der Betriebsreserve zugewiesen. Die Betriebsreserve beträgt nach den erfolgten Entnahmen und der Gewinnzuweisung TCHF 4 708. 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 operative Kostenziel 2016 wurde somit erreicht.

#### Nebeneinnahmen

Die Nebeneinnahmen verminderten sich um 7,2 Prozent auf TCHF 2 388 (Vorjahr TCHF 2 573, ohne Aufwertungsgewinn des Depotareals Deutweg). Zusätzliche Einnahmen entstanden bei den Betriebsbesorgungen für andere Unternehmungen, Mieterträgen sowie den Lieferungen und Leistungen für Dritte (u.a. Versicherungsleistungen). Mindereinnahmen entstanden bei den Werbeerträgen, dem Ersatzteilverkauf und massgeblich bei den Zinseinnahmen aus der Verzinsung der Betriebsreserve infolge der Reserveentnahme im Zusammenhang mit der Depotfinanzierung im Jahr 2015.

#### Aufwand

##### Personalaufwand

Die Zunahme beim Personalaufwand um 4,1 Prozent ist auf die Angebotsplanung mit den entsprechenden Pensenauswirkungen, allgemeine Organisationsanpassungen sowie auf Stellenüberschneidungen zurückzuführen. Im Weiteren mussten Rückstellungen für Pensionskassensanierungen für die nächsten Jahre vorgenommen und bestehende Rückstellungen für Ferien- und Gleitzeitguthaben nach oben korrigiert werden.

Die budgetierten Pensen beim Betriebs- und Fahrpersonal konnten weitgehend eingehalten werden. Die geplanten Produktivitätsziele im Fahrdienst wurden erreicht. Die durchschnittliche Abwesenheit von 125 Stunden pro Pensum und Jahr infolge Krankheit und Unfall entspricht dem Vorjahr mit 124 Stunden pro Pensum. Gründe für die Ausfallstunden sind vor allem die Langzeiterkrankungen und Nichtberufsunfälle. Die Zahlen bewegen sich im Branchendurchschnitt, die Entwicklung wird im Auge behalten. Die Aktionen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wurden gut besucht. Wiederum wurden verschiedene Anlässe durchgeführt wie Gesundheitsworkshops, Rückenvorsorge, Sportpassverleih und Grippeimpfungen. Zudem wurden rund 4000kg Früchte im Rahmen diverser Aktionen dem Personal abgegeben.

##### Sachaufwand

Bei den Sachkosten ergaben sich Minderaufwendungen von 49,9 Prozent. Insbesondere der Wegfall der baubedingten Aufwendungen im bestehenden Depot Grüzefeld (u. a. Rückstellungen für Schadstoffsanierungen und Instandstellungen) sowie der einmaligen Aufwendungen für die laufende Sanierung entlasten die Rechnung massgeblich. Ohne diese einmaligen Aufwendungen ist der Sachaufwand annähernd gleich hoch wie im Vorjahr. Erhebliche Kosteneinsparungen im Vergleich zum Budget konnten preisbedingt wie letztes Jahr im Energiebereich bei Strom und Diesel realisiert werden sowie bei den Aufwendungen für das zentrale Leitsystem und beim Unterhalt für den Betrieb der Billettautomaten.

#### Kapitalaufwand

Die Kapitalaufwendungen betragen CHF 7,762 Mio. und sind um CHF 8,123 Mio. tiefer als im Vorjahr (CHF 15,885 Mio.), dies insbesondere wegen des Wegfalls der ausserordentlichen Abschreibungen vom Vorjahr (CHF 7,443 Mio.) auf dem sanierten Depotgebäude Grüzefeld und wegen tieferer Kapitalzinsen (CHF 0,404 Mio.) auf dem reduzierten Restbuchwert. Die Kapitalkosten sind bereinigt 8,1 Prozent tiefer als im Vorjahr wegen der noch nicht fertigen Oberleitungssanierungen, der verzögerten Fahrzeugbeschaffungen und der tieferen Schlusszahlung beim Depotbau Grüzefeld.

Der Gesamtaufwand pro Fahrplankilometer sank unter Berücksichtigung der oben erwähnten Veränderungen bei den Personal-, Sach- und Kapitalkosten um 3,08% oder CHF 0.28 auf CHF 8.82 (Vorjahr CHF 9.10). Trotz der höheren Personalaufwendungen konnte dank der tieferen Kapitalkosten und den Mehrkilometern diese Verbesserung erzielt werden.

#### Betriebsreserve

Aus der Betriebsreserve wurden für Personalaktionen TCHF 24 entnommen. Der Gewinn von TCHF 512 wurde gemäss Transportvertrag mit dem ZVV mit TCHF 171 den freien und mit TCHF 341 den gebundenen Reserven zugeteilt. Die Betriebsreserven belaufen sich per 31.12.2016 auf TCHF 4 708.

#### Leistungsentgelt Verkehrsverbund

(Abgeltung Stadtbus Winterthur für das Fahrplanjahr 2016–2017; Angebotsvereinbarung 0544/5 / 0544/6)

Für die abgeltungsberechtigten Linien von Stadtbus Winterthur wurde am 22. März 2016 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht geplante ungedeckte Kosten von TCHF 2 149 (davon TCHF 709 Bundesanteil und TCHF 1 440 Kantonsanteil) vor, die Stadtbus Winterthur über das Leistungsentgelt Verkehrsverbund bereits im Jahr 2016 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 gemäss Vereinbarung des ZVV mit dem BAV vom 11. Juli 2011 erst mit der Verwendung des Bilanzgewinnes des Folgejahres, also des Geschäftsjahres 2016, erfolgen. Für Stadtbus beläuft sich der effektive Verlust (Abweichung gegenüber Offerte) über alle RPV-Linien (regionaler Personenverkehr) auf TCHF 1 435. Er wurde der Art.-36-PBG-Reserve belastet. 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.

## GESCHÄFTSBERICHT

### Bilanz

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 1 193 auf TCHF 64 612.

### Aktiven

Das Umlaufvermögen nahm um TCHF 228 ab, hauptsächlich infolge tieferer Vorräte und transitorischer Aktiven.

Das Anlagevermögen nahm netto um TCHF 965 ab. Im Berichtsjahr wurden TCHF 965 mehr abgeschrieben als investiert.

### Passiven

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten nahmen im Vergleich zum Vorjahr um TCHF 1 857 ab. Die Veränderung ergibt sich aus der Abnahme der Kreditorenverpflichtungen, der Rückstellungen sowie der Zunahme bei den passiven Rechnungsabgrenzungen.

Die rechnerischen Verbindlichkeiten (Kontokorrent) gegenüber der Stadt Winterthur erhöhten sich im Rechnungsjahr um TCHF 176 zum Vorjahr. Die Gesamtabnahme der Kontokorrentschuld entstand durch die Abnahme der Aktiven um TCHF 1 193, der Abnahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten um TCHF 1 857 und der Zunahme der Betriebsreserven Stadtbus um TCHF 488.

Mit der Nettozunahme der Betriebsreserven von TCHF 488 erhöhten sich die Eigenmittel per Ende Jahr auf TCHF 4 708.

### 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. Während der Laufzeit durften keine Fahrleistungen von Stadtbus ausgeschrieben werden.

Im Gegenzug musste sich Stadtbus verpflichten, bis 2016 Kosten in Höhe von TCHF 413 (1%) einzusparen. Mit den eingeleiteten und realisierten Massnahmen wurde dieses Ziel – wie in den Vorjahren – erreicht. Stadtbus konnte das Qualitätsniveau trotz Spardruck erhöhen, was sich in den letzten Resultaten der Qualitätsumfrage des ZVV zeigte, und die Substanz, nicht zuletzt dank den Investitionen in Fahrzeuge und Gebäude, erhalten. Das verschärfte Benchmarkmodell des ZVV hat zur Folge, dass ab 2017 die Kosten weiterhin gesenkt werden müssen. Gefragt sind deshalb nachhaltige Massnahmen, die Stadtbus vorwärtsbringen und wettbewerbsfähig machen.

Für die kommenden Jahre werden wiederum grosse Herausforderungen zu meistern sein, welche sich in der Rechnung widerspiegeln werden. Schwerpunkte sind: Umsetzung Angebotsstrategie 2020/2030, Ablösung Vorläuferbetrieb Linie 2E durch Linie 22, Linienverlängerung Linie 1 Zinzikon, Teilelektrifizierung der Linie 7/14, Projektierung und Umsetzung Querung Grüze, Ausschreibung von Doppelgelenktrolleybussen, Anschlusskonzept 4. Teilergänzung für die Stadt- und Regionallinien sowie die Umsetzung weiterer Sparmassnahmen gemäss Vorgaben des ZVV und die Erarbeitung einer neuen Zielvereinbarung für die Zeit ab 2017.

<b>BETRIEBSRESERVE</b>	<b>31.12.15</b>	<b>2016</b>	<b>2016</b>	<b>31.12.16</b>
	SALDO	EINLAGEN	ENTNAHME	SALDO
Diverse Personalaktionen	-	-	- 24 255.80	-
Freie Reserve	-	170 583.33	-	-
Gebundene Reserve	-	341 166.67	-	-
<b>Betriebsreserve</b>	<b>4 220 484.43</b>	<b>511 750.00</b>	<b>- 24 255.80</b>	<b>4 707 978.63</b>

### Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr

DAS BAV HAT IN ERGÄNZUNG ZUR REVISION DURCH DIE STATUTARISCHE REVISIONSSTELLE DIE SUBVENTIONSRECHTLICH RELEVANTEN POSITIONEN IN DER BILANZ UND RECHNUNG MIT STICHPROBEN AUF WESENTLICHE FEHLAUSSAGEN GEPRÜFT. GEMÄSS SCHREIBEN VOM 07.04.2017 IST ES DABEI AUF KEINE SACHVERHALTE GESTOSSEN, AUS DENEN ZU SCHLIESSEN WÄRE, DASS DIE JAHRESRECHNUNG 2016 SOWIE DER ANTRAG ÜBER DIE VERWENDUNG DES BILANZGEWINNS NICHT DEM SUBVENTIONSGESETZ UND DEM DAMIT VERBUNDENEN SPEZIALRECHT ENTSPRECHEN.

⊙ Erfolgsrechnung

EINNAHMEN		31.12.2015	31.12.2016	ABW. 1	ABW. 2
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
	Entnahme aus Betriebsreserve	59	24	- 35	- 59.3
	Leistungsentgelt ZVV	49 880	46 945	- 2 935	- 5.9
	<b>Total Leistungsentgelt und Entnahme aus BR</b>	<b>49 939</b>	<b>46 969</b>	<b>- 2 970</b>	<b>- 5.9</b>
	Beiträge für Angebotserweiterungen	60	60	0	0.0
	Aufwertung Land Deutweg	7 443	0	- 7 443	- 100.0
	Betriebsbesorgungen für Dritte	3	14	11	366.7
	Pacht- und Mieteinnahmen	461	469	8	1.7
	Werbeeinnahmen Fahrzeuge	1 154	1 066	- 88	- 7.6
	Lieferung und Leistungen für Dritte	180	195	15	8.3
	Zinseinnahmen	435	101	- 334	- 76.8
	Extrafahrten und sonstige Einnahmen	279	483	204	73.1
	<b>Total Nebeneinnahmen</b>	<b>10 015</b>	<b>2 388</b>	<b>- 7 627</b>	<b>- 76.2</b>
	<b>Total Einnahmen</b>	<b>59 954</b>	<b>49 357</b>	<b>- 10 597</b>	<b>- 17.7</b>
AUFWAND					
PERSONALAUFWAND					
	Löhne und Sozialleistungen	27 823	28 973	1 150	4.1
	Personalnebenkosten	365	380	15	4.1
	<b>Total Personalaufwand</b>	<b>28 188</b>	<b>29 353</b>	<b>1 165</b>	<b>4.1</b>
SACHAUFWAND					
	Raumaufwand	618	538	- 80	- 12.9
	Betriebsaufwand	376	394	18	4.8
	Fahrzeugaufwand	3 767	3 817	50	1.3
	Versicherungsaufwand	379	316	- 63	- 16.6
	Büro- und Verwaltungsaufwand	1 354	1 575	221	16.3
	Werbung, PR- und Kommunikationsaufwand	693	549	- 144	- 20.8
	Aufträge an Dritte	2 093	2 150	57	2.7
	Bau- und Erneuerungsaufwand	9 241	3	- 9 238	- 100.0
	Schadstoffsanierung	92	0	- 92	- 100.0
	Aufwand zu Lasten Betriebsreserve	27	0	- 27	- 100.0
	<b>Total Sachaufwand</b>	<b>18 640</b>	<b>9 342</b>	<b>- 9 298</b>	<b>- 49.9</b>
KAPITALAUFWAND					
	Abschreibungen	6 336	6 060	- 276	- 4.4
	a. o. Abschreibungen Hochbauten	7 443	0	- 7 443	- 100.0
	Zinsen	2 106	1 702	- 404	- 19.2
	<b>Total Kapitalaufwand</b>	<b>15 885</b>	<b>7 762</b>	<b>- 8 123</b>	<b>- 51.1</b>
	Ablieferung Nebeneinnahmen an ZVV	2 573	2 388	- 185	- 7.2
	<b>Total Aufwand</b>	<b>65 286</b>	<b>48 845</b>	<b>- 16 441</b>	<b>- 25.2</b>
	<b>JAHRESERFOLG</b>	<b>- 5 332</b>	<b>512</b>	<b>5 844</b>	

⊙ Bilanz

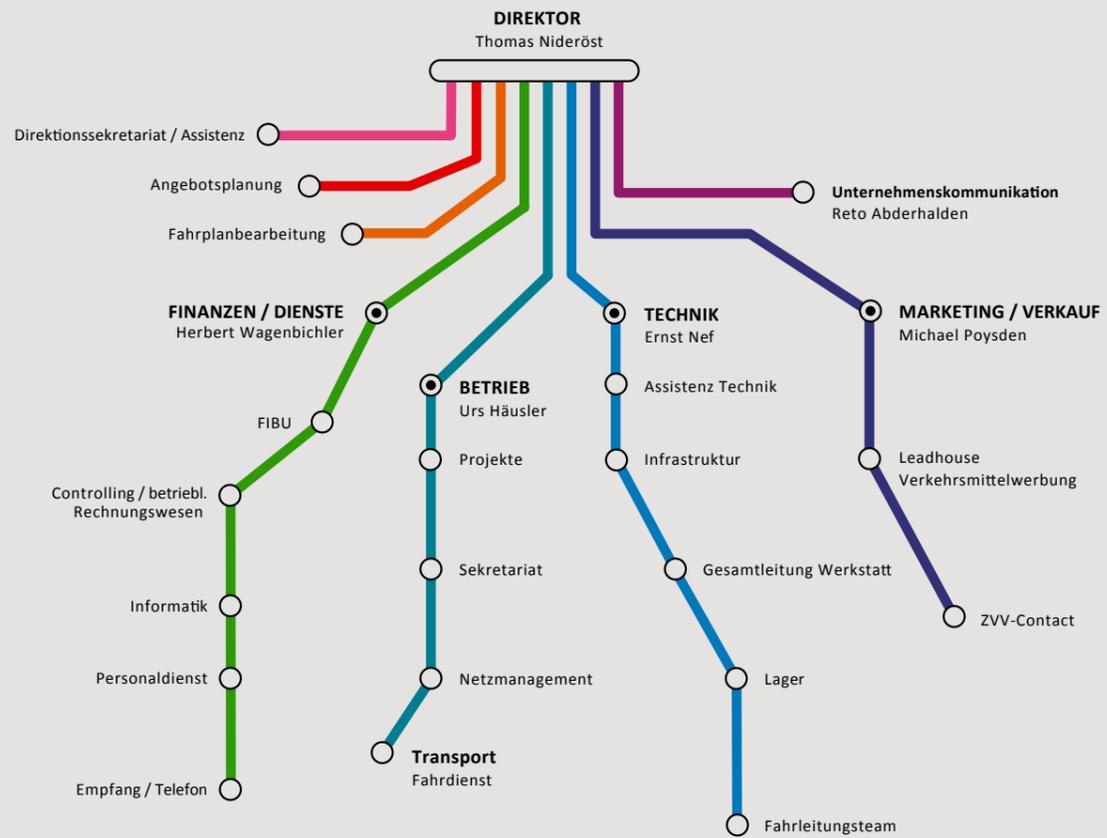
AKTIVEN		2015	2016	ABW. 1	ABW. 2
		IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN CHF 1000	IN %
	<b>Umlaufvermögen</b>	<b>3 880</b>	<b>3 652</b>	<b>- 228</b>	<b>- 5.9</b>
	Flüssige Mittel	16	15	- 1	- 6.3
	Debitoren und Guthaben	2 018	2 069	51	2.5
	Vorräte	1 222	1 068	- 154	- 12.6
	Transitorische Aktiven	624	500	- 124	- 19.9
	<b>Anlagevermögen</b>	<b>61 925</b>	<b>60 960</b>	<b>- 965</b>	<b>- 1.6</b>
	Grundstücke / Gebäude / Mobiliar / Werkstatt	20 459	19 048	- 1 411	- 6.9
	Fernmeldeanlagen	355	229	- 126	- 35.5
	Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	31 944	33 185	1 241	3.9
	Fahrleitungen	3 180	3 467	287	9.0
	Fahrausweisgeräte	5 987	5 031	- 956	- 16.0
	<b>Total Aktiven</b>	<b>65 805</b>	<b>64 612</b>	<b>- 1 193</b>	<b>- 1.8</b>

PASSIVEN		2015	2016	ABW. 1	ABW. 2
	<b>Verbindlichkeiten Dritte</b>	<b>19 925</b>	<b>18 068</b>	<b>- 1 857</b>	<b>- 9.3</b>
	Kreditoren	7 299	5 888	- 1 411	- 19.3
	Rückstellungen / Rücklagen	9 030	5 802	- 3 228	- 35.7
	Transitorische Passiven	3 596	6 378	2 782	77.4
	<b>Verbindlichkeiten Stadt</b>	<b>41 660</b>	<b>41 836</b>	<b>176</b>	<b>0.4</b>
	Verbindlichkeiten Stadt	41 660	41 836	176	0.4
	<b>Eigene Mittel</b>	<b>4 220</b>	<b>4 708</b>	<b>488</b>	<b>11.6</b>
	Betriebsreserven Stadtbus	4 220	4 708	488	11.6
	<b>Total Passiven</b>	<b>65 805</b>	<b>64 612</b>	<b>- 1 193</b>	<b>- 1.8</b>

ANLAGERECHNUNG PER 31.12.		Buchwert 2015	Zugang	Abschreibung	Buchwert 2016	Veränderung
		IN CHF 1000				
	Grundstücke / Gebäude / Mobiliar / Werkstatt	20 459	- 414	- 997	19 048	- 1 411
	Fernmeldeanlagen	355	0	- 126	229	- 126
	Fahrzeuge (inkl. Dienstfahrzeuge)	31 944	5 341	- 4 100	33 185	1 241
	Fahrleitungen	3 180	374	- 87	3 467	287
	Fahrausweisgeräte	5 987	- 139	- 817	5 031	- 956
	<b>Total</b>	<b>61 925</b>	<b>5 162</b>	<b>- 6 127</b>	<b>60 960</b>	<b>- 965</b>

# Organigramm 2016

Gültig ab November 2016



Wo die Fäden von Stadtbus zusammenlaufen: Die Leitstelle koordiniert bis zu 91 Busse, damit sie den Fahrplan einhalten können.

**Gelenktrolleybus**



**Hess Swisstrolley 3**

Inbetriebnahme 2010–2014  
 Fahrzeuge 24 Einheiten: 101–124  
 Sitzplätze/Stehplätze 44/113  
 Türen 4  
 Länge/Breite/Höhe 18,6/2,55/3,44 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 18 760/30 000 kg  
 Hersteller Carrosserie Hess (Schweiz)  
 Stromabnehmer Vossloh (Deutschland), automatisch  
 Elektromotor Drehstrom-Asynchronmotor TSA (Österreich), 240 kW/326 PS,  
 auf Achse 3  
 Hilfsaggregat Dieselgenerator Steyr (Österreich),  
 6 Zyl., 3200 ccm, 135 kW/184 PS

**Gelenktrolleybus**



**Solaris Trollino 18**

Inbetriebnahme 2005  
 Fahrzeuge 10 Einheiten: 171–180  
 Sitzplätze/Stehplätze 47/84  
 Türen 4  
 Länge/Breite/Höhe 18/2,55/3,5 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 18 890/29 900 kg  
 Hersteller Solaris Bus & Coach (Polen)  
 Stromabnehmer Lekov (Tschechien), automatisch  
 Elektromotor Drehstrom-Asynchronmotor TVEuropuls (Tschechien), 250 kW/340 PS, auf Achse 3  
 Hilfsaggregat Dieselgenerator Kirsch/Iveco (Deutschland), 4 Zyl., 100 kW/136 PS

**Gelenkautobus**



**MAN Lion's City A40**

Inbetriebnahme: 2016  
 Fahrzeuge 9 Einheiten, 351–359  
 Sitzplätze/Stehplätze 39/115  
 Türen 5  
 Länge/Breite/Höhe 18,75/2,5/3,0 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 17 750/29 245 kg  
 Hersteller MAN (Deutschland)  
 Motor Dieselmotor MAN (Deutschland)  
 Getriebe 6 Zyl., 265 kW/360 PS  
 ZF 6-Gang-Automatikgetriebe mit integriertem Retarder (Deutschland)

**Autobus**



**MAN Lion's City A21**

Inbetriebnahme: 2016  
 Fahrzeuge 2 Einheiten, 231 + 232  
 Sitzplätze/Stehplätze 34/50  
 Türen 3  
 Länge/Breite/Höhe 11,98/2,5/3,0 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 12 560/18 250 kg  
 Hersteller MAN (Deutschland)  
 Motor Dieselmotor MAN (Deutschland)  
 Getriebe 6 Zyl., 235 kW/320 PS  
 ZF 6-Gang-Automatikgetriebe mit integriertem Retarder (Deutschland)

**Gelenkautobus**



**Solaris Urbino 18, 1. Generation**

Inbetriebnahme 2002–2004  
 Fahrzeuge 8 Einheiten: 331–338  
 Sitzplätze/Stehplätze 44/110  
 Türen 4  
 Länge/Breite/Höhe 18/2,55/2,85 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 16 900/28 000 kg  
 Hersteller Solaris Bus & Coach (Polen)  
 Motor Dieselmotor MAN (Deutschland),  
 Getriebe 6 Zyl., 228 kW/310 PS  
 ZF 5-Gang-Automatikgetriebe mit Retarder (Deutschland)

**Gelenkautobus**



**Solaris Urbino 18, 2. Generation**

Inbetriebnahme 2008–2013  
 Fahrzeuge 10 Einheiten: 341–350  
 Sitzplätze/Stehplätze 44/98  
 Türen 4  
 Länge/Breite/Höhe 18/2,55/2,85 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 16 900/28 000 kg  
 Hersteller Solaris Bus & Coach (Polen)  
 Motor Dieselmotor DAF (Holland),  
 Getriebe 6 Zyl., 265 kW/361 PS  
 Voith 4-Gang-Automatikgetriebe mit Leistungsverzweigung (Deutschland)

**Autobus**



**Solaris Urbino 12, 1. Generation**

Inbetriebnahme 2002–2004  
 Fahrzeuge 21 Einheiten: 201/203–207/  
 209–212/286–296  
 Sitzplätze 33/41 (Überland-/Stadtversion)  
 Stehplätze 52/62 (Überland-/Stadtversion)  
 Türen 2/3 (Überland-/Stadtversion)  
 Länge/Breite/Höhe 12/2,55/2,85 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 12 210/18 000 kg  
 Hersteller Solaris Bus & Coach (Polen)  
 Motor Dieselmotor MAN (Deutschland),  
 Getriebe 6 Zyl., 228 kW/310 PS  
 ZF 5-Gang-Automatikgetriebe mit Retarder (Deutschland)

**Autobus**



**Solaris Urbino 12, 2. Generation**

Inbetriebnahme 2008–2013  
 Fahrzeuge 7 Einheiten: 224–230  
 Sitzplätze/Stehplätze 34/47  
 Türen 3  
 Länge/Breite/Höhe 12/2,55/2,85 m  
 Leer-/Gesamtgewicht 12 210/18 000 kg  
 Hersteller Solaris Bus & Coach (Polen)  
 Motor Dieselmotor DAF (Holland),  
 Getriebe 6 Zyl., 228 kW/310 PS  
 Voith 4-Gang-Automatikgetriebe mit Leistungsverzweigung (Deutschland)

**Zugfahrzeug**



**Scania P360CB 4x4 HHZ**

Inbetriebnahme: 2013  
 Fahrzeuge: 1 Einheit, 505  
 Sitzplätze / Stehplätze: 2/0  
 Türen: 2  
 Länge / Breite / Höhe: 6,8/2,5/3,2 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 9400/16000 kg  
 Hersteller: Scania (Schweden)  
 Motor: Dieselmotor Scania (Schweden)  
 6 Zyl., 265 kW/360 PS  
 Getriebe: 4x4; Allison 6-Gang-Automatikgetriebe mit Retarder

**Turmwagen**



**Sterki-Sonderanfertigung**

Inbetriebnahme: Autobus-Umbau 1997/rev. 2015  
 Fahrzeuge: 1 Einheit, 515  
 Sitzplätze / Stehplätze: 4/0  
 Türen: 1  
 Länge / Breite / Höhe: 8,8/2,5/3,9 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 13200/16000 kg  
 Hersteller: Sterki (Wolfhausen, Schweiz)  
 Motor: Dieselmotor Iveco  
 6 Zyl., 220 kW/300 PS  
 Allison 3-Gang-Automatikgetriebe mit Retarder  
 Getriebe:

**Unterhaltsfahrzeug**



**Mercedes-Benz Vito 114 CDI**

Inbetriebnahme: 2016  
 Fahrzeuge: 3 Einheiten, 511 – 513  
 Sitzplätze / Stehplätze: 2/0  
 Türen: 4  
 Länge / Breite / Höhe: 5,14/1,92/1,86 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 2000/2990 kg  
 Hersteller: Mercedes-Benz (Deutschland)  
 Motor: Dieselmotor Mercedes-Benz  
 4 Zyl., 100 kW/138 PS  
 7-Gang-Automatikgetriebe  
 Getriebe:

**Unterhaltsfahrzeug**



**Volkswagen Caddy 2.0 TDI**

Inbetriebnahme: 2016  
 Fahrzeuge: 2 Einheiten, 503 – 514  
 Sitzplätze / Stehplätze: 5/0  
 Türen: 5  
 Länge / Breite / Höhe: 4,04/1,73/1,82 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 1629/2280 kg  
 Hersteller: Volkswagen (Polen)  
 Motor: Dieselmotor Volkswagen  
 4 Zyl., 81 kW/110 PS  
 Getriebe: 6-Gang-Automatikgetriebe

**Transport- und Enteisungs-Fahrzeug**



**Mercedes-Benz 316 CDI Sprinter**

Inbetriebnahme: 2011  
 Fahrzeuge: 1 Einheit, 516  
 Sitzplätze / Stehplätze: 3/0  
 Türen: 2  
 Länge / Breite / Höhe: 6,12/2,1/3 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 2930/3500 kg  
 Hersteller: Mercedes-Benz (Deutschland)  
 Motor: Dieselmotor Mercedes-Benz  
 4 Zyl., 120 kW/163 PS  
 Getriebe: 6-Gang-Schaltgetriebe

**Unterhaltsfahrzeug**



**Renault Kangoo Z.E.**

Inbetriebnahme: 2014  
 Fahrzeuge: 1 Einheit, 507  
 Sitzplätze / Stehplätze: 2/0  
 Türen: 4  
 Länge / Breite / Höhe: 4,67/1,83/1,81 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 1656/2175 kg  
 Hersteller: Renault (Frankreich)  
 Motor: Elektromotor  
 44 kW/60 PS  
 Getriebe: Untersetzungsgetriebe

**Personalfahrzeug**



**Flyer Typ S**

Inbetriebnahme: 2010  
 Fahrzeuge: 2 Einheiten  
 Sitzplätze / Stehplätze: 1/0  
 Türen: 0  
 Länge / Breite / Höhe: 20/130 kg  
 Leer-/Gesamtgewicht: Biketec (Huttwil, Schweiz)  
 Hersteller: Elektromotor Panasonic (Japan)  
 Motor: 250 W  
 Getriebe: 3 x 8 Gänge

**Hubarbeitsbühnen-Fahrzeug**



**Nissan NT 400 Cabstar**

Inbetriebnahme: 2014  
 Fahrzeuge: 1 Einheit, 517  
 Sitzplätze / Stehplätze: 2/0  
 Türen: 2  
 Länge / Breite / Höhe: 6,67/2,1/2,73 m  
 Leer-/Gesamtgewicht: 3500/4000 kg  
 Hersteller: Nissan (Japan), CTE (Italien)  
 Motor: Dieselmotor Nissan  
 4 Zyl., 90 kW/122 PS  
 5-Gang-Schaltgetriebe  
 Getriebe:

### Gelenktrolleybus



#### FBW/MFO GT-51

Inbetriebnahme:	1958
Fahrzeuge	1 Einheit, 101
Sitzplätze/Stehplätze	30/97
Türen	4
Länge/Breite/Höhe	16,13/2,48/3,46 m
Leer-/Gesamtgewicht	14 920/23 950 kg
Hersteller	FBW (Wetzikon, Schweiz)
Motor	Gleichstrommotoren MF Oerlikon (Zürich, Schweiz)
Hilfsaggregat	2 x 81 kW / 2 x 110 PS
	keines

### Doppeldecker



#### Büssing BS 110 DD

Inbetriebnahme:	1971 (revidiert 2014)
Fahrzeuge	1 Einheit, 601
Sitzplätze/Stehplätze	87/0
Türen	2
Länge/Breite/Höhe	11,23/2,3/4 m
Leer-/Gesamtgewicht	10 460/16 800 kg
Hersteller	Büssing (Deutschland)
Motor	Dieselmotor MAN (Deutschland)
Getriebe	6 Zyl., 154 kW/210 PS ZF 3-Gang-Automatikgetriebe

### Turmwagen



#### Saurer 4 BLPO

Inbetriebnahme:	1931 (Autobus-Umbau 1950)
Fahrzeuge	1 Einheit, 501
Sitzplätze/Stehplätze	5/0
Türen	1
Länge/Breite/Höhe	7,1/2,34/3,45 m
Leer-/Gesamtgewicht	8 200/8 700 kg
Hersteller	Saurer/Wirz (Schweiz)
Motor	Dieselmotor Saurer (Schweiz)
Getriebe	6 Zylinder 4-Gang-Schaltgetriebe, unsynchronisiert

Die restaurierten Stadtbus-Oldtimer können für Ausfahrten und Anlässe gemietet werden. Nähere Informationen dazu erhalten Sie bei Stadtbus Winterthur:

www.stadtbus.winterthur.ch → Service → Extrafahrten.

### STADTBUS FÜR EVENTS UND GESELLSCHAFTSFAHRTEN

## Besondere Erlebnisse mit Stadtbus-Oldtimern

Nur zu oft enden interessante alte Fahrzeuge als Stehzeuge: Zwar entgehen sie der Schrottpresse, aber sie landen als museale Staubfänger in irgendeiner Halle. Dabei machen sie doch gerade unterwegs ihre Geschichte erlebbar und vermitteln als lebendiges Kulturgut ganz besondere Emotionen. Das ist auch der Grund, weshalb wir die Stadtbus-Oldtimer gerne für Events und Gesellschaftsfahrten vermieten.



#### Gelenktrolleybus FBW 101: der Technikpionier

1958 wurde der FBW 101 in Dienst gestellt – und er war bis 1989 in Winterthur unterwegs. Er ist der erste Gelenktrolleybus der Schweiz mit Aluminiumkarosserie und Doppelachs-antrieb – und als besondere technische Spezialität verfügt er neben dem Fahr- und dem Bremspedal auch über ein Pedal für die pneumatische Notbremse.

Der Bus mit den 30 Sitzplätzen wurde 2013 sorgfältig restauriert. Neben seinem Einsatz als Adventsbus kommt er auch auf Ausfahrten auf dem Trolleybusnetz von Stadtbus zum Einsatz.

#### Büssing BS 100 DD: Fahren mit Aussicht

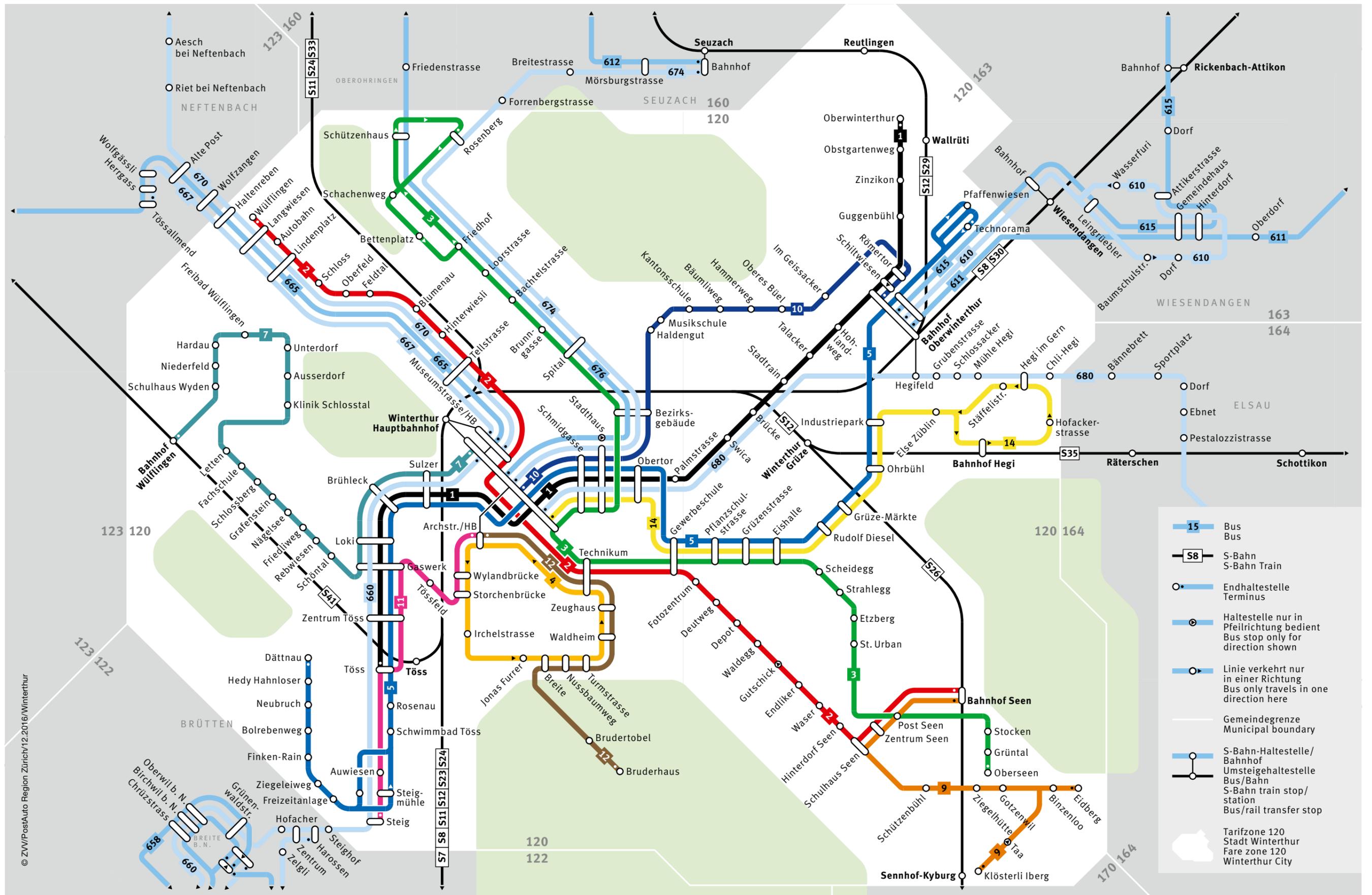
Der Büssing-Doppeldeckerbus wurde 1971 hergestellt. Vor dem Bau der SBB-Flughafenslinie bediente er vom HB Zürich aus den Flughafen Zürich-Kloten. Viele Winterthurerinnen und Winterthurer erinnern sich noch an seine spätere Einsatzzeit als «Technorama-Bus», die um 1993 zu Ende ging.

Heute wird der Büssing an Personen oder Organisationen vermietet, die mit einer grösseren Gruppe eine Fahrt in einem nostalgischen Oldtimer unternehmen möchten. Der Bus ist mit 85 Sitzplätzen ausgerüstet.

#### Hoch hinaus mit dem Saurer-Turmwagen

Als der Saurer 1931 in Dienst gestellt wurde, sah er völlig anders aus: Er fuhr als Bus im Linienverkehr. 1950 wurde er zum Turmfahrzeug umgebaut und mit einer Hebebühne ausgerüstet. Während vieler Jahre versah er seinen Dienst beim Unterhalt der Trolleybus-Oberleitungen.

Auch heute noch ist der Saurer fahrtüchtig, und die Hebebühne funktioniert tadellos. Damit ist er ein idealer stationärer Blickfang bei Events: Es gibt viele Möglichkeiten, seine Bühne zu nutzen, zum Beispiel als Speakertribüne oder Aussichtsplattform auf bis zu 5,7 m Bodenhöhe.



## ⊙ Liebenswertes

**Stadtbus erhält regelmässig Post mit Lob und Kritik von Kundinnen und Kunden. Die Kritik nehmen wir uns zu Herzen, und wir setzen alles daran, immer besser zu werden. Ganz besonders freuen wir uns über das Lob: Es zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.**

« Herzlichen Dank an den Chauffeur, der auf der Linie 674 noch einmal angehalten hat, um eine ältere Dame zusteigen zu lassen, die nicht mehr gut zu Fuss war. »

« Seit Langem sind meine gehbehinderte Frau und ich wieder einmal mit dem Bus vom Deutweg zum Technikum gefahren. Herzlichen Dank an den Chauffeur: Er hat uns freundlich begrüsst, meiner Frau Zeit zum Einsteigen und Absitzen gegeben, und er liess sie auch in Ruhe aussteigen. Das hat uns gutgetan. Einfach vorbildlich! »

« Herzlichen Dank an den Chauffeur, der heute im Bus das Handy meines Freundes gefunden hat. Er hat mich sofort angerufen, und so hatte mein Freund das Mobiltelefon noch vor seiner Schicht zurück! »

« Heute habe ich im Bus meinen Sack mit Brille und Medikamenten liegenlassen. Ich habe den Verlust im Beratungszentrum am Hauptbahnhof gemeldet – und schon nach 20 Minuten konnte ich den Sack abholen! »

« Ich hatte noch nie so eine angenehme Busfahrt wie heute. Der Chauffeur war sehr freundlich, zuvorkommend und hatte immer ein Lächeln im Gesicht. Ein grosses Lob an ihn! »

« Endlich hatte ich heute auch mal das Glück, in einem neuen MAN Lion's City Bus mitzufahren. Was für ein Unterschied: angenehme Federung, schwankt nicht um die Kurve wie ein Schiff auf hoher See, schaltet fein und fährt ruhig. Hoffentlich werden inskünftig nur noch solche Busse beschafft! »

« Diese Woche ist mir im 3er-Bus etwas ganz Besonderes aufgefallen: eine extrem ruhige Fahrt, kein Ruckeln, kein ruppiges Anhalten, kein unsanftes Anfahren. Der FahrerIn gehört ein grosses Lob! »

« Einfach schön, wenn der Chauffeur die Fahrgäste freundlich begrüsst, ihnen am Ziel einen schönen Tag wünscht und zudem so angenehm fährt! »

« Als ich gestern Abend in den Bus Richtung Rosenberg einstieg und die Chauffeuse etwas fragte, bekam ich eine sehr nette und kompetente Antwort. Das war eine sehr aufgestellte junge Person! Man soll ja nicht immer nur nörgeln, und darum schreibe ich jetzt gerne auch einmal etwas Positives. »

Weil Zuverlässigkeit entscheidet: Kompetente Fachleute warten die Fahrzeuge von Stadtbus regelmässig und überprüfen sorgfältig alle Funktionen.

