

# Chronik 1895–2024



**Von der «Tramway-  
Garantie-Genossenschaft»  
über die Verkehrsbetriebe  
bis zu Stadtbus Winterthur**



**1895** Aufnahme des Rösslitrambetriebes durch die Tramway-Garantie-Genossenschaft Winterthur. Die einzelnen, mit zwispännigen, schienenlosen Rösslitrams betriebenen Linien wurden nach und nach wieder aufgehoben, und am 12.4.1897 wurde der Betrieb ganz eingestellt.

**1898** Betriebseröffnung der ersten elektrifizierten, schienengeführten Tramlinie Winterthur (Rudolfstrasse)–Töss mit vier Motor- und einem Anhängerwagen (Abb. 1).

**1912** Verlängerung der Tramlinie Töss von der Rudolfstrasse bis zum heutigen Bahnhofplatz.

**1914** Bezug des Tramdepots Deutweg.

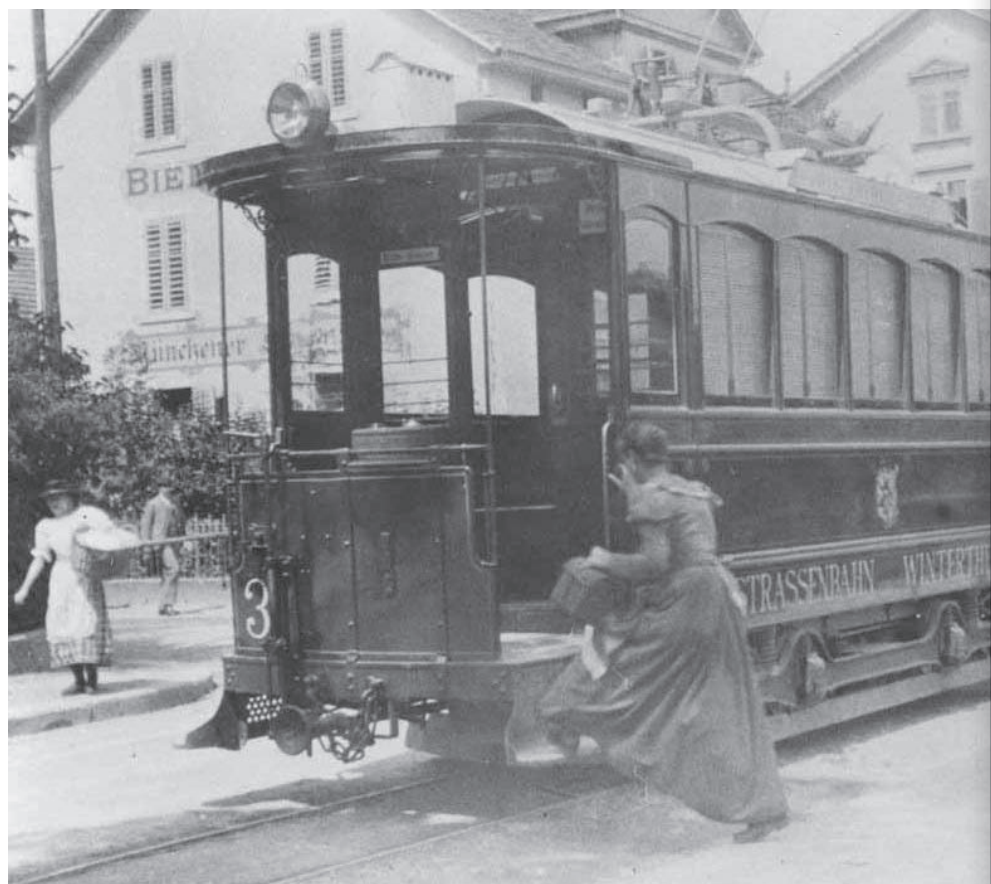


Abb. 1: Motorwagen Nummer 3 auf der Rudolfstrasse hinter dem Bahnhof Winterthur.





Abb. 2: Ab 1915 gehört die Strassenbahn fest zum Winterthurer Stadtbild.



**1915** Eröffnung von neuen Tramlinien ab Bahnhofplatz (Abb. 2) zum Deutweg, zum Stadtrain (via Graben–Obertor) und nach Wülflingen (Lindenplatz).

**1922** Tramlinienverlängerung vom Deutweg nach Seen (Schulhaus).

**1926** Fertigstellung der Stadtrainbrücke und Tramlinienverlängerung dank der Brücke.

**1930** Nach heftiger politischer Debatte gibt das Stimmvolk an der Gemeindeversammlung für die Rosenberglinie dem fortschrittlichen Autobus gegenüber dem Tram den Vorzug.



Abb. 3: Rosenberg-Autobus vor der Hauptpost am Bahnhof.

**1931** Eröffnung der Autobuslinie nach Rosenberg mit drei Autobussen (Abb. 3).

Tramlinienverlängerung vom Stadtrain bis zum Bahnhof Oberwinterthur.

**1935** Umbau des Bahnhofplatzes.

**1937** Beschluss, die Wagenfarbe aus Aspekten der Verkehrssicherheit von Grün auf Rot zu ändern.



**1938** Der Souverän spricht sich mit grosser Mehrheit für die Umstellung der Linie nach Wülflingen von Tram- auf Trolleybusbetrieb aus (Abb. 4).

Die ersten Trolleybusse in Winterthur kommen zum Einsatz.

**1941** Umstellung der Tramlinie nach Seen auf Trolleybusbetrieb.

**1948** Umstellung der Autobuslinie nach Rosenberg auf Trolleybusbetrieb (Rückfahrt via Graben – Technikumstrasse).



Abb. 4: Trolleybus der ersten Serie in der Wülflinger Unterführung.

**1951** Umstellung der Tramlinie nach Oberwinterthur auf Trolleybusbetrieb; Verlängerung der Linie bis Zinzikon. Umstellung der Tramlinie nach Töss auf Trolleybusbetrieb.

Das Tram in Winterthur ist damit Geschichte.

**1957** Nachdem das Stimmvolk die Beschaffung von Busanhängern verworfen hat, billigt es den Kauf von fünf Gelenktrolleybussen.

**1959** Erweiterung Busdepot Deutweg, Neubau des Verwaltungstraktes (Abb. 5). Die ersten fünf Gelenktrolleybusse der Winterthurer Verkehrsbetriebe werden in Betrieb genommen (Abb. 6).

**1960** Umbau des Bahnhofplatzes. Sperrung des Busbahnhofs für den privaten Verkehr.

Die seit 1933 von einer privaten Autobus-Gesellschaft betriebene Breite-Linie wird von den Verkehrsbetrieben übernommen, auf Trolleybusbetrieb umgestellt und mit der Rosenberg-Linie zusammengelegt (Abb. 7). Verlängerung der Trolleybuslinie nach Wülflingen bis Härti.



Abb. 5: Erweitertes Depot und neues Verwaltungsgebäude im Deutweg.







Abb. 7: Neue Durchmesserlinie Rosenberg–Breite mit neuen Trolleybussen.



Abb. 6: Gelenktrolleybus auf der Zürcherstrasse in Töss.



**1963** Eröffnung der Autobuslinie Winterthur (Stadthaus)–Flughafen Kloten (Abb. 8).

**1965** Verlängerung der Trolleybuslinie nach Töss von der Bahnlinie bis Rieter.



Abb. 8:  
Überlandbus Winterthur – Flughafen  
in Zürich-Kloten.

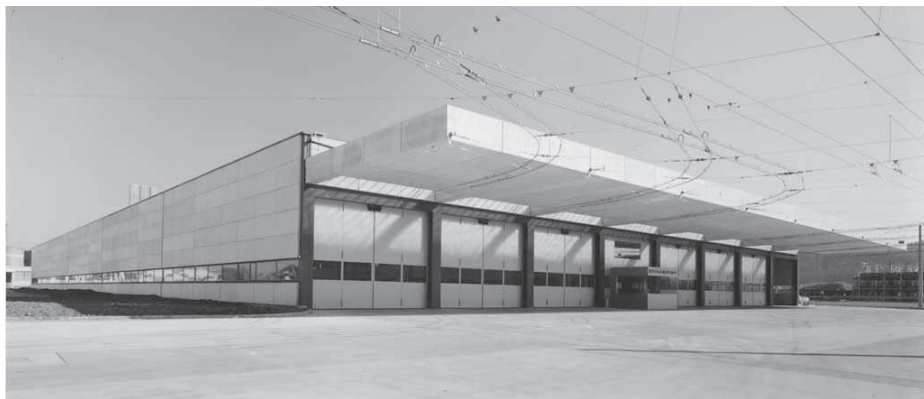


Abb. 9: Neues Busdepot Grüzefeld, in Ergänzung zum Depot Deutweg.



**1967** Bezug Busdepot Grüzefeld (Abb. 9).

Eröffnung der Autobuslinie Waldheim – Deutweg – Grüzefeld – Oberwinterthur – Rychenberg.

**1968** Einführung der Selbstbedienung (Billettausgabegeräte und Felderkartenentwerter im Bus, Einheitstarif, Abb. 10).



Abb. 10: Mehrfahrtenkartenentwerter (links) und Billettausgabegerät für Einzelfahrten (rechts).

**1971** Mittlerweile prägen insgesamt 19 Gelenktrolleybusse das Winterthurer Stadtbild (Abb. 11).

Der Fahrplan zum Flughafen wird verdichtet. Eröffnung einer Parallelverbindung zwischen Brütten–Bassersdorf via Oberwil–Birchwil. Hierfür muss die Überlandflotte mit neuen Bussen ausgebaut werden (Abb. 12).



Abb. 12: Ein Überlandbus der Strecke Winterthur–Brütten–Bassersdorf–Flughafen, getauft auf den Namen Nürens Dorf.



Abb. 11: Einer von 14 Gelenktrolleybussen der Schweizer Marke Berna.

**1974** Eröffnung einer Autobuslinie Steig – Zürcherstrasse – HB – Technikumstrasse – Deutweg – Grüzefeld – Seenerstrasse – Pfaffenwiesen unter gleichzeitiger Aufhebung der Linie Waldheim – Rychenberg.

**1980** Da der Flughafen an das Eisenbahnnetz angeschlossen und der Bahnhof Bassersdorf verlegt wird, führt die Autobuslinie in einer Schleife zum neuen Bahnhof Bassersdorf, wo sie in verkehrsschwachen Zeiten endet. Während einer kurzen Versuchsperiode wird der Bahnhof Kloten bedient.





Abb. 13: Einer von zwei Doppeldecker-Autobussen für den Eilkurs HB–Technorama–HB.

**1982** Eröffnung einer Eilkursverbindung mit Doppeldecker-Autobussen (ehemalige Swissairbusse) HB–Technorama–HB (Abb. 13).

Neukonzeption des Liniennetzes.

Separierung der Linien Rosenberg und Breite. Die Steig wird werktags während der Hauptverkehrszeiten mit einer direkten Linie zum HB bedient. Die Linien Lindenplatz–Eichliacker und HB–Oberseen werden eröffnet. Verlängerung der Trolleybuslinie nach Oberwinterthur bis Wallrüti.



Abb. 14: Neugestalteter und überdachter Busbahnhof.

**1983** Umbenennung der VW (Verkehrsbetriebe Winterthur) in WV (Winterthurer Verkehrsbetriebe) und Einführung eines neuen Unternehmens-Logos.

**1984** Neugestaltung und Überdachung des Busbahnhofs (Abb.14).

**1986** Eröffnung der Autobuslinie Moosacker–Hegi.

**1987** Neue Linie Steig–Rosenau–Zentrum Töss–Schlosstal–Lindenplatz.

Einführung des «Winti-Nachtblitzes»: Spätverbindung in alle Vororte, zum Teil auch als Sammelkurse.

**1988** Verlängerung der Linie Moosacker–Hegi bis Elsau.

**1989** Eröffnung der Autobuslinie Hauptbahnhof via Rychenberg zum Bahnhof Oberwinterthur.

**1990** Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), Billettautomaten an den Haltestellen (Abb. 15). Zahlreiche Streckennetzanpassungen und -erweiterungen.

Eröffnung einer Nachtbusverbindung Winterthur–Zürich–Winterthur mit Abfahrt 02.00 Uhr in Zürich. Das Betriebsrisiko wird durch einen Trägerverein übernommen.



Abb. 15: ZVV-Billettautomat der ersten Generation.

**1991** Umstellung der Linie 6 HB – Grüzefeld – Etzberg – Oberseen auf Trolleybusbetrieb. Änderung der Linienführung der Linie 5 HB – Grüzefeld – Etzberg – Technorama via Industriestrasse – Ohrbühl.

**1995** Neue Autobuslinie HB – Schlosstal – Lindenplatz.

Neues Verkehrskonzept am Hauptbahnhof:  
Der Bahnhofplatz wird zwischen Aufnahmegebäude SBB und Postgebäude für den privaten Autoverkehr gesperrt.

**1996** Der Nachtbus Zürich – Winterthur verkehrt auch in der Nacht von Freitag auf Samstag.

Abb. 16: Mercedes-Citaro-Gelenkautobus, durchgehend niederflurig.





Abb. 17: Ausfahrbare Rollstuhlrampe für barrierefreien Zugang.

**1998** «Depothalt». Die WV werden 100-jährig, und ein Medienanlass gibt den Startschuss zu diversen Jubiläumsaktionen für Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Anlässe sind über das ganze Jahr verteilt.

**2000** Sieben umweltfreundliche Citaro-Niederflur-Gelenkbusse werden angeschafft; dies ist der Beginn einer neuen Beschaffungsstrategie, die auf mehr Komfort und grössere Umweltverträglichkeit setzt (Abb. 16, 17).





Abb. 18: Der erste Solaris Urbino 12, noch im alten Erscheinungsbild.

**2002** Die Bauarbeiten zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes zwischen dem Aufnahmegebäude SBB und dem Postgebäude werden aufgenommen. Der Umbau dauert rund ein Jahr.

Der Stadtrat erteilt der Firma Solaris Bus & Coach in Polen den Zuschlag für die Lieferung von zehn neuen Fahrzeugen: sieben 2-achsige Autobusse Urbino 12 (Abb. 18) und drei 3-achsige Gelenkautobusse Urbino 18.



In der Nacht vom 14. Dezember verkehrt der Nachtbus Zürich–Winterthur zum letzten Mal. Jetzt wird der Betrieb auf dem ZVV-Nachtnetz aufgenommen: Ab dem Hauptbahnhof erschliessen in den Nächten vom Freitag auf den Samstag und vom Samstag auf den Sonntag 4 Linien von Stadtbus und 3 Postautolinien die Stadt und die Aussengemeinden in einem Stundentakt bis 03.30 Uhr.

**2004** Erstmals verkehren auf der Strecke HB–Bruderhaus an Wochenenden und Feiertagen die Busse der Linie 12.

Umbenennung der Winterthurer Verkehrsbetriebe in Stadtbus Winterthur. Ein modernes Erscheinungsbild, ein neues Logo und eine neue Dienstkleidung setzen frische Akzente (Abb. 19).

Stadtbus Winterthur wird gemäss ISO 9001 zertifiziert und mit dem Qualitäts-Gütesiegel für den Schweizer Tourismus ausgezeichnet. Alle Dieselbusse werden mit CRT-Partikelfiltern ausgerüstet, die den Ausstoss von Krebs erregenden Russpartikeln verhindern.

Abb. 19: Neue Bekleidung für Fahrpersonal.





Abb. 20: Die zehn Niederflur-Gelenktrolleybusse Solaris Trollino 18 in Reih und Glied.

**2006** Die letzten der im Mai 2005 bestellten zehn Niederflur-Gelenktrolleybusse Solaris Trollino treffen ein (Abb. 20).

Bei einem nationalen Vergleich in Bezug auf umweltschonende Technologie liegt Stadtbus auf Platz 2.

Aufgrund der erheblichen Nachfrage wird das ZVV-Nachtbus-Angebot ausgebaut. Die letzten Nachtbusse verlassen Winterthur um 4.30 Uhr, weniger als zwei Stunden vor Beginn des Tagesbetriebs.

Der Zusammenschluss der Linien 3 + 6 zur Linie 3 (Oberseen–Rosenberg) und der Linien 5 + 13 zur Linie 5 (Dättelnau–Technorama) bringt direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Gleichzeitig wird die Linie 14 (Hauptbahnhof–Grüze–Märkte–Bahnhof Hegi) bis zur neuen S-Bahn-Station «Bahnhof Hegi» verlängert.

**2007** Nach einem mehrmonatigen Versuchsbetrieb werden sämtliche Busse mit Bildschirmen ausgerüstet, welche die nächsten Haltestellen, die voraussichtliche Fahrzeit und die vorhandenen Umsteigemöglichkeiten anzeigen. Ebenso werden wichtige Halteketten mit dynamischen Abfahrtsanzeigen ausgerüstet. Damit erhalten die Fahrgäste aktuelle Abfahrtszeiten und Hinweise auf allfällige ausserordentliche Situationen (Abb. 21).



Abb. 21: Informationssystem in allen Bussen.

**2008** Es liegen die Ergebnisse einer umfassenden vergleichenden Studie über die ökologischen, betriebs- und volkswirtschaftlichen Aspekte eines möglichen Wandels vom elektrisch angetriebenen Trolleybus auf ein anderes Traktionssystem vor. Diese zeigen, dass elektrisch angetriebene Busse der Stadt Winterthur weiterhin den grössten Nutzen bringen. Deshalb werden Optionen wie Gas-, Diesel-Hybrid- sowie Wasser-

stoff-/Brennstoffzellen-Antriebe verworfen. Somit beschliesst der Stadtrat, die 21 Trolleybusse aus den Jahren 1988 bis 1991 (Nr. 141–161) durch eine entsprechende Anzahl neuer Trolleybusse zu ersetzen.

Der Fahrplanwechsel bringt zahlreiche Anpassungen: unter anderem neue Streckenführungen der Linien 5, 7, 9, 10 und 12. Zudem wird die Linie 8 aufgehoben. Auf der Linie 9 wird abends ein Rufbus eingeführt, der ab Seen das Klösterli Iberg und Eidberg bedient.

**2009** Der Stadtrat erteilt der Firma Carrosserie Hess aus Bellach den Auftrag für die Lieferung von 21 Niederflur-Gelenktrolleybussen. Mit dieser Ersatzbeschaffung werden die letzten Hochflurbusse ausgemustert. Inbetriebnahme der zwei Abfahrtsanzeiger am Hauptbahnhof mit Echtzeitinformation. Ankommende Fahrgäste finden nun schneller und einfacher die richtige Kante.



**2010** Der Stadtrat fällt den Grundsatzentscheid für die Zentralisierung im Grüzefeld mit einem Ausbau des bestehenden Depots und dem Bau eines Bürotraktes.

Auf der Linie 4 werden die alten Fahrdrähte eingezogen. Bereits 2005 hat der Stadtrat beschlossen, auf die Wiedereinführung der Trolleybuslinie über die Breite zu verzichten.

Der erste Hess-Trolleybus trifft ein (Abb. 22).



Abb. 22: Der erste von 21 Niederflur-Gelenktrolleybussen.

**2010** Von der beachtlichen Sammlung gesamtschweizerischer Oldtimer werden aus Stadtbus-Bestand fünf herausragende Exponate mit besonderer kultureller Bedeutung für die schweizerische Mobilitätsgeschichte nominiert. Sie bleiben im Besitz von Stadtbus. (Abb. 23–27).



Abb. 25: Gelenktrolleybus FBW, 1958.



Abb. 23: Von Stadtbus zum Turmwagen umgebauter Saurer, 1931.



Abb. 26: Autobus Saurer, 1965.



Abb. 24: Autobus Mowag, 1955, mit Anhänger, 1953.



Abb. 27: Doppeldecker Büssing, 1971.

**2011** 21 Hess-Gelenktrolleybusse sind eingetroffen. Die Stadtbus-Flotte besteht nun komplett aus Niederflurfahrzeugen (Abb. 28).

Zur Eröffnung des neuen Zentrums Rosenberg wird die Linie 3 verlängert. Gleichzeitig wird die Linie 674 (Winterthur–Rosenberg–Seuzach) in Betrieb genommen.

**2012** Der Umbau des Bahnhofplatzes Süd beginnt. Der Busbahnhof bleibt für ein Jahr gesperrt (Abb. 29).

Die alten roten Ticketautomaten werden durch moderne blaue ersetzt. Mit diesen neuesten ZVV-Automaten können u. a. auch Monatsabos und Multikarten gekauft werden. Neben Münzgeld akzeptieren die Geräte alle gängigen Debit- und Kreditkarten.

Der Grosse Gemeinderat genehmigt den Kredit für den Bau von 19 neuen Buswartehallen auf Stadtgebiet; er wird ergänzt durch den bereits genehmigten Kredit für den Ersatz oder die Renovation von 80 weiteren

Buswartehallen. Die Investitionen verteilen sich gleichmässig über die Jahre 2012 bis 2017 (Abb. 30).

Im Beisein von Mitgliedern der Kantonsregierung, des Stadtparlaments von Winterthur, Vertretern des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und von Stadtbus erfolgt der Spatenstich für die vergrösserte Buseinstellhalle mit Verwaltungstrakt im Grüzefeld.

**2013** Nach einjähriger Bauzeit rollen die Busse wieder über den neugestalteten Bahnhofplatz Süd. Gleichzeitig wird das neue Beratungszentrum ZVV-Contact eröffnet (Abb. 31).

Abb. 28: Die 21 Hess-Niederflur-Gelenktrolleybusse.







Abb. 29: Grossbaustelle am Hauptbahnhof.

Abb. 30: Eine der ersten neuen Wartehallen, vor dem Stadthaus.



Abb. 31: Der neue Busbahnhof.





**2014** Einweihung von erweiterter Einstellhalle und neuem Verwaltungstrakt im Grüzefeld: 6248 Quadratmeter zusätzliche Fläche für die Fahrzeuge und 17 Büros für die Verwaltung. Der Verwaltungstrakt entspricht dem Minergie-Standard; die Heizenergie für die Halle wird mit Wärmetauscher aus dem Grundwasser gewonnen. Solarzellen auf dem Dach liefern Strom, der ins Netz eingespeist wird (Abb. 32).

**2015** Der Stadtrat erteilt der Firma MAN Schweiz den Auftrag für die Lieferung von 11 neuen Fahrzeugen: 2 Autobussen und 9 Gelenkautobussen. Nach Abschluss dieser Ersatzbeschaffung werden alle Busse klimatisiert sein.

Im August fahren erstmals alle Busse ausschliesslich ab Depot Grüzefeld. Bis auf das Kundenzentrum ZVV-Contact sind nun alle Bereiche an einem einzigen Ort konzentriert.

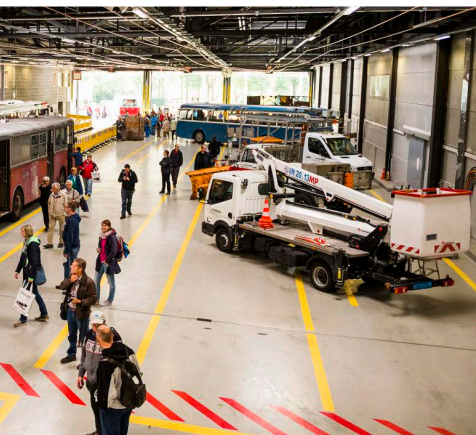
Mit einem Tag der offenen Tore feiert Stadtbus im September den Abschluss der Bau- und Sanierungsarbeiten des Depots Grüzefeld. Rund 7000 Besucherinnen und Besucher folgen der Einladung, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen (Abb. 33–36).

Abb. 32: Neuer Verwaltungstrakt und erweiterte Einstellhalle.





Abb. 33–36:  
Tag der offenen Tore im Grüzefeld.



**2016** Die neuen MAN-Fahrzeuge werden in Betrieb genommen. Es sind die ersten Euro-6-Dieselmotoren von Stadtbuss. Zudem sind die 5-türigen Gelenkautobusse eine Schweizer Premiere (Abb. 37).

**2018** 69 bestehende Wartehallen werden renoviert (Sitzbänke, Unterdach und LED-Leuchten). In den Jahren 2013–2017 wurden 29 neue Wartehallen erstellt.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich erfolgt der grösste Angebotsausbau der Geschichte von Stadtbuss Winterthur.

Abb. 37: Die 5-türigen Gelenkautobusse sind eine Schweizer Premiere.

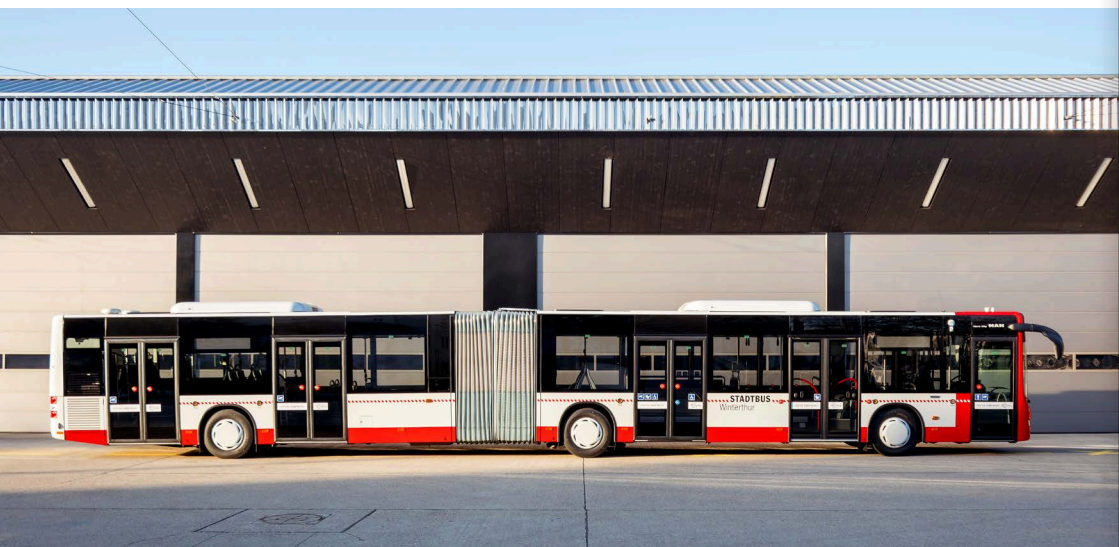






Abb. 38–39: Grosseinsatz für Stadtbus am Nordostschweizer Jodlerfest.

**2019** Das Nordostschweizer Jodlerfest findet in Winterthur statt. Stadtbus trägt wesentlich dazu bei, dass die rund 45 000 Besucherinnen und Besucher problemlos zum Festgelände in Wülflingen und zurück fahren können (Abb. 38 und 39).

Von weiteren 16 bestellten MAN-Dieseln-Bussen werden 10 per Fahrplanwechsel in Betrieb genommen. Weitere 6 Fahrzeuge werden 2020 angeliefert.

Stadtbus Winterthur befördert 2019 zum ersten Mal mehr als 30 Millionen Fahrgäste.





**2020** Stadtbuss feiert das 125-Jahr-Jubiläum des öffentlichen Verkehrs in Winterthur.

Das Liniennetz hat nun eine Länge von 200 Kilometern (Abb. 40). Die Stadtbuss-Flotte umfasst 100 Fahrzeuge; diese fahren 6 Millionen Kilometer pro Jahr und befördern 30 Millionen Fahrgäste.

Leider musste wegen der Coronapandemie auf ein Grossteil der geplanten Aktivitäten verzichtet werden.

**2021** Das Jahr ist von der Coronapandemie geprägt. Dank guter Schutzkonzepte verzeichnet Stadtbuss relativ wenige coronabedingte Ausfälle. Trotzdem wird der Fahrplan im Dezember für drei Wochen, wegen zahlreicher krankheitsbedingter Ausfälle im Fahrdienst, leicht reduziert.

Anfang April erhält die Firma HESS AG den Zuschlag für die neuen Trolleybusse mit einem Maximalvolumen von 110 Millionen Franken.

Grosse Freude bereitet den Nachtschwärmern das neue Nachtangebot. Per Fahrplanwechsel im Dezember ist das Nachtnetz komplett erneuert, verdichtet und dem Tagnetz angeglichen worden.

Abb. 40: Collage zum Jubiläumsjahr.





Abb. 41–43: Zwischen Oktober 2020 und 2021 gilt im öffentlichen Verkehr Maskenpflicht.



**2022** Mit einer Coronawelle startet das Jahr. Mit Ausnahme der Linie 2E kann Stadtbus den Busbetrieb trotz der schwierigen Umstände immer aufrechterhalten. Bis Ende März gilt eine Maskenpflicht im ÖV.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember fahren die ersten 11 neuen Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 1 und drei neue Gelenktrolleybusse auf den Linien 2 und 3. Die neue Busgeneration der Carrosserie HESS AG kann dank einer Batterie bis 25 Kilometer ohne Oberleitung fahren. Die neuen Fahrzeuge ersetzen die Solaris Trolleybusse, welche mehr als eine Million Kilometer gefahren sind.

Seit September hält uns die drohende Energieknappheit auf Trab. Um den Energieverbrauch zu senken, wird in den Büros und in den Trolleybussen weniger geheizt.

Bei der Elektrifizierung der Linien 5 und 7 genehmigt der Kantonsrat den Kredit einstimmig.

Abb. 44: HESS lighTram, 25 DC (Typ BGGT-N2D) der Carrosserie HESS AG  
24.7 Meter lange, Platz für 220 Personen, digitaler Rückspiegel, Tempomat (einstellbar auf 30 und 50 km/h), ökologisch optimierte Heizung



**2023** Der Verkauf von Oldtimer-Fahrzeugen sorgt für grosses Interesse. Stadtbuss kann aus Platzgründen nur drei Oldtimer behalten, darunter auch den Adventsbus 101.

Das Bundesamt für Verkehr erteilt die Baubewilligung (Plangenehmigung) für die Elektrifizierung der Linie 5.

Mit dem Spatenstich startet der Bau der 400m langen «Querung Grüze».

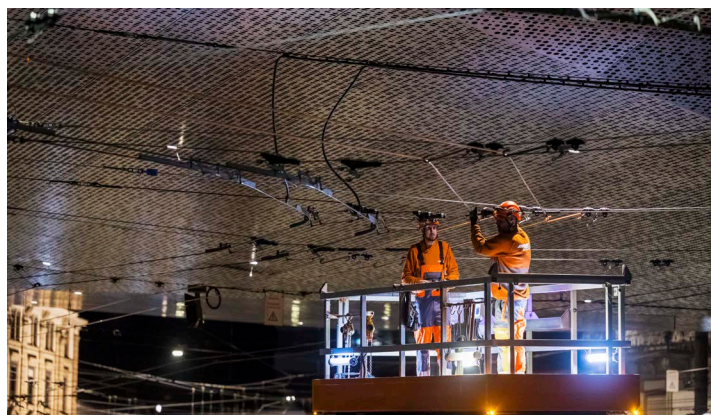
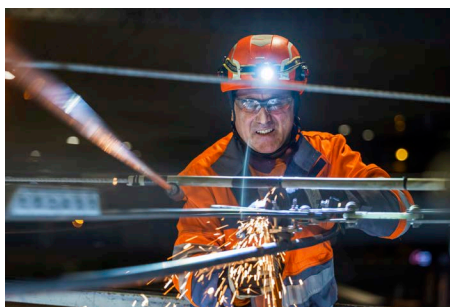
**2024** Stadtbuss Winterthur ist nun auch auf dem Social-Media Kanal TikTok präsent.

In Winterthur startet das WM-Radrennen der Männer. Stadtbuss muss erstmals in seiner Geschichte den Betrieb praktisch ganz einstellen. Nach zwei Stunden ist der Spuk wieder vorbei.

Mit dem Fahrplanwechsel fahren die Busse auf der Linie 5 nun auch elektrisch. Zwischen Rosenau und Ohrbühl an der Oberleitung, die restliche Strecke im Batteriebetrieb. Gleichzeitig verschwindet auch der Verkauf von Billetten komplett aus den Bussen.



Abb. 45 & 46: Elektrifizierung der Linie 5





**2025** Fünf Haltestellen an verschiedenen Orten im Stadtbus-Netz werden begrünt. Die grünen Dächer bieten Lebensraum für Pflanzen und Insekten, die AXA Schweiz finanziert das Projekt. Die Holzdach-Konstruktion ist in der Schweiz einzigartig.

Das ZVV Contact Center am Bahnhof Winterthur zieht um – neu befindet es sich im Bahnhofsgebäude neben Winterthur Tourismus.

Stadtbus Winterthur erzielt bei der Befragung der Fahrgäste des ZVVs das beste Resultat seit Messbeginn (80 von 100 Punkten).

In der Adventszeit rätseln bereits zum zweiten Mal rund 500 Fahrgäste im Chlausbus und helfen dabei, den verschwundenen Samichlaus wiederzufinden.

Abb. 47 & 48: Impressionen aus dem Chlausbus





Februar 2026

Stadtbus Winterthur  
CH-8403 Winterthur  
[www.stadtbus.winterthur.ch](http://www.stadtbus.winterthur.ch)

 **STADTBUS**  
Winterthur

