VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Stadtbus Winterthur (ehemals Verkehrsbetriebe Winterthur)

Grüzefeldstrasse 35

Mitte 1895 wurde ein Rösslitram durch eine Tram-Omnibus-Genossenschaft Winterthur in Betrieb genommen. Das war der Start des heutigen Unternehmens "Stadtbus Winterthur". Heute werden mit 88 Fahrzeugen und einem Personalbestand von über 259 Personen 23 Linien im innerstädtischen Netz und fünf Überlandlinien sowie die Nachtbusse betrieben. 24,4 Millionen Fahrgäste wurden 2013 im Stadtnetz befördert.

GRÜNDUNGSDATUM
1895

ADRESSE
Stadtbus Winterthur
Grüzefeldstrasse 35
8403 Winterthur

um 1905: Kreuzung Rudolfstrasse / Zürcherstrasse, Tram Foto: winbib, Walter Hirtzel (Signatur 062686)

Start und Entwicklung des öffenlichen Verkehrs in Winterthur

winterthur-glossar.ch publiziert im Folgenden einen Text der den Anfang und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs aus Sicht der Anwohner von Seen vom Tram bis zum modernen Gelenkbus beschreibt. Darüber hinaus enthält der Bericht auch Angaben über die Verbreitung des öV-Netzes über das gesamte Stadtgebiet. winterthur-glossar.ch dankt den Verfassern Karl Reisacher und Bernhard Stickel für das Einverständnis den Text dieses geschichtlichen Abrisses zu publizieren. Er ist erstmals erschienen im Seener Bote Nr. 243 im September 2016.

Auch wenn der Betrieb defizitär war und der Stadtrat jede Unterstützung verweigerte, war das Bedürfnis nach einem öffentlichen Verkehrsmittel ausgewiesen. So reichten Interessierte dem Stadtrat am 18. März 1896 ein Konzessionsgesuch für eine elektrisch- oder motorgetriebene Tramlinie nach Töss ein. Nach langen Diskussionen im Stadtrat und Parlament wurde beschlossen, diesen Trambetrieb durch die Stadt zu betreiben, mit der Firma Rieter als Lieferant der Anlage und der elektrischen Einrichtung.

In der Zwischenzeit wurde der Rösslitrambetrieb immer unrentabler. Die Gesellschaft stellte den Betrieb am 12. April 1897 endgültig ein. Der vorgesehene nahtlose Übergang bis zur Eröffnung des elektrischen Trambetriebes am 13.Juli 1898 war nicht mehr möglich. Das neue Tram startete hinter dem Bahnhof an der Rudolfstrasse, weil eine Überquerung der Bahngeleise nicht möglich war. Mit dem Bau der Unterführung Zürcherstrasse und der Verlegung der Eulach, konnte das Tram am 1. November 1912 dann endlich auf den optimaleren Bahnhofplatz fahren.

Vom 1. Juli 1895 bis zum 12.04.1897 wurden als Vorläufer die folgenden Linien mit zweispännigen, schienenlosen Rösslitrams betrieben: 1. Bahnhofplatz-Stadthausstrasse-Stadtrain 2. Bahnhofplatz-Marktgasse-Tösstalstrasse bis Talgut 3. Bahnhofplatz-Schaffhauserstrasse-Bachtelstrasse-Dorf Veltheim 4. Bahnhofplatz-Töss Am 31. Oktober 1914 wurde das Tramdepot Deutweg eröffnet als Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Betriebes. So konnten am 28. Januar 1915 die neuen Linien nach dem Stadtrain, zum Deutweg und nach Wülflingen eröffnet werden.

Die neue Tösstalbahn von 1875 mit dem damals ausserhalb des Dorfes liegenden Bahnhof liess für Seemer die Stadt nicht näher rücken. So erging 1899 von einem Initiativkomitee ein Vorstoss für eine elektrische Strassenbahn Winterthur-Grüze und Winterthur-Seen. Diese Idee erhielt aber keine Unterstützung. Neue Möglichkeiten sah man im «Benzinomnibus». Unter der Initiative von Lehrer Lutz aus Seen startete in Zusammenarbeit mit der Firma Martini in Frauenfeld als Lieferant der Autos ein Versuchsbetrieb vom 19. Oktober bis 6. November 1904.

Obschon die Wagen teilweise überfüllt gewesen seien, wurde der Versuch abgebrochen. Wieweit ein Missgeschick mitschuldig war, bleibt offen, denn «... als der dichtgefüllte Wagen sich dem Dorfe Seen näherte fing er plötzlich an zu hinken und zu hottern; er wurde angehalten und es zeigte sich, dass ein Stück des Gummireifens sich gelöst und Reissaus genommen hatte...». 1906 strebte man in Seen erneut eine Strassenbahnverbindung an. Weil der Stadtrat aber eine Defizitgarantie forderte, blieb die Idee erfolglos.

Um einen Anschluss zu erreichen zahlte Seen bereits 1915 einen Betrag von 24'000 Franken à fonds perdu und erhöhte diesen 1921 noch, ohne Erfolg. Erst die kommende Stadtvereinigung schaffte neue Grundlagen. Am 19. November 1921 brachte I. Peter aus Seen im Grossen Gemeinderat eine Petition für die Verlängerung nach Seen ein. Der Stadtrat hatte nichts mehr einzuwenden und konnte der Seemer Bevölkerung den verlängerten Gang zur neuen Stadtbehörde so vereinfachen (die Gemeindebehörde von Seen war ja aufgelöst). Mit grossem Mehr hiess die Stadtbevölkerung die Verlängerung Deutweg-Seen gut. Am 30. November 1922 konnte endlich der vom Töchterchor Seen festlich geschmückte Eröffnungszug nach Seen fahren. Die Endstation war an der Tösstalstrasse beim Schulhaus und Gasthof Krone.

Der Wunsch der Oberwinterthurer nach der Verlängerung vom Stadtrain nach Oberwinterthur, sowie derjenige der Rosenberger nach einer eigenen Verbindung, löste neue Diskussionen aus. Dabei legten die Omnibusbefürworter günstigere Beschaffungskosten und grössere Flexibilität bei der Linienführung ins Gewicht. Die Trambefürworter punkteten mit einer ruhigen Fahrt (Geleise statt Schotterstrasse). Am 18. Februar 1926 konnte ein Probebetrieb mit Autobussen nach dem Rosenberg starten. Doch bereits am 30. April (nach drei Monaten) musste der Probebetrieb eingestellt werden, da die Berner ihre Busse früher als erwartet wieder benötigten. In der weiteren Debatte standen Rentabilitätsfragen immer wieder im Vordergrund, diese wurden aber je nach Seite so oder so geschönt. Nach der heftig geführten Diskussion wählte das Stimmvolk mit grossem Mehr den Autobusbetrieb nach Rosenberg, der am 20.Februar 1931 aufgenommen wurde, zugleich aber auch die Tramverlängerung nach Oberwinterthur.

Im Zuge der Sanierung der Wülflingerstrasse verlangte der Grosse Gemeinderat eine systematische Überprüfung der Varianten Tram, Omnibus oder Trolleybus. Dabei wählten der Stadtrat und nachher auch das Parlament die Trolleybus-Variante. Am 20. Februar 1938 stimmten auch die Stimmbürger mit grossem Mehr zu. Am 28. Dezember 1938 fuhr der erste geschmückte Trolleybus nach Wülflingen. Winterthur war nach Lausanne die zweite Schweizer Stadt mit Trolleybus-Betrieb. Auf Grund der guten Erfahrungen tauchte bei der anstehenden Sanierung der Linie nach Seen die Frage zum Wechsel auf Trolleybus-Betrieb auf. Am 7. Oktober 1940 bewilligte der Grosse Gemeinderat einen Kredit zur Einführung des Trolleybus-Betriebes nach Seen. Eingeschlossen war die Sanierung der Strasse mit Trottoir-Einbauten, sowie eine Strassenbeleuchtung. Auch diese Vorlage fand beim Stimmbürger Anklang. So fand am 19. Juli 1941 die offizielle Einweihung statt. «... Seen warf sich am Samstag ins festliche Gewand ...» meinte der Landbote. «Von allen Häusern ab alter Seemer Grenze grüssten Fahnen und Flaggen. Sie galten dem neuen Trolleybus-Betrieb, der um 4 Uhr nachmittags mit zwei neuen, schön dekorierten Trolleybuswagen voll mit geladenen Gästen in Seen Einzug hielt». Am Vorabend verabschiedete der Damenturnverein das Trampersonal mit Blumen. Trotz der Linienverlängerung zum Bahnhof Seen verkürzte sich die Fahrzeit von 20 auf 15 Minuten.

Einige Merkpunkte des Trolleybusbetriebs

Nach der Entwicklungsgeschichte "Vom Tram zum Trolleybus" werden noch einige Fotos zur Weiterentwicklung der Winterthurer Trolleybus-Geschichte publiziert.

Pünktlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden acht neue Busse der Marke MAN die bestehende Flotte verstärken. Sie ersetzen die erste Serie von Solaris-Bussen aus dem Jahr 2002. Eine wichtige Neuerung war, dass die bisherigen zweitürigen durch dreitürige Busse ersetzt werden. Damit lässt sich der Fahrgastwechsel an den Haltestellen beschleunigen und die Zugänglichkeit für Reisende mit Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen erleichtern. Im Einklang mit den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes sind die Türen 2 und 3 zudem mit weissen Bändern gut sichtbar gekennzeichnet, und bei der für Rollstühle vorgesehenen Plattform steht ein zusätzlicher Kundeninformationsbildschirm zur Verfügung. Ausserdem sind die neuen Busse mit 28 USB-Ladestationen und einer Frontkamera ausgerüstet. Die neuen Busse wurden mit dem überarbeiteten Erscheinungsbild versehen. Dieses ist Teil des im Juni 2017 eingeführten Corporate Designs von Stadtbus und ersetzt dasjenige aus dem Jahr 2004. Massgeblicher Antrieb für die Überarbeitung des Erscheinungsbildes waren optische, funktionale und wirtschaftliche Überlegungen.

---

https://www.youtube.com/watch?v=tEozA6q7b34

Stadtbus Winterthur: Chronik 1895 bis 2020, publiziert am 25.05.2020

Links

- Website: Stadtbus
- Wikipedia: Stadtbus Winterthur

Bibliografie

- Verkehrsbetriebe
    - Privatisierung ? Landbote 1997/35. Effizienzprogramm: Landbote 1997/85. - Winterthurer Arbeiterzeitung 1997/71 1Abb. - NZZ 1997/86 S.51. Neues Busleitsystem: Landbote 1997/100 1Abb. 100 Jahre: Landbote 1998/60 Sonderbeilage, m.Abb., 194 Bus Party - NZZ 1998/60 S. 53 1Abb. - Tages-Anzeiger 1998/60 1Abb. - Weinländer Zeitung 1998/31 1Abb. - Stadtinfo 1998/April Umbruch, Interview Urs Huber. - Tössemer 1998/3 von Henry Müller. Inkompetenz ? Landbote 1998/84. Betriebsklima: Landbote 1998/136. Fahrplan. Ausdünnung: Tages-Anzeiger 1998/114. Werden selbstständig: Tages-Anzeiger 1998/208. - Landbote 1998/208 1Abb., 216. - NZZ 1998/208. Umfrage Mitarbeiter Sparmöglichkeiten: Landbote 1999/22, 27 Produktivitätssteigerung, 57. - NZZ 1999/6 S. 57 Wettbewerbsfähigkeit, 27. - Tages-Anzeiger 1999/27 [Winterthurer Dok. 1999/5], 58. Zusammenarbeit mit Glattal: Landbote 1999/98 1Abb. Verhandlungen mit Personalverbänden: Landbote 1999/230. Kritik an Chauffeuren: Landbote 2001/211. Trotz Problemen keine Ausschreibung von Linien: NZZ 2001/250 S. 50 1Abb. Sinkende Passagierzahlen: Landbote 2002/94. Kritik: Tages-Anzeiger 2002/130, 2003/83. - Stadtblatt 2003/2 m.Abb. - Landbote 2003/9 Alltag, m.Abb., 17 1Abb. - Stadtanzeiger 2003/39. Verbesserungen: Tages-Anzeiger 2003/94 1Abb. Testkunden: Landbote 2003/274. Verkehrsleitsystem Zürcher Verkehrsverbund ZVV: Landbote 2004/12. Testkunden: Landbote 2004/92. - Tages-Anzeiger 2004/111. Neuer Name: Stadtbus"; Neuorientierung; Kritik: Landbote 2004/117, 137 m.Abb., 138, 143 Leserbriefe. - Stadtblatt 2004/24 1Abb. - Stadtanzeiger 2004/24 1Abb. - NZZ 2004/155 S. 56. - Stadtinfo 2004/8 m.Abb. Neue Umfrage: Landbote 2004/298. Leitstelle Busnetz: Landbote 2006/293 1Abb., 2007/155. Fahrplan. Verdichtung: Landbote 2008/112 m.Abb.
- Verkehrsbetriebe Winterthur.
    - Busdepot. Erweiterung; Projekt "Rote Grütze": Landbote 1992/31. - Winterthurer Arbeiterzeitung 1992/31. Bus-Abonnement. Verbilligung. Bleibt: Landbote 1992/46. - Winterthurer Arbeiterzeitung 1992/46. Aufhebung ? Landbote 1992/280, 1993/166, 209, 218, 255, 277. - Winterthurer Arbeiterzeitung 1992/280, 1993/218, 277. - Anträge, Anfragen und Interpellationen des Grossen Gemeinderates Winterthur 1993/81. - Gemeindeabstimmung 1993/3. Schüler-Abos: Landbote 1993/256. Zusammenlegung Deutweg und Grüze? Stadtblatt 2007/32. Busdepot Deutweg. Aufgabe: Landbote 2008/13 1Abb., 98. Grüze. Neubau. Finanzierung durch ZVV?: Landbote 2009/73 m.Abb.

AUTOR/IN:
Heinz Bächinger

Nutzungshinweise

UNREDIGIERTE VERSION

LETZTE BEARBEITUNG:

05.04.2023