

VBZ- GESCHÄFTS- BERICHT 2014

hof
brücke

nhof Hardbrücke
her-Wyss-Platz
ndizi



INDUSTRIELLE BETRIEBE DER STADT ZÜRICH

Vorsteher

Stadtrat Andres Türler

VERKEHRSBETRIEBE ZÜRICH

Direktion

Dr. Guido Schoch, Direktor

Markt

Jacques Baumann, Stv. Direktor

Finanzen

Iris Zachmann, Vizedirektorin

Betrieb

Jürg Widmer, Vizedirektor

Personal

Heinz Vögeli, Vizedirektor

Technik

Frédy Vogler, Vizedirektor

Infrastruktur

Simon Räbsamen, Vizedirektor

Unternehmensstab

Andreas Uhl, Vizedirektor

Adresse

Verkehrsbetriebe Zürich

Luggwegstrasse 65

8048 Zürich

Telefon 044 434 41 11

Fax 044 434 47 49

www.vbz.ch

INHALT

4	Editorial	38	Substanzerhaltung
		38	Gleisbaustellen
6	Unternehmen	38	Baustellen
7	Fahrgäste und Angebot in der Übersicht	39	Wartehallen
		39	Haltestellen
8	Unternehmensentwicklung	41	Dienstleistungen der Zentralwerkstatt
8	Jahresschwerpunkte 2014		
		46	Wirtschaftlichkeit
10	Nutzen für die Kundschaft	46	Jahresrechnung
10	Netz- und Marktentwicklung	48	Aufwand
14	Angebot	50	Ertrag
15	Produkte und Dienstleistungen		
21	Fahrgastkontrollen	52	Rechnung
		52	Jahresrechnung
22	VBZ im Dialog	56	Bilanz
22	Besucherwesen	60	Anhang zur Bilanz
22	Leitstelle		
23	Schulreferentendienst		
23	Sicherheit und Prävention		
24	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer		
25	Tabelle Mitarbeitende		
26	Energie und Umwelt		
29	Kennzahlen		
36	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen		
36	Systeme und Anlagen		

EDITORIAL

«Wo wir fahren, lebt Zürich. Unsere Kundinnen und Kunden sind unsere Fans» – so lautet unsere Vision. Auch 2014 haben die VBZ mit Hochdruck darauf hingearbeitet, diesem Ziel näher zu kommen. Ohne den grossen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der VBZ, welche unsere Fahrgäste fast rund um die Uhr mit hoher Qualität in Zürich transportieren, wäre dies nicht möglich gewesen.

Mit der erfolgreichen Abstimmung zur Tramverbindung Hardbrücke kann die erste Tramlinie, welche das Gleisfeld der SBB quert, realisiert werden. Damit werden für unsere Kundinnen und Kunden wichtige neue Verbindungen geschaffen und wir kommen der Realisierung des Liniennetzes 2030 einen grossen Schritt näher. Auch an den weiteren Projekten wird mit Hochdruck geplant, damit der öV das Verkehrswachstum in der Stadt bewältigen kann.

2014 konnten wir erneut das Zwischenziel der Zielvereinbarung mit dem ZVV erreichen und sind nochmals produktiver geworden. Mit diesen Anstrengungen haben wir in den letzten Jahren wesentlich dazu beitragen, neue oder verbesserte Angebote im ZVV-Gebiet zu ermöglichen.

Nicht nur in der Stadt Zürich konnte der öV Erfolge feiern. Mit der $\frac{2}{3}$ -Mehrheit zu FABI haben die Schweizerinnen und Schweizer dem öV sein Vertrauen ausgesprochen und wichtige Weichen für die Zukunft gestellt.

Grosse Erfolge und stetiges Wachstum können einem aber auch im falschen Glauben bestärken, dass das Wachstum ewig weitergeht, wenn man nur alles gleich macht wie in der Vergangenheit. Diese Haltung ist schon vielen Unternehmen zum Verhängnis geworden.

Der öffentliche Verkehr hat in den letzten Jahren ein imposantes Wachstum verzeichnet. Die Prognosen zur Entwicklung der Nachfrage sagen bis 2030 einen weiteren Zuwachs von 30 Prozent voraus. Unterschiedliche Kreise empfehlen, den Schwerpunkt der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs hauptsächlich auf die Kapazität auszurichten und Komfort und Geschwindigkeit mit zweiter Priorität zu behandeln so nach dem Motto «immer mehr vom Gleichen».

Ich glaube, dass wir nur mit mehr Kapazität niemanden zum Umstieg vom Auto auf den öV bewegen können. Was wenn die Automobiltechnik sich im gleichen Tempo weiterentwickelt wie bisher? Dann wird die Elektromobilität des motorisierten Individualverkehrs den Umweltbonus des öffentlichen Verkehrs verringern. Die Automobilindustrie, aber auch Grosskonzerne wie Google investieren immense Mittel in die Entwicklung von selbstfahrenden Autos. Diese würden einen Hauptvorteil des öV, nämlich die Nutzung der Reisezeit zum Arbeiten oder Entspannen, zunichte machen. Dies wäre dann auch im Auto und erst noch direkt von Haustüre zu Haustüre statt von Haltestelle zu Haltestelle möglich.

Wenn wir ausschliesslich auf Kapazität setzen und den öV nicht weiterentwickeln, verlieren wir die Konkurrenzfähigkeit. Deshalb müssen wir das VBZ-Motto «umsteigen lohnt sich» künftig unter dem Aspekt «nur wenn sich umsteigen wirklich lohnt, steigen die Kunden um» betrachten. Jeder Wachstumsschub im öV wurde bislang durch Entwicklungen ausgelöst, welche die komparativen Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln vergrössert haben. Beispiele sind die Einführung des Taktfahrplans und der Regenbogenkarte 1982 bzw. 1985 und der Start der Zürcher S-Bahn 1990. Alle diese Projekte haben einen Wachstumsschub ausgelöst, der

nach einigen Jahren wieder abgeflacht ist. Um den Anteil am Modalsplit weiter zu erhöhen, müssen wir den öV weiter entwickeln und uns vermehrt auf Innovationen konzentrieren und gesellschaftliche Trends aufnehmen, aber auch neue Formen der Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel prüfen. Dies bedingt, dass das Klima für Innovationen geschaffen wird. Dazu müssen althergebrachte Muster hinterfragt und auch einmal aufgebrochen werden. Es braucht den Mut, etwas Neues auszuprobieren.

Wir müssen uns verstärkt auf die Kundenanforderungen und das Service-Angebot konzentrieren, denn noch gibt es zu viele Convenience-Fallen, die den Nutzer vom öV abhalten. Neue Technologien und Formen der Zusammenarbeit eröffnen hier neue Chancen.

Die VBZ wollen mit der Umsetzung ihrer Strategie diese Chancen ergreifen und damit dazu beitragen, dass sich umsteigen weiterhin lohnt.

Herzlich Ihr
Dr. Guido Schoch
Direktor VBZ

UNTER- NEHMEN

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sind neben den SBB der grösste Anbieter von Transportdienstleistungen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Als integriertes Unternehmen planen sie das Angebot, erbringen Fahrdienstleistungen, erneuern die Infrastruktur und warten die Fahrzeuge. Als kompetenter Partner für den öffentlichen Verkehr arbeiten die VBZ eng mit anderen städtischen und kantonalen Dienststellen zusammen, bei der Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie insbesondere mit der Dienstabteilung Verkehr und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich.

Die VBZ bieten als Mittel- und Feinverteiler den Menschen in der Stadt Zürich und der umliegenden Region im Limmattal, am Unteren Zimmerberg und am Unteren Pfannenstiel sowie im Mittleren und Oberen Glattal eine qualitativ hochstehende Versorgung mit dem öffentlichen Nahverkehr: während 365 Tagen im Jahr und mindestens 20 Stunden am Tag. Sie tragen ausserdem die Verantwortung für die Betriebsführung der Forchbahn AG, der UBS Polybahn AG, der Dolderbahn-Betriebs-AG sowie der Stiftung Behinderten-Transporte Zürich (BTZ). Im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG) erbringen sie die Fahrleistungen für die Glattalbahn.

FAHRGÄSTE UND ANGEBOT IN DER ÜBERSICHT

	2010	2011	2012	2013	2014
Fahrgäste in Mio. (EinsteigerInnen)	318.37	316.20	323.30	325.98	325.36
Personen-km in Mio.	625.89	640.70	646.80	656.67	662.09
Fahrleistungen VBZ Stadt in Mio. Wagen-km	27.87	28.25	28.83	28.90	28.88
Fahrleistungen VBZ Region in Mio. Wagen-km	2.59	2.89	3.17	2.87	3.01
Fahrleistungen Transportbeauftragte in Mio. Wagen-km	4.69	4.06	4.03	4.28	4.33
Linienlänge Stadtnetz in km	270.6	278.0	279.4	279.4	285.60
Linienlänge Regionalnetz in km	249.6	213.4	213.7	214.5	219.60
Linienlänge Nachtbuslinien in km	179.8	179.7	186.3	184.7	182.10
Schienenfahrzeuge	272	258	258	258	258
Busse (Niederflur)	233 (183)	225 (182)	215 (190)	219 (209)	217 (213)

UNTER- NEHMENS- ENTWICKLUNG

JAHRESSCHWERPUNKTE 2014

Zielvereinbarung mit dem ZVV

Die im Jahr 2012 abgeschlossene Zielvereinbarung mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sieht bis 2016 eine dauerhafte Senkung des Betriebsaufwands um 16.3 Millionen Franken sowie eine Steigerung der Erträge aus den Nebengeschäften um 2.5 Millionen Franken vor. Das Zwischenziel für das Berichtsjahr konnte vollumfänglich erreicht werden; die VBZ sind betreffend Gesamtzielerreichung sehr gut auf Kurs. Die Anstrengungen für eine verbesserte Wirtschaftlichkeit zeigen Wirkung.

Kulturentwicklung

Die VBZ legten 2014 den Fokus in der Unternehmensentwicklung auf die Kultur. Sie definierten die neue Vision («Unsere Kundinnen und Kunden sind unsere Fans») sowie Grundwerte und Spielregeln. In diversen Workshops brachten sie diese den Mitarbeitenden und dem Kader näher.

Zusammenarbeit mit den Personalverbänden

Die per 1. Januar 2014 in Kraft getretene «Betriebliche Vereinbarung» wurde vor allem in den Kapiteln Arbeitszeit und Dienstorte revidiert. Die Paritätische Sonderkommission «Sollarbeitszeit» konnte die Verhandlungen erfolgreich abschliessen, und der Stadtrat hiess das erarbeitete Alternativpaket gut. Deutliche Zustimmung fand es schliesslich auch an der Urabstimmung der akkreditierten Gewerkschaften.

Fahrzeugflotte

Die VBZ hatten sich im Rahmen des laufenden Submissionsverfahrens bereits im Vorjahr für ein Angebot für die neue Tramgeneration entschieden; Anfang 2014 stellten sie beim Verkehrsrat das Gesuch zur Finanzierung der zu beschaffenden Fahrzeuge, erhielten aber einen abschlägigen Bescheid. Daher ist die Finanzierung der Fahrzeuge nach wie vor nicht gesichert und eine Vergabe nicht möglich. Die VBZ haben gegen den Entscheid des Verkehrsrats beim Regierungsrat des Kantons Zürich Rekurs eingereicht.

Für die Neugestaltung des Fahrplanangebots auf dem Abschnitt zwischen Fällanden und Stettbach beschafften die VBZ für die neue Linie 745 drei neue Gelenkautobusse des Typs Mercedes Citaro und nahmen sie in Betrieb. Die Fahrzeuge verfügen über eine

komplett neue Motorengeneration und erfüllen die seit Anfang 2014 für Neufahrzeuge vorgeschriebenen Euro-6-Abgas-Standards. Dadurch verursachen sie wesentlich weniger Emissionen.

Weiter wurden zwei zusätzliche Doppelgelenk-Trolleybusse mit Batterie-Hilfsantrieb beschafft. Dadurch können die Linien 31 und 32 ausschliesslich mit den längsten Bussen betrieben werden.

Von Mai bis Oktober testeten die VBZ einen Hybridgelenkbus der Marke Hess Swiss-hybrid. Weil sich der serielle Hybridbus von Hess auf dem VBZ-Streckennetz nicht bewährt hat, folgen 2015 Testfahrten mit einem parallelen Hybridbus von Volvo.

Tramverbindung Hardbrücke

Am 30. November 2014 bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit 66 Prozent Ja den kantonalen Kreditanteil von 76.4 Millionen Franken für die Tramverbindung Hardbrücke. Damit ist die Finanzierung des neuen Tramabschnitts gesichert, und dem Baubeginn im Jahr 2015 steht nichts mehr im Weg.

Tram Altstetten

Der Stadtrat sistierte die Planung für eine Neuführung des Trams 2 über den Bahnhof Altstetten und rief den «Dialog Altstetten» ins Leben. Die Empfehlungen der Begleitgruppe bewogen den Stadtrat, auf die Verlegung der Tramlinie 2 über den Bahnhof Altstetten zu verzichten. Die entsprechende Planung wurde eingestellt.

Leichtathletik-Europameisterschaft

Für die Leichtathletik-EM im Letzigrund und in der Innenstadt erarbeiteten die VBZ ein detailliertes Angebotskonzept. Personelle Verstärkung erhielten sie von internen und externen Transport Guides. Dank der guten Vorbereitung konnten die VBZ den Grossanlass ohne Probleme abwickeln.

NUTZEN FÜR DIE KUNDSCHAFT

NETZ- UND MARKTENTWICKLUNG

Netzentwicklungsstrategie

«züri-linie 2030»

Grundlage für die Weiterentwicklung des Tram- und Busliniennetzes der VBZ ist die Netzentwicklungsstrategie «züri-linie 2030».

Rosengartentram/Rosengartentunnel

Das Gesamtprojekt Rosengartentram/Rosengartentunnel wurde gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich weiterbearbeitet. Die Stadt führte verschiedene Begleitplanungen durch. In der Vorstudie Albisriederplatz/Hardstrasse wurden unterschiedliche Varianten der Platzgestaltung und der Verkehrsführung von ÖV und MIV untersucht. Die Volksabstimmungen für Rosengartentram und Rosengartentunnel werden für das Jahr 2018, die Inbetriebnahme der Bauwerke für die Jahre 2030 bis 2032 erwartet.

Tramnetzerweiterung Affoltern

Die Tramnetzerweiterung Affoltern umfasst eine Tramlinie Richtung Bucheggplatz–Stadtzentrum sowie in einer zweiten Phase eine Tangentiallinie nach Oerlikon, Schwamendingen und Stettbach. Bereits 2013 hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ein «Gesamtverkehrskonzept Affoltern» erarbeitet, das die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die neue Tramachse definiert. Seit Mitte 2014 wird unter Federführung des TAZ eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, mit der die verkehrlichen Überlegungen vertieft werden. Zentrale Aufgabe der Studie ist dabei die Untersuchung der Tramtrassierung zwischen Neuaffoltern und Hofwiesenstrasse. Diese dient als Basis für den Variantenentscheid für die Tramlinienführung in Richtung Bucheggplatz.

Der Abschluss der Studie ist in der zweiten Jahreshälfte 2015 zu erwarten.

Tramtangente Nord

Die Netzentwicklungsstrategie der VBZ sieht mittel- bis langfristig die Realisierung einer Tramtangente Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen–Stettbach vor. Für die daraus resultierende Querung der geplanten Einhausung Schwamendingen wurden die erforderlichen Abklärungen getroffen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

VBZ-Trolleybusstrategie

Der Kantonsrat genehmigte die VBZ-Trolleybusstrategie als Teil des *ZVV-Strategieberichts* für die Jahre 2016–2019.

Wesentliche Projekte der Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes sind neben der Elektrifizierung der Linien 69 und 80 auch die Verknüpfung der Trolleybuslinien 31 und 34 zur direkten Anbindung von Witikon ans Stadtzentrum sowie die Führung der Trolleybuslinie 72 in beiden Richtungen über die Zurlindenstrasse zwecks besserer Erschliessung des Hürlimann-Areals.

Fahrleitungsloser Trolleybusbetrieb

Mit dem Ziel, Trolleybusse künftig auf Teilstrecken fahrleitungslos fahren zu lassen und damit auf einen Teil der aufwendigen Infrastruktur im Bereich grosser Knotenpunkte verzichten zu können, führten die VBZ Versuchsfahrten mit Batteriebetrieb auf verschiedenen Streckenabschnitten durch. Je nach Ergebnis der Testfahrten könnte bei der für 2015 geplanten Sanierung des Albisriederplatzes ein Teil der dortigen Trolleybus-Fahrleitungen entfallen.

Projekte im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon

Die ÖV-Projekte im Umfeld des Bahnhofs Oerlikon verlaufen weiterhin programmgemäss. Die Bauarbeiten an den Gleisanlagen der SBB, Quartierverbindung und Personenunterführung Mitte sind auf Kurs. Der Bahnhofplatz Oerlikon-Süd konnte termingerecht in Betrieb genommen werden. Planung und Projektierung für den Max-Frisch-Platz werden weitergeführt, die Inbetriebnahme ist im Frühjahr 2017 vorgesehen. Im Rahmen der Vorstudie für die Schaffhauserstrasse, Quartieranbindung Ost, Etappe 3b, wurden verschiedene Varianten der künftigen Gestaltung und der Verkehrsführung in der Schaffhauserstrasse zwischen Binzmühle- und Dörflistrasse geprüft.

Haltestellenausbauten für Tramverbindung Hardbrücke

Mit Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke Ende 2017 verkehrt die Tramlinie 8 zwischen Bellevue und Klusplatz mit neuer Linienführung und längeren Fahrzeugen. Die Haltestellen entlang der neuen Strecke werden für die längeren Tramzüge ausgebaut. Dazu gehört auch die Tramhaltestelle Stauffacher. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass auch auf der Linie 8 lange Tramzüge mit hoher Kapazität fahren können. Sämtliche Haltestellen in der Badenerstrasse (Linien 2, 3, 9, 14) und Stauffacherstrasse (Linie 8) werden behindertengerecht auf Standardlänge ausgebaut und neu gestaltet. Zudem werden alle Haltekanten am Stauffacher mit einem Wetterschutz ausgerüstet.

Behindertengerechte Infrastruktur für Tram und Bus

Der weitere Ausbau der ÖV-Infrastruktur basiert auf dem ZVV-Bericht «*Behindertengerechter öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich 2024*». Nach aktueller Planung sind 2024 alle Tramhaltestellen behindertengerecht angepasst; 85% erlauben mit einer hohen Haltekante den autonomen Einstieg. Im Busverkehr sind 60% der Bushaltestellen mit Unterstützung des Fahrpersonals und Rampe benutzbar. Für die Erhöhung dieses Anteils und die autonome Benutzung wichtiger Haltestellen wird ein Ausbaukonzept erarbeitet.

Revision regionaler Richtplan Stadt Zürich

Der Stadtrat überwies den regionalen Richtplan der Region Stadt Zürich zur Behandlung an den Gemeinderat und zur anschliessenden Verabschiedung durch den Regierungsrat.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Steigerung der Attraktivität der Buslinie 31

Die im Programm «Stadtverkehr 2025» prioritär vorgesehenen Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Trolleybuslinie 31 trieben die VBZ auf der Achse Hohlstrasse und im Raum Witikon weiter voran. Für die Buspriorisierung auf der Hohlstrasse starteten sie in Richtung Bahnhof Altstetten eine Vorstudie für eine Busspur und in Richtung Hardplatz eine Machbarkeitsstudie. Die Durchbindung der Linien 31 und 34 ist für das Jahr 2017 geplant.

Strategische Entwicklungsplanung Hochschulquartier

Stadt und Kanton stellten den Masterplan 2014 für die Weiterentwicklung von ETH, Universität Zürich und Universitätsspital vor und legten die Richtplananpassung für die Gebietsplanung öffentlich auf. Zu prüfen ist vor allem die Frage, wie der zusätzlich generierte Verkehr mit dem ÖV aufgenommen und die Erschliessung der Universität Zürich verbessert werden kann.

Gebietsplanung Lengg

Im Gebiet Lengg, wo der Neubau des Kinderspitals und der Ausbau der angrenzenden Kliniken geplant sind, ist eine Gebietsplanung zur Weiterentwicklung des Spital- und Forschungsstandortes Lengg in Arbeit. Die VBZ prüfen, wie der zusätzliche Verkehr mehrheitlich durch den ÖV aufgenommen werden kann.

Haltestellenstrategie

Mit der Haltestellenstrategie können die VBZ künftig für die Ausrüstung von Haltestellen einen einheitlichen, kundenfreundlichen Massstab anwenden. Sie enthält u. a. Kriterien für die Dimensionierung von Wartehallen oder für die Ausrüstung mit Sitzbänken oder Lautsprechern. Kurzfristig rüsteten sie zusätzliche Haltestellen mit Sitzbänken aus; weitere aus der Strategie abgeleitete Massnahmen werden in den nächsten Jahren folgen.

ANGEBOT

Die im Fahrplanverfahren 2014–2015 definierten Angebotserweiterungen waren bereits im Dezember 2013 weitgehend umgesetzt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie im Juni 2014 ergaben sich kleinere Fahrzeitanpassungen am linken Zürichseeufer. Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2014 blieb das Angebot im ganzen Marktgebiet der VBZ unverändert auf hohem Niveau.

Neue Abfahrtszeiten am linken Seeufer

Mit dem neuen S-Bahn-Fahrplan am linken Zürichseeufer verschoben sich die Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen Rüslikon, Kilchberg, Wollishofen, Enge und Wiedikon um wenige Minuten.

Die Anschlüsse der Linien 161, 162, 163 und 165 konnten mit kleineren Anpassungen sichergestellt werden.

Grössere Busse am linken Seeufer

Insbesondere in den Sommermonaten steigt bei den Haltestellen entlang dem Seebecken die Zahl der Fahrgäste. Damit allen genügend Platz angeboten werden kann, fahren nun auf den Linien 161 und 165 auch abends immer Gelenkbusse.

PRODUKTE UND DIENSTLEISTUNGEN

	2010	2011	2012	2013	2014
Ticketumsatz total in Mio. Fr.	229.4	217.6	216.3	225.3	228.8
davon VBZ-Ticketerias	75.9	74.2	74.0	70.5	65.2
davon ZVV-Contact	55.3	62.4	63.5	68.7	71.1
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	160739	154719	164974	158641	167902
davon Kundenreaktionen	6713	7027	8678	10349	10840
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	29537	29507	31717	32513	31754
VBZ Traffic Media, Umsatz in Mio. Fr.	11.8	12.3	14.6	15.2	14.6
VBZ-Extrafahrten, Umsatz in Mio. Fr.	3.0	3.7	2.9	2.9	2.2

Der Umsatz der Fahrausweise, welche die VBZ für den ZVV verkauft haben, hat sich auf 228.8 Millionen Franken erhöht, dies sind 1.5% mehr als im Vorjahr. Der Trend zur Selbstbedienung hat sich dabei weiter verstärkt. Über die Ticketautomaten wurden 6.3 Millionen Franken/1% mehr verkauft. Der Distanzverkauf bei ZVV-Contact hat um 2.4 Millionen Franken zugenommen und erreicht einen neuen Umsatz-Spitzenwert von 71.1 Millionen Franken.

Traffic Media

Nach der erfolgreichen Testphase gab der Stadtrat definitiv grünes Licht für die kommerzielle Vollgestaltung von fünf Cobras. Das Angebot ist weiterhin stark gefragt, und die bewilligten Trams waren praktisch durchgehend ausgebucht.

Auch die anderen Werbeformen entwickeln sich gut. Bei der Aussenwerbung sind die Trams im Durchschnitt zu 80 bis 90% ausgelastet. Freie Kapazitäten gibt es hingegen bei den Bussen. Grundsätzlich wird Zürich von den Werbekunden als «Tramstadt» betrachtet, was die Bevorzugung der Tramwerbung erklärt. Busse sind aber als Werbeträger interessant, da sie durch die Bedienung aller S-Bahnhöfe hohe Frequenzen aufweisen und dadurch eine grosse Beachtung erhalten.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Bei der Innenwerbung blieben Nachfrage und Umsatz stabil. Wegen des beschränkten Platzes ist eine Erhöhung des Umsatzes praktisch nur noch durch Tarifierhöhungen möglich. Diese bewegten sich 2014 je nach Werbemittel im Bereich zwischen 2 und 5%. Der ÖV-Werbemarkt ist 2014 nicht mehr gewachsen. Dies im Einklang mit anderen Werbeträgern, die erneut Einbussen in Kauf nehmen mussten. Die Kombination von sehr hohen Reichweiten, guter Akzeptanz der Verkehrsmittelwerbung in der Bevölkerung und einer grossen Auswahl an Werbeangeboten zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis wirken sich positiv auf die Entwicklung aus. Der Umsatz von TrafficMedia beträgt netto 14.58 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Senkung um 670 000 Franken.

Veranstaltungskooperationen

Bei mehr als siebzig Veranstaltungen oder Veranstaltungsreihen war für die Besucherinnen und Besucher die Anreise mit dem ÖV im Eintrittsticket zur Veranstaltung inbegriffen. Darüber hinaus organisierten die VBZ für mehrere Grossveranstaltungen wie die Lange Nacht der Museen, das Sechseläuten oder Live at Sunset ein ÖV-Zusatzangebot, um den Besuchenden die reibungslose und schnelle An- und Abreise zu ermöglichen. Zahlreiche Veranstalter von Kongressen, Versammlungen usw. boten ihren Teilnehmerinnen und Teilnehmern die unbeschränkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel während der Veranstaltungsdauer mittels massgeschneiderten ZVV-Spezialkarten an. Mit diesen Kooperationen kann der öffentliche Verkehr seine Leistungsfähigkeit beweisen und sich auch im Freizeitbereich positiv positionieren. Die VBZ und der Veranstalter fördern gemeinsam die einfache und umweltfreundliche Anreise zum Veranstaltungsort.

Spezialfahrten

Die VBZ-Spezialfahrten sind ein Sympathieträger der VBZ sowie ein Imagefaktor für den gesamten öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig verhelfen sie den VBZ zu einem Nebenertrag. Die öffentlichen Spezialfahrten im Fondue-, Sushi-, Apéro- sowie erstmalig im neu lancierten Ticino-Tram erfreuten sich einer hohen Nachfrage und erneut gestiegenen Auslastung. Die Gästezufriedenheit ist sehr hoch und die Weiterempfehlungsquote beim Ticino-Tram betrug 100%. Infolge einer andauernden Fahrzeugrevision standen auch 2014 geringere Kapazitäten zur Verfügung. Während dem das Marktumfeld für Bus-Transfers und Shuttlebusse härter geworden und die VBZ in der Folge auch einige Aufträge verloren haben, konnten sich die VBZ-Spezialfahrten für Privat- und Firmenkunden mit Trams und Oldtimer-Fahrzeugen auf Vorjahresniveau halten. Das Geschäftsfeld Spezialfahrten weist einen Gewinn von CHF 15 000 aus.

ZVV-Contact

Im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes betreiben die VBZ den Kundendienst für alle Verbundpartner. Die Zahl aller Kontakte bei ZVV-Contact betrug 167 902. Dieser Wert ist gegenüber dem Vorjahr merklich gestiegen (+ 5.8%). 86.60% aller Anrufe wurden innert fünfzehn Sekunden beantwortet. Auf 99.01% aller E-Mails erfolgte innert fünf Stunden eine erste Antwort. Über alle diese Medien wurden pro Woche durchschnittlich 208 Kundenreaktionen bearbeitet, im ganzen Jahr 10 840 – das sind 4.7% mehr als im Vorjahr. ZVV-Contact verkaufte für rund 71.5 Millionen Franken Abonnemente und Billette. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung von ca. 6%. Rund 80% der Kundinnen und Kunden von ZVV-Contact nutzten die Möglichkeit, die Jahres-Netz-Pässe mittels Einzahlungsschein zu bezahlen – Tendenz steigend.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

ZVV-Contact Zürich HB – Das neue Kundencenter

Mit der Schliessung der Ticketeria am Hauptbahnhof, am Central und am Sternen Oerlikon wurde am 14. Juni zeitgleich das neue und moderne Kundencenter ZVV-Contact Zürich HB eröffnet, welches die VBZ im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbundes betreiben. Damit ist der ZVV persönlich ansprechbar und bietet den Kunden nebst dem gewohnten Sortiment, hochwertige und kundenorientierte Beratung an. Der Wandel findet nicht nur im Verkauf statt sondern auch in der Beratung. Die Mitarbeitenden leben die Rolle der Gastgeberin resp. des Gastgebers und behandeln die Kunden wie eigene Gäste. Der offene und helle Raum erlaubt es den Mitarbeitenden, die Kunden schon vor dem Schalter anzusprechen und zu beraten. Der Gesamtumsatz vom Hauptbahnhof beträgt CHF 18.4 Millionen. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Erlös der ehemaligen Ticketeria vom Januar bis 13. Juni und ZVV-Contact vom 14. Juni bis 31. Dezember.

VBZ Beratungs- und Verkaufsstellen («Ticketerias»)

Auch in den Ticketerias wird die Gastgeberrolle gelebt. Dies zeigte sich kürzlich an den sehr guten Resultate der MSQ (Messung der Servicequalität) die 2-mal jährlich im Auftrag des ZVV durchgeführt werden. Der Gesamtumsatz bei den Ticketerias ging wie erwartet leicht zurück und betrug 65.2 Millionen Franken. Bei den Billettautomaten nahm er hingegen um 1% zu und lag bei 85.6 Millionen Franken.

Fundbüro

Im Berichtsjahr ist die Anzahl abgegebener Fundgegenstände mit 31 754 Stück auf ähnlich hohem Niveau geblieben wie im Vorjahr (VJ 32 513).

Davon wurden 53.01% abgeholt (VJ 54.5%). Am Schalter wurden 40 208 (plus 6.20%), am Telefon 26 211 (plus 8.15%) Kunden betreut.

Die Gebühreneinnahmen belaufen sich auf Fr. 145 055.65 (VJ 134 832.90). Die Ehrlichkeit der Finder wurde belohnt. Es wurden Fr. 35 721.20. Finderlohn ausgezahlt.

Auf dem EDV-Tool Easyfind wurden 7412 Verlustmeldungen deponiert. Alle VBZ-Versteigerungen erbrachten Einnahmen von Fr. 32 568.70.

Beim Verkauf von Schirmen am Flohmarkt und der Werbeartikel am Schalter wurden Fr. 2965.10 eingenommen.

FAHRGASTKONTROLLEN

	2010	2011	2012	2013	2014	Verände- rung von 2013 zu 2014
Zeitaufwand Kontrolle in Std.	46 906	46 871	43 272	42 560	45 517	+6.95%
Kontrollierte Fahrgäste	3 836 903	3 619 823	3 513 114	3 539 149	3 684 682	+4.10%
Gebühreneinnahmen in Fr.	3 641 608	3 632 928	3 856 490	3 501 464	3 197 214	-9.50%
Schwarzfahrerquote	1.03%	1.13%	1.12%	1.14%	1.13%	-0.88%
Schwarzfahrerquote*	0.81%	0.86%	0.85%	0.85%	0.87%	+2.35%

* nach Berücksichtigung vorgewiesener persönlicher Abonnements

VBZ IM DIALOG

BESUCHERWESEN

Im vergangenen Jahr interessierten sich wiederum eine stattliche Anzahl Gäste aus dem In- und Ausland für die VBZ. Die Verantwortlichen haben rund 70 Gruppen aus nah und fern empfangen, was wiederum einer Besucherzahl von rund 1500 Personen entspricht. Allein in der Zentralwerkstatt fanden 42 Anlässe statt mit 1160 Interessierten, die durch das versierte Technik-Team durch die Werkstatt geführt wurden, um einen Blick in die Vielfalt der Tätigkeiten zu werfen.

Die Besuchergruppen setzten sich aus Vertretern von Verkehrsunternehmen und Hochschulen sowie Delegationen politischer Behörden oder Ministerien aus der Schweiz, aus Deutschland, Österreich, Norwegen und Japan zusammen. Stets von grossem Interesse ist bei Fachdelegationen, Fachhochschulen und Studierenden der Betrieb (Leitstelle) und die Angebots- und langfristige Liniennetzplanung der VBZ, während bei den Publikumsführungen die Blicke hinter die Kulissen der ZW oder der Leitstelle im Fokus stehen. Je nach Anspruchsgruppe konnten die Besucheranlässe mit Fachreferaten zu verkehrstechnischen und -politischen Fragen individuell ergänzt werden.

Im vergangenen Jahr wurden wiederum zahlreiche Veranstaltungen auch seitens des Teams der Berufsbildung durchgeführt, wobei für die Oberstufenklassen meist Berufswahl und Berufsbilder im Vordergrund stehen.

LEITSTELLE

Die Leitstelle verzeichnete im vergangenen Jahr rund 1700 Besucherinnen und Besucher. Das Spektrum der 96 Gruppen reichte vom Seniorenclub, über Delegationen von Verkehrsbetrieben aus dem In- und Ausland, Vereinen, städtischen und kantonalen Gremien bis zu den neu eintretenden Fahrdienstmitarbeitenden. Ein Schwerpunkt im Berichtsjahr war die Moderation von Lektionen an internen Weiterbildungskursen für ca. 1450 Fahrdienstmitarbeitende. An rund 100 Tagen behandelte das Leitungsteam verschiedene Themen zur Betriebsstabilität und Kommunikation im Ereignisfall. Das Angebot von Führungen anlässlich des Mitarbeitendenfestes im August fand grossen Anklang: Innerhalb von 3 Tagen nutzten 630 Mitarbeitende und Familienangehörige die Gelegenheit, sich ein Bild über die Tätigkeit der Kolleginnen und Kollegen der Leitstelle zu machen.

An den Führungen wird auf das aktuelle Geschehen auf dem Netz eingegangen und das Störungsmanagement erläutert. Die versierten Erklärungen sind spannend und schaffen bei Besucherinnen und Besuchern, die oftmals auch Fahrgäste sind, Verständnis für die Komplexität des Verkehrssystems. Regelmässig erhalten deshalb auch die Polizeiasspirantinnen und -aspiranten der Stapo Zürich einen Einblick in die Leitstelle.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

SCHULREFERENTENDIENST

Im Berichtsjahr 2014 wurde das Programm für die Schulen durch den VBZ-Schulreferenten überarbeitet und neu organisiert. Der Schwerpunkt der Führung liegt neu bei der Prävention und dem korrekten und sicheren Verhalten im öffentlichen Verkehr. Die Lektionen in den Klassenzimmern entfallen und werden in Depotbesuche integriert. Dadurch wird die Sequenz für die Schülerinnen und Schüler praxisbezogener und interessanter. So haben 68 Depotbesichtigungen mit Schulklassen und 1365 Kindern stattgefunden. Es wurden auch verschiedene speziell auf Integrationsklassen oder Klassen von Heilpädagogischen Schulen ausgerichtete Programme durchgeführt.

SICHERHEIT UND PRÄVENTION

Der VBZ-Safety Verantwortliche ist generell die Anlaufstelle für alle Fragen zu Prävention und sicherem Verhalten im öffentlichen Verkehr, seien es Anliegen von mobilitäts- eingeschränkten Menschen, Lehrpersonen oder Politikerinnen und Politikern. Im Rahmen der 2013 lancierten Präventionskampagne «sicher unterwegs» wurden im Berichtsjahr zwei Anlässe mit je ca. 20 Seniorinnen und Senioren durchgeführt. Dabei ging es um das sichere Verhalten in Tram und Bus sowie rund um die Haltestellen, ebenso wurde das Ein- und Ausladen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und deren korrektes Sichern während der Fahrt geübt. Intensiviert wurden die Sicherheitsschulungen mit einem Aktionstag zur Sensibilisierung der Fahrgäste auf dem VBZ-Netz. Das damit verbundene Ziel ist die Reduktion der Stoppunfälle. Weitere Sicherheitskampagnen für 2015 sind bereits in Planung.

MITUNTERNEHMERINNEN UND MITUNTERNEHMER

Der 2013 gestartete Prozess der Kulturentwicklung wurde konsequent weitergeführt. Im Frühjahr wurden allen Mitarbeitenden in Grossgruppenveranstaltungen die neu entwickelten VBZ-Kulturwerte nähergebracht. Im Herbst tauschten sich dann fast 200 Vorgesetzte der unteren und mittleren Kaderstufen in Bezug auf die konkrete Umsetzung dieser Werte aus.

Die Entwicklung der Führungskräfte förderten die VBZ mit abteilungsübergreifenden Lehrgängen und massgeschneiderten Trainings für einzelne Abteilungen. Ebenfalls ein Teil der Kultur ist das gemeinsame Ringen in Fragen der Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung beim Fahrdienstpersonal. Mit dem Fahrpersonal ist eine neue «Betriebliche Vereinbarung» zustande gekommen, die gemeinsam ausgehandelt und seitens der Mitarbeitenden mit überwältigendem Resultat für gut befunden wurde.

Die VBZ werden nach wie vor als attraktive Arbeitgeberin geschätzt. Die freien Stellen sowohl im Fahrdienst als auch in den übrigen Bereichen konnten trotz angespannter Arbeitsmarktlage mit geeigneten Personen besetzt werden. Dabei kommt den VBZ zugute, dass die Marke VBZ auch auf dem Arbeitsmarkt hohe Sympathien genießt. Dies zeigt sich auch in den internationalen Auszeichnungen, die die VBZ zum Beispiel für das VBZ-Magazin «Im Takt», für ihre Rekrutierung (Best Recruiters 2014 in der Kategorie Verkehr) und die nachweislichen Erfolge in der Gewinnung von mehr Frauen erhielten.

Editorial
 Unternehmen
 Unternehmens-
 entwicklung
 Nutzen für die Kundschaft
 VBZ im Dialog

**Mitunternehmerinnen
 und Mitunternehmer**
 Energie und Umwelt
 Fahrzeuge, Systeme und
 Anlagen
 Substanzerhaltung
 Wirtschaftlichkeit
 Rechnung

TABELLE MITARBEITENDE

	2010	2011	2012	2013	2014
Personalbestand	2457	2446	2489	2494	2520
Stellenwerte (Jahresdurchschnitt)	2257	2264	2284	2291	2306
Frauenanteil	17.09%	17.51%	17.85%	18.12%	18.23%
Anteil Teilzeitmitarbeitende	18.62%	18.93%	19.04%	18.32%	18.27%
Fluktuationsrate	2.80%	3.17%	3.02%	2.82%	2.71%

ENERGIE UND UMWELT

Umweltmanagementbewertung gemäss ISO 14001

Ein erster Umweltmanagementbewertungsbericht 2014 wurde erstellt. Bewertet wurden die internen Vorgaben und verschiedenen Umweltmassnahmen basierend auf der Umweltnorm ISO 14001:2004.

Masterplan Energie der Stadt ZH

Im Rahmen des Masterplans Energie wurden zwei Massnahmen erfolgreich umgesetzt. Das Teilprojekt «Ueberprüfung sämtlicher Druckluft-Anwendungen bei allen Standorten» hat zur Verbesserung der Energieeffizienz beigetragen. Das zweite Teilprojekt «Realisierung der Photovoltaikanlage auf dem Tramdepot Irchel» konnte ebenfalls erfolgreich umgesetzt und in Betrieb genommen werden.

Kantonale Zielvereinbarung für Grossverbraucher

Die VBZ haben sich mit einer kantonalen Zielvereinbarung verpflichtet, zwischen 2005–2020 die Energieeffizienz im Gebäudebereich um 35% zu steigern. Das kantonale Energiegesetz bildet die Grundlage für diese Verpflichtung. In die Betrachtung einbezogen werden zwei Busgaragen, fünf Tramdepots sowie die Zentralwerkstätte. Die Zielerreichung wurde zum achten Mal in der Folge übertroffen.

Trams und Busse ohne Abfallkübel

Seit August 2013 gibt es keine Abfallkübel mehr in den Trams und Bussen der VBZ. Die Abfallstatistik zeigt, dass sich die Abfallmenge erfreulicherweise um 20% im Vergleich zum Vorjahr verringerte. Das entspricht einer Reduktion von 38 000 kg Abfall.

Chemikalien und Gefahrstoffe

Die Umsetzung der Global Harmonised Systems (GHS) verläuft planmässig. Die Hersteller der Chemikalien nutzen die Frist für die Umstellung des GHS und somit kann der Endverbraucher wie die VBZ das Projekt nicht früher abschliessen. Der Jahresbericht 2014 des Gefahrgutbeauftragten hält fest, dass keine meldepflichtigen Vorkommnisse mit Gefahrgütern vorliegen z. B. Unfälle oder Nichteinhaltung von Gesetzen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Forschung und Technologieentwicklung: Projekt OpenSense

Das Projekt OpenSense (Open sensors networks for air quality monitoring) der ETH Lausanne und ETH Zürich wird seit 2011 von den VBZ unterstützt. Mit Luftmessgeräten ausgerüstet, sammeln insgesamt 10 VBZ-Fahrzeuge während des Fahrbetriebs verschiedene Umweltdaten. Diese Daten werden der interessierten Öffentlichkeit via Internet zugänglich gemacht und sollen das Bewusstsein für Umweltthemen vertiefen (<http://www.opensense.ethz.ch/trac>).

Oekologische Beschaffung (RL STZH)

Die Stadt ZH hat die Richtlinie Oekologische Beschaffung definitiv als Vorgabe für die Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen in Kraft gesetzt. Somit sind alle Beschaffungsabteilungen der Stadt Zürich aufgefordert die oekologischen Kriterien zu berücksichtigen und diese in ihre Prozessabläufe zu integrieren z. B. bei Ausschreibungsvorgaben.

Bienen auf Dächern der VBZ

Das Projekt von www.wabe3.ch wurde weiter unterstützt, so dass im 2014 auf dem Depot Wollishofen weitere sieben Bienenstöcke aufgestellt werden konnten. Insgesamt konnten am Standort Altstetten mehr als 130 kg wertvollen Honig gewonnen werden. Alle Mitarbeiter der VBZ können den Honig zu einem reduzierten Preis bei Wabe3 einkaufen. Weitere Standorte sind in Vorbereitung resp. in Planung z. B. Garage Hardau und Depot Irchel.

Energieverbrauch

Der gesamte Stromverbrauch ist im Berichtsjahr gegenüber 2013 deutlich gesunken.

Die gemessenen Heizgradtage (ca. –20 %) bestätigen, dass 2014 klimatisch ein sehr spezielles Jahr war. Der Winter war ausgesprochen milde und der Sommer nicht extrem heiss. Dies war ein wesentlicher Grund, dass die Traktionsenergie (600 V) um –6 % tiefer lag als ein Jahr zuvor.

Die Reduktion des Gebäudeenergieverbrauchs (220 V) beträgt insgesamt ca. –16 %. Nebst dem günstigen Klima wurden Energieeffizienzsteigernde Massnahmen umgesetzt die dazu führten, dass wir die kantonalen Energieeffizienzvorgaben zum 8-mal in der Folge deutlich übertroffen haben.

Das Depot Irchel wurde einem Gebäudeinstandsetzungsprojekt unterworfen. Diese umfasste unter anderem eine wirkungsvolle Wärmedämmung des ganzen Gebäudes und eine neue Photovoltaikanlage. Die Wirksamkeit der Sanierung und der neuen Photovoltaik-Anlage wird sich im neuen Berichtsjahr zeigen.

KENNZAHLEN

Bezugsgrössen	Einheit	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Energiebezugsfläche (EBF)	m ²	159885	159885	0 %
Mitarbeitende Vollzeitstellen (Stellenwerte)	FTE	2291	2273	-0.8 %
Fahrleistung Stromantrieb (Tram, Trolleybus) ¹	Kurs-km	16916612	18298023	8.2 %
Fahrleistung Dieselantrieb (Bus, Transportbeauftragte)	Kurs-km	13376985	13221489	-1.2 %

¹ Stromantrieb (Tram, Trolleybus): Kurskilometer, ohne VBG

Energieverbrauch Gebäude	Einheit	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Fossile Brennstoffe	kWh/a	9 426 395	6 412 772	-32 %
Fernwärme (KVA, Nahwärme) ^{1/2}	kWh/a	3 748 210	3 128 882	-17 %
Holzpellets	kWh/a	354 240	243 863	-31 %
Sonnenkollektoren	kWh/a	19 068	100 529	427 %
Elektrische Energie (ewz ökopower)	kWh/a	10 558 492	10 313 572	-2 %
Photovoltaik (PV Wollishofen, Irchel)	kWh/a	91 192	264 110	190 %
Jahresenergieverbrauch Total ³	kWh/a	24 106 405	20 199 618	-16 %
	kWh/m ²	150	126	-16 %

¹ Fernwärme: Betriebsstätte Hardau: Schrittweiser Anschluss an das Nahwärmenetz Bullingerhof und Ablösung der bestehenden, internen Wärmeversorgung

² Veränderungen mit $\pm 10\%$ gegenüber dem Vorjahr werden 2014 genauer untersucht werden

³ Jahresenergieverbrauch Total, ohne «Haltestellen, Billetautomaten, WC-Anlagen, Treppenhausanlagen»

Energie- und Treibstoffverbrauch Fahrbetrieb und Dienstfahrzeuge	Einheit	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Traktion (Tram, Trolleybus), Signale, Weichenheizungen (ewz naturpower)	kWh/a	83 887 663	78 554 291	–6 %
Treibstoffverbrauch Busbetrieb (Greenlife Diesel) ¹	l/a	6 888 943	6 706 606	–3 %
Treibstoffverbrauch Dienstfahrzeuge (Greenlife Diesel)	l/a	189 265	186 922	–1 %
Treibstoffverbrauch Dienstfahrzeuge (Benzin) ²	l/a	34 690	30 692	–12 %

¹ Treibstoffverbrauch Busbetrieb, inkl. Transportbeauftragte, ohne Trolleybus

² Ersatz von zwei Fahrzeugen von Benzin auf Elektro

Weitere Ressourcenverbräuche	Einheit	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Wasserverbrauch Betriebsgebäude; ohne Haltestellen ²	m ³ /a	34623	30747	-11 %
Kopierpapierverbrauch ¹	t/a	23	23	0 %
	kg/FTE	10	10	0 %
Betriebsabfälle: Verbrennung (Cleanteam)	t/a	189	151	-21 %
Sonderabfall ²	t/a	56	16	-75 %
Gleisreinigung	m ³ /a	720	660	-8 %

¹ Kopierpapierverbrauch: Gesamtmenge entspricht der eingekauften Menge

² Einsatz Neutralisationsanlage

CO₂-Emissionen (CO₂-eq)	Einheit	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr in %
Stromverbrauch Betriebsgebäude (ewz ökopower)¹	kg CO ₂ -eq	131 888	126 623	–4 %
Photovoltaik (PV Wollishofen und Irchel)	kg CO ₂ -eq	6 889	19 951	190 %
Stromverbrauch Traktion, Signale, Weichenheizungen (ewz naturpower)^{1/4}	kg CO ₂ -eq	784 350	734 483	–6 %
Total Wärmeverbrauch²	kg CO ₂ -eq	2 796 768	2 036 373	–27 %
Treibstoffverbrauch Fahrbetrieb^{2/3/5}	kg CO ₂ -eq	20 253 492	19 717 422	–3 %
Treibstoffverbrauch Dienstfahrzeuge²	kg CO ₂ -eq	684 043	662 448	–3 %
CO₂-Emissionen Total⁶	kg CO₂-eq	24 692 961	23 331 514	–5.5 %

1 Stromverbrauch: Quelle CO₂-Umrechnungsfaktor: ewz Stadt Zürich (entspricht GRI G4 Scope 3)

2 Wärme-/Treibstoffverbrauch: Quelle CO₂-Umrechnungsfaktor ESU-Service: «Primärenergiefaktoren von Energiesystemen (18.12.2008); Auftrag Hochbauamt Stadt Zürich; Datensätze aus ecoinvent v2.01» (entspricht GRI G4 Scope 3)

3 Treibstoffverbrauch Bus, inkl. Transportbeauftragte, ohne Trolleybus-Notdieselbetrieb

4 Tram, inkl. Trolleybus in Bezug auf Stromverbrauch (kWh)

5 Bus, inkl. Transportbeauftragte, ohne Trolleybus in Bezug auf Dieserverbrauch (Liter)

6 CO₂-Emissionen Total, ohne «Haltestellen, Billetautomaten, WC-Anlagen, Treppenhausanlagen»

Die Masseinheit $\text{CO}_2\text{-eq}$ (CO_2 -Äquivalente) verdeutlicht das Treibhausgaspotential einer chemischen Verbindung. Als Vergleichswert dient Kohlenstoffdioxid (CO_2). Die Berechnung der CO_2 -Emissionen ermöglicht einen Vergleich zwischen den dargestellten Umweltkennzahlen, da sowohl die spezifisch verbrauchte Menge als auch die ökologische Qualität des Energieträgers (Strom-, Wärmeenergie, Treibstoff) mitberücksichtigt wird.

Vergleich Fahrbetrieb Strom vs. Dieseltreibstoff

Bei der Betrachtung der CO_2 -Emissionen für den Fahrbetrieb zeigt sich, dass die Gesamtemissionen für den Treibstoffverbrauch gegenüber dem Stromantrieb rund 18mal höher sind. Werden die gefahrenen Kilometer der beiden Antriebsarten miteinander verglichen, wird ersichtlich, dass im Strombetrieb rund 37-mal tiefere CO_2 -Emissionen ($\text{kg CO}_2\text{-eq}$) pro Kilometer resultieren als bei Treibstoff betriebenen Bussen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Begründung: Gemäss Stadtratsbeschluss beschaffen die VBZ die Stromqualität «ewz naturpower». Das Produkt enthält mehrheitlich Strom aus «naturemade basic» zertifizierten Wasserkraftwerken mit einem Anteil Ökostrom aus «naturemade star» zertifizierten Wind- und Biomasseanlagen. Im Vergleich mit dem CH-Strommix sind die CO₂-Emissionen des ewz-Produktes rund 15-mal geringer. Diese nachhaltig hohe, ökologische Qualität des ewz Stroms wirkt sich zusätzlich positiv aus gegenüber dem fossilen Treibstoff (Diesel).

FAHRZEUGE, SYSTEME UND ANLAGEN

SYSTEME UND ANLAGEN

In der Nacht vom 2. Dezember 2014 wurden 160 Ticketautomaten auf Stadtgebiet durch einen gezielten Vandalenakt ausser Betrieb gesetzt. Es entstand ein Sachschaden von über 100 000 Franken. Die Wiederinstandsetzung der betroffenen Objekte dauerte mehrere Tage.

Im Auftrag des ZVV sorgen die VBZ für den Unterhalt der Geräte auf dem ganzen Verbundgebiet. Darunter fallen Reparaturen, aber auch die Programmierung bei Angebots- und Tarifänderungen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

SUBSTANZ- ERHALTUNG

GLEISBAUSTELLEN

Die VBZ bewältigten fünfzehn grosse Gleisbaustellen mit neunzehn Tramsperungen am Wochenende. Vier davon waren Reparaturbaustellen, u. a. die Gleissenkung in der Seefeldstrasse. Diese wurde beim Baugrubenaushub für Hochbauten durch fremde Bauarbeiten verursacht. Besonders erwähnenswert ist die komplette Erneuerung der Gleisanlagen beim Bahnhof Oerlikon, zwischen Albert-Näf-Platz und Hofwiesenstrasse. Während der Sommerferien wurden die Gleise im gesamten Bereich erneuert, mit einem fünfwöchigen Unterbruch des Tramverkehrs. Im gleichen Zeitraum entstanden auch die neuen Haltestellen. In der Bahnhofstrasse wurden in drei weiteren Etappen Gleise ausgewechselt, einschliesslich der Ausfahrt in die Vier-Gleise-Anlage Bahnhofplatz. In der Birmensdorferstrasse wurden die Gleise in vier und in der Forchstrasse in drei Etappen über längere Strassenabschnitte erneuert.

BAUSTELLEN

Auf den folgenden grossen Baustellen wurden insgesamt 7867 m Gleise erneuert, 22 Weichen ausgewechselt und 11 Schmieranlagen montiert:

- Seefeldstrasse, Haus 50–56, 2 Etappen
- Birmensdorferstrasse, Nr. 402 bis Triemli, 2 Etappen
- Bahnhofstrasse, Talstrasse bis Paradeplatz, 2 Etappen
- Saatlenstrasse, Ein- und Ausfahrt Tramtunnel
- Milchbuck, Ein- und Ausfahrt Tramtunnel
- Forchstrasse, Lengg- bis Realpstrasse
- Weinbergstrasse, Kreuzung Leonhardstrasse
- Saatlenstrasse, Haltestelle Schwamendingerplatz
- Bahnhofstrasse, Werdmühlestrasse bis Bahnhofplatz, 2 Etappen
- Bahnhof Oerlikon, Franklin- bis Wallisellenstrasse
- Birmensdorferstrasse, Haus Nr. 285–402, 2 Etappen
- Albert-Näf-Platz, Wallisellenstrasse 1–5
- Forchstrasse, Russenweg bis Lenggstrasse, 2 Etappen
- Römerhof, Gleisdreieck
- See-/Albisstrasse, Rengger- bis Kilchbergsteig

WARTEHALLEN

Für Gleisbaustellen, Tiefbauprojekte oder private Bauten wurden 14 Wartehallen demontiert, erneuert und nach Ende der Bauarbeiten wieder montiert. Zudem wurden 4 Wartehallen abgebaut und 12 neue erstellt.

HALTESTELLEN

Die VBZ haben den Ausbau des Netzes für den hindernisfreien Zugang zu den Fahrzeugen weiter vorangetrieben. 9 Haltestellen wurden für den stufenfreien Einstieg ausgebaut, darunter die Haltestellen Bahnhof Oerlikon, Bahnhofstrasse/HB und Schwamendingerplatz. Insgesamt ist nun bei 103 Haltestellen ein stufenfreier Einstieg möglich. Bei 37 Haltestellen ist zudem der Einsatz der mobilen Faltrampe ohne Einschränkung gewährleistet.

Stauffacher

Mit den kreuzenden Tramlinien in der Stauffacher- und Badenerstrasse ist der Stauffacher im Netz der VBZ die Haltestelle mit den vierthöchsten Frequenzen. Die Fahrplanstabilität im gesamten Netz der VBZ hängt aufgrund der Lage und der Frequenzen stark vom Knoten Stauffacher ab. Zur Eröffnung der Tramverbindung Hardbrücke Ende 2017 wird die Linie 8 über den Escher-Wyss-Platz ins Werdhölzli verlängert und schafft so direkte Verbindungen zwischen den Quartieren Aussersihl und Zürich-West. Bis dann muss die Haltestelle der Linie 8 behindertengerecht mit Normlänge 43 m ausgebaut sein. Gleichzeitig wird am Stauffacher die Überdachung für wartende Passagiere verbessert, und die Haltekanten werden behindertengerecht ausgebaut.

Römerhofplatz

Der Römerhofplatz ist mit seinen Einkaufsmöglichkeiten, den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie dem Zugang zur Dolderbahn ein zentraler Ort fürs Quartier. Nach Eröffnung der Tramverbindung Hardbrücke im Jahr 2017 wird die Linie 8 neu über die Klosbachstrasse geführt. Daher muss diese Haltekante bis Ende 2017 auf eine Tramlänge von 43 m ausgebaut sein. Im Zuge dieser Anpassung werden die Gleise erneuert und sämtliche Tramhalteanten am Römerhofplatz behindertengerecht umgebaut. Mit zusätzlichen Massnahmen soll der Platz als Ganzes einladender gestaltet werden. Die Haltestelle in der Klosbachstrasse wird als einseitige Kapphaltestelle eingerichtet. Der Flächenbedarf und damit der Eingriff in die angrenzenden Grundstücke kann so im Vergleich zu einer Inselhaltestelle deutlich reduziert werden.

Die Kurvenlage in der Asylstrasse erlaubt es nicht, die bestehende Haltestelle mit hohen Halteanten auszustatten. Sie wird daher stadteinwärts zu einer Kapp-Haltekante umgestaltet, und der MIV wird stadteinwärts auf einem Teilbereich im Mischverkehr mit dem Tram geführt. Über die Asylstrasse wird es einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geben. Damit wird eine Petition des Elternrats Ilgen aus dem Jahr 2011 für mehr Sicherheit auf den Schulwegen erfüllt. Die Realisierung ist fürs Jahr 2016 vorgesehen.

Limmatplatz

Der Limmatplatz bildet den Knotenpunkt zwischen Limmatstrasse, Kornhausbrücke und Langstrasse. In den Jahren 2006 und 2007 wurde die Tramhaltestelle neu gebaut. Die Deckenstirnen und der Rand des Betonflachdachs der Wartehalle Limmatplatz wiesen bereits Risse auf. Diese zeigten Ausblühungen und Rostspuren, die von eindringendem Wasser herrührten. Es galt demzufolge, die Armierungen vor eintretendem Wasser zu schützen. Das Dach wurde schliesslich mit einer neuen Flüssigkunststoffabdichtung mit einem mehrschichtigen Aufbau versehen.

Tramverbindung Hardbrücke

Nach dem positiven Entscheid zur Tramverbindung Hardbrücke durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich steht dem Baubeginn im Mai 2015 nichts mehr im Weg. Die VBZ reichten beim BAV das Finanzierungsgesuch ein, um die im Agglomerationsfonds beantragten Gelder zu erhalten und so die Finanzierung definitiv zu sichern.

Editorial
 Unternehmen
 Unternehmens-
 entwicklung
 Nutzen für die Kundschaft
 VBZ im Dialog

Mitunternehmerinnen
 und Mitunternehmer
 Energie und Umwelt
 Fahrzeuge, Systeme und
 Anlagen
[Substanzerhaltung](#)
 Wirtschaftlichkeit
 Rechnung

DIENSTLEISTUNGEN DER ZENTRALWERKSTATT

Revisionen

	kleine Revision R2.1	kleine Revision R1	grosse Revision R20
Gelenkmotorwagen, Serie 2001–2098	12		
Gelenkmotorwagen Serie 2099–2121 Sänfte	1		
Gelenkmotorwagen, Serie 2301–2315	4		
Gelenkmotorwagen, Serie 2401–2435	8		
Gelenkmotorwagen Cobra 3001–3088		13	
Dienstfahrzeuge Cargo (1922 1984 1987 1991)	4		
Oldtimer Rev. (6626)	1		
Dolderbahn	1		
Forchbahn 53, 56	2		
Total Tram-Revisionen	33	13	0

Instandsetzung allgemein	Schienenfahrzeuge	Trolleybusse	Autobusse	Dienstfahrzeuge	Fahrzeuge Dritte
Fahrzeugreparaturen	147	57	78	452	
Oldtimer Bremsproben	25		3		
Kollisionsbehebung VBZ	41	43	60	13	
Vandalenschäden	2	6	3		
Abbruch/Ausserbetriebsetzung	0	6	1		
Inbetriebnahme Hess TGD Serie II und MB 0530G		2	3		
Rad-Bandagen Brems scheiben/Überdrehen Fz.	7				
Rad-Bandagen/Überdrehen Dritte nur DG	8				
Revision Drehgestelle	20 Rev./ 60 Aufarb.				
Revision Primärstufen (Cobra)	260 (130 FW)				
Neuausrüstung Dienstfahrzeuge				2	
Cobra Retrofit	27				

Instandsetzung allgemein

	Schienen- fahrzeuge	Trolley- busse	Auto- busse	Dienst- fahr- zeuge	Fahr- zeuge Dritte
Einbau AFAZ	2		3		
Einbau Lichtgitter	15				

Einstiegsanierung (Cobra)

	8				
--	---	--	--	--	--

Substanzerhaltungsaktionen

Unterbodenschutz-Nachbehandlung			15		
---------------------------------	--	--	----	--	--

BAV-Bereitstellungsarbeiten

		1			
--	--	---	--	--	--

Drittarbeiten an Nutzfahrzeugen

Carrossierarbeiten an PW und Nutzfahrzeugen					313
---	--	--	--	--	-----

Sondertrams und Busse	Schienefahrzeuge	Trolleybusse	Autobusse
Päcklibus			1
Vollwerbetram	5		
Sondertram	1		

Automatenunterhalt	2013	2014
Automatenstörungen, techn. Stützpunkt	8539	7490
davon mutwillige Störungen	1155	1372
FB Automatenstörungen	207	186
SZU Automatenstörungen	397	396
VBG Automatenstörungen	516	373
Verschiebungen von Automaten	120	102
Automaten-Schaden durch Einbruch	2	0

Editorial
 Unternehmen
 Unternehmens-
 entwicklung
 Nutzen für die Kundschaft
 VBZ im Dialog

Mitunternehmerinnen
 und Mitunternehmer
 Energie und Umwelt
 Fahrzeuge, Systeme und
 Anlagen

Substanzerhaltung
 Wirtschaftlichkeit
 Rechnung

Weichen- und Leitsystemunterhalt	2013	2014
Weichenstörungen Tram	483	395
Funkstörungen an Fahrzeugen	608	583
sonstige Grossanlagen (Funk/Tunnel/Tore)	97	106
Depotanlagen	115	110

Betriebsbesichtigungen	2013	2014
Betriebsbesichtigungen bei den VBZ ZW	41	42
Anzahl Besucher VBZ ZW	1097	1160

WIRTSCHAFT- LICHKEIT

JAHRESRECHNUNG

Aufgrund der im Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2014/2015 vereinbarten und nachkalkulierten Leistungen entschädigte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Verkehrsbetriebe (VBZ) für das Jahr 2014 mit Fr. 512 897 848.18. Bei einem Betriebsaufwand in der Höhe von Fr. 507 547 975.77 resultierte ein Ertragsüberschuss von Fr. 5 349 872.41. Des Weiteren richtete der ZVV im Berichtsjahr für das Jahr 2014 entsprechend dem Ergebnis aus der Messung der Servicequalität MSQ einen Bonus im Betrag von 1 195 210.– aus. Per Ende 2014 ergaben sich bei den Reserven folgende Änderungen:

	in Fr.
Gebundene Spezialreserve	1 612 707.00
Einlage Bonuszahlungen 2014 Qualitätsmanagement	1 195 210.00
Einlage/Erhöhung aus Linienenerfolgsergebnis 2013	417 497.00
Gesetzliche Reserve	–417 497.00
Regionalverkehr PBG Art. 36	
Linienenerfolgsrechnung 2013 (Verlust)	–417 497.00
Freie Spezialreserve	5 330 669.48
Betriebsüberschuss 2014	5 349 872.41
Entnahme für eigenfinanzierte Projekte	–19 202.93

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Linienenerfolgsergebnis 2013 Regionalverkehr

PBG Art. 36

Nach Vorliegen der Linienenerfolgsrechnung 2013 ist das Ergebnis der abgeltungsberechtigten Linien der VBZ in der Rechnung 2014 zu berücksichtigen. Für die VBZ beläuft sich der Betrag über alle RPK Linien auf Fr. 417497.– (Verlust). Gemäss Bundesamt für Verkehr (BAV) müssen diese Verluste als negative Reserven gemäss Art. 36 PBG in der Bilanz der einzelnen Unternehmen erscheinen (negatives Passivum). Diese negativen Reserven sind durch eine Umbuchung von Reserven zu bilden, d.h. die Unternehmen erhöhen die gebundene Reserve gemäss §25 PVG und schaffen so durch eine reine Bilanztransaktion negative Reserven gemäss PBG Art. 36.

AUFWAND

Personalaufwand

Die ausbezahlten Besoldungen für Festangestellte, Mietpersonal sowie Lernende entsprachen im Jahresmittel 2404 Stellenwerten (Vorjahr 2402 Leistungseinheiten entsprechend den Personalkosten umgerechnet). Die Lohnskala Stand 1.4.2014 erfuhr gegenüber dem Vorjahr keine teuerungsbedingte Anpassung. Entsprechend der städtischen Lohnentwicklungs-Matrix wurden die Löhne der Mitarbeitenden ab 1. April 2014 individuell angepasst; abhängig von der Lage in einem der fünf Teillohnbänder, der aktuellen nutzbaren Erfahrung sowie von Leistung und Verhalten. Die Arbeitgeberzuschüsse für AHV/IV/EO/ALV, Berufliche Vorsorge und Unfallversicherung basierten auf den geltenden Beitrags-/Prämiensätzen. Die Aufwendungen für vorzeitige Pensionierungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um rund 0.4 Mio. Franken. Im Vergleich zum Vorjahr musste weniger Temporärpersonal beansprucht werden. Die Abgrenzungen für ausstehende Ferien-/Zeitguthaben des Personals aus Vorperioden konnten um rund 0.6 Mio. Franken reduziert werden. Die Ausgaben für Personalaus-/weiterbildungen lagen rund 0.4 Mio. über dem Vorjahreswert. Der Personalaufwand erhöhte sich um 1.7 %.

Sachaufwand

Der Sachaufwand wurde gegenüber dem Vorjahr um 3.7 % unterschritten. Insbesondere die Heizenergiekosten sind rund 4 % gesunken. Geringerer Unterhaltsbedarf an Gebäuden, elektrische Anlagen, Betriebsfunk/Leitsystem sowie im Fahrleitungsbau führte zu Minderausgaben von 9.8 % bei den Betriebskosten. Der ordentliche Fahrzeugunterhalt reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang bei den Büro- und Verwaltungskosten ist insbesondere auf Minderaufwendungen im Unternehmens-/Produktmarketing sowie IT-Bereich zurückzuführen.

Den Entschädigungen an Transportbeauftragte liegen das Fahrplanangebot des Zürcher Verkehrsverbundes sowie die Basis-kalkulationen zugrunde.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten

Nicht alle Projekte mit Substanzerhaltungs-
charakter konnten planungsgemäss aus-
geführt werden.

Kapitalkosten

Die ordentlichen Abschreibungen entwickel-
ten sich entsprechend der Anlagenrechnung.
Unter Berücksichtigung der ausserordentli-
chen Abschreibungen aus Restbuchwerten
von 2.6 Mio. Franken (Vorjahr 1.27 Mio.
Franken) stiegen diese um 4.26 Mio. Franken
gegenüber dem Vorjahr. Zusätzliche Ab-
schreibungsmittel beanspruchten uneinbring-
bare Debitorenforderungen sowie die Bereini-
gung von Lagerartikeln.

Die Schuld an die Stadtkasse betrug
per 31. Dezember 843.2 Mio. Franken
(Vorjahr 842.4 Mio. Franken).

ERTRAG

Erträge

Die Nebenerträge lagen 0.3 % unter dem Vorjahreswert. Rückläufig waren insbesondere die Erträge aus Werbeflächenvermietungen, Mitbenutzung Mobilien aus Vertragskooperationen und Eigenleistungen auf Lagerartikel, Waren-/Materialverkäufe sowie Übrigen Einnahmen. Der Rückgang bei den Extrafahrten ist auf den im Vorjahr im Umsatz enthaltenen SBB-Auftrag zurückzuführen. Mehrerträge konnten bei den Fahrdienstleistungen für ZVV-Unternehmen sowie Aufträgen für Dritte erwirtschaftet werden. In den Entschädigungen aus Personen-/Sachschäden ist die Versicherungsleistung für den Fahrzeugbrandfall Cobra enthalten. Der Finanzertrag basiert auf der Verzinsung der Rückstellungen aus der Finanzierung nach §25 PVG durch die Stadt Zürich zu 0.5 Prozent.

Bilanz

Die Bilanzsumme hat sich um 23.98 Mio. Franken reduziert.

Die Hochbauten sind bei der kantonalen Gebäudeversicherungsanstalt neu mit 529.9 Mio. Franken und die übrigen Sachanlagen mit 1446.1 Mio. Franken bei der Privatassekuranz versichert.

Der Buchwert der Anlagenrechnung (ohne Unvollendete Bauten) reduzierte sich um 1.43 Mio. Franken. Anlagenzugängen von netto 63.8 Mio. Franken stehen Anlagenabgänge von 11.98 Mio. Franken infolge Ausrangierungen/Anlagenbereinigungen gegenüber. Der ordentliche Abschreibungsbedarf betrug 62.6 Mio. Franken. Betriebsbedingt wurden der Abschreibungsrechnung 9.35 Mio. Franken aus Ausrangierungen/Anlagenbereinigungen entnommen. Auf den 31. Dezember waren Bauprojekte in Höhe von 131.62 Mio. (Vorjahr 153.65 Mio. Franken) unvollendet.

In den Sonstigen Forderungen ist das Guthaben aus einer LCC-Abrechnung enthalten. Die Aktiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten ausstehende Unfallgelder, Rückerstattungen Oberzolldirektion, Vorauszahlungen betreffend das Rechnungsjahr 2015 sowie die Abgrenzung von Drittaufträgen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

Die Schuld an die Stadtkasse mit Stichtag 31. Dezember lag um 0.18 Mio. Franken über dem Vorjahreswert. Gemäss Transportvertrag mit dem Zürcher Verkehrsverbund wurde der Betriebsüberschuss von Fr. 5 349 872.41 der Freien Spezialreserve und der Bonus aus der Messung der Servicequalität MSQ von Fr. 1 195 210.– der Gebundenen Reserve zugewiesen.

Der Verlust der Linienerfolgsrechnung 2013 in Höhe von Fr. 417 497.– aus den abgeltungsberechtigten Linien im Regionalverkehr gemäss PBG Art. 36 ist entsprechend Richtlinie des BAV über eine reine Bilanztransaktion durch Erhöhung der Gebundenen Reserven § PVG abzuwickeln.

Im Berichtsjahr wurde eine zusätzliche Rückstellung von 2.458 Mio. Franken für allfällige Geschäftsrisiken gebildet.

Per 31.12.2014 lagen die Lieferantenverbindlichkeiten rund 14.8 Mio. Franken unter dem Vorjahr, was auf die geringere Investitionstätigkeit zurückzuführen ist. Bis Ende 2014 sind von Bund und Kanton Zürich für die Neubaustrecke Tram Zürich-West Investitionsbeiträge von gesamthaft Fr. 97 172 474.– geleistet worden. Das Projekt Neubaustrecke Fries-/Binzmühlestrasse wurde per Ende 2014 provisorisch mit Fr. 18 300 888.– Franken abgerechnet. Die Passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten bilanzierte Ferien-/Über-/Zeitguthaben des Personals (9.45 Mio. Franken

per 31.12.14). Weiter ist in den Rechnungsabgrenzungen u.a. das Guthaben des Zürcher Verkehrsverbundes in Höhe von rund 13.9 Mio. Franken aus dem nachkalkulierten Leistungsentgelt 2014 enthalten.

Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr/BAV

Aufgrund von Artikel 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1) und von Artikel 6 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmen vom 18. Januar 2011 (RKV; SR 742.221) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Positionen der Bilanz und Rechnung, die einen Zusammenhang mit laufenden eisenbahngesetzlichen Beiträgen und Darlehen haben, formell geprüft und mit Schreiben vom 23. März 2015 genehmigt. Es handelt sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu derjenigen der Finanzkontrolle der Stadt Zürich.

RECHNUNG

JAHRESRECHNUNG

Aufwand

Beträge in CHF	Rechnung 2014	Rechnung 2013	Abw. %
Personalaufwand	283 280 926.20	278 515 147.68	1.7 +
Löhne	207 380 431.25	205 851 378.00	0.7 +
Ueberzeitentschädigungen	777 624.85	352 930.40	120.3 +
Zulagen	15 268 755.25	15 848 170.55	3.7 –
Sozialleistungen	55 193 432.85	54 452 769.90	1.4 +
Personalnebenkosten	9 035 410.52	8 297 204.61	8.9 +
Rückerstattungen Sozialversicherungen	–5 145 644.17	–5 434 261.67	5.3 –
Mietpersonal	1 379 425.65	2 001 871.89	31.1 –
Rückstellungen Personalkosten	–608 510.00	–2 854 916.00	78.7 –
Sachaufwand	128 277 496.99	133 161 811.72	3.7 –
Raumkosten	5 582 878.42	5 843 653.15	4.5 –
Betriebskosten	21 337 755.05	23 656 102.83	9.8 –
Fahrzeugkosten	43 126 198.06	44 044 166.71	2.1 –
Versicherungskosten	5 312 640.33	5 556 882.13	4.4 –
Büro- und Verwaltungskosten	19 791 991.31	20 999 321.66	5.7 –
Aufwand für Drittaufträge	6 579 641.80	7 287 997.16	9.7 –
Entschädigungen Transportbeauftragte	26 546 392.02	25 773 688.08	3.0 +

Editorial
 Unternehmen
 Unternehmens-
 entwicklung
 Nutzen für die Kundschaft
 VBZ im Dialog

Mitunternehmerinnen
 und Mitunternehmer
 Energie und Umwelt
 Fahrzeuge, Systeme und
 Anlagen
 Substanzerhaltung
 Wirtschaftlichkeit

[Rechnung](#)

	Rechnung 2014	Rechnung 2013	Abw. %
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	9 410 177.65	12 017 292.41	21.7 –
Abschreibungen	65 362 340.62	61 058 774.82	7.0 +
Zinsen/Finanzaufwand	21 217 034.31	22 414 341.49	5.3 –
Betriebsaufwand	507 547 975.77	507 167 368.12	0.1 +
Ablieferungen an Zürcher Verkehrsverbund	83 585 020.70	83 800 447.41	0.3 –
Total Aufwand	591 132 996.47	590 967 815.53	
Betriebserfolg (siehe Erfolgsrechnung)	5 349 872.41	4 391 654.26	
	596 482 868.88	595 359 469.79	

Ertrag

Beträge in CHF	Rechnung 2014	Rechnung 2013	Abw. %
Nebenertrag	83 585 020.70	83 800 447.41	0.3 –
Beiträge der öffentlichen Hand/Privater			
Treibstoffzollrückerstattung Transport- beauftragte	1 205 349.90	1 206 890.96	
Pacht und Miete			
Mieterträge Liegenschaften/Anlagen	7 165 161.28	7 140 301.73	0.3 +
Mieterträge Fahrzeuge	16 500.35	13 735.95	20.1 +
Werbeträger	15 894 189.38	16 478 706.40	3.5 –
Diverse Mieten	1 806 785.30	2 067 745.30	12.6 –
Infrastrukturbenützungsgebühren	741 029.00	769 521.00	3.7 –
Betriebsbesorgungen	14 520 288.00	13 709 796.00	5.9 +
Lieferungen und Leistungen für Dritte	18 993 670.50	18 330 499.48	3.6 +
Eigenleistungen für Anlagen und Lagerrechnung			
Bauten		97 763.36	100.0 –
Lagerrechnung	11 568 023.78	12 216 095.45	5.3 –
Extrafahrten	830 335.33	2 094 713.13	60.4 –
Entschädigungen aus Personen-/ Sachschäden	6 122 094.01	4 543 443.96	34.7 +
Verkäufe	3 943 471.92	4 067 545.45	3.1 –
Uebrige Dienstleistungen/Einnahmen	375 820.02	706 249.74	46.8 –
Finanzertrag	402 301.93	357 439.50	12.6 +
Leistungsentgelt des Zürcher Verkehrsverbundes	512 897 848.18	511 559 022.38	0.3 +
Total Ertrag	596 482 868.88	595 359 469.79	0.2 +

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit

[Rechnung](#)

	Rechnung 2014	Rechnung 2013
Betriebserfolgsrechnung		
Ertrag	596 482 868.88	595 359 469.79
Aufwand	-591 132 996.47	-590 967 815.53
Ertragsüberschuss (Bilanzgewinn)	5 349 872.41	4 391 654.26
<hr/>		
Einlage in Freie Spezialreserve	-5 349 872.41	-4 391 654.26
<hr/>		
Ausserordentlicher Aufwand/Ertrag		
Bonus ZVV für Qualitätsmanagement	1 195 210.00	1 706 985.00
Einlage in Gebundene Spezialreserve	-1 195 210.00	-1 706 985.00
<hr/>		
Projekte über Freie Spezialreserven finanziert		
Entnahme Freie Spezialreserve	-19 202.93	
Eigenfinanzierte Projekte	19 202.93	
<hr/>		
Linienerefolgsrechnung Regionalverkehr PBG Art. 36 für das Jahr 2012		
Entnahme Spezialreserve Regionalverkehr PBG Art. 36	-417 497.00*	1 430 769.00
Einlage in Gebundene Spezialreserve	417 497.00*	-1 430 769.00

(* Gemäss Vorgabe BAV ist der Verlust über eine reine Bilanztransaktion abzuwickeln)

BILANZ

Aktiven

Beträge in CHF Rechnung 2014 Rechnung 2013

Anlagevermögen

Sachanlagen	1 135 999 457.00	1 159 468 252.00
Anlagenrechnung	1 004 379 457.00	1 005 818 252.00

Buchwert Tiefbauten	284 397 163.00	261 663 969.00
Tiefbauten (Geleiseanlagen, Fahrbahn)	343 704 702.00	314 374 702.00
Abschreibungsrechnung	-59 307 539.00	-52 710 733.00

Buchwert Hochbauten	170 526 938.00	158 333 310.00
Hochbauten (Liegenschaften)	272 981 287.00	256 851 287.00
Abschreibungsrechnung	-102 454 349.00	-98 517 977.00

Buchwert Fahrzeuge	442 813 466.00	470 661 852.00
Fahrzeuge	906 340 831.00	908 326 031.00
Abschreibungsrechnung	-463 527 365.00	-437 664 179.00

Buchwert Mobilien	106 641 890.00	115 159 121.00
Mobilien	188 784 000.00	180 444 000.00
Abschreibungsrechnung	-82 142 110.00	-65 284 879.00

Anlagen in Bau (unvollendete Bauten)	131 620 000.00	153 650 000.00
Tiefbauten	112 590 000.00	125 340 000.00
Hochbauten	14 300 000.00	23 420 000.00
Fahrzeuge		1 200 000.00
Mobilien	4 730 000.00	3 690 000.00

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit

[Rechnung](#)

	Rechnung 2014	Rechnung 2013
Finanzanlagen	10 001.00	10 000.00
Beteiligungen	10 001.00	10 000.00
<hr/>		
Umlaufvermögen		
<hr/>		
Flüssige Mittel	45 287.25	53 856.85
Kasse	45 287.25	53 856.85
<hr/>		
Wertbestände (Gutscheine)	42 150.00	48 550.00
<hr/>		
Guthaben aus Lieferungen und Leistungen	17 939 004.03	17 446 251.19
<hr/>		
Sonstige Forderungen	463 999.07	174 601.88
Diverse Guthaben	452 376.65	156 363.88
Uebrige Debitorenguthaben	11 622.42	18 238.00
<hr/>		
Vorräte und angefangene Arbeiten	45 774 050.38	45 606 399.75
Vorräte	44 145 748.94	44 197 170.59
Halbfabrikate/Angefangene Arbeiten	1 628 301.44	1 409 229.16
<hr/>		
Aktive Rechnungsabgrenzungen	1 568 410.28	3 014 490.92
<hr/>		
Total Aktiven	1 201 842 359.01	1 225 822 402.59

Passiven

Beträge in CHF Rechnung 2014 Rechnung 2013

Eigenkapital

Reserven*	82 590 127.25	76 064 247.77
Gebundene Spezialreserve	56 764 141.07	55 151 434.07
Freie Spezialreserve	27 674 252.18	22 343 582.70
Gesetzliche Reserve Regionalverkehr PBG Art. 36	-1 848 266.00	-1 430 769.00

Fremdkapital

Schuld an die Stadtkasse	843 176 322.75	842 358 480.56
---------------------------------	-----------------------	-----------------------

Langfristige Darlehen	231 843.00¹	231 843.00
Darlehen Bund bedingt rückzahlbar	231 843.00	231 843.00

Rückstellungen	4 458 000.00	2 000 000.00
Rückstellung nicht versicherte Risiken	1 000 000.00	1 000 000.00
Diverse Rückstellungen	3 458 000.00	1 000 000.00

Verbindlichkeiten aus LCC-/SSV-Abrechnungen	1 660 868.23	1 839 811.35
--	---------------------	---------------------

Verbindlichkeiten aus Lieferungen, Leistungen und Finanzverbindlichkeiten	242 964 469.38	276 511 860.49
--	-----------------------	-----------------------

Lieferanten	15 753 705.73	30 561 190.94
-------------	---------------	---------------

Uebrig kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	18 556.25	17 488.70
--	-----------	-----------

Kautionen/Depotgelder	19 733.40	18 180.85
-----------------------	-----------	-----------

Zürcher Verkehrsverbund, Abgrenzung Leistungsentgelt	130 000 000.00	130 000 000.00
--	----------------	----------------

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

	Rechnung 2014	Rechnung 2013
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand (pendente Objekte) gemäss Anhang	97 172 474.00 ²	115 915 000.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	26 760 728.40	26 816 159.42
Total Passiven	1 201 842 359.01	1 225 822 402.59

^{1/2} siehe Anhang Bilanz

*Reserven (Veränderungen)

Einlage Freie Spezialreserve	5 349 872.41	4 391 654.26
Betriebserfolg	5 349 872.41	4 391 654.26

Entnahme Freie Spezialreserve	-19 202.93	
Projekte über Freie Spezialreserve finanziert (Eigenfinanziert)	-19 202.93	

Einlage Gebundene Spezialreserve	1 612 707.00	3 137 754.00
Bonus ZVV für Qualitätsmanagement	1 195 210.00	1 706 985.00
Linienerfolgsrechnung Regionalverkehr PBG Art. 36 (2014)	417 497.00	1 430 769.00

Entnahme Gesetzliche Reserve Regionalverkehr PBG Art. 36	-417 497.00	-1 430 769.00
Linienerfolgsrechnung Regionalverkehr PBG Art. 36 (2014)	-417 497.00	-1 430 769.00

ANHANG ZUR BILANZ

Beträge in CHF	Rechnung 2014	Rechnung 2013
Brandversicherungswerte		
Hochbauten	529 900 000	516 500 000
Uebrige Sachanlagen	1 446 100 000	1 162 600 000
Betriebshaftpflichtversicherung		
Personen- und Sachschäden pro Ereignis	100 000 000	100 000 000
EDV-Versicherung		
Datenausfall-Versicherung	15 000 000	15 000 000
Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung		
Bus- und Dienstfahrzeuge	100 000 000	100 000 000
Sachversicherung		
Sach- und Elementarschaden im Rahmen der städtischen Versicherungspolice	100 000 000	100 000 000

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung

¹ **1. Vereinbarung Art. 56 EBG vom 16.11.2004** 231 843
Darlehen Bund bedingt rückzahlbar Knoten Airgate

² **Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand**

Pendentes, unvollendetes Projekt

Vereinbarung Schweiz. Eidgenossenschaft (BAV), Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion)
und Stadt Zürich (VBZ)

Tram Zürich West 97 172 474

Bund (Akontozahlungen) 58 700 000

Kanton Zürich (Akontozahlungen) 38 472 474

Provisorische Abrechnung

Vereinbarung Schweiz. Eidgenossenschaft (BAV), Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion)
und Stadt Zürich (VBZ)

Neubaustrecke Fries-/Binzmühlestrasse 18 300 888
(Teil der 2. Etappe Stadtbahn Glattalbahn)

Bund 9 150 444

Kanton Zürich 9 150 444

Eventualverpflichtung per 31.12.2014

Solidarhaftung der Verkehrsbetriebe Zürich innerhalb der Mehrwertsteuergruppe des Zürcher Verkehrsverbundes für Mehrwertsteuerschulden gegenüber der Eidgenössischen Steuerverwaltung

Leistungsentgelt Verkehrsverbund

(Abgeltung Verkehrsbetriebe Zürich für das Fahrplanjahr 2014; Angebotsvereinbarung 0346/3)

Für die abgeltungsberechtigten Linien der Verkehrsbetriebe Zürich wurde am 4. November 2014 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht ungedeckte Kosten von CHF 7 891 691 (Bundesanteil CHF 2 712 781 und Kantonsanteil CHF 5 178 910) vor, welche den Verkehrsbetrieben Zürich über das Leistungsentgelt des Zürcher Verkehrsverbundes bereits im 2014 entschädigt wurden. Der zwingende Ausweis und die Nachführung der Reserve gemäss Art. 36 PBG im Eigenkapital kann aufgrund der terminlichen Abläufe innerhalb des Finanzierungssystems im Kanton Zürich und gemäss Vereinbarung vom 11. Juli 2011 erst mit der Verwendung des Bilanzgewinnes des Folgejahres, also des Geschäftsjahres 2015 erfolgen.

Editorial	Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer
Unternehmen	Energie und Umwelt
Unternehmens- entwicklung	Fahrzeuge, Systeme und Anlagen
Nutzen für die Kundschaft	Substanzerhaltung
VBZ im Dialog	Wirtschaftlichkeit
	Rechnung



Verkehrsbetriebe Zürich
Luggwegstrasse 65
8048 Zürich
Telefon 044 411 41 11
Fax 044 411 47 49
www.vbz.ch