

VBZ Geschäftsbericht 2021



Industrielle Betriebe der Stadt Zürich

Vorsteher

Stadtrat Michael Baumer

Verkehrsbetriebe Zürich

Direktion

Dr. Guido Schoch, Direktor
(bis 30.04.2021)

Dr. Marco Lüthi, Direktor
(ab 01.05.2021)

Zentrale Dienste

Bruno Perucchi, Vizedirektor

Betrieb

Jürg Widmer, Vizedirektor

Markt

Stephan Brändli
(a.i. bis 30.05.2021)

Thomas Hablützel (ab 01.06.2021)

Kommunikation

Silvia Behofsits, Vizedirektorin

Technik

Christoph Rütimann, Vizedirektor

Infrastruktur

Urs Feuz, Vizedirektor

Unternehmensstab

Andreas Uhl, Vizedirektor

Adresse

Verkehrsbetriebe Zürich
Luggwegstrasse 65, 8048 Zürich
Telefon 044 411 41 11
Fax 044 411 47 49

 www.vbz.ch

 info@vbz.ch

 [/zuerialinie](https://www.facebook.com/zuerialinie)

 [/vbzzuerilinie](https://www.instagram.com/vbzzuerilinie)

 [@vbz_zueri_linie](https://twitter.com/vbz_zueri_linie)

 [/vbzzuerilinie](https://www.youtube.com/vbzzuerilinie)

 vbzonline.ch





Editorial	4
Aufgaben	7
Jahresschwerpunkte	8
Nutzen für die Kundschaft	10
Netz- und Marktentwicklung	10
Produkte und Dienstleistungen	15
Mitunternehmerinnen und Mitunternehmer	19
VBZ im Dialog	20
Substanzerhaltung	22
Fahrzeuge, Systeme und Anlagen	23
Umwelt und Energie	25
Kennzahlen	30
vbzonline.ch	32
Wirtschaftlichkeit	34
Rechnung	38
Jahresrechnung	38
Bilanz	40
Anhang zur Bilanz	42

Die Stabilisierung der Finanzen und die langfristige Ausrichtung sind zentral.

Per 1. Mai 2021 erfolgte die Stabsübergabe von Direktor Dr. Guido Schoch, der die VBZ von 2009 bis 2021 erfolgreich geführt hat, an mich. Als ehemaliger Direktor der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU kenne ich das ÖV-Business gut. Der Start mitten in der Corona-Pandemie war teils herausfordernd für uns alle. Die Freude aber überwiegt klar. Ich freue mich sehr auf die weitere Zusammenarbeit mit vielen tollen Mitarbeitenden.

Die Corona-Pandemie war auch 2021 dominant und prägend für den öffentlichen Verkehr in Zürich. Einerseits durch die anhaltend tieferen Fahrgastfrequenzen, aber auch durch erschwerte Lieferketten. Im September wurde ein Impftam in Betrieb genommen, in dem sich die Bevölkerung unkompliziert gegen das Coronavirus impfen lassen konnte. Die VBZ unterstützten damit die Anstrengungen der Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich.

Da die finanziellen Vorgaben immer enger werden, wurden sie als Schwerpunkt für kommende Jahre definiert, um mit dem Besteller ZVV eine nachhaltig stabile Finanzierung sicherzustellen. Dank umfassender Bemühungen aller Unternehmensbereiche konnte ein positives Jahresergebnis und die Erfüllung der Zielvorgaben erreicht werden.

Die Grossereignisse «Flockdown» und «Sturm Bernd» forderten im Berichtsjahr die VBZ durch Beeinträchtigungen im Fahrbetrieb heraus. Daraus konnten Lehren gezogen werden, um für künftige Ereignisse besser gewappnet zu sein.

Der Entscheid des Stadtrates, auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 einzuführen, um die Bevölkerung künftig vor übermässigem Strassenlärm zu schützen, hat auf diversen Abschnitten Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Die VBZ prüfen daher gemeinsam mit der Stadt Zürich flankierende Massnahmen wie Optimierung von Lichtsignalanlagen oder eigene Trassees.

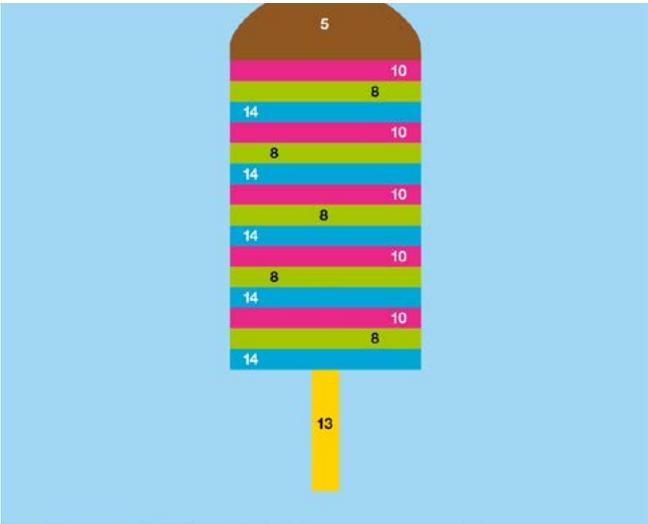
Um auch in Zukunft die nötigen Kapazitäten sowie einen pünktlichen, effizienten und kundenfreundlichen ÖV bereitstellen zu können, präsentierten die VBZ mit dem «Zukunftsbild ÖV 2050» ihre Zielvorstellung des städtischen ÖV bis Mitte des 21. Jahrhunderts. Diese bildet die Basis für die kommende Netzentwicklung 2040.

Die Zunahme von Anzahl, Komplexität und insbesondere Abhängigkeiten von Grossprojekten wie Tram Affoltern, Ausrollen der neuen Flexity sowie Erneuerungsprojekten der Betriebshöfe erfordern den Fokus auf eine neue Gesamtschau zur Abstimmung und Darstellung der Projekte. Dies war mir besonders wichtig und wird künftig noch weiter vertieft.

Um der zentralen Bedeutung des Bereichs Personal Rechnung zu tragen, wird dieser ab 2022 als eigener Unternehmensbereich geführt, damit verschiedene Themen wie die HR-Strategie und die Führungsentwicklung auf Geschäftsleitungsebene vertieft werden können.

Ich danke unseren Partnern in der Stadt und im Kanton Zürich sowie unseren Sozialpartnern für die gute Zusammenarbeit sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den engagierten Einsatz. Persönlich freue ich mich sehr darauf, vieles für die Zukunft der Mobilität in der Stadt zu bewegen.

Dr. Marco Lüthi
Direktor



Endlich wieder Sommergefühle:
Wir bringen Sie bequem in die Zürcher Badis.





Seiten 7–17: Auszug aus dem
Geschäftsbericht 2021 des
Departements der Industriellen Betriebe

Durch den «Flockdown im
Januar und Sturm Bernd im
Juli wurde der Fahrbetrieb
2021 gleich zweimal massiv
beeinträchtigt.

Die Verkehrsbetriebe Zürich VBZ sind neben den SBB die grössten 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, 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 Fahrleistung für die Glattalbahn.

«Flockdown»

Am Donnerstag, 14. Januar, mussten die VBZ den Tram- und Busbetrieb aufgrund eines heftigen Wintereinbruchs mit ungewöhnlich starken Schneefällen, «Flockdown» genannt, komplett einstellen. Die Freiräumung der Fahrwege und Haltestellen von Bäumen, Ästen, Schnee und Eis sowie die Befreiung der Fahrleitungen von Ästen und Eis dauerte bis zum Wochenende. Am Sonntag, 17. Januar, konnte der Tram- und Busbetrieb wieder vollständig aufgenommen werden.

Sturm Bernd

Der Sturm Bernd am 13. Juli verursachte ebenfalls starke Beeinträchtigungen des Betriebs. Bäume und Äste fielen auf Fahrleitungen, Masten wurden umgeknickt und Mauerhaken herausgerissen. Anschliessend wurden 278 km Fahrleitung des Tram- und Trolleybusnetzes sowie 173 km Gleise und zahlreiche Weichen und Kreuzungen geprüft und wieder in Betrieb genommen.

Sanierung und Erweiterung Depot Hard

Am 29. Januar stellte das Depot Hard für fast fünf Jahre den Betrieb ein, weil die 123-jährige Anlage erneuert wird. Die Sanierung und Erweiterung des drittgrössten Tramdepots der VBZ soll bis Ende 2025 abgeschlossen sein, um einen zeitgemässen Betrieb sicherzustellen. Mit dem Bau einer zusätzlichen kommunalen Wohnsiedlung wird zudem die vorhandene Ausnutzungsreserve ausgeschöpft.



Letzte Ausfahrt aus dem Depot Hard bis 2025 (Bild: VBZ)



«Flockdown» am 14.01.2021 (Bild: VBZ)

Stabsübergabe Direktion

Dr. Guido Schoch, VBZ-Direktor von 2009 bis 2021, trat am 30. April in den Ruhestand. Er hat die VBZ während zwölf Jahren erfolgreich geführt, wofür ihm der Dank des Stadtrats gilt. Dr. Marco Lüthi, vormals Direktor der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU und ausgewiesener ÖV-Spezialist, trat die Nachfolge als VBZ-Direktor am 1. Mai an.

Zukunftsbild 2050

Die Stadt Zürich wächst. Damit verändern sich auch die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner. Gefragt sind effiziente, flexible und nachhaltige Angebote. Das «Zukunftsbild ÖV 2050» antizipiert die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Es müssen zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, um eine langfristige und substantielle Nachfragesteigerung, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, abdecken zu können. Um die Attraktivität des VBZ-Angebots gegenüber heutigen und neuen Mobilitätsformen zu steigern, muss dem Kundenbedürfnis eines pünktlichen, schnellen und möglichst umsteigefreien öffentlichen Verkehrs entsprochen werden. Zudem soll der Kostendeckungsgrad und die Effizienz des ÖV-Angebots dank neuen Technologien gesteigert werden. Mit dem «Zukunftsbild ÖV 2050» präsentierten die VBZ Ende August ihre Zielvorstellung des städtischen ÖV bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts. Diese besteht aus einem leistungsfähigen ÖV-Ringsystem, attraktiven Mobilitätshubs zum multimodalen Umsteigen, digitalen Angeboten zur flexiblen Feinerschliessung, der Aufwertung von Hauptachsen und einer Weiterentwicklung des ÖV-Netzes.

Impftram

Seit dem 14. September war in der Stadt Zürich ein Impftram im Einsatz. Die VBZ unterstützten damit die Anstrengungen der Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich. Mit dem Impftram wurde in Zürich ein sinnvolles und gut sichtbares Angebot geschaffen, in dem sich die Bevölkerung unkompliziert gegen das Coronavirus



Mitte September wurde das Impftam lanciert (Bild: VBZ)

impfen lassen konnte. Die VBZ stellten dafür ein Tram 2000 mit einem «Pony-Anhänger» zur Verfügung. Das Impftam bediente jeweils zwei Haltestellen pro Tag.

Flexity

Bis Ende 2021 sind 20 von den total 110 bestellten Flexity-Trams geliefert worden. Es besteht eine Option für 30 weitere Fahrzeuge. Die Flexity-Trams sind bei Fahrgästen und Fahrpersonal sehr beliebt und gehören bereits zum Stadtbild.

Tempo 30 – 3. Etappe Strassenlärmsanierung

Die VBZ sind auf diversen Abschnitten von Tempo 30 oder Tempo 30 nachts betroffen. Wegen der reduzierten Maximalgeschwindigkeit kann sich für Tram und Bus die Fahrzeit verlängern. Die VBZ prüfen flankierende Massnahmen wie zum Beispiel die Optimierung von Lichtsignalanlagen, ein eigenes Trasse, Fahrbahnhaltestellen oder das Vermeiden von Rechtsvortritt. Wo diese Massnahmen allein nicht ausreichen, kann das Angebot nur durch zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Fahrpersonal aufrechterhalten werden, was entsprechende Mehrkosten zur Folge hat. Wer diese Kosten zu tragen hat, ist zum aktuellen Zeitpunkt offen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung bis 2030 abgeschlossen sein wird.

Die Hauptelemente des Zukunftsbilds 2050 werden in der Netzentwicklungsstrategie 2040 konkretisiert.

Netz- und Marktentwicklung

Pikmi

Der im November 2020 gestartete Pilotbetrieb Pikmi, der einen On-Demand-Bus in Altstetten und Albisrieden während der Randzeiten testet, wurde laufend erweitert und optimiert. In einem im Frühling durchgeführten Partizipationsverfahren mit der Quartierbevölkerung und verschiedenen Stakeholdern konnten die potenziellen Optimierungen mit den bestehenden Bedürfnissen abgeglichen werden. Im Verlauf des Pilotbetriebs wurden die Betriebszeiten auf 1 Uhr nachts ausgeweitet, das Betriebsgebiet im Dezember bis zum Bahnhof Wiedikon erweitert, die Fahrzeugflotte um zwei elektrische Mercedes Vito ergänzt und im Herbst temporär und testweise die Quartierbuslinie 35 durch Pikmi ersetzt. Die umfassenden Ergebnisse und Erkenntnisse aus Datenanalysen, Marktforschung und ETH-Begleitstudie werden Mitte 2022 in einem Abschlussbericht zusammengefasst.

Netzentwicklungsstrategie 2040

Die Hauptelemente des Zukunftsbilds 2050 werden in der Netzentwicklungsstrategie 2040 konkretisiert. Das ÖV-Ringsystem soll als Ergänzung des heutigen Tramnetzes leistungsfähige Verbindungen zwischen Subzentren und nachfragestarken Gebieten ausserhalb der Innenstadt ermöglichen. So werden attraktive Direktverbindungen und kürzere Reisezeiten möglich, die Zentren in Altstetten und Oerlikon gestärkt und die Innenstadt entlastet. Unter Berücksichtigung einer angemessenen Wirtschaftlichkeit kommen dabei auch unterirdische Lösungen in Frage, wo eine oberirdische Führung nicht sinnvoll ist. Die Netzentwicklungsstrategie soll Ende 2022 vorliegen. Sie wird die neuen Netzbausteine in eine zeitliche Abfolge bringen und das zukünftige Liniennetz aufzeigen.

Elektrifizierungsstrategie «eBus VBZ»

Elektromobilität ist bei der VBZ-Busflotte längst Realität – beim Trolleybus bereits seit über achtzig Jahren. In Kürze werden Batteriebusse hinzukommen, womit die VBZ auf Zielkurs für einen weitgehend emissionsfreien Betrieb bis 2030 sind. Die Umstellung betrifft im kommenden Jahr verschiedene Fahrzeuggrößen. Im ersten Quartal 2022 werden die ersten acht Elektro-Quartierbusse erwartet. Dazu kommen 15 Elektro-Standardbusse, fünf Batterie-Gelenkbusse und ein Batterie-Trolleybus. Zum Aufladen der Traktionsbatterien wurde im Untergeschoss der Busgarage Hardau eine Transformatorenstation mit einer Gesamtleistung von 7'000 Kilowatt erstellt. Die Garage wird in einem ersten Schritt mit 45 Ladestationen ausgestattet, die jeweils eine Ladeleistung von bis zu 150 Kilowatt erreichen. Bis Ende 2022 sind insgesamt 65 Ladestationen geplant. Mit der Einreichung der Plangenehmigungsverfahren für die Fahrleitungsinfrastrukturen der Linien 69 und 80 beim Bundesamt für Verkehr wurde ein Meilenstein zur Umstellung dieser Linien auf Batterie-Trolleybusbetrieb erreicht. Die Linie 69 soll ab dem Jahr 2024 elektrisch verkehren, die Linie 80 ab 2025.



Batteriebus an der Ladestation in der Garage Hardau (Bild: VBZ)

Auch die bereits in der Flotte befindlichen Plug-in-Hybridbusse werden ab dem kommenden Jahr deutlich häufiger elektrisch unterwegs sein: Bei der Haltestelle Dunkelhölzli wird im ersten Halbjahr 2022 eine Ladestation für die Busse der Linie 67 in Betrieb genommen. Der positive Effekt der Elektrifizierung der VBZ-Busflotte ist bereits heute sichtbar. So hat sich

der Energieverbrauch über die ganze Busflotte im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um rund 5% reduziert, während der platzkilometerbezogene CO₂-Ausstoss um rund 8% abgenommen hat. Hauptgründe dafür waren die Umstellung der Linie 83 auf Batterie-Trolleybusse und der Ersatz älterer Dieselfahrzeuge durch Hybridbusse. Weitere Informationen zur Elektrobussstrategie der VBZ unter www.vbz.ch/ebus

ZüriMobil

Im Stadtverkehr von heute macht es Sinn, nicht nur auf ein Verkehrsmittel zu setzen, sondern je nach Verkehrssituation, Streckenlänge, Wetterverhältnissen und persönlichen Bedürfnissen zu variieren. Als Teil der digitalen Infrastruktur trägt ZüriMobil zu einem guten und effizienten Mobilitätssystem in der Smart City Zürich bei. Die ZüriMobil-App ist eine digitale Lösung zur Darstellung und Nutzung von Mobilitätsangeboten wie Mobility, TIER, PubliBike, aber auch von städtischen Dienstleistungen wie ZüriWieNeu oder easyfind.ch. Sie unterstützt Reisende in Zürich bei der Wahl des effizientesten Verkehrsmittels. Die ZüriMobil-App gibt Auskünfte über den öffentlichen Verkehr und vereint Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing sowie Taxi-Angebote. Auch die Fuss- und Velowege in der Stadt werden angezeigt. Über 90% der aktuell in Zürich aktiven Mobilitätsanbieter sind in der ZüriMobil-App integriert. Damit wurde eine Grundlage geschaffen, um die Digitalisierung erleb- und nutzbar zu machen. Damit das Mobilitätsangebot für Reisende einfach auffindbar ist und bequem genutzt werden kann, muss auch eine physische Lösung angeboten werden. ZüriMobil hat dafür sogenannte ZüriMobil-Stationen eingerichtet. Diese vereinfachen den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes. Die Angebote der Mobilitätspartnerinnen und Mobilitätspartner stehen nur wenige Meter voneinander entfernt zur Verfügung. ZüriMobil-Stationen sind auf öffentlichem als auch auf privatem Grund möglich. Im Guggach-Areal wurde eine erste Station für die Mieterinnen und Mieter der Arealüberbauung auf privatem Grund lanciert. In der Stadt Zürich wurden bis Ende 2021 vier ZüriMobil-Stationen

aufgebaut, ein weiteres Dutzend folgt in den ersten Monaten 2022. ZüriMobil hilft damit, die Mobilität in der Stadt Zürich sichtbar zu machen und nachhaltig zu gestalten. Ein 2021 durchgeführter Kundenpartizipationsversuch hat gezeigt, dass sich ZüriMobil in Kombination mit digitaler App und den zugehörigen ZüriMobil-Stationen auf dem richtigen Weg befindet. Damit kann sowohl das physische als auch das digitale Mobilitätsbedürfnis von morgen abgedeckt werden.

Behindertengerechte Infrastruktur für Tram und Bus

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur wurde fortgeführt. Die Tramhaltestellen Römerhof, Bahnhof Enge/Bederbrücke, Guggachstrasse, Hardhof und Tüffenwies wurden mit hohen Haltekanten ausgebaut. Insgesamt sind damit bereits 135 Tramhaltestellen hindernisfrei. Bei weiteren dreissig kann die mobile Rampe genutzt werden.

Angebot

Ausbau des Nachtnetzes

Zum Fahrplanwechsel konnten in der Stadt und in der Region diverse kleinere Massnahmen umgesetzt werden. Im Nachtnetz wurde der grösste Ausbau seit Einführung des Nachtnetzes vorgenommen.

Gebiet Stadt Zürich

Auf verschiedenen Tramlinien sind zusätzliche erste und letzte Fahrten eingeführt worden. Die Fahrpläne der Linien 5 und 6 wurden neu aufeinander abgestimmt für eine bessere Verteilung der Fahrten zueinander und zu anderen Linien. Im Busbereich gab es diverse kleinere Anpassungen im Minutenbereich. Die Linie 66 wurde bis Bahnhof Enge / Bederstrasse

verlängert, zudem wurden die Betriebszeiten leicht ausgebaut. Auf der Linie 89 ist in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Sonntag ein zusätzlicher Bus zur Betriebsstabilisierung im Einsatz.

Im ZVV-Nachtnetz wurde das Netz komplett überarbeitet. Das Rendezvous der Nachtbuslinien ist neu am Hauptbahnhof. Auf verschiedenen Achsen in der Innenstadt durch die Kreise 4 und 5 verkehrt neu alle 15 Minuten ein Nachtbus. Auf den Linien N1, N2 und N4 werden leisere Batterie-Trolleybusse eingesetzt. Das neue Netz ist wesentlich stärker am Tagnetz orientiert. Zusätzliche fünfzig Haltestellen werden neu im Nachtnetz bedient.

Gebiet Limmattal

Im Limmattal gab es auf den Fahrplanwechsel keine Anpassungen. Grössere Veränderungen werden auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2022 eingeführt. Im Zusammenhang mit der Einführung der Limmattalbahn wird das gesamte Busnetz gemäss der Teilstrategie Limmattal angepasst.

Gebiet Unterer Pfannenstiel

Zur besseren Erschliessung von Küsnacht an die Forchbahn und von Zumikon an die S-Bahn am Bahnhof Küsnacht konnten die Verdichtungskurse (Mo–Fr zur Hauptverkehrszeit) der Linie 919 auf den Fahrplanwechsel von Itschnach, Fallacher nach Zumikon, Waltikon verlängert werden.

Überbrückungsmassnahmen auf dem Tramnetz

Die seit 25. November 2019 geltenden Überbrückungsmassnahmen wurden per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 komplett aufgehoben.

NUTZEN FÜR DIE KUNDSCHAFT

Kennzahlen Fahrgäste und Angebot	2017	2018	2019	2020	2021
Fahrgäste in Mio. (Einsteigende)	325.24	324.71	327.96	224.57	222.00
Personen-km (in Mio.)	665.34	669.98	681.90	484.31	487.09
Fahrleistungen VBZ Stadt (in Mio. Wagen-km)	29.02	29.63	29.09	27.96	27,81
Fahrleistungen VBZ Region (in Mio. Wagen-km)	2.98	3.01	3.00	3.12	3,00
Fahrleistungen Transportbeauftragte (in Mio. Wagen-km)	4.60	4.56	4.56	4.56	4,67
Linienlänge Stadtnetz (in km)	286.20	286.80	287.80	285.55	287.27
Linienlänge Regionalnetz (in km)	223.60	221.40	223.80	228.03	228.03
Linienlänge Nachtbuslinien (in km)	184.60	186.70	186.60	184.86	184.86
Schienenfahrzeuge	258	258	259	267	265
Busse (Niederflur)	223	230	231	239	232
Busse (Transportbeauftragte)					75



Produkte und Dienstleistungen

Verkauf und Dienstleistungen für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

Die VBZ betreiben im Auftrag des ZVV in der Stadt Zürich vier persönlich bediente Beratungsstellen. Dort werden Kundinnen und Kunden in allen Fragen rund um die Mobilität beraten und sämtliche Fahrausweise des ZVV, des angrenzenden Z-Passes sowie des nationalen Ticketsortiments angeboten. An den rund 750 Ticketautomaten auf Stadtgebiet wird ausser Jahresabos und einigen Spezialtickets das gesamte ZVV- und Z-Pass-Sortiment angeboten. Auf Überlandlinien können Tickets direkt beim Chauffeur oder der Chauffeurin erworben werden. Zudem werden durch die VBZ Tickets an Grosskunden wie Hotels, Garagen, den Flughafen und weitere Partnerinnen und Partner für den Wiederverkauf vermittelt. Bei vielen Veranstaltungen wird das ÖV-Ticket ins Veranstaltungsbillett integriert. Bei nationalen Veranstaltungen verkaufen die SBB diese Dienstleistung, bei regionalen Anlässen sind es die VBZ.

ZVV-Contact Kundencenter

Seit einigen Jahren ist der Absatz an den bedienten Verkaufsstellen und den Ticketautomaten rückläufig, da sich der Verkauf immer stärker auf die vom ZVV direkt betriebenen, elektronischen Verkaufskanäle wie den ZVV-Webshop oder die ZVV-App verlagert. Wegen der anhaltenden Corona-Pandemie wurde der ÖV dieses Jahr weniger genutzt als zu Zeiten vor Corona – vergleichbar mit dem Jahr 2020. Der Umsatz an den Ticketautomaten blieb mit 51.5 Mio. Franken auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr, an den bedienten Verkaufsstellen betrug der Umsatz 30.1 Mio. Franken, was einem Rückgang von 11% entspricht. Hier ist die Verlagerung des Verkaufs auf die Apps klar ersichtlich. Gesamthaft wurden bei den VBZ 6.9 Mio. Tickets verkauft. Dies entspricht einem Zuwachs von 2%, was vor allem dem Grosskundengeschäft zu verdanken ist. Der bediente Verkauf war durch die anhaltende Pandemie betroffen. Das im Jahr 2020 eingeführte und laufend angepasste Schutzkonzept wurde 2021 weitergeführt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse für Mitarbeitende sowie im Kundenraum blieb das Kundencenter am Paradeplatz bis Ende Mai geschlossen. Zwischen Mitte Januar und Ende Februar operierte das Kundencenter im Zürich Hauptbahnhof mit leicht reduzierten Öffnungszeiten.

Produkte und Dienstleistungen	2017	2018	2019	2020	2021
Ticketumsatz Total (in Mio. CHF)	249.1	231.6	152.5	93.9	91,8
davon VBZ-Ticketeries einschliesslich HB und Ergänzungsleistungen	55.1	56.1	50.8	34.8	30,1
davon ZVV-Contact einschliesslich ESR ZVV-Contact Hardau + ESR	89.5	69.1	66.9	30.4	3,7
davon Umsatz Ticketautomaten	94.8	93.5	85.9	51.7	51,5
Kundenkontakte bei ZVV-Contact	160'908	172'171	220'451	170'086	119'533
davon Kundenreaktionen	13'055	18'071	36'607	39'776	26'065
Fundbüro: abgegebene Fundgegenstände	35'569	35'604	38'151	28'503	29'329
VBZ Traffic Media, Umsatz (in Mio. CHF)	8.54 ¹ 11.18 ²	8.84 ¹ 11.27 ²	8.43 ¹ 11.68 ²	6.51¹ 9.86²	6.24¹ 11.96²
VBZ-Extrafahrten, Umsatz (in Mio. CHF)	1.5	1.5	1.26	0.51	1.23

¹ Umsatz Tram/Bus-Werbung

² Umsatz Haltestellen-Plakate

Traffic Media

Die Verkehrsmittelwerbung war auch 2021 von der Pandemie sehr stark betroffen. Die Netto-Einnahmen an den Fahrzeugen betrugen 6.24 Mio. Franken, was einem Minus gegenüber dem Vorjahr von 3.96% entspricht. Die Nachfrage des Werbeangebotes Vollbemalung war auch 2021 sehr hoch, was einer Veränderung gegenüber dem Vorjahr von Plus 10.8% entspricht. Eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 22% konnte beim Produkt Moving Poster erzielt werden. Die Pandemiemassnahmen, die grosse Auswirkungen auf die Bereiche Events, Kulturveranstaltungen und KMU hatten, wirkten sich negativ auf das Resultat der Innenwerbung aus. Im Innenbereich resultierte gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 17.8%.

Veranstaltungskooperationen

Ziel der Veranstaltungskooperationen ist es, den Anteil der ÖV-Nutzung in Nebenverkehrszeiten zu erhöhen und damit den Modalsplit zugunsten des ÖV zu verbessern. Dank der Fortführung der engen Zusammenarbeit mit den Veranstaltern konnten trotz den erschwerten Umständen aufgrund der Pandemie 23 Veranstaltungskooperationen mit und ohne Ticketintegration abgeschlossen werden. Der Umsatz der Ticketintegration konnte um 48% im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Beim Verkauf von Werbung konnte die VBZ ein Plus von 10% verzeichnen.

Extrafahrten

Unter Einhaltung des Schutzkonzeptes konnte das Jelmoli-Märlitram erfolgreich betrieben werden. Die VBZ-Genusslinie konnte mit dem Ticino- und dem Fondue-Tram zwei Produkte anbieten. Dank der grossen Nachfrage und einer ausgewogenen Kosten-Ertrags-Rechnung wurde ein positives Ergebnis erzielt. Die Pandemiemassnahmen haben die Buchungen bei Oldtimer- und Linienbussen negativ beeinflusst. Unternehmungen sowie Privatpersonen waren in diesem Zusammenhang sehr zurückhaltend. Insgesamt wies das Geschäftsfeld Extrafahrten bei einem Umsatz von 1.22 Mio. Franken ein positives Ergebnis aus.

Customer Value Center

Die VBZ managen den Kundendienst für sämtliche Verbundpartner im Auftrag des ZVV. Auf Anstoss des Vorstehers der Industriellen Betriebe wurde das Pilotprojekt Customer Care Partner für das ewz gestartet. Im Rahmen dieses Projekts hat das Customer Value Center das ewz bei dessen Kundendienst bis Ende 2021 unterstützt. Bei einem positiven Verlauf dieser Pilotphase besteht die Option, weitere vier Jahre den Kundenservice des ewz zu entlasten.

Infolge der immer noch schwierigen Corona-Situation lag die Fahrgastfrequenz nach wie vor auf einem im Vergleich zu 2019 tiefen Niveau. Die Zahl aller Kontakte bei ZVV-Contact betrug 144'189. Dieser Wert ist um 25% tiefer als im Vorjahr. 91.62% aller Anrufe wurden innert 15 Sekunden beantwortet. Auf 100% aller E-Mails erfolgte innerhalb von 5 Stunden eine erste Antwort. Über alle Vertriebskanäle wurden pro Woche durchschnittlich 483 Kundenreaktionen bearbeitet, im ganzen Jahr waren es 25'130. Nach wie vor ist das Kontakt- und Arbeitsvolumen im Zusammenhang mit den digitalen Vertriebskanälen des ZVV sehr relevant, hat aber vor dem Hintergrund der anhaltenden Pandemie um 52% abgenommen. Es fällt auf, dass die durchschnittliche Gesprächsdauer je Anfrage signifikant gestiegen ist. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die angebotenen Möglich-

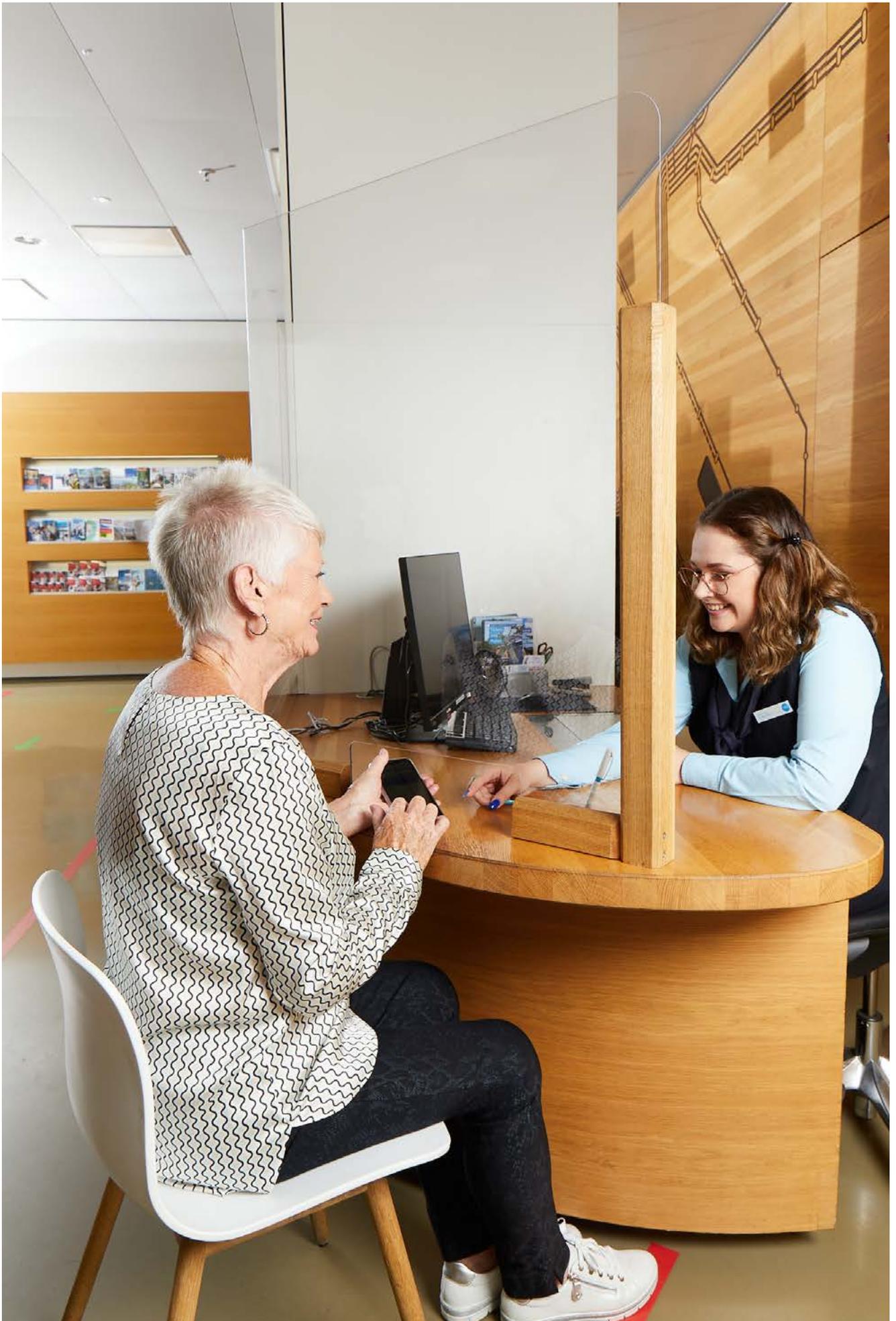
keiten der Nutzung digitaler Kanäle umfangreicher und komplexer geworden sind. Dank des weiteren Aus- und Aufbaus des Personalbestands konnte das Volumen bewältigt werden. Ein ausserordentlich erfreuliches Ergebnis ist in diesem Jahr die Fluktuationsrate von 0%.

Fundbüro

Die VBZ betreiben das Fundbüro für die eigenen Fahrgäste sowie im Auftrag der Stadtpolizei Zürich für Gegenstände, die auf öffentlichem Grund der Stadt Zürich verloren gehen. Es verarbeitete 29'329 Fundgegenstände, was in etwa der Menge des Vorjahrs entspricht. Es wurden einige grosse Geldbeträge abgegeben, die Gesamtmenge an Fundgeld belief sich auf 201'066 Franken. 49.82% der eingelieferten Gegenstände konnten ihren Besitzerinnen und Besitzern wieder ausgehändigt werden, 354-mal mit der Expresssuche. Durch Gebühren nahm das Fundbüro 158'883 Franken ein. Der Verkauf der nicht abgeholtten Fundgegenstände erfolgte über eine Gant der Stadtpolizei Zürich. Dank baulichen Massnahmen im Schalterbereich und an den Arbeitsplätzen sowie dem Tragen von Masken und Handschuhen durch die Mitarbeitenden war die betriebliche Sicherheit gewährleistet und die Fundbüro-Dienstleistung war für die Bevölkerung sichergestellt.

Fahrausweiskontrollen	2020	2021	Veränderungen von 2020 zu 2021
Zeitaufwand Kontrolle in Std.	26'908	29'240	8.67%
Kontrollierte Fahrgäste	2'264'706	2'059'260	- 9.07%
Gebühreneinnahmen in CHF	3'610'754	3'448'979	- 4.48%
Schwarzfahrerquote inkl. PAV	1.58%	1.97%	24.68%
Schwarzfahrerquote* exkl. PAV	1.47%	1.89%	28.57%

* Nach Berücksichtigung vorgewiesener persönlicher Abonnemente
PAV = persönliches Abonnement vergessen



Die digitale Personalmarketingstrategie der VBZ wurde gleich zwei Mal mit Gold ausgezeichnet beim Best of Swiss Web Award – dem wichtigsten Branchen-Award der Schweiz.



Bei den VBZ waren Ende Jahr 523 Mitarbeiterinnen und 2'179 Mitarbeiter beschäftigt (ohne Lernende und Praktikanten), die sich 2'473.60 Stellenprozente teilten. 644 Mitarbeitende waren in einem Teilzeitpensum angestellt, wobei der Anteil bei den Männern rund 16.3 % und bei den Frauen 54.7 % betrug. Die Fluktuation lag bei 2.7 % (ohne Pensionierungen), einschliesslich der Altersrücktritte betrug sie 5.6 %.

Auch 2021 war Corona ein Thema bei den VBZ. Die Personalsituation war insbesondere im Fahrdienst aufgrund der krankheitsbedingten Ausfälle angespannt. Trotzdem konnte das Fahrplanangebot gefahren werden.

Mitarbeitende
Personalbestand (Stand 31.12.2021)

Anzahl

Stellenwerte (Jahresdurchschnitt)	2'473.6
Frauenanteil	19.4%
Anteil Teilzeitmitarbeitende	23.8%
Fluktuationsrate	2,7%

Auch im zweiten Jahr der Corona-Pandemie konnte nur ein Bruchteil der Veranstaltungen durchgeführt werden.

VBZ im Dialog

Besucherwesen

Im Berichtsjahr konnte aufgrund der Corona-Pandemie nur ein Bruchteil der Besucherführungen durchgeführt werden. Während 2019 rund 1'640 Personen in 112 Gruppen die VBZ besuchten, waren es 2021 nur 300 Besucherinnen und Besucher in 12 Gruppen. Ebenfalls der Pandemie geschuldet kamen die Gruppen vorwiegend aus dem Inland.

Leitstelle

Die Leitstelle konnte 2021 rund 330 Besucher empfangen. Aufgrund der Corona-Pandemie waren es immer noch wenig und fast keine internationalen Besucherinnen und Besucher. Die Konzentration lag hauptsächlich auf Fachbesucher anderer Verkehrsbetriebe oder Unternehmungen mit ÖV-Bezug oder auch Personen vom BAV. Bei den Bildungsinstituten standen Moderationen für die OST Rapperswil (nachhaltige Mobilität) oder der HSLU-Lehrgang Mobility Data Sciences im Vordergrund.

Bemerkenswert war der Besuch von Planern und Beratern, welche am neu zu errichtenden Lebensraum Oxagon in Saudi-Arabien arbeiten. Zudem war die IG ÖV ZH zu Gast auf der Leitstelle.

Schulreferentendienst

Der Schwerpunkt der Führungen durch den Schulreferenten liegt bei der Prävention und dem korrekten und sicheren Verhalten im öffentlichen Verkehr. An diesen Veranstaltungen werden für alle Teilnehmenden Sicherheitstipps analog unserer Safety-Card erarbeitet. Wir üben das richtige Verhalten in und um die Fahrzeuge. Damit auch die Kinder lernen, sich im und um den ÖV sicher zu bewegen, geht der Schulreferent nicht mehr ins Klassenzimmer, sondern die Klassen kommen ins Tramdepot. Dadurch wird die Sequenz für die Schülerinnen und Schüler praxisbezogener und

interessanter. Im Berichtsjahr konnten zwischen Januar und März lediglich vier Kurse mit Schulklassen durchgeführt werden.

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 mobilitätseingeschränkten Menschen, Lehrpersonen oder Politikerinnen und Politikern.

Die Präventionstrainings mit Seniorinnen und Senioren fielen auch 2021 ganz aus. Auch die Aktionstage zur Sensibilisierung der Fahrgäste auf dem VBZ-Netz sowie die Präventionsanlässe in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei, Verkehrsunfallprävention oder mit der Dienstabteilung Verkehr (DAV) mussten 2021 sistiert werden.

Die im September 2019 von der Stadt Zürich und zwölf Verkehrs- und Interessensverbänden lancierte Kampagne «Grosi an Bord» konnte im Berichtsjahr durch einen Sonderbus erweitert werden, der die Botschaften der Kampagne in Zürich verbreitet.

Digitale Kommunikation

Die VBZ sind auf den Social-Media-Kanälen Facebook, Twitter, Instagram und YouTube vertreten sowie für das Personalmarketing auf LinkedIn. Auf diesen Kanälen bieten sie ihren Followern und Abonnenten einen Blick hinter die Kulissen und teilen Wissenswertes aus der VBZ-Welt. Es werden mehrheitlich eigene Beiträge erstellt oder verbreitet, so auch die Artikel von vbzonline.ch. Zusätzlich werden interessante Artikel mit Bezug zu den VBZ oder zur städtischen Mobilität geteilt oder weitergeleitet. Die Social-Media-Kanäle sind ebenfalls wichtig, um mit den verschiedenen Zielgruppen in Kontakt zu kommen. Bei Anliegen der Fahrgäste erfolgt vermehrt eine Kontaktaufnahme über die Social-Media-Kanäle der VBZ. Die Beiträge auf den Social-Media-Kanälen setzen darum inhaltlich eigene Akzente, nehmen allerdings ebenfalls Themen

der unterschiedlichen Zielgruppen auf und helfen, Fragen direkt zu klären. Bei der Beantwortung von Kundenreaktionen arbeitet die Unternehmenskommunikation der VBZ mit dem Kundendienst ZVV-Contact zusammen.

Im Online-Magazin vbzonline.ch erzählen die VBZ Stadtgeschichten über Mobilität, grün-urbanen Lifestyle und Fahrgäste. Sie berichten mit Haltung und Humor, vielschichtig und unaufgeregt, in bewährten und neuartigen journalistischen Formen und Gefässen. So vernetzen sie Menschen mit der Mobilität in der Stadt.

2021 wurden 4'277 Gleis-
meter sowie zehn
Weichen und fünf
Kreuzungen ersetzt.

meter sowie zehn Weichen und fünf Kreuzungen
ersetzt. Die umfangreichste und herausforderndste
Gleisbaustelle war der Römerhofplatz.

Gleisschlagbaustellen

- Bederstrasse (Überführung SBB)
- Gloristrasse
- Hardhof
- Römerhofplatz
- Rämistrasse
- Depot Kalkbreite
- Bändlistrasse
- Bleicherweg
- Stadelhoferstrasse
- Tessinerplatz

Digitale Planung, Bau und Erhaltung

Zusammen mit sechs weiteren Dienstabteilungen
unter Führung des Amts für Hochbauten wurde
die städtische Building-Information-Modeling (BIM)-
Strategie erarbeitet und dem Stadtrat zur Genehmi-
gung eingereicht. Bis 2026 soll die Methode BIM
in interessierten Dienstabteilungen eingeführt werden
als aktiver Beitrag zum Strategie-Schwerpunkt
«Digitale Stadt». Die VBZ erarbeiten einen Grossteil
ihrer substanzerhaltenden Projekte zusammen
mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich. Neben einer
besseren Zusammenarbeit in den Projekten steht
auch ein besserer Einsatz der Ressourcen im Fokus.
Die bestehende Strategie BIM@VBZ wird 2022 in
die beiden Strategien integriert.

Substanzerhaltung

Wartehallen

Für Gleis- und Tiefbauarbeiten wurden insgesamt
19 Wartehallen demontiert und nach den
Bauarbeiten wieder montiert. An fünf Haltestellen
wurden neue Wartehallen aufgestellt.

Gleisbaustellen

Insgesamt wurden zehn Gleisbaustellen ausgeführt.
Davon wurden vier Projekte ohne Einstellungen
des Trambetriebs und sechs Projekte mit eingestelltem
Betrieb übers Wochenende oder einer längeren
BetriebsEinstellung realisiert. Das Projekt Beder-
strasse konnte dank einer mehrwöchigen Trambe-
triebseinstellung umgesetzt werden. Das Projekt
Hardhof läuft weiterhin und wird bis Mitte 2022
komplett fertiggestellt. Im Total wurden 4'277 Gleis-

Fahrzeuge, Systeme und Anlagen

Trambeschaffung Flexity Zürich

Nach dem gelungenen Start im Jahr 2020 setzte sich 2021 die Lieferung der weiteren Fahrzeuge erfolgreich fort. Per Ende 2021 waren bereits 20 Flexity auf Zürichs Schienen unterwegs. Die eleganten Fahrzeuge sieht man mittlerweile an vielen Ecken und Plätzen. Sie prägen mit dem markanten und majestätischen Aussehen das Bild der Zürcher Innenstadt, primär auf den Linien 4, 11, 14 und 17. Dabei erfreuen sie sich bei den Fahrgästen und dem Fahrpersonal gleichermaßen grosser Beliebtheit. Insbesondere die hohe Laufruhe, der herausragende Komfort und die Platzverhältnisse führen zu viel Lob seitens der Kundinnen und Kunden.

Ausmusterung Tram 2000

Die neue Tramgeneration Flexity ersetzt die letzten Fahrzeuge mit Stufeneingang, die Trams 2000 der Serien 1 und 2. Im Verlauf von vier Jahren werden alle 132 Trams 2000 der Serie 1 und 2 aus dem Betrieb genommen: Ein Teil wird zur Wiederverwendung an die ukrainische Stadt Vinnytsia geliefert, ein weiterer verschrottet und einzelne von den VBZ als historische Fahrzeuge zurückgehalten. Die ersten zwei Fahrzeuge wurden im September 2021 verschrottet, gefolgt von acht weiteren Fahrzeugen bis Ende 2021.

Zur Abwicklung der Übergabe an die Ukraine haben die VBZ und das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) im Juni 2021 eine Vereinbarung unterzeichnet, welche die Weiterverwendung der Tram 2000 regelt. Die VBZ überlassen zwischen 2022 und 2025 der ukrainischen Stadt Vinnitsa zu Händen der Vinnytsia Transport Company (VTC) bis zu 35 ausgemusterte Tramfahrzeuge. Diese Trams können in Vinnytsia 12 bis 15 Jahre weiterbetrieben werden. In einer zweiten Projektphase könnte die Zahl sogar bis auf 70 Fahrzeuge erhöht werden.

E-Bus-Strategie / Ladeinfrastruktur

Im Untergeschoss der Garage Hardau können die ersten Batteriebusse geladen werden. Deren Realisierung und Inbetriebnahme ist in vollem Gange. Der Start der ersten Inbetriebnahmen der 45 Ladepunkte erfolgte bis Ende Dezember 2021. Mit dem zweiten Ausbauschnitt werden weitere 30 Ladepunkte bis zweites Quartal 2023 ausgerüstet sein (à 100 oder 150 kWh). Insgesamt verfügen die VBZ bis Ende 2023 total über 75 Ladepunkte im Untergeschoss der Garage Hardau und weitere 32 Ladepunkte in der neuen Abstellhalle Herdern.



Die Photovoltaikanlage auf dem Dach der Bushalle Herdernstrasse ist bereits die sechste in Betrieb genommene Anlage.

Umwelt und Energie

Umweltmanagementsystem ISO 14001:2015

Im März 2021 wurde das Umweltmanagementsystem nach ISO 14001:2015 erfolgreich überprüft. Es wurden von Seiten der externen Auditoren lediglich ein paar Hinweise zur Verbesserung des Systems gegeben. Im Fokus der weiteren Anstrengungen stehen nach wie vor die Senkung der Energieverbräuche und Treibhausgas-Emissionen, das Gefahrstoffmanagement sowie insgesamt die Umsetzung der VBZ-Umweltstrategie und Massnahmen zur Erreichung der städtischen Klimaziele.

Massnahmenplan Energie der Stadt Zürich

Für die Umsetzung des Masterplans Energie wurde mit der Energiebeauftragten der Stadt Zürich der zugehörige Massnahmenplan überprüft. Die definierten Schwerpunkte für das Jahr 2021 «Suffizienzprinzip verankern» und «Beschaffung von Elektrobussen und Bereitstellung Ladeinfrastruktur» wurden umgesetzt. Der erste Elektrobus wurde im Dezember geliefert.

Kantonale Zielvereinbarung für Grossverbraucher

Die VBZ haben sich mit einer kantonalen Zielvereinbarung verpflichtet, im Zeitraum von 2019 bis 2029 die Energieeffizienz im Gebäudebereich um 22.4% zu steigern. Das kantonale Energiegesetz bildet die Grundlage für diese Verpflichtung. Werden die Jahresziele erreicht, erhalten die VBZ einen Rabatt auf die bezogene Wirkenergie (gemäss Stadtratsbeschluss). In die Betrachtung einbezogen werden zwei Busgaragen, fünf Tramdepots sowie die Gebäude in Altstetten.

Die Energieeffizienz ist 2021 gegenüber dem Vorjahr um 2.1 Prozentpunkte gesunken. Das vertraglich festgelegte Ziel wurde jedoch trotzdem erreicht. Der geringere Effekt der Energieeffizienz wurde durch die Zunahme der Gebäudefläche des Neubaus Service-trakt Hardau und der Bushalle Herdern verursacht. Nach mehr als 17 Jahren Massnahmenumsetzung ist das Energieoptimierungspotenzial bei den Gebäuden – ausser im Rahmen von umfassenden Gebäudesanierungen – weitgehend ausgeschöpft.

Erneuerbare Energien (Photovoltaik)

Die Photovoltaikanlage auf dem Dach der Bushalle Herdernstrasse ist bereits die sechste in Betrieb genommene Anlage. Die Anlagen auf Dächern von Depots und Garagen produzierten 2021 insgesamt rund 1.5 Gigawattstunden Strom. Das ist etwa gleich viel wie 607 städtische Haushalte durchschnittlich pro Jahr verbrauchen. Ein Teil des Stroms wird direkt ins Stromnetz für Tram und Trolleybus eingespeist. Der andere Anteil wird von den VBZ-Gebäuden verbraucht oder angerechnet.

LED-Beleuchtung

Im Rahmen der kontinuierlichen Massnahmenumsetzung zur Steigerung der Energieeffizienz wurde im Tramdepot Oerlikon die bestehende Beleuchtung durch LED ersetzt. Die Effekte werden 2022 ersichtlich und messbar werden.

Biodiversität

An zwei Haltestellen wurden die Wartehallendächer begrünt. Das Pilotprojekt soll aufzeigen, welche Substrate für die gewählten Pflanzen am besten geeignet sind und welche Wirkung durch die Bepflanzung auf das Umgebungsklima erzielt werden kann. Sensoren ermitteln Temperaturen und andere Umweltfaktoren.

Gefahrgutaudit Transport, Lagerung und Entsorgung

Der Jahresbericht 2021 der Gefahrgutbeauftragten hält fest, dass keine meldepflichtigen Vorkommnisse mit Gefahrgütern, wie Unfälle oder Nichteinhaltung von Gesetzen, vorliegen.

Energieverbrauch Gebäude

Der Stromverbrauch für den Betrieb der Gebäude (100% erneuerbar: ewz.pronatur) ist gegenüber 2020 um 5.6% gestiegen und lag somit knapp (-0.2%) unterhalb des Niveaus von 2019 (vor Pandemie). Die Inbetriebnahme von zwei neuen Photovoltaikanlagen führte zu einem Anstieg der Eigenproduktion.

Der Wärmeverbrauch ist absolut um 18.6% und heizgradtagbereinigt (HGT) um 13.4% gestiegen. Gleichzeitig hat der Verbrauch an fossilen Brennstoffen um knapp einen Drittel (+29.3%) zugenommen. Grund hierfür ist einerseits die Zunahme der Energiebezugsfläche (EBF) durch den Neubau des Servicetrakts Hardau und der Bushalle Herdern. Andererseits wurden vor allem im Frühjahr 2021 deutlich mehr Heizgradtage (+16%) im Vergleich zu 2020 registriert.

Die Ausweitung der EBF führte unter anderem zu einem geringeren Anstieg des relativen Jahresenergieverbrauchs im Vergleich zum gesamten Energieverbrauch.

Energieverbrauch Gebäude	Einheit	2020	2021	Veränderungen zum Vorjahr
Elektrische Energie (ewz pronatur) ¹	MWh	9'573	10'105	5.6%
Photovoltaik (Eigenproduktion)	MWh	232	842	262.9%
Stromverbrauch total	MWh	9'805	10'947	11.7%
Fossile Brennstoffe	MWh	4'655	6'018	29.3%
Erneuerbare Energie ²	MWh	5'689	6'245	9.8%
Wärmeenergieverbrauch total	MWh	10'344	12'263	18.6%
Wärmeverbrauch HGT-korrigiert ³	MWh	10'296	11'681	13.4%
Jahresenergieverbrauch total ⁴	MWh	20'149	23'211	15.2%
Jahresenergieverbrauch relativ ⁵	kWh/m² EBF	107	114	6.3%

¹ Stromverbrauch Betriebsgebäude und Haltestellen

² Fern- und Nahwärme, Biogas, Wärmepumpe, Solarwärme, Holzpellets

³ Die rechnerische Korrektur mit HGT gestattet Rückschlüsse auf den klimabedingten Wärmeenergieverbrauch

⁴ Jahresenergieverbrauch nicht Heizgradtag-korrigiert, inkl. Haltestellen

⁵ Ohne Haltestellen

Energie- und Treibstoffverbrauch Fahrbetrieb und Dienstfahrzeuge

2021 verkehrten die VBZ-Fahrzeuge wieder nach dem normalen Taktfahrplan, der 2020 während des Lockdowns eingeschränkt war. Auch waren wieder mehr Passagiere unterwegs. Dies führte dazu, dass der Stromverbrauch von Tram und Trolleybus anstieg.

Der Energieverbrauch pro Personenkilometer ist beim Tram und Trolleybus um 4% gestiegen, beim Busbetrieb um 3.5% gesunken.

Energie- und Treibstoffverbrauch Fahrbetrieb und Dienstfahrzeuge

	Einheit	2020	2021	Veränderungen zum Vorjahr
Traktionsstrom ^{1,2} (Tram, Trolleybus), Signale, Weichenheizung	MWh kWh/Pkm	73'300 0.203	76'551 0.212	4.4% 4.0%
Energieverbrauch Busbetrieb ^{2,3}	MWh kWh/Pkm	43'601 0.506	42'811 0.488	- 1.8% - 3.5%
Energieverbrauch Dienstfahrzeuge ⁴	MWh	1'730	1'669	- 3.5%

¹ Stromqualität: ewz naturpower und Photovoltaik-Eigenproduktion (Anteile: 2020 1%; 2021 0.9%)

² Ohne Transportbeauftragte

³ Fossil und elektrisch (Garagenaufladung eHybridbus)

⁴ Fossil und elektrisch: PW, LKW, Lieferwagen, 2-Weg-Fahrzeuge (Gleisreinigung), Baustellenfahrzeuge

Energieziele

Die VBZ haben sich in ihrer Unternehmensstrategie zum Ziel gesetzt, die Energieeffizienz zu steigern und den Anteil an erneuerbaren Energien zu erhöhen. Die Energieeffizienz wird mit einer relativen Kennzahl Kilowattstunden pro Personenkilometer (kWh/Pkm)

für Gebäude- und Fahrenergie ausgewiesen. Wegen der Corona-Pandemie kann keine aussagekräftige Bilanz gezogen werden. Durch das verminderte Fahrgastaufkommen ist der relative Energieverbrauch gegenüber dem Referenzjahr 2016 um 30.1% gestiegen und die Energieeffizienz somit gesunken.

Energieziel Energieeffizienz	Einheit	2016	2019	2020	2021	Veränderung zum Referenzjahr 2016
Energieverbrauch Gebäude (Strom und Wärme)	MWh	22'414	21'709	20'149	23'211	3.6%
Energieverbrauch Personentransport und Dienstfahrten (Traktion und Treibstoffe)	MWh	129'890	126'382	118'631	121'031	- 6.8%
Gesamter Energieverbrauch	MWh kWh/Pkm	152'305 0.247	148'090 0.234	138'780 0.311	144'242 0.321	- 5.3% 30.1%

Weitere Ressourcenverbräuche

Der Wasser- und Papierverbrauch blieb fast stabil. Insgesamt sind weniger Betriebsabfälle angefallen. Bei den Abfällen zur Wiederverwertung wird dies teilweise auf einen neuen Entsorgungsprozess

zurückgeführt, der die Erfassung der Papier- und Kartonmengen nicht mehr zulässt. Die Reduktion des Sonderabfalls kann damit begründet werden, dass in den vergangenen Jahren Gefahrstoffe entsorgt wurden, die über längere Zeit nicht mehr verwendet wurden.

Weitere Ressourcenverbräuche	Einheit	2020	2021	Veränderungen zum Vorjahr
Wasserverbrauch Betriebsgebäude; mit Haltestellen	m³	33'573	33'850	0.8%
Wasserverbrauch (ohne Haltestellen)	m³/Fz-km	1.07E-03	1.04E-03	- 2.8%
Kopierpapierverbrauch	t/a	8.3	8.2	- 0.7%
Anteil Recyclingpapier	kg/FTE ¹	3.41	3.32	- 2.5%
	%	98	96	- 2.2%
Abfall zur Verbrennung	t	394	203	- 48.6%
Abfall zur Wiederverwertung (Recycling)	t	450	398	- 11.6%
Sonderabfall	t	141	96	- 32.2%
Betriebsabfälle Total	t	985	696	- 29.3%
Fahrgastabfälle ²	t	45	41	- 7.9%

¹ FTE: Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitstellen

² Verbrennung in KVA und Recycling

Treibhausgas-Emissionen (THG, CO₂-eq)

Die gesamten Treibhausgas-Emissionen haben um rund 5% zugenommen, da auch die Emissionen von Strom und Wärme bei den Betriebsgebäuden sowie des Traktionsstroms markant gestiegen sind. Beim Stromverbrauch liegt der Hauptgrund bei der starken Steigerung des Anteils Photovoltaik, da diese Stromproduktion höhere Emissionsfaktoren aufweist als zum Beispiel Strom aus Wasserkraft.

Die Emissionen des Traktionsstroms haben sich mehr als verdoppelt. Hier ist der Hauptgrund die veränderte Zusammensetzung der Stromherkunft mit einem Anteil Strom aus Biogas-Kraftwerken. Aufgrund der Emission von Methan und Stickoxiden verfügt Strom aus Biogas über einen höheren Treibhausgasfaktor.

Hingegen sind die Treibhausgas-Emissionen der Dienstfahrzeuge gesunken, da immer mehr Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen.

Treibhausgas-Emissionen	Einheit	2020	2021	Veränderungen zum Vorjahr
Stromverbrauch Betriebsgebäude; inkl. Haltestellen ¹	t CO ₂ -eq ²	138	191	37.2%
Wärme Betriebsgebäude	t CO ₂ -eq	1'904	2'346	23.2%
Traktionsstrom (Tram, Trolleybus), Signale, Weichenheizung ³	t CO ₂ -eq kg CO ₂ -eq/Pkm	743 0.0021	1'305 0.0036	75.7% 75.0%
Busbetrieb ⁴	t CO ₂ -eq kg CO ₂ -eq/Pkm	13'060 0.152	12'813 0.146	- 1.9% - 3.6%
Dienstfahrzeuge ⁵	t CO ₂ -eq	541	516	- 4.7%
Treibhausgas-Emissionen Total	t CO₂-eq	16'387	17'170	4.8%

¹ Inkl. Photovoltaik

² Die Masseinheit CO₂-eq (CO₂-Äquivalente) verdeutlicht das Treibhausgaspotenzial einer chemischen Verbindung. Als Vergleichswert dient Kohlenstoffdioxid (CO₂).

³ Emissionsfaktor beinhaltet den Lebenszyklus-Wert (Scope 1, 2 und 3). Aufgrund des Stromanteils aus Biogas-Kraftwerken ist der Treibhausgas-Emissionsfaktor stark gestiegen.

⁴ Ohne Transportbeauftragte, inkl. Stromverbrauch eHybridbusse

⁵ PW, LKW, Lieferwagen, 2-Weg-Fahrzeuge (Gleisreinigung), Baustellenfahrzeuge

Die wichtigsten Zahlen und
Fakten im Überblick



265

**Schienefahr-
zeuge**



232

Busse
(Niederflur)



222 Mio.

Fahrgäste
(EinsteigerInnen)



487.1 Mio.

Personen-km



2'473.6

Personalbestand
Stellenwerte
(Jahresdurchschnitt)



119'533

Kundenkontakte
bei ZVV-Contact



Linienlänge
Stadtnetz

287.2 km



Fahrleistungen
VBZ Stadt

27.81 Mio.

Wagen-km



Linienlänge
Regionalnetz

228 km



Fahrleistungen
VBZ Region

3.0 Mio.

Wagen-km



Linienlänge
Nachtbuslinien

184.8 km



Fahrleistungen
Transportbeauftragte

4.67 Mio.

Wagen-km

vbzonline .ch

Das Stadtmagazin der VBZ gibt Einblicke in die Mobilität und einen grün-urbanen Lebensstil.



«DIE ÖV-BETREIBER MÜSSEN WEG VOM SILODENKEN»

Sich ein Fahrzeug zu teilen ist ressourcenschonend und das bedeutendste Merkmal des öffentlichen Verkehrs. Was bringt die Corona-Zeit vor diesem Hintergrund für die Zukunft des ÖV?

→ mehr dazu [hier](#)



DER «FLOCKDOWN»

In Zürich schneit's. Und schneit's. Und schneit's ... Hier sehen Sie die Bilder zu der weissen Pracht, die unsere Stadt derzeit zum Stillstand bringt.

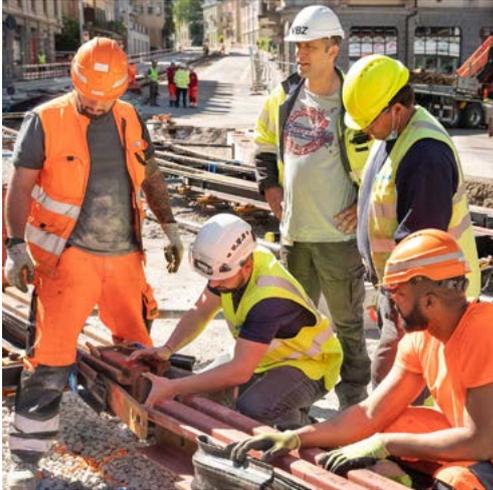
→ mehr dazu [hier](#)



ÖV NACH DEINEM FAHRPLAN

Seit November 2020 ist mit Pikmi Zürichs erstes «On-Demand Ridepooling»-Angebot versuchsweise unterwegs. Entscheidend für diesen ÖV auf Abruf ist das Zusammenfassen von Fahrten mit ähnlicher Richtung, das sogenannte «Ridepooling».

→ mehr dazu [hier](#)



EINE VON VIELEN – DIE GLEIS-BAUSTELLE AM RÖMERHOF

Die Gleise am Römerhof sind in die Jahre gekommen und werden ersetzt. vbzonline berichtet über den ersten spektakulären Gleisschlag, lange Vorbereitungen und engagierte Berufsleute.

→ **mehr dazu [hier](#)**



EIN ATTRAKTIVER ÖV FÜR NACHFOLGENDE GENERATIONEN

Hannes Hug trifft in unserer Video-Rubrik «Wo ane gaht's?» VBZ-Direktor Dr. Marco Lüthi am Bahnhof Altstetten Nord zu einem Gespräch über die Zukunft der Zürcher Mobilität – dem «Zukunftsbild ÖV 2050».

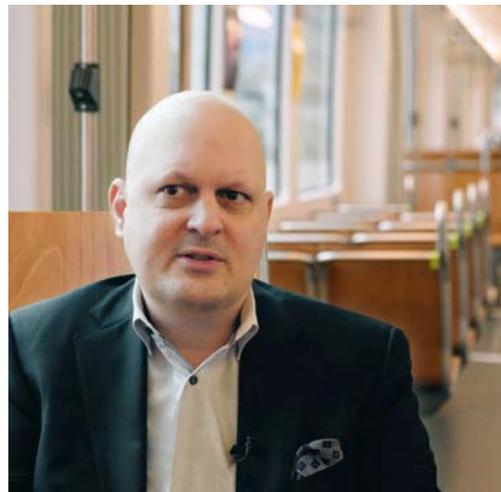
→ **mehr dazu [hier](#)**



DURCH ZÜRICH WIE ICH WILL!

Mit «ZüriMobil» wird es möglich, sich individuell durch Zürich zu bewegen. Die ZüriMobil-App und -Stationen erleichtern den Zugang zum Mobilitätsangebot in und um die Stadt.

→ **mehr dazu [hier](#)**



WANDEL MIT WINDSTÄRKE NEUN

Nicht nur das Sturmtief Bernd hat uns allen im vergangenen Jahr stürmische Zeiten beschert. Welchen Herausforderungen die VBZ sich stellen musste und wie es in Zukunft weitergehen soll, verraten Stadtrat Michael Baumer, Vorsteher der Industriellen Betriebe, und VBZ-Direktor Marco Lüthi in je einem Interview mit Hannes Hug.

→ **mehr dazu [hier](#)**

Aufgrund der anhaltenden Pandemie lagen die Fahrgastzahlen immer noch unter 75% der Werte von 2019.

Finanzteil

Jahresrechnung

Wie bereits im Jahr 2020 hat auch im Berichtsjahr die anhaltende Pandemiesituation den öffentlichen Verkehr geprägt. Die Fahrgastzahlen über das ganze Jahr 2021 betrachtet lagen knapp unter 75% im Vergleich zu den Werten aus dem Jahr 2019. Entsprechend lagen erneut Sparmassnahmen und die Rückgewinnung der Fahrgäste im Fokus der VBZ. Die im Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2020/2021 vereinbarte Entschädigung der Leistungen durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) an die

Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) war ursprünglich für das Jahr 2021 mit 529'578'600.00 Franken budgetiert. Wie im Vorjahr wurde das Leistungsentgelt infolge Corona nachkalkuliert. Das heisst, es wurde genau auf die effektiv angefallenen Ist-Kosten von 2021 von insgesamt 515'294'241.72 Franken reduziert. Da damit sowohl der Personalaufwand von 293'772'742.18 Franken als auch der Sachaufwand von 221'521'499.54 Franken wie effektiv angefallen, vom ZVV finanziert wurde, resultierte ein Betriebserfolg von 0.00 Franken.

Die Einlage in gesetzliche Reserve (PBG Art. 36, Spartenergebnis abgeltungsberechtigter Regionalverkehr) betrug im Berichtsjahr 1'091'100.00 Franken. Für das Jahr 2021 wurde aufgrund der Coronapandemie vom ZVV kein Bonus für die Servicequalität MSQ ausgerichtet.

Nach der definitiven Abrechnung der Reservenauflösung 2020 wurden im Jahr 2021 vom ZVV 1'201'536.00 Franken an die VBZ zurückgeführt und wieder in die gebundenen Reserven eingelegt. Per Ende 2021 ergaben sich bei den Reserven folgende Änderungen:

Reserven 2021

Beträge in CHF

Gebundene Spezialreserve	2'292'636.00
Linienerefolgsrechnung 2020, Rückerstattung Reserveausschüttung 2020	1'201'536.00
Linienerefolgsrechnung 2020 (Verlust/Reservenumbuchung)	1'091'100.00
Gesetzliche Reserve Regionalverkehr PBG Art. 36	- 1'091'100.00
Linienerefolgsrechnung 2020 (Verlust/Reservenumbuchung)	- 1'091'100.00
Freie Spezialreserve	- 2'274'554.06
Entnahme für Kosten Innovationsmanagement	- 2'234'554.06
Entschädigung SBB für Parkplätze Bhf. Wollishofen	- 40'000.00
Freie Spezialreserve Erträge Convenience Store	214'611.60
Mieterträge netto	214'611.60

Linienerefolgsresultat 2020 Regionalverkehr PBG Art. 36

Nach Vorliegen der Linienerefolgsrechnung 2020 ist das Ergebnis der abgeltungsberechtigten Linien

der VBZ in der Rechnung 2021 zu berücksichtigen. Für die VBZ beläuft sich der Betrag über alle RPK-Linien auf Fr. 1'091'100 (Verlust). Dieser wurde über die Gewinnverwendung den Reserven zugewiesen.

Aufwand

Personalaufwand

Die ausbezahlten Löhne für Festangestellte, Mietpersonal sowie Lernende entsprachen im Jahresmittel 2'579.2 Stellenwerten (Vorjahr 2'526.2). Basierend auf der städtischen Lohnentwicklungsmatrix wurden die Löhne der Mitarbeitenden ab 1. April 2021 individuell erhöht, abhängig von der Lage in einem der fünf Teillohnbänder, der aktuellen nutzbaren Erfahrung sowie von Leistung und Verhalten. Die Löhne lagen deshalb rund 4.93 Mio. Franken über den Kosten des Vorjahres, wobei die Veränderung der Rückstellung für ausstehende Ferien/Zeitguthaben um –0.35 Mio. Franken darin enthalten ist.

Aufgrund des Entscheides von Bund und Kanton konnten die VBZ die Ausfälle von Kursen infolge der Pandemie auf dem Netz nicht über Kurzarbeit geltend machen. Es sind bei den Löhnen entsprechend keine Corona-bedingten Minderausgaben enthalten. Die Arbeitgeberzuschüsse für AHV/IV/EO/ALV, berufliche Vorsorge und Unfallversicherung basierten auf den geltenden Beitrags-/Prämiensätzen.

Die Kosten für Mietpersonal sank recht deutlich um 0.34 Mio. Franken auf 1.00 Mio. Franken und auch der übrige Personalaufwand konnte nochmals um rund 0.10 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr reduziert werden, da wiederum viele Ausbildungen und Geschäftsreisen durch die Pandemie entfielen. Gesamthaft erhöhte sich der Personalaufwand um 2.24 % oder 6.44 Mio. Franken.

Sachaufwand

Der Sachaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr lediglich um 1'216'084.21 Franken auf 221'521'499.54 Franken zu, was 0.55 % entspricht.

Der Raumaufwand verzeichnete eine leichte Zunahme um 0.16 Mio. Franken, was fast ausschliesslich auf den Unterhalt der Grundstücke zurückzuführen ist, die Sturmnacht im Juli und der «Flockdown» Mitte Januar

haben auch hier ihre Spuren hinterlassen. Die restlichen Positionen blieben mehr oder weniger auf Vorjahresniveau.

Der Verwaltungs- und Informatikaufwand fiel um 1.15 Mio. Franken tiefer aus als im Vorjahr. Kosten konnten in fast allen Bereichen reduziert werden, für Büromaterial, Telefon und Internet sowie den Unterhalt für das Büromobiliar fielen weniger Kosten an. Die Ausgaben für Honorare und Beratung konnten um 0.78 Mio. Franken gesenkt werden, dafür mussten für die IT-Mieten 0.84 Mio. Franken mehr ausgegeben werden.

Den Kosten beim Einkauf von Transportleistungen liegt das Fahrplanangebot des Zürcher Verkehrsverbundes sowie dessen Basiskalkulation zugrunde. Durch den Ausfall einiger Kurse während der Pandemie wurden auch diese Transportdienstleistungen teilweise nachkalkuliert, was zu 0.76 Mio. Franken Mehrkosten führte.

Der Finanzerfolg basiert auf der Verzinsung der Rückstellungen aus der Finanzierung nach §25 PVG durch die Stadt Zürich sowie auf den Kontokorrentzinsen an die Finanzverwaltung der Stadt Zürich. Durch die Rückführung von Reserven im Jahr 2020 gingen die Zinseinnahmen um 0.08 Mio. Franken zurück. Gleichzeitig erhöhte sich der Saldo des Kontokorrents der Finanzverwaltung wegen Investitionen – v.a. für die neuen Flexity-Trams – was zu einer höheren Zinslast für das Berichtsjahr um 2.10 Mio. Franken auf 16.00 Mio. Franken führte.

Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten

Wie im Vorjahr gelang es nicht, alle Projekte mit Substanzerhaltungscharakter planungsgemäss zu realisieren. 49% der budgetierten Kosten wurden nicht ausgeschöpft.

Kapitalkosten

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 5.6%. Restbuchwerte auf einer Maschine und einem abgebrannten Gelenkbus belasteten die Abschreibungen mit 1.14 Mio. Franken. Im Gegenzug nahmen die Abschreibungen und Wertberichtigungen des Umlaufvermögens um 0.05 Mio. Franken ab.

Ertrag

Erträge

Die Nebenerträge, welche jeweils vollumfänglich dem ZVV zurückgeführt werden, konnten im Berichtsjahr gesamthaft um 3.79 Mio. Franken auf 75.72 Mio. Franken gesteigert werden.

Die Dienstleistungserlöse lagen mit 33.58 Mio. Franken um 0.23 Mio. Franken unter dem Vorjahreswert. Der Personenverkehrsertrag konnte zwar um 0.55 Mio. Franken gesteigert werden, was auf die teilweise Wiederaufnahme der Extrafahrten zurückzuführen ist, dafür ging der Dienstleistungsertrag nochmals um 0.75 Mio. Franken auf 15.16 Mio. Franken zurück.

Die übrigen Erträge konnten um 3.57 Mio. Franken gesteigert werden. Der Zunahme bei den Werbeerträgen um 1.87 Mio. Franken und den höheren Entschädigungen für Personen-/Sachschäden um 1.83 Mio. Franken steht ein erneut leicht tieferer Ertrag bei den Mieteinnahmen von 0.27 Mio. Franken gegenüber.

Ebenfalls etwas höhere Erträge ergaben sich aus den Eigenleistungen für Bauten und Lagerrechnung, die beiden Positionen legten zusammen um 0.48 Mio. Franken zu.

Bilanz

Die Bilanzsumme hat sich um 47.15 Mio. Franken auf 1'252.46 Mio. Franken erhöht. Die Hochbauten sind bei der kantonalen Gebäudeversicherungsanstalt gleich wie im Vorjahr mit 554.0 Mio. Franken und die übrigen Sachanlagen mit 1'312.0 Mio. Franken bei der Privatassekuranz versichert.

Der Buchwert der Anlagenrechnung (ohne Unvollendete Bauten) erhöhte sich um 11.9 Mio. Franken. Den Anlagenausgaben von brutto 119.3 Mio. Franken stehen Anlageneinnahmen von 0.1 Mio. Franken (städtische Beiträge) gegenüber. Es wurden ordentliche

Abschreibungen von 65.3 Mio. Franken und betriebsbedingte Ausrangierungen-/Anlagenbereinigungen von 1.4 Mio. Franken getätigt.

Auf den 31. Dezember 2021 waren Bauprojekte in Höhe von 254.8 Mio. Franken (Vorjahr 214.1 Mio. Franken) unvollendet.

Guthaben aus Lieferungen und Leistungen nahmen um 4.70 Mio. Franken ab, die Sonstigen Forderungen reduzierten sich um 1.01 Mio. Franken.

Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete das Waren-/Materiallager eine Zunahme um 5.28 Mio. Franken. Die Aktiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten ausstehende Unfallgelder, Rückerstattungen der Oberzolldirektion sowie die Abgrenzung von Drittaufträgen und liegen mit 1.35 Mio. Franken rund 7.00 Mio. Franken unter dem Vorjahr.

Die Schuld an die Stadtkasse mit Stichtag 31. Dezember lag mit 1'006.58 Mio. Franken um 54.82 Mio. Franken über dem Vorjahreswert. Die Zunahme begründet sich vor allem mit der Erhöhung des Anlagevermögens.

Die Investitionszahlungen der öffentlichen Hand enthalten Beiträge für die Elektrifizierung der Linien 69 und 80. Die Tramverbindung Affoltern und die Sanierung Depot Oerlikon. Gesamthaft erhöhten sich die Investitionszahlungen von 0.89 Mio. Franken auf 4.24 Mio. Franken.

Die Reserven nahmen per 31.12.2021 zum Vorjahr leicht ab – die eingangs aufgelisteten Entnahmen und Zuweisungen hatten einen Rückgang der Reserven von 0.86 Mio. Franken zur Folge.

Im Berichtsjahr fiel weder ein Unternehmenserfolg noch ein Qualitätsbonus an. Daher wurde nebst der Einlage des Netto-Mietertrags des Convenience Stores von 0.21 Mio. Franken, der Rückerstattung der Reserven Ausschüttung von 2020 in der Höhe von 1.20 Mio. Franken und der Umbuchung des Erfolges

der Linienerefolgsrechnung gem. PBG Art. 36 von 1.09 Mio. Franken zusätzlich für das Innovationsmanagement 2.23 Mio. Franken, sowie für die Entschädigung der Parkplätze am Bahnhof Wollishofen 0.04 Mio. Franken entnommen.

Die ausstehenden Lieferantenverbindlichkeiten stiegen 2021 um 25.43 Mio. Franken an. Das kurzfristige Darlehen aufgrund der Abgrenzung des Leistungsentgelts vom Zürcher Verkehrsverbund bleibt unverändert bei 130.0 Mio. Franken.

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten bilanzierte Ruhetage sowie Ferien-, Überzeit- und weitere Guthaben des Personals von rund 6.30 Mio. Franken.

Weiter sind in den Rechnungsabgrenzungen verschiedene ausstehende Lieferantenrechnungen (Aufwand 2021) sowie Rückstellungen für Rostsanierungen von 1.25 Mio. Franken und Schadstoffe von 1.93 Mio. Franken enthalten. Der Rückgang der Passiven Rechnungsabgrenzung um 35.16 Mio. Franken begründet sich vor allem durch die erfolgte Rückführung der Reserven an den ZVV.

Jahresrechnung

Aufwand (Beträge in CHF)

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Personalaufwand	293'772'742.18	287'337'803.26
Lohnaufwand	225'321'597.13	219'745'635.73
Überzeitenschädigungen	96'337.55	280'716.00
Zulagen	14'103'206.98	13'025'839.05
Sozialversicherungsaufwand	48'462'132.95	47'558'029.25
Rückerstattungen von Sozialversicherungen	- 3'152'847.26	- 2'203'509.30
Übriger Personalaufwand	7'933'910.19	7'584'047.07
Mietpersonal	1'008'404.64	1'347'045.46
Sachaufwand	221'521'499.54	220'305'415.33
Raumaufwand	4'160'141.33	4'004'667.11
Betriebsaufwand	19'421'757.14	18'739'604.05
Fahrzeugaufwand	36'591'055.80	39'726'954.80
Sachversicherungen, Abgaben, Gebühren, Bewilligungen	1'392'251.20	1'149'205.85
Energie- und Entsorgungsaufwand	18'610'154.13	19'221'720.96
Verwaltungs- und Informatikaufwand	18'144'901.87	19'296'940.30
Werbeaufwand	4'388'525.43	4'182'383.28
Einkauf von Transportleistungen	29'318'803.25	28'556'157.40
Abschreibungen	73'494'543.84	71'589'918.39
Finanzerfolg	15'999'365.55	13'837'863.19

RECHNUNG

Ertrag (Beträge in CHF)

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Betrieblicher Ertrag aus Lieferungen und Leistungen	- 515'294'241.72	- 507'643'218.59
Dienstleistungserlöse	- 33'578'725.52	- 33'805'330.86
Personenverkehrsertrag	- 14'960'450.38	- 14'414'005.48
Dienstleistungsertrag	- 15'156'668.99	- 15'904'388.63
Treibstoffzollrückerstattungen	- 1'283'045.15	- 1'228'397.75
Infrastrukturbenützungsgebühren	- 2'178'561.00	- 2'258'539.00
Leistungsentgelt Zürcher Verkehrsverbund	- 515'294'241.72	- 507'643'218.59
Übrige Erträge	- 28'492'978.03	- 24'925'863.00
Werbeerträge	- 18'622'899.63	- 16'746'534.18
Mieterträge	- 3'637'646.66	- 3'903'064.34
Fahrzeugvermietungen	-	-
Entschädigung aus Personen- und Sachschäden	- 4'929'626.97	- 3'097'810.90
Sonstige Erträge	- 1'302'804.77	- 1'178'453.58
Eigenleistungen	- 13'650'067.85	- 13'202'463.36
Eigenleistungen für Anlagenrechnung	- 673'008.70	- 530'674.90
Eigenleistungen für Lagerrechnung	- 12'977'059.15	- 12'671'788.46
Nebenertragsablieferung an den Zürcher Verkehrsverbund	75'721'771.40	71'933'657.22

Betriebserfolgsrechnung (Beträge in CHF)

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Betrieblicher Ertrag aus Lieferungen und Leistungen	- 515'294'241.72	- 507'643'218.59
Personalaufwand	293'772'742.18	287'337'803.26
Sachaufwand	221'521'499.54	220'305'415.33
Betriebserfolg	-	-

Betriebsfremder Erfolg und Abschluss

Betriebsfremder und ausserordentlicher Erfolg	- 1'265'711.60	45'557'276.70
Betriebsfremder Erfolg	- 214'611.60	- 214'900.35
Ausserordentlicher Erfolg	- 1'051'100.00	45'772'177.05
Abschluss	1'265'711.60	- 45'557'276.70
Gewinnverwendung	1'265'711.60	- 45'557'276.70

Bilanz

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Aktiven (Beträge in CHF)	1'252'461'486.72	1'205'307'134.56
Umlaufvermögen	78'226'413.72	83'609'071.86
Flüssige Mittel	9'625.00	26'641.00
Transferkonto	35'563.50	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18'859'342.88	23'555'511.39
Übrige kurzfristige Forderungen	4'141'648.81	3'129'559.97
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	53'825'430.61	48'543'136.96
Aktive Rechnungsabgrenzungen	1'354'802.92	8'354'222.54
Anlagevermögen	1'174'235'073.00	1'121'698'062.70
Beteiligungen	10'000.00	10'000.00
Anlagen Infrastruktur	603'727'679.00	568'553'863.70
Anlagen Verkehr	293'120'918	292'025'357.00
Liegenschaften	277'376'476.00	261'108'842.00

RECHNUNG

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Passiven (Beträge in CHF)	- 1'252'461'486.72	- 1'205'307'134.56
Kurzfristiges Fremdkapital	- 1'227'071'936.89	- 1'179'059'178.27
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 57'677'975.61	- 32'244'663.65
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten / KK Stadt	- 1'006'578'574.57	- 951'760'230.60
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 136'173'487.80	- 132'502'940.92
Passive Abgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	- 26'641'898.91	- 62'551'343.10
Langfristiges Fremdkapital	- 231'843.00	- 231'843.00
Langfristige Darlehen	- 231'843.00	- 231'843.00
Eigenkapital	- 25'157'706.83	- 26'016'113.29
Reserven	- 25'157'706.83	- 26'016'113.29
<i>Freie Spezialreserve</i>	<i>- 9'263'629.69</i>	<i>- 11'538'183.75</i>
<i>Freie Reserve Convenience Store</i>	<i>- 549'199.55</i>	<i>- 334'587.95</i>
<i>Gebundene Spezialreserve</i>	<i>- 10'049'536.59</i>	<i>- 7'756'900.59</i>
<i>Spezialreserve Regionalverkehr PBG Art. 36</i>	<i>- 5'295'341.00</i>	<i>- 6'386'441.00</i>

Anhang zur Bilanz

(Beträge in Mio. CHF)

	Rechnung 2021	Rechnung 2020
Brandversicherungswerte		
Hochbauten	554.00	554.00
Übrige Sachanlagen (Wert für die ganze Stadt Zürich)	1'312.00	1'312.00
Betriebshaftpflichtversicherung		
Personen- und Sachschäden pro Ereignis	100.00	100.00
EDV-Versicherung		
Datenausfall-Versicherung	18.00	18.00
Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung		
Bus- und Dienstfahrzeuge	100.00	100.00
Sachversicherung		
Sach- und Elementarschäden im Rahmen der städtischen Versicherungspolice	200.00	200.00
1. Vereinbarung Art. 56 EBG vom 16.11.2004		
Darlehen Bund bedingt rückzahlbar Knoten Airgate	– 231'843.00	– 231'843.00
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand		
Elektrifizierung Linie 69	658'100.00	
Elektrifizierung Linie 80	1'117'000.00	
Tramverbindung Affoltern	2'267'600.00	
EWZ, 2000-Watt-Beitrag für Sanierung Depot Oerlikon	198'403.00	

Eventualverpflichtung per 31.12.2021

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

Leistungsentgelt Verkehrsverbund

(Abgeltung Verkehrsbetriebe Zürich Fahrplanjahr 2021; Angebotsvereinbarung 0346/9/10)

Für die abgeltungsberechtigten Linien der Verkehrsbetriebe Zürich wurde am 02.10.2020 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abgeschlossen. Diese Vereinbarung sieht ungedeckte Kosten von CHF 8'466'919 (Bundesanteil CHF 2'858'641 und Kantonsanteil CHF 5'608'278) vor, welche den Verkehrsbetrieben Zürich über das Leistungsentgelt des Zürcher Verkehrsverbundes bereits im 2021 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 2022 erfolgen.

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das BAV auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor.

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Auf Basis von Artikel 28 Absatz 2bis PBG beteiligt sich der Bund mit einem Drittel am coronabedingten Defizit 2020 im Ortsverkehr. Im Finanzierungssystem des Kantons Zürich fällt das coronabedingte Defizit für die Ortsverkehrslinien grundsätzlich direkt beim ZVV an. Um die Anforderungen für eine Bundesbeteiligung zu erfüllen, wird das Ortsverkehrsdefizit 2020 in den Bilanzen der Verkehrsunternehmen sichtbar gemacht. Dies geschieht aufgrund der terminlichen Abläufe im ZVV mit einem Jahr Verzögerung. Das Bundesamt für Verkehr, die VBZ und der ZVV haben diesbezüglich am 25.11.2021 eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen.

Verkehrsbetriebe Zürich
Luggwegstrasse 65, 8048 Zürich
Telefon 044 411 41 11

www.vbz.ch

