

«Grüezi mitenand, es isch Fründlichkeitskontrolle» ruft **Mona Vetsch** mitten in den Morgenverkehr. Sofort zückt **Pepe Lienhard** sein Piccolo und verwandelt das Abteil mit Barbra Streisand in einen Ballroom mit BigBand auf Schienen. Vom traumhaften Duett inspiriert, doppelt **Irene Gassmann** mit ihrem Nonnen-Jass-Quartett nach. Aus dem Albtraum vom bösen Wolf erwacht, ertappt **Tilla Theus** den Abenteurer **Mathias Seger**, der einen riesigen Schirmständer ins Schuhwerk von **Peter Gut** verfrachtet. Die beiden brausen davon und feiern ihr reibungsloses Zusammenspiel mit einer S-Wurst an der Dorflinde.

IHRE ERSTE **REISE, ZIEL?**
IHR LETZTES

Nach LUZERN
ins Stadt-Theater
„Jim Knopf und
der Lokomotivführer“

Werde ich
hoffentlich
ohne
Verkehrsmittel
erreichen!

EIN ZUGABTEIL VOLLER
KLOSTERSCHWESTERN.
WAS ERWARTET DIE ANDEREN PASSAGIERE?



Ein
Kammern - Jazz-
Quartett

IHR GEHEIMTIPP, UM **RUHE** ZU FINDEN IM ÖV?

3	9	1	8	4	2	7		
5	4	3	1	5	8	6	7	
6	1	7	2	3	4	5	9	8
5	2	8	7	9	6	4	3	1
1	8	4	6	2	7	9	5	3
2	5	6	9	8	3	1	4	7
7	3	9	4	1	5	8	2	6

In 20 Minuten
ein
Sudoku lösen...

SIE DÜRFEN FÜR EINEN TAG DAS **STEUER**
ÜBERNEHMEN.

WELCHES VERKEHRSMITTEL WÄHLEN SIE? WOHIN FÜHRT DIE REISE?



St. Moritz → Tirano

Priorin Irene Gassmann

Irene Gassmann
Priorin Kloster Fahr



**DER PERFEKTE SOUND ZUR
REISE IM ÖV?**



**DAS ZVV-MOBIL IHRER
TRÄUME?**

Ein ZÜRICHSEE-SCHIFF
MIT BALLROOM UND
LIVE BIG BAND.

**DAS TRAM ALS BÜHNE: MIT WEM
WÜRDEN SIE AUFTRETEN? WARUM?**

BARBRA STREISAND.
SIE LIEBT ZÜRICH UND ES
WAR SCHON IMMER MEIN TRAUM
SIE ZU BEGLEITEN.

**DAS MUSIKALISCHSTE TRANSPORT-
MITTEL IM ZVV? WARUM?**

DAS POSTAUTO IST DAS
EINZIGE TRANSPORTMITTEL
DAS EINE MELODIE VON SICH
GIBT.

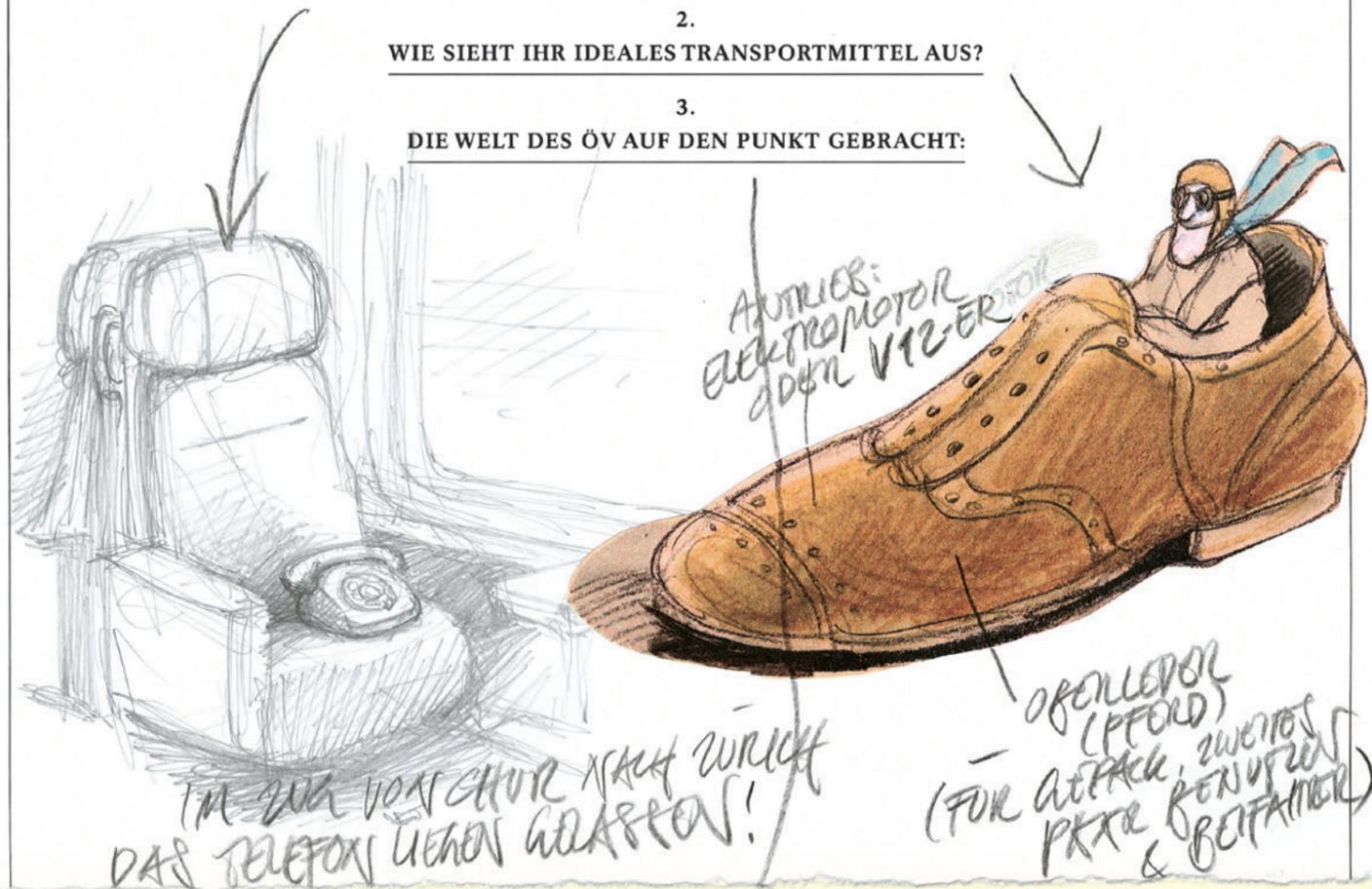
Pepe Lienhard

Pepe Lienhard
Saxophonist und Bandleader

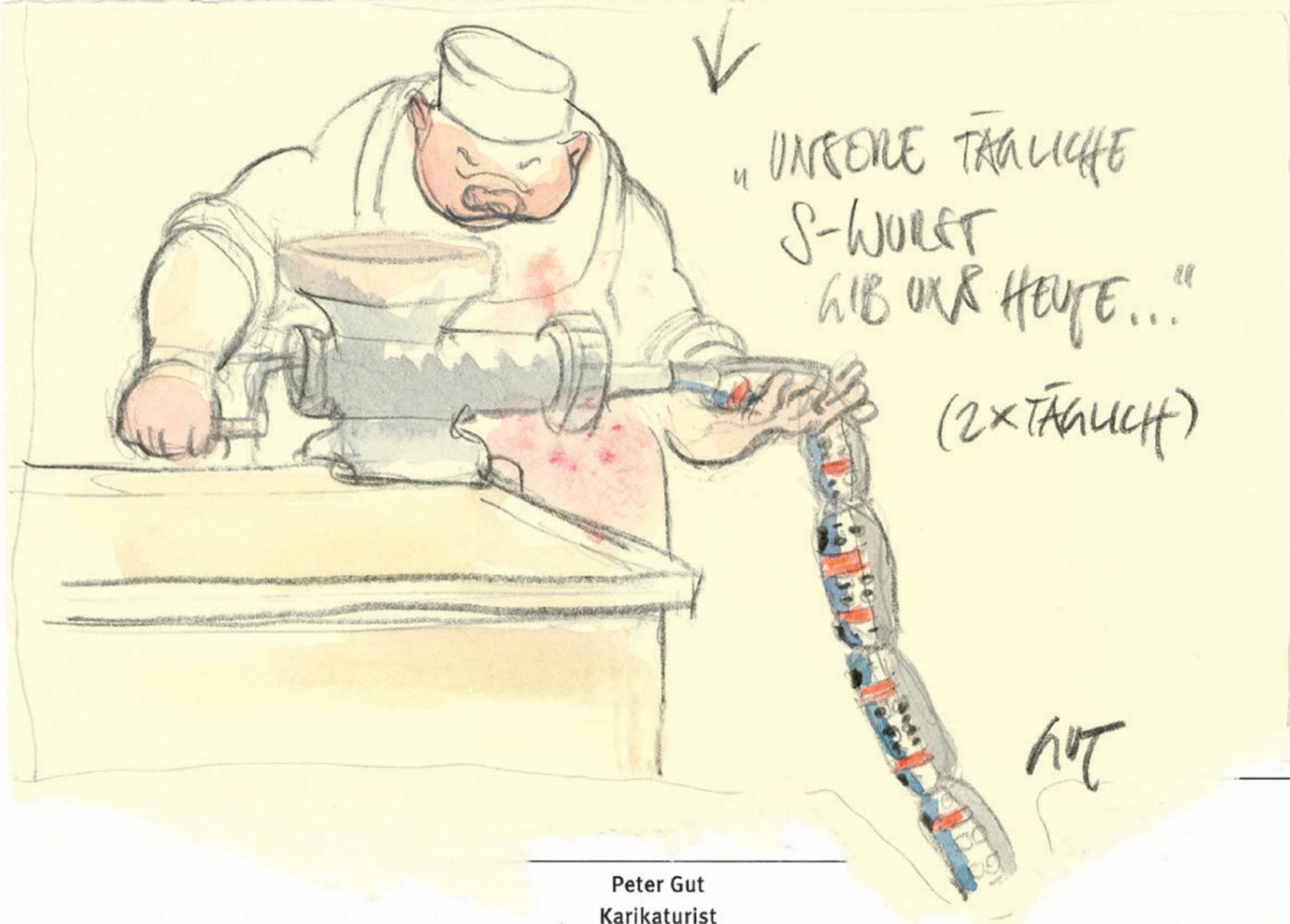
1. DIESE GEGENSTÄNDE HABE ICH IM ÖV BEREITS LIEGEN GELASSEN:

2. WIE SIEHT IHR IDEALES TRANSPORTMITTEL AUS?

3. DIE WELT DES ÖV AUF DEN PUNKT GEBRACHT:



Berichtsteil
Geschäftsbericht 2012



Seite 3:	Editorial
Seite 4:	Das Wichtigste in Kürze
Seite 6:	Von kompliziert bis Weltklasse — Kundenmeinung im Fokus
Seite 8:	Fahrplanjahr 2012
Seite 10:	Solide finanzielle Entwicklung
Seite 14:	Rechnungslegung Fahrplanjahr 2012
Seite 16:	Kennzahlen Fahrplanjahr 2012
Seite 18:	Organe

Den Anschluss nicht verpassen

Die Welt des öffentlichen Verkehrs ist in Bewegung. Täglich und wörtlich, aber auch im übertragenen Sinne. Zurzeit werden auf Bundesebene die Weichen für die Finanzierung und den künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur gestellt. Das betrifft auch den Kanton Zürich. Es geht um herausragende Projekte wie den Brüttener Tunnel oder den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Projekte, die für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr unerlässlich sind. Nicht in erster Linie für uns, sondern für die nächsten Generationen. Möchten wir nämlich die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im ZVV beibehalten, müssen wir uns anstrengen, dass unsere Anliegen auf Bundesebene gehört und berücksichtigt werden.

Doch wozu überhaupt dieser Ausbau? Die Fahrgastzahlen der letzten Jahre sprechen eine deutliche Sprache: Zuwachsraten von zwei Prozent oder mehr pro Jahr. Und ein Ende oder gar eine Umkehr dieses Trends ist nicht absehbar. Wir bauen also nicht auf Vorrat aus, sondern planen das Notwendige. Gleichzeitig müssen wir darauf achten, dass der Ausbau finanziell tragbar ist und die Siedlungs- und Raumentwicklung im Kanton berücksichtigt wird. Das ist unser Anspruch.

Mindestens ebenso wichtig sind die Ansprüche unserer Kundinnen und Kunden. Sie möchten einen einfachen und benutzerfreundlichen öffentlichen Verkehr. Zu recht! Die technologische Entwicklung mit Smartphones, Tablets und mobilem Internet begünstigt dies. Informationen zum Fahrplan oder zu Störungen sollen heute auch unterwegs unverzüglich verfügbar sein, und dies rund um die Uhr. Gleiches gilt für den Ticketkauf: Hier bieten die neuen Ticketautomaten, der eigene Laptop oder das Handy zwar bereits einen umfassenden Service. Wir wissen aber, dass wir noch nicht in allen Bereichen optimale Lösungen gefunden haben. Deshalb arbeiten wir zusammen mit unseren Partnern stetig an Verbesserungen. Die Auswirkungen dieser neueren Verkaufskanäle zeigen sich aber schon jetzt sehr deutlich in den Verkaufszahlen. Das müssen wir ernst nehmen und Zeit und Ressourcen für die Weiterentwicklung aufwenden. Unser Ziel: Den Ticketkauf in Zukunft noch einfacher und kundengerechter zu gestalten.

Die Liste der Herausforderungen lässt sich beliebig fortführen, beispielsweise im Bereich der Behindertengleichstellung oder bei der Fahrgastlenkung. Unsere Aufgabe ist und bleibt es, bei all diesen Themen am Ball zu bleiben. Damit unsere Kundinnen und Kunden und letztlich der ganze Kanton Zürich nicht den Anschluss an die Zukunft verpassen.

Franz Kagerbauer, Direktor ZVV

Das Wichtigste in Kürze

Erstmals über 600 Mio. Fahrgäste im ZVV

2012 beförderten die Verkehrsunternehmen im ZVV insgesamt 605 Mio. Fahrgäste. Das sind 15 Mio. oder 2.5 Prozent mehr als noch im letzten Jahr. Den grössten Zuwachs verzeichneten die Regionalbuslinien mit 5 Prozent mehr Fahrgästen. Die Zürcher S-Bahn wies 3 Mio. mehr Fahrgäste aus als 2011. Das entspricht einer Zunahme von 2 Prozent.

Stabile Nachfrage auf dem Nachtnetz

Die Fahrgastzahlen im ZVV-Nachtnetz blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Durchschnittlich beförderten die Nacht-S-Bahnen und Nachtbusse im ZVV gut 14200 Fahrgäste pro Betriebsnacht. Das Nachtnetz konnte wiederum kostendeckend betrieben werden.

Solides Wachstum

Der ZVV konnte seinen Ertrag 2012 um 3.9 Prozent auf 588 Mio. Franken steigern. Besonders erfreulich: Dieser Zuwachs wurde ohne Tarifierpassungen erreicht. Positiv wirkten sich die hohen Nebenerträge von 103.4 Mio. Franken aus, welche die Verkehrsunternehmen u.a. in der Vermarktung ihrer Werbeflächen erzielten. Für das Fahrplanjahr 2013 stiegen die Ticketpreise infolge Trassenpreis-Erhöhungen des Bundes um durchschnittlich 3.3 Prozent.

Defizit geringer als budgetiert

Weniger Aufwand und höhere Erträge als geplant wirkten sich positiv auf die Kostenunterdeckung aus. Mit 365.1 Mio. Franken lag sie deutlich unter dem budgetierten Wert von 393.5 Mio. Franken. Der Kostendeckungsgrad betrug rund 62 Prozent.

Zürich als öV-Hochburg der Schweiz

Herr und Frau Zürcher sind im Vergleich von sieben Grossregionen der Schweiz am meisten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Das zeigen die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. 32 Prozent der täglichen Mobilität werden im Kanton mit Bahn, Tram oder Bus bewältigt. 10 Prozent mehr als noch vor 10 Jahren. Im gesamtschweizerischen Mittel liegt der Anteil bei 23 Prozent.

FABI – mit Zugkraft in die Zukunft

Das Bundesparlament begann 2012 mit den Beratungen über die Vorlage für die zukünftige Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Die Allianz Bahnausbau, bestehend aus 15 Kantonen aus der Zentral- und Ostschweiz, erreichte, dass verbindliche Planungskredite für die wichtigsten Bauwerke in der Region (Brüttenertunnel, Zimmerberg-Basistunnel II, Ausbau Zürich-Aarau und Bahnhof Stadelhofen) in die Vorlage für den ersten Ausbauschnitt aufgenommen werden sollen. Dies würde eine Umsetzung der Ausbauten bis 2030 ermöglichen. Die Volksabstimmung zu FABI findet voraussichtlich im Frühling 2014 statt.

Spatenstich für zwei neue Gleise am Bahnhof Oerlikon

Im April starteten die Arbeiten für den Bau von zwei zusätzlichen Gleisen am Bahnhof Oerlikon. Dieser wird durch die Eröffnung der Durchmesserlinie Mitte 2014 künftig ein noch wichtigerer Knotenpunkt im S-Bahnnetz. Nebst den neuen Gleisen und breiteren Perrons wird die Unterführung zu einer Ladenpassage erweitert und eine neue Quartierverbindung geschaffen.

Grünes Licht für die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn

Anfang Mai feierten der Bund, der Kanton Zürich und vier Nachbarkantone im Zugerischen Litti bei Baar den offiziellen Spatenstich für die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Für insgesamt 420 Mio. Franken werden in der Grossregion Zürich zahlreiche Projekte umgesetzt. Gemeinsam mit der Eröffnung der Durchmesserlinie entschärfen die 4. Teilergänzungen Kapazitätsengpässe und ermöglichen schrittweise bis 2018 im gesamten Kanton den Halbstundentakt, in den Agglomerationen um Zürich gar den Viertelstundentakt.

Zielvereinbarung mit VBZ

Der ZVV und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) einigten sich im Sommer auf eine Zielvereinbarung bis ins Jahr 2016. Damit kann die Wirtschaftlichkeit der VBZ über die nächsten Jahre schrittweise erhöht werden, was zu einer Ergebnisverbesserung von jährlich 19 Mio. Franken führt. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der unternehmerischen Substanz, der hohen Qualität oder des Fahrplanangebots gehen.

Fahrgäste stellen dem ZVV ein gutes Zeugnis aus

Der ZVV erreichte bei seiner Kundenbefragung, die alle zwei Jahre durchgeführt wird, erstmals 77 Punkte. Damit wurde das strategische Ziel von 76 Punkten übertroffen. Die Verbesserungen erfolgten in fast allen Bereichen. Bei der Sicherheit wurde der höchste Stand seit zwölf Jahren erreicht. Der Anstieg ist vor allem auf die neue Sicherheitsorganisation zurückzuführen, die 2011 eingeführt wurde. Die Kundinnen und Kunden schätzen die erhöhte Präsenz des Sicherheitspersonals, das dank leuchtgelben Westen auch besser erkennbar ist.

10 Jahre ZVV-Contact – mit Auszeichnung

Im November feierte das Kundenzentrum ZVV-Contact sein zehnjähriges Bestehen. Es ist die zentrale Anlaufstelle für sämtliche Fragen rund um den öffentlichen Verkehr. 2012 bearbeitete das ZVV-Contact rund 165'000 Kundenkontakte, neu auch über Twitter (@zvv_contact). Im Sommer wurde ZVV-Contact ausserdem Testsieger im Hotline-Vergleich der Schweizer Tarif- und Verkehrsverbände.

Z-Pass für alle

Mit dem Fahrplanwechsel wurden Einzeltickets und Tageskarten für den Z-Pass eingeführt. Somit brauchen auch Fahrgäste, die nur gelegentlich in einen Nachbarverbund reisen, nur noch ein einziges Zonenticket für die Fahrt von Tür zu Tür. Mit der Umstellung vom Strecken- zum Zonentarif tauchte beim Verkauf das Problem der verschiedenen Wahlwege auf: Zur Vereinfachung soll die Anzahl dieser so genannten „vias“ reduziert werden.

Abschluss Projekt Leitsystem ZVV

Nach über zehn Jahren Vorbereitungs- und Umsetzungsarbeit wurde das Projekt Leitsystem ZVV im Dezember offiziell abgeschlossen. Die sichtbarsten Resultate sind für die Kundinnen und Kunden die Informations-Bildschirme in den Fahrzeugen und an den Haltestellen. Daneben erleichtert das verbundweite Leitsystem aber vor allem auch die Arbeit der Disposition und des Fahrpersonals.

Von kompliziert bis Weltklasse – Kundenmeinung im Fokus

Über 600 Millionen Leute benutzten 2012 den öffentlichen Verkehr im Verbundgebiet – 100 Millionen mehr als vor zehn Jahren. Doch die blosser Zunahme sagt nichts darüber aus, ob die Kundinnen und Kunden auch zufrieden sind mit der angebotenen Leistung. Deshalb befragt der ZVV alle zwei Jahre die Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr. Das Instrument heisst Messung Servicequalität oder kurz MSQ. Die Ergebnisse zeigen auf, wie der ZVV und die Verkehrsunternehmen die Erwartungen der Kundinnen und Kunden erfüllen und wo Handlungsbedarf besteht. Und: Mit der MSQ kann der ZVV bei allen Verkehrsunternehmen durchgängige Qualitätsstandards festsetzen.

Die über Jahre gleiche Methode der MSQ erlaubt es, Entwicklungen aufzuzeigen und umgesetzte

«*Im Vergleich zum Ausland ist unser öV super!*»

Massnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu überprüfen. Für die Verkehrsunternehmen im ZVV, welche die Fahrleistungen erbringen und für den operativen Betrieb des öffentlichen Verkehrs zuständig sind, ist dies von grosser Bedeutung. Die Resultate bilden unmittelbar ab, wie die Kundinnen und Kunden die erbrachten Leistungen wahrnehmen und einschätzen. Und der ZVV hat mit der MSQ ein Instrument, um Qualitätsstandards festzusetzen und deren Einhaltung zu überprüfen.

Hinhören und reagieren

6000 Fragebögen wurden bei der letzten Erhebung 2012 ausgewertet. Gemessen werden Bereiche wie Kundeninformation, Sicherheit, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Tickets und Preise und viele mehr. Der ZVV erreichte dabei erstmals 77 von 100 Punkten bei der Kundengesamtzufriedenheit; 3 Punkte mehr als noch vor zehn Jahren. Die guten Noten sind ein Grund zur Freude und gleichzeitig ein Ansporn für die Zukunft. Denn sie zeigen auch auf, in welchen Bereichen Handlungsbedarf besteht.

Aufwärtstrend bei der Sicherheit

Vor einigen Jahren zeigte die MSQ eine Abnahme des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste am Abend. Gestützt auf diese Erkenntnis wurden Massnahmen ergriffen: Dank Videoüberwachung, Sicherheitshinweisen und Zugbegleitung konnte der Trend gewendet werden. 2011 führte der ZVV ausserdem eine verbundübergreifende Sicherheitsorganisation ein. Diese ermöglicht den flexiblen Einsatz von gut ausgebildetem Sicherheitspersonal im gesamten Netz des ZVV. Mit leuchtgelben Westen sind diese Fachkräfte einfach und schnell zu erkennen. Die Wirkung blieb nicht aus. Das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr nach 21 Uhr erreichte 2012 einen Höchstwert.

«*Es braucht noch mehr Sicherheitsdienst, auch frühmorgens, am Wochenende oder nach 22 Uhr.*»

(Fahrgast von Stadtbus Winterthur)

Sorgenkind Tarif

Der Bereich Tickets und Preise weist grundsätzlich eher tiefe Umfragewerte auf. Grund dafür dürften die Preisanpassungen der letzten Jahre sein. Zudem empfinden die Kundinnen und Kunden den Tarif als kompliziert. Beispielsweise erschweren die zahlreichen Wahlwege, die sogenannten «vias», den Ticketkauf am Automaten. Diese Situation hat sich mit der Einführung des neuen Z-Pass-Angebots auch für Einzeltickets akzentuiert. Solche Erkenntnisse zeigen auf, wo der ZVV den Hebel ansetzen muss. Zurzeit wird daran gearbeitet, die Ticketauswahl für die Kundinnen und Kunden am Automaten zu vereinfachen.

«*Um bei SBB und ZVV ein Ticket nach Singen zu lösen, braucht es einen Abschluss in Tarifzometrie.*»

(Tweet)

Besser informiert dank dem neuen Leitsystem ZVV

Im Dezember 2012 wurde das Projekt Leitsystem ZVV abgeschlossen. Für die Fahrgäste bedeutet das: aktuelle Informationen an Haltestellen und in Fahrzeugen über nächste Abfahrten, Anschlüsse oder Verspätungen. Diese verbesserte Kundeninformation schlägt sich in der Bewertung in der MSQ nieder. Für die Information an Haltestellen gaben die Fahrgäste dem ZVV und seinen Unternehmen sehr gute Noten. Auch die Information bei Verspätungen schnitt in der aktuellen Umfrage besser ab als noch vor zwei Jahren. Verbesserungen sind aber noch möglich. Durch die Verknüpfung mit dem elektronischen ZVV-Fahrplan erhalten die Kundinnen und Kunden über die ZVV-Applikation für Smartphones Echtzeit- und Störungsinformationen sowie alternative Routen direkt auf ihr Handy. Die Auswirkungen dieser Neuerung sollten in der nächsten MSQ zu sehen sein.

«*Bei Unterbrechungen auf den Linien sollte man die Fahrgäste besser über Alternativen informieren.*»

(Fahrgast der VZO)

«*Nahe an Weltklasse!*»

(Fahrgast der VBZ)

Die MSQ hat sich in den letzten zwölf Jahren als wirksames Instrument erwiesen, um die Qualität im ZVV nicht nur zu messen, sondern auch da lenkend einzugreifen, wo die Fahrgäste mit dem Service unzufrieden sind. Mittlerweile wenden schweizweit 14 Kantone sowie vereinzelt Transportunternehmen die MSQ an. Davon profitieren Hunderttausende von Kundinnen und Kunden, die täglich den öffentlichen Verkehr benützen.

Fahrplanjahr 2012

Fahrplanwechsel Dezember 2011

Der bedeutendste Ausbau im ZVV-Fahrplan 2012 war die Inbetriebnahme des Trams Zürich-West am 11. Dezember 2011. Der neue Abschnitt der Tramlinie 4 durch das Entwicklungsgebiet Zürich-West verzeichnete bereits im ersten Jahr gute Fahrgastzahlen: 6100 Personen fuhren werktags auf der Strecke zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten Nord. Mit zunehmender Überbauung des Gebiets ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Die neue Tramlinie 17 bedient den Ast zwischen Hauptbahnhof und Werdhölzli, bis die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke bis Werdhölzli umgesetzt ist. Zudem steigerten die Verkehrsbetriebe Zürich ihre Kapazitäten im städtischen Busnetz, zum Beispiel durch den Einsatz von neuen Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 32 oder Zusatzkurse auf den Linien 69 und 80.

Mehr Busse für den Kanton

Auch das Netz der übrigen Feinverteiler im Kanton wurde enger gewoben: Die Linien 1 und 2 in Winterthur fahren abends länger im 7.5-Minuten-Takt. Weitere Taktverdichtungen und verlängerte Halbstundentakte in den Abendstunden komplettierten den Angebotsausbau. In Adliswil verkehren die Ortsbuslinien dank des Einsatzes eines zusätzlichen Fahrzeugs im durchgehenden 20-Minuten-Takt. Dadurch verbesserten sich in der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse auf die S4. Auch im Zürcher Unterland wurden diverse Busangebote ausgebaut und die Fahrpläne vereinfacht. Im Zürcher Oberland verkehren drei Linien neu im 15-Minuten-Takt, um Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Die umfangreiche Anpassung des Angebots im Glattal fand bereits im Vorjahr mit der Inbetriebnahme der Glattalbahnlinie 12 statt. Dank Beiwagen, grösseren Fahrzeugen und Zusatzkursen konnten zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden.

S-Bahn: Warten auf die Durchmesserlinie

Auf dem ausgelasteten Netz der Zürcher S-Bahn sind bis zur Inbetriebnahme der Durchmesserlinie praktisch keine Angebotsausbauten mehr möglich. So beschränkten sich die Fahrplananpassungen auf Einzelmassnahmen in der Region Winterthur. Die S29 erhielt zwischen Winterthur und Stein am Rhein am Morgen und am Abend fünf Zusatzzüge und der Halbstundentakt der S35 und S41 konnte am Abend um eine Stunde verlängert werden. Damit der Fahrplan der S4 der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn stabiler wird, bedient die S4 die Haltestelle Wildpark-Höfli seit dem Fahrplanwechsel in beiden Richtungen ganztags nur noch im 20-Minuten-Takt. Ein nächster grosser Ausbauschritt im S-Bahnnetz erfolgt mit der Eröffnung der ersten Etappe der Durchmesserlinie im Juni 2014.

Im Nachtnetz hat sich der Ende 2011 eingeführte Einheitsnachtzuschlag für das gesamte Z-Pass-Gebiet bewährt. Kundinnen und Kunden sowie Kontrolleure schätzen die tarifarische Vereinfachung. Die Nachfrage auf dem Nachtnetz hat sich nach einem Jahrzehnt starken Wachstums 2012 stabilisiert.

Über 600 Millionen Fahrgäste im ZVV

Die Zahl der Fahrgäste im ZVV durchbrach im Jahr 2012 zum ersten Mal die 600 Mio. Marke. Insgesamt fuhren 605 Mio. Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im ZVV – das sind knapp 15 Mio. mehr als im Vorjahr. Die Zunahme fiel mit 2.5 Prozent leicht höher aus als 2011. Auf dem bereits stark genutzten städtischen Netz in Zürich betrug der Zuwachs rund 2 Prozent. Die gleiche Zuwachsrate verzeichnete auch die Stadt Winterthur während die Regionalbuslinien im ZVV erneut gut 5 Prozent zulegen konnten. Die Zürcher S-Bahn beförderte 2012 gut 3 Mio. Fahrgäste mehr als im Vorjahr (+ 2 Prozent).

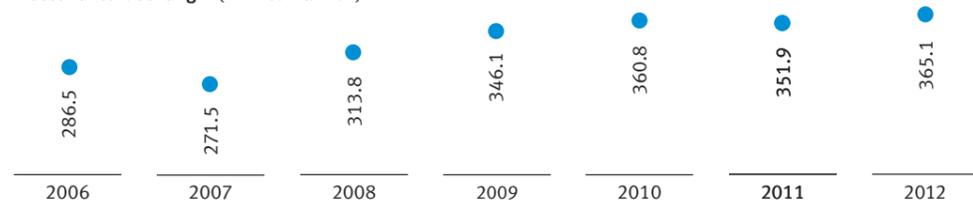
Fahrplanwechsel Dezember 2012

Im Rahmen des Programms HGV-Anschluss (Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz) wurde zwischen Zürich und Schaffhausen der Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt. Dies hatte zahlreiche Fahrplananpassungen im S-Bahnverkehr zur Folge. So mussten die Abfahrtszeiten der S5, S22 und S55 zwischen Oberglatt und Niederweningen sowie zwischen Oberglatt, Rafz und Schaffhausen je um 30 Minuten verschoben werden. Auch die Zusatzzüge (S) fahren in geänderter Fahrplanlage und mehrheitlich nur noch zwischen Bülach und Zürich. Auf Grund der neuen Abfahrtszeiten der S-Bahnen mussten rund 15 Buslinien im Unterland angepasst werden.

Solide finanzielle Entwicklung

Der Aufwand und der Ertrag entwickelten sich 2012 gleichmässig. Die Zuwachsraten betragen je 3.9 Prozent. Diese Entwicklung ist sehr erfreulich, weil die Tarife unverändert blieben und es sich daher um ein mengenmässiges Ertragswachstum handelt. Zudem wurde das Angebot in der Fahrplanperiode 2012/2013 ausgebaut. Die Rechnung des ZVV schloss mit einer Kostenunterdeckung von 365.1 Mio. Franken. Der budgetierte Wert von 393.5 Mio. Franken wurde deutlich unterschritten und der Kostendeckungsgrad bei 61.7 Prozent stabilisiert.

Kostenunterdeckung (in Mio. Franken)

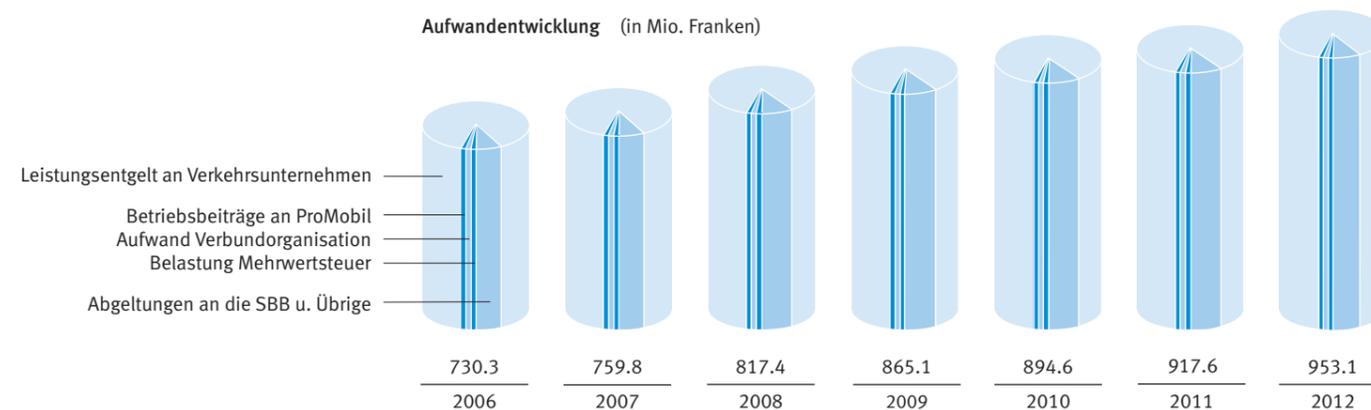


Die Kostenunterdeckung 2012 stieg gegenüber dem Vorjahr um 13.2 Mio. Franken. Bei einem Aufwand von 953.1 Mio. Franken und Gesamterträgen von 588 Mio. Franken resultierte eine Kostenunterdeckung von 365.1 Mio. Franken. Diese Zunahme wurde erwartet, da das Ergebnis 2011 aufgrund begünstigender finanzieller Umstände sehr gut ausgefallen ist (nur wenige Angebotsausbauten, gepaart mit einer Tarifierhöhung und steigender Nachfrage). Das Rechnungsergebnis 2012 liegt nur wenig über dem Wert von 2010. Angesichts des Angebotsausbaus und der qualitativen Verbesserungen in den letzten Jahren kann von einer erfreulichen finanziellen Entwicklung gesprochen werden.

Niveaueffekt führte zu Budgetunterschreitung

Der ZVV wird finanziell über einen Rahmenkredit des Kantonsrats gesteuert. Mit Beschluss vom 16. Januar 2012 hat der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 798.2 Mio. Franken für die Kalenderjahre 2012 und 2013 bewilligt. Davon waren 393.5 Mio. Franken für das Jahr 2012 vorgesehen. Mit dem Rechnungsabschluss 2012 wurde dieser Wert um 28.4 Mio. Franken unterschritten. Während die Planabweichung betragsmässig gross erscheint, sind die prozentualen Werte relativ moderat. So fiel der Aufwand um 1.9 Prozent geringer aus und es wurden um 1.8 Prozent höhere Erträge erwirtschaftet als budgetiert. Der Hauptgrund für die Budgetunterschreitung ist ein Niveaueffekt, der aus der finanziellen Entwicklung im Vorjahr resultierte. Weil das Rechnungsergebnis 2011 aufgrund der raschen Konjunkturerholung deutlich besser ausfiel als budgetiert, entwickelte sich die Kostenunterdeckung von einem tieferen Niveau aus.

Aufwandentwicklung (in Mio. Franken)



Aufwandentwicklung widerspiegelt Wachstum des öffentlichen Verkehrs

Das Wachstum des öffentlichen Verkehrs zeigt sich in der Aufwandentwicklung, die eine stetige Zunahme aufweist. 2012 stieg der Aufwand des ZVV um 3.9 Prozent auf 953.1 Mio. Franken. Davon entfielen 835.1 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen. Gegenüber dem Vorjahr sind dies 31.9 Mio. Franken oder 4 Prozent mehr. Ein gutes Drittel der Zunahme ist auf die Kosten für die Angebotsausbauten zurückzuführen. Die grösste Einzelmassnahme war dabei die Inbetriebnahme des Trams Zürich-West. Der übrige Anstieg des Leistungsentgelts verteilte sich auf viele verschiedene Faktoren: Bei den Personalkosten sind neben den allgemeinen Lohnanpassungen von 0.5 Prozent zusätzliche Aufwendungen bei den Beiträgen an die Pensionskassen angefallen. So wurden zum Beispiel bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) die ordentlichen Pensionskassenbeiträge erhöht. Bei der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft AG, die der kantonalen Beamtenversicherungskasse angeschlossen ist, musste eine Rückstellung für die Sanierungsbeiträge finanziert werden. Die Abschreibungen weisen seit einiger Zeit eine kontinuierliche Zunahme auf. Grund dafür ist die rege Investitionstätigkeit beim Substanzerhalt der Infrastruktur und beim Ausbau von technischen Systemen, wie zum Beispiel das verbundweite Leitsystem ZVV oder die neuen Ticketautomaten. Bei der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn schlugen ausserdem noch Wertberichtigungen auf den Anlagen von 4 Mio. Franken zu Buche.

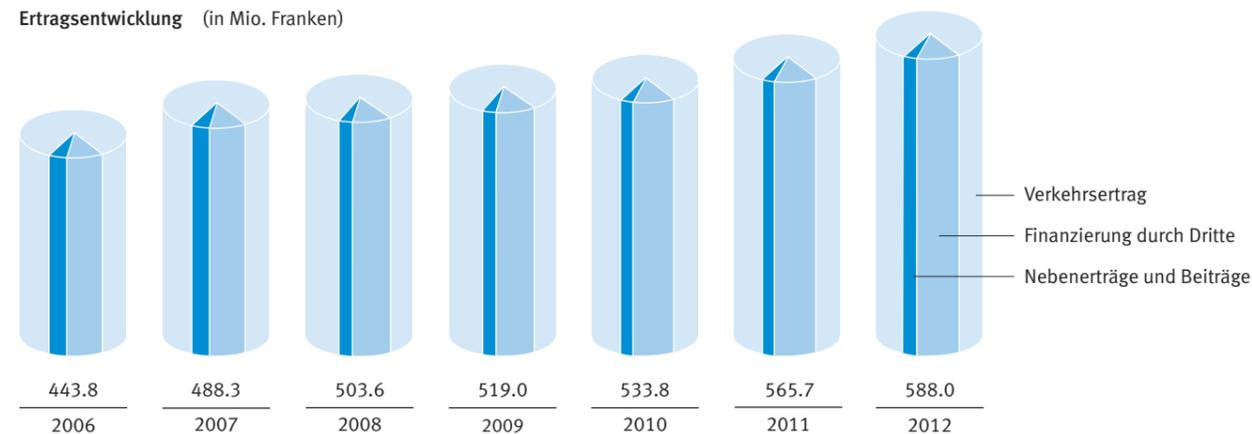
Die zweitgrösste Aufwandposition waren die Abgeltungen an die SBB und die übrigen, die Kantonsgrenzen überschreitenden Verkehrsunternehmen, wie zum Beispiel die Turbo oder die Südostbahn. Aufgrund von Planrechnungen richtet der ZVV diesen Verkehrsunternehmen Beiträge an die nicht gedeckten Betriebskosten aus, sogenannte Abgeltungen. Die bestellten Leistungen haben im Fahrplanjahr 2012 bezogen auf die Zugskilometer nur minim zugenommen. Die Abgeltungen betragen 2012 insgesamt 92.6 Mio. Franken gegenüber 90.2 Mio.

Franken im Vorjahr. Als Minuspositionen waren darin auch der Beitrag des Bundes für die Vorteilsanrechnung (41 Mio. Franken) sowie die Beiträge gestützt auf das Behindertengleichstellungsgesetz (10.1 Mio. Franken) für die Beschaffung der Niederflurzwischenwagen der SBB enthalten. Für die Erhöhung des Abgeltungsbetrags um 2.4 Mio. Franken oder 2.7 Prozent war vor allem der Beitrag an die SBB verantwortlich. Die Mehrkosten von rund 2 Prozent waren insbesondere bedingt durch den vermehrten Einsatz der neuen Doppelstockkompositionen, die zu höheren Kapitalkosten führten.

Die Belastung aus der Mehrwertsteuer für die Vorsteuerkürzung bei subventionierten Leistungen betrug 11 Mio. Franken. Die Zunahme von 1.3 Mio. Franken gegenüber 2011 ist einerseits mit dem Anstieg der Kostenunterdeckung zu erklären. Andererseits entfielen die im Jahr 2011 aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids letztmals ausgerichteten Treibstoffzollrückerstattungen der Mehrwertsteuerverwaltung.

Der Aufwand für die Verbundorganisation war mit 8.4 Mio. Franken leicht rückläufig. Während der Personalaufwand infolge der kantonalen Lohnmassnahmen sowie einer Erhöhung des Stellenplans um 1.8 Prozent gestiegen ist, sind die Aufwendungen für die an Behörden und Gemeinden abgegebenen Jahresabonnemente gesunken. Diese werden mehrwertsteuerlich nicht mehr als Subventionen betrachtet und sind damit vorsteuerabzugsberechtigt.

Ertragsentwicklung (in Mio. Franken)



Steigende Verkehrsnachfrage, hohe Nebenerträge

Die Gesamterträge des ZVV von 588 Mio. Franken setzen sich zusammen aus am Markt erwirtschafteten Erträgen von 561.4 Mio. Franken und aus Finanzierungen durch Dritte von 26.6 Mio. Franken. Die Verkaufserlöse aus Fahrausweisen stiegen um 2.6 Prozent und betragen 746.2 Mio. Franken. Die Zuwachsraten korrespondieren ziemlich gut mit der Frequenzentwicklung im ZVV, die gemessen an den Einsteigern 2.5 Prozent und an den Personenkilometern 2 Prozent beträgt. Die Verkaufserlöse setzen sich zusammen aus den Verbundtarifen des ZVV

(inkl. Z-Pass) sowie den Erlösen aus dem nationalen Tarif. Letztere waren mit 79 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr um 4.7 Prozent rückläufig, weil der ZVV einen geringeren Anteil an den Einnahmen der Generalabonnemente erhielt. Beim ZVV-Tarif fielen die Erlöse mit 668.6 Mio. Franken um 3.6 Prozent höher aus als im Vorjahr, wobei der Z-Pass-Erlös einen überdurchschnittlich starken Zuwachs aufwies. Unter Berücksichtigung der an die SBB und andere Verkehrsunternehmen abgelieferten Einnahmenanteile sowie der Mehrwertsteuer resultierte 2012 ein Verkehrsertrag von 458 Mio. Franken. Dieser lag 2 Prozent über dem Vorjahreswert, erreichte aber den budgetierten Wert knapp nicht.

Bei den Nebenerträgen und Beiträgen wurde das Budget hingegen deutlich übertroffen. Sie betragen 103.4 Mio. Franken und lagen damit um 10.5 Mio. Franken über den Erträgen von 2011. Zu dieser erfreulichen Entwicklung hat massgeblich beigetragen, dass die VBZ ihre Werkstattleistungen für Dritte steigern konnte und zudem die Werbeflächen besser vermarktet wurden, unter anderem auch bei den Ganzfahrzeugbemalungen. Ein kleinerer Teil der Zunahme bei den Nebenerträgen der Verkehrsunternehmen ist auch auf höhere Eigenleistungen für die Anlagenrechnung und einen veränderten Rückerstattungsprozess bei der Treibstoffzollrückerstattung zurückzuführen.

Bei den Finanzierungen durch Dritte handelt es sich vor allem um die Beiträge von Bund und Nachbarkantonen für Regionalverkehrsangebote des ZVV. Der Anstieg der Bundesbeiträge um 2.8 Mio. Franken auf 24.1 Mio. Franken ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Beitragsätze des Bundes gemäss Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr neu berechnet wurden und sich für den Kanton Zürich für den Verkehrsteil um 1 Prozent auf 34 Prozent erhöhten. Hinzu kam, dass das Verfahren für die Bestimmung der Bundesbeiträge geändert worden ist und die Glattalbahnlinie 12 neu abgeltungsberechtigt ist.

Finanzielle Entwicklung ist stabil

Beim Regionalverkehr war in der jüngeren Vergangenheit bundesseitig viel von finanziellen Problemen und einer Finanzierungslücke die Rede. Für 2013 führen die höheren Trassengebühren zwar zu einer Mehrbelastung. Diese wird aber durch die per Dezember 2012 erfolgte Tarifanpassung kompensiert. Insgesamt dürfte sich die Kostenunterdeckung des ZVV im laufenden Jahr innerhalb einer Bandbreite stabilisieren, falls bei der Verkehrsertragsentwicklung keine Überraschungen aufwarten. Der budgetierte Wert von 370 Mio. Franken für 2013 sollte auch bei einer ungünstigeren Entwicklung eingehalten werden können. Auch in der folgenden Fahrplanperiode 2014/2015 zeichnet sich beim Regionalverkehr im ZVV und auch insgesamt keine Finanzierungslücke ab. Wie die Finanzplanung seit Jahren aufzeigt, wird aber die Kostenunterdeckung in den Jahren ab 2014 wieder leicht ansteigen, weil mit der 1. und 2. Etappe der 4. Teilergänzungen ein erhebliches Mehrangebot in Betrieb genommen wird. Trotzdem wird der vom Kantonsrat zu bewilligende Rahmenkredit für 2014/2015 betragsmässig unter dem bewilligten Rahmenkredit für die aktuelle Periode 2012/2013 liegen. Dies aufgrund des erwähnten Niveaueffekts bei der Kostenunterdeckung.

Rechnungslegung Fahrplanjahr 2012

Budget und Abrechnung (in Franken)

	Budget 2012	Abrechnung 2012
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	846 055 000.00	835 080 630.39
Abgeltungen an die SBB und übrige Verkehrsunternehmen	98 597 000.00	92 586 721.00
Belastung Mehrwertsteuer	11 751 000.00	11 052 244.10
Aufwand Verbundorganisation	8 949 000.00	8 387 366.25
Betriebsbeiträge an ProMobil	6 000 000.00	6 000 000.00
Total Aufwand	971 352 000.00	953 106 961.74
Verkaufserlös aus Fahrausweisen	754 400 000.00	746 203 546.92
./. Einnahmenanteile	-251 339 000.00	-251 703 977.43
./. Mehrwertsteuer	-37 264 000.00	-36 474 240.86
Verkehrsertrag	465 797 000.00	458 025 328.63
Nebenerträge	83 110 000.00	97 029 964.83
Beiträge Dritter	4 701 000.00	6 071 659.91
Nebenerträge ZVV-Organisation	200 000.00	266 437.25
Nebenerträge und Beiträge	88 011 000.00	103 368 061.99
Ertrag	553 808 000.00	561 393 390.62
Finanzierung Nachbarkantone	2 591 000.00	2 461 234.00
Finanzierung Bund	21 436 000.00	24 182 755.00
Finanzierung durch Dritte	24 027 000.00	26 643 989.00
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	577 835 000.00	588 037 379.62
Kostenunterdeckung	393 517 000.00	365 069 582.12
Kreditunterschreitung		-28 447 417.88

Ergebnis für den abgeltungsberechtigten Verkehr gemäss Eisenbahngesetz

	ab 96/97 bis 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ¹
Defizit aus Linienerfolgsrechnung vor Abgeltung	669 149 133	71 810 430	68 341 546	56 637 198	53 293 763	58 258 752	54 945 871
Abgeltung Bund und Kantone ¹	609 286 762	66 372 593	66 141 122	58 684 322	58 535 355	58 656 529	57 754 188
Überschuss(+)/Fehlbetrag(-) nach Abgeltung	-59 862 371	-5 437 837	-2 200 424	+2 047 124	+5 241 592	+397 777	+2 808 317
Überschuss(+)/Fehlbetrag(-) nach Abgeltung kumuliert 96/97–2011							-57 005 822

* noch nicht definitiv genehmigt

¹ Bund und Kantone gelten nach Art. 49 des Eisenbahngesetzes den Transportunternehmungen die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots im Regionalverkehr ab. Gegenüber dem Bund tritt der ZVV im Sinne einer Transportunternehmung auf. Die Abgeltungen des Bundes sind pauschaliert. Gemäss Art. 64 tragen die Transportunternehmungen die Abweichungen selbst und haben diese als Fehlbeträge bzw. Ertragsüberschüsse zu verbuchen. Da der ZVV jeweils seine Kostenunterdeckung auf Kanton und Gemeinden verteilt und keine Gewinne und Verluste ausweist, führt er im Rahmen des Geschäftsberichtes Buch über die Fehlbeträge bzw. Überschüsse. Ab 2012 gelten neue Grundlagen.

Entwicklung der Kostenunterdeckung (in Mio. Franken)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	661.0	685.4	716.2	757.2	778.7	803.2	835.1
Abgeltungen an die SBB und übrige Verkehrsunternehmen	49.0	50.8	77.1	85.5	93.2	90.2	92.6
Belastung Mehrwertsteuer	6.2	9.2	9.5	7.7	8.6	9.7	11.0
Aufwand Verbundorganisation	8.1	8.4	8.6	8.7	8.1	8.5	8.4
Betriebsbeiträge an ProMobil	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
Total Aufwand	730.3	759.8	817.4	865.1	894.6	917.6	953.1
Verkaufserlös aus Fahrausweisen	579.9	622.3	653.7	681.7	692.9	727.1	746.2
./. Einnahmenanteile	-204.9	-208.5	-217.4	-232.4	-236.0	-242.9	-251.7
./. Mehrwertsteuer	-26.9	-29.0	-31.1	-31.3	-32.8	-35.3	-36.5
Verkehrsertrag	348.1	384.8	405.2	418.0	424.1	448.9	458.0
Nebenerträge und Beiträge	64.1	71.4	74.1	76.8	85.4	92.9	103.4
Ertrag	412.2	456.2	479.3	494.8	509.5	541.8	561.4
Finanzierung Nachbarkantone	2.4	2.9	2.8	2.7	2.6	2.6	2.5
Finanzierung Bund	29.2	29.2	21.5	21.5	21.7	21.3	24.1
Finanzierung durch Dritte	31.6	32.1	24.3	24.2	24.3	23.9	26.6
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	443.8	488.3	503.6	519.0	533.8	565.7	588.0
Kostenunterdeckung	286.5	271.5	313.8	346.1	360.8	351.9	365.1



Kennzahlen Fahrplanjahr 2012

Strukturdaten

	Kanton Zürich	Ausserkantonales Tarifgebiet	Total Verbund 2012
Verbundgebiet in km ²	1 728	111	1 839
Bevölkerung in Mio.	1.41	0.08	1.49
Politische Gemeinden	171	15	186
Arbeitsstätten	–	–	70 300
Beschäftigte	–	–	800 000

Verkehrsnetz/Infrastruktur inkl. ausserkantonales Tarifgebiet

	Anzahl	Bemerkungen
Verkehrsunternehmen	50	8 MVU, 11 Verkehrsunternehmen, 31 Transportbeauftragte
Personal (Vollzeitstellen)	3 980	(ohne Mitarbeiter der SBB)
Linien	406	davon 28 S-Bahn-Linien, 9 S-Bahn-Nachnetzlinien, 15 Trambahnen, 7 Schiffsverbindungen, 4 Bergbahnen, der Rest sind Buslinien, 49 davon Nachnetzbuslinien
Netzlänge inkl. Nachnetzlinien in km	4 090	davon 829 km Nachnetz
Haltestellen	2 744	davon 217 Haltestellen in ausserkantonalem Tarifgebiet
Fahrzeuge	1 299	739 Pneufahrzeuge, 262 Trams, 265 Kompositionen (Bahnen), 25 Schiffe, 8 Bergbahnen
Bediente Verkaufsstellen (stationär)	98	Ende 2012 wurden bediente Verkaufsstellen (vor allem Agenten) aufgehoben
Ticketautomaten	1 420*	zusätzlich Verkauf durch Chauffeure in den meisten Regionalbussen

* Geringere Anzahl Ticketautomaten durch Einführung der neuen Automaten generation SPOS

Betriebsleistungen

Zug- bzw. Fahrzeugkilometer (in Mio.)	Bahnen	Regional-/Ortsbusse	Städtische Unternehmen	Schiffe	Bergbahnen	Total	Total Vorperiode	Veränderung absolut zur Vorperiode
2012	22.0	28.9	28.9	0.3	0.2	80.3	79.2	1.1

Einnahmen aus Verbundfahrausweisen¹ nach Distributionskanal (in Mio. Franken)

	Verkaufsstellen** bedient/stationär 2012	Verkaufsstellen bedient/mobil 2012	Distanzverkauf** 2012	Ticket-automaten 2012	Total 2012	Total Vorperiode 2011	Veränderung absolut zur Vorperiode
JahresPass	126.5	0.0	100.9	*	227.4	220.7	6.7
MonatsPass	103.6	2.0	0.5	42.4	148.5	144.0	4.5
Multi-Karte 24 Stunden	41.3	2.7	0.3	13.7	57.9	46.6	11.3
Multi-Karte Kurzzeit	10.5	1.3	0.1	5.7	17.7	15.6	2.1
Einzel-Ticket 24 Stunden	18.8	18.5	9.3	80.1	126.7	119.8	6.9
Einzel-Ticket Kurzzeit	5.1	10.8	2.9	61.5	80.2	86.4	-6.2
Freizeit-/Pauschalübernahmen	5.4	3.2	0.0	0.1	8.7	4.9	3.8
Total	311.2	38.5	114.1	203.5	667.3	638.0	29.3

* Kein Verkauf über diesen Distributionskanal.

** Neu werden die Verkäufe der Verkaufsstelle „ZVV-Contact“ dem Distanzverkauf zugeordnet.

¹ Die Differenz zum Verkaufserlös aus Fahrausweisen (Seite 15) ergibt sich aus den Einnahmeanteilen des direkten Verkehrs.

Nachfrageentwicklung aller Verkehrsmittel im ZVV-Gebiet (in Mio. Personenkilometern)

Verkehrsmittel	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011	2012
Bahnen	1 621	1 687	1 800	1 916	1 934	2 045	2 064	2 102
Regional-/Ortsbusse	253	263	276	285	296	304	317	327
Städtische Unternehmen	576	580	600	616	605	610	614	620
Schiffe/Bergbahnen	27	25	26	29	31	28	31	29
Total	2 477	2 555	2 702	2 846	2 866	2 987	3 026	3 078

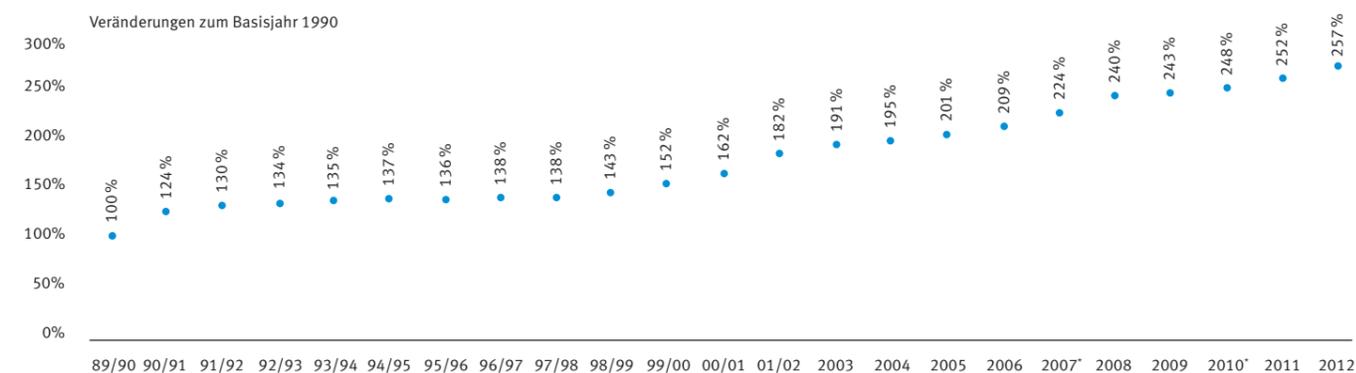
* Gemäss angepasstem Hochrechnungsmodell vom März 2012

Fahrgastzahlen Tagesfrequenzen pro Werktag an der Stadtgrenze Zürich

Linie/Korridor	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Flughafen	9 175	10 091	11 891	14 138	13 899	15 189	15 737	16 084
Forchbahn – Pfannenstiel*	8 514	9 025	9 865	9 604	10 365	9 947	10 255	10 207
Furttal	10 297	10 715	11 286	12 681	12 891	13 792	14 070	14 206
Glattal/Oberland	60 653	61 681	66 565	70 902	73 120	73 837	74 629	75 439
Knonaueramt	15 814	15 949	17 179	19 353	20 444	19 173	19 100	19 263
Limmattal	29 624	31 123	33 161	35 132	34 902	35 914	36 383	38 897
Linkes Seeufer (ohne IC/EC)	25 642	27 587	29 026	32 143	32 273	33 479	33 548	34 283
Rechtes Seeufer	28 093	28 913	29 970	33 497	33 284	34 186	34 839	35 898
SZU – Zimmerberg/Uetliberg	26 158	27 203	30 262	31 776	32 351	32 683	33 582	32 635
Unterland	21 783	22 169	23 236	24 678	24 871	24 920	25 060	24 780
Zürich – Winterthur (inkl. IC/EC)	84 032	88 725	93 899	99 170	98 898	101 205	104 423	107 639
Total*	319 785	333 181	356 340	383 074	387 298	394 325	401 626	409 331

* Rückwirkende Korrektur der Fahrgastzahlen

Fahrgastentwicklung S-Bahn seit Verbundstart



Basis: Fahrgastfrequenzen am Querschnitt Stadtgrenze Zürich. Summe aller Korridore.

* Rückwirkende Rundung aufgrund Korrektur der Fahrgastzahlen

Organe

Verkehrsrat

Stand Dezember 2012

Ernst Stocker, Regierungsrat Zürich, Präsident
 Nicolas Germanier, Leiter Fahrplan und Netzdesign SBB AG, Bern
 Victor Gähwiler, Gemeindepräsident Uitikon
 Richard Hirt, Gemeindepräsident Fällanden
 Hansruedi Bachmann, Generalsekretär der Finanzdirektion
 Michael Künzle, Stadtrat Winterthur
 Martin Farner, Gemeindepräsident Oberstammheim
 Petra Breuer, Bundesamt für Verkehr
 Martin Waser, Stadtrat Zürich

Direktion und Geschäftsleitung

Franz Kagerbauer, Direktor
 Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung, stv. Direktor
 Lukas Tenger, Leiter Marketing
 Yves Gaillard, Leiter Finanzen
 Helmut Maier, Leiter Stab
 Beatrice Henes, Informationsbeauftragte

Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates (KEVU)

Stand Dezember 2012

Ruedi Lais, Wallisellen, Präsident
 Robert Brunner, Steinmaur
 Marcel Bulet, Regensdorf
 Gerhard Fischer, Bäretswil
 Alex Gantner, Maur
 Lorenz Habicher, Zürich
 Andreas Hasler, Illnau-Effretikon
 Hanspeter Haug, Weiningen
 Konrad Langhart, Oberstammheim
 Christian Lucek, Dänikon
 Barbara Schaffner, Otelfingen
 Peter Stutz, Embrach
 Gabriela Winkler, Oberglatt
 Andreas Wolf, Dietikon
 Orlando Wyss, Dübendorf

Verkehrsunternehmen

Stand Dezember 2012

Marktverantwortliche Verkehrsunternehmen

PostAuto Schweiz AG, Region Zürich
 Schweizerische Bundesbahnen SBB, Regionalverkehr Zürich
 Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
 Stadtbuss Winterthur
 VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG
 Verkehrsbetriebe Zürich
 Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG
 Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft AG

Verkehrsunternehmen

BDWM Transport AG
 Busbetrieb Bamert GmbH
 Dolderbahn-Betriebs AG
 Forchbahn AG
 Luftseilbahn Adliswil–Felsenegg AG
 O. Schneider AG
 Turbo AG
 UBS-Polybahn AG
 Schifffahrts-Genossenschaft Greifensee
 Schweizerische Südostbahn AG
 Hinzu kommen Postautounternehmer in diversen Regionen und weitere Transportbeauftragte.

Präsidentinnen/Präsidenten der regionalen Verkehrskonferenzen

Präsidium 2012

RVK Furttal	Marcel Rauschenbach, Buchs
RVK Glattal	André Ingold, Dübendorf
RVK Knonauer Amt	Willy Weiss, Aeugst a. Albis
RVK Limmattal	Toni Brühlmann, Schlieren
RVK Oberland	Susanna Jenny, Grüningen
RVK Pfannenstiel	Thomas Lüthi, Männedorf
RVK Stadt Winterthur und Umgebung	Martin Graf, Brütten
RVK Stadt Zürich	Guido Schoch, Zürich
RVK Unterland	Melissa Hösli-Vorrasi, Oberweningen
RVK Weinland	Stephan Dové, Laufen-Uhwiesen
RVK Pfäffikon ZH/ mittleres Tösstal	Margrit Berlinger, Russikon
RVK Zimmerberg	Richard Gautschi, Thalwil

Ein herzliches Dankeschön an Irene Gassmann, Peter Gut, Pepe Lienhard, Mathias Seger, Tilla Theus und Mona Vetsch, für ihren kreativen Beitrag im ZVV-Geschäftsbericht 2012.

Impressum

Herausgeber:
 ZVV Zürcher Verkehrsverbund
 Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich
 Telefon 043 288 48 48, Fax 043 288 48 40
 info@zvv.zh.ch, www.zvv.ch
 Juni 2013

Konzept und Gestaltung:
 Gremlich Fatzer Partner AG, Zürich

15.6.2012, 23.15h
Haltestelle
Militär-Langstrasse:



FRAGE N°1
Unterwegs:
Einfach oder luxuriös?

egal, aber immer
mit ein,
wo der
zeichne
→ @ cic.

"früehmitend,
es im
Früehlichkeitskontrolle!"

FRAGE N°2
Diese Durchsage wollten
Sie schon immer machen:

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND
GÜLTIG BIS 23.01.2013
UM 18:45 UHR

EINZELTICKET
ZONEN 110

FRAGE N°4

Diese Gegenstände habe ich
im ÖV bereits liegen gelassen:

2. KL. ERMÄSSIGT
3001 07759 23011745 CHF 2.90
03053 INKL.08.00% MWST / 253049 SZU

Tone kann

Mona Vetsch
Moderatorin



Das Transportmittel Ihrer Träume:

Die Flügel von Raffael Benazzi mir gewidmet



Von Zuhause bis ins Büro: Der schönste Ausblick

Meine Häuser – Meine Freunde
von Margaretha Dubach



Wem würden Sie gerne im ÖV begegnen? Wem nicht?



Dem Rotkäppchen mit dem Fussball
von Annelies Strba,



dem bösen Wolf unter dem Baumschlitten
von Kurt Sigrist

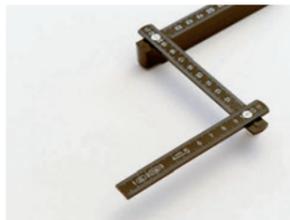
Vier Dinge, ohne die Sie nie reisen:



Mein Notizbuch



meine Bleistifte



mein Metermass



...und die Schlafmaske

Tilla Theus
Architektin

IHR AUSSERGEWÖHNLICHSTER REISEBEGLEITER?

Vermutlich der Meisterpokal – oder
das grosse Schirmständer – so hat
ihn später meine damalige Sitz-
nachbarin genannt!



WEM WÜRDEN SIE GERNE IM ÖV BEGEGNEN? WEM EHER NICHT?



NOMINIEREN SIE IHREN „MOST VALUABLE PLAYER“ DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Der öffentliche Verkehr besticht nicht durch
einen einzelnen Spieler, sondern durch ihr
reibungsloses Zusammenspiel – wie die ZSC-Lions,
meistens jedenfalls ☺

DER SCHÖNSTE ORT IM ZVV-LAND? WARUM?



IHR BESTES ÖV-ERLEBNIS

Als wir mit unserer frischgeschlüpften Tochter
von Triemli mit dem Bus nach Hause
fahren! Aus einer gewöhnlichen Busfahrt wird
ein Abenteuer!

Mathias Seger
Hockeyaner, ZSC Lions



STEIG EIN. KOMM WEITER.

