Geschäftsbericht 2024

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

02 Prolog

10 Fokusthema: SZU_4.0

18 Wir sind SZU

30 Mit der SZU unterwegs

46 Finanzbericht

Inhalt

Prolog	**2**
Gemeinsam in die Zukunft	4
Die SZU in Zahlen	6
Chronik 2024	8
Fokusthema: SZU_4.0	**10**
Die Weichen für die Zukunft stellen	12
Neue Züge für die Sihltalbahn	14
Zukunftsfähigkeit durch Modernisierung – das Programm NESA	16
Wir sind SZU	**18**
Unsere Region	20
Über die SZU	24
Unsere Mitarbeitenden	28
Mit der SZU unterwegs	**30**
Mehr Fahrgäste und grösseres Angebot	32
Sihltal- und Uetlibergbahn	34
Zimmerbergbus	38
Felseneggbahn	40
Corporate Governance	42
Verwaltungsrat	44
Geschäftsleitung	45
Finanzbericht	**46**
Finanzieller Lagebericht	48
Finanzierung	51
Bilanz	52
Erfolgsrechnung	54
Geldflussrechnung	56
Anhang zur Jahresrechnung	57
Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses	65
Bericht der Revisionsstelle	66
Investitionsrechnung	68
Anlagenspiegel	70

Prolog

Wer bei der SZU einsteigt, hat mehr vom Leben. Die SZU bringt ihre Kundschaft mit Bahn, Bus und Luftseilbahn zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Wandern oder ins Restaurant. Im Geschäftsjahr 2024 bewegte die SZU viel und konnte wichtige Meilensteine erreichen.

Gemeinsam in die Zukunft

Mit dem Modernisierungsprogramm «SZU_4.0» stellt die SZU die Weichen für eine zukunftsfähige und leistungsstarke Mobilität. Wichtige Meilensteine wie die Beschaffung neuer Triebzüge, eine moderne Verkehrsleitzentrale und ein erweitertes Angebot sorgen für mehr Effizienz, Komfort und Nachhaltigkeit im öffentlichen Verkehr.

Mit Zuversicht und Tatkraft in ein neues Kapitel

Das Modernisierungsprogramm «SZU_4.0» ist unsere Antwort auf die Anforderungen des wachsenden öffentlichen Verkehrs. Die Umsetzung eines solch umfangreichen Vorhabens in derart kurzer Zeit stellt uns als Unternehmen vor grosse Aufgaben.

Das Jahr 2024 stand deshalb ganz im Zeichen von Planung, Koordination und Vorbereitung. Es wurden wichtige Grundlagen geschaffen, um diese Herausforderungen in den kommenden Jahren erfolgreich zu meistern. Wir haben unsere Organisation, unsere Prozesse und Systeme weiter optimiert und an etlichen Stellen Effizienz- und Qualitätssteigerungen realisiert. Damit haben wir eine Transformationsphase abgeschlossen, die sämtliche Unternehmensbereiche in den vergangen drei Jahren beschäftigt und von allen Mitarbeitenden einen grossen Einsatz verlangt hat. Heute können wir darum mit Zuversicht und Tatkraft nach vorne schauen.

Wichtige Meilensteine

Wichtige Meilensteine wurden aber bereits im vergangenen Jahr erreicht. Beispielsweise konnte mit der Vertragsunterzeichnung für 17 neue Triebzüge für die Sihltalbahn S4 die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SZU besiegelt werden. Und mit dem Vertragsabschluss für das Programm der netzweiten Modernisierung unserer Sicherungsanlagen haben wir einen kompetenten Partner ins Boot geholt. Dieses Vorhaben ist zentral, um in Zukunft einen dichteren Takt und eine noch höhere Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Ein weiterer Höhepunkt war die Einführung der neuen Verkehrsleitzentrale im Januar. Sie sorgt für eine optimierte Steuerung des Bahnbetriebs und bietet eine robuste Grundlage für die Aufgaben der kommenden Jahre. Mit der Ausschreibung für die Realisierung der Ladeinfrastruktur haben wir einen grossen und wichtigen Schritt in Richtung emissionsfreier Zimmerbergbus gemacht.

Kontinuierlicher Angebotsausbau

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember haben wir unser Angebot weiter ausgebaut: Zusätzliche Verbindungen bei der Sihltalbahn S4 und ein umfassender Angebotsausbau beim Zimmerbergbus tragen dazu bei, den öffentlichen Verkehr in der Region noch attraktiver zu gestalten.

Herzlichen Dank

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken der Kundschaft für das Vertrauen, den Partnern aus der Wirtschaft und der Politik für die konstruktive Zusammenarbeit, den Gemeinden für die wohlwollende Unterstützung und den Aktienbesitzenden für ihre Verbundenheit mit dem Unternehmen. Ein besonderes Dankeschön geht an die Transportbeauftragten und an die Mitarbeitenden der SZU für ihren unermüdlichen Einsatz und ihre Arbeit. Nur dank ihrer Leidenschaft und ihrem täglichen Engagement ist es möglich, unsere Fahrgäste pünktlicher, bequemer und schneller an ihr Ziel zu bringen.

Andrea Felix
Verwaltungsratspräsidentin

Mischa Nugent
Direktor

Die SZU in Zahlen

26,3 Mio.

Transportierte Fahrgäste
Die Zahl der transportierten Fahrgäste nahm 2024 gegenüber dem Vorjahr um rund fünf Prozent zu.

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn	9 784	11 780	14 017	14 846
Zimmerbergbus	7 874	9 627	10 755	11 188
Felseneggbahn	204	274	280	304
Total	**17 862**	**21 681**	**25 052**	**26 338**

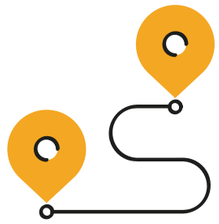
Einheit in 1000 Personen
Ohne Nachtnetz

91 Mio. km

Personenkilometer
Die Passagiere fuhren 2024 im Vergleich zum Vorjahr rund sechs Prozent mehr Personenkilometer.

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn	47 901	57 455	61 882	66 175
Zimmerbergbus	18 217	21 639	23 763	24 798
Total	**66 118**	**79 094**	**85 645**	**90 973**

Einheit in 1000 Personenkilometer
Von allen Passagieren gesamthaft gefahrene Kilometer



3,5 km

Durchschnittliche Reisedistanz
2024 wurde durchschnittlich 3,49 Kilometer weit gereist.

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn	4,90	4,88	4,41	4,46
Zimmerbergbus	2,31	2,25	2,21	2,22
Durchschnitt	**3,74**	**3,69**	**3,46**	**3,49**

Einheit in Kilometer

3,9 Mio. km

Angebotene Kilometer
2024 legten die Züge und Busse gut zwei Prozent mehr Kilometer zurück als im Vorjahr.

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn	992	977	1 023	1 042
Zimmerbergbus	2 795	2 798	2 818	2 878
Total	**3 787**	**3 775**	**3 841**	**3 920**

Einheit in 1000 Kilometer
Von allen Zügen oder Bussen zurückgelegte Kilometer

96 %
86 %

Pünktlichkeit
2024 waren die Züge nochmals pünktlicher unterwegs als im Vorjahr. Die Busse hingegen verschlechtetern sich.

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn [1]	95,0	93,4	95,2	96,1
Zimmerbergbus [2] [3]	89,5	88,4	88,3	85,9

Einheit in %
[1] pünktlich, wenn Verspätung weniger als drei Minuten
[2] pünktlich, wenn Verspätung weniger als zwei Minuten
[3] neue Berechnungsmethode

69 %
58 %
43 %

Kostendeckungsgrad
2023 stieg der Kostendeckungsgrad von RPV Bahn und Zimmerbergbus dank höherer Verkehrserlöse. Auch die Infrastruktur verzeichnete einen leichten Anstieg aufgrund geringerer Abschreibungen. Der Instandhaltungsbedarf bleibt wegen des Anlagenalters auch in den kommenden Jahren hoch.

	2021	2022	2023	2024
RPV Bahn	53,3	68,0	69,2	N/A[1]
Zimmerbergbus	51,4	52,6	58,3	N/A[1]
Infrastruktur	49,3	36,6	43,0	N/A[1]

Einheit in %
[1] Zahlen bei Drucklegung noch nicht bekannt

253

Mitarbeitende
Die Zahl der Mitarbeitenden per Ende Jahr erhöhte sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr um zehn Prozent.

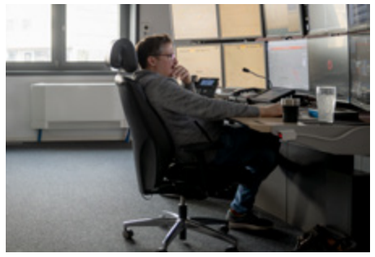
	2021	2022	2023	2024
Anzahl Mitarbeitende	195	217	231	253
Vollzeitstellen (FTE)	179,2	198,4	207,7	230,9
Lernende/Praktikant:innen	6	5	4	6
Fluktuation [1]	8,3 %	9,7 %	10,1 %	6,8 %

Stand per 31.12.
[1] Netto-Fluktuation (d.h. ohne Pensionierungen)

Chronik 2024

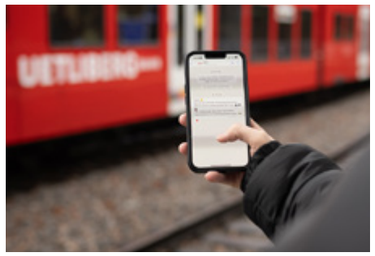
Jan

Die Verkehrsleitzentrale nimmt den Betrieb auf
Am 8. Januar nahm die neue Verkehrsleitzentrale um 4 Uhr morgens ihre operative Arbeit auf. Damit löste sie die bisherige «Leitstelle» ab. Dieser Ablösung ging eine umfassende Reorganisation im Bereich Betrieb voraus, in der die internen Strukturen und Abläufe optimiert wurden.



Feb

Die SZU lanciert einen WhatsApp-Kanal
Am 19. Februar lancierte die SZU einen WhatsApp-Kanal. Über den neuen Informationsweg des beliebten und weitverbreiteten Messenger-Dienstes informiert die SZU seither ihre Fahrgäste frühzeitig über Baustellen, Nachtarbeiten, geplante Streckenunterbrüche und Ähnliches.



Mär

Revision der Felseneggbahn
Wegen der jährlichen Revision blieb die Felseneggbahn vom 4. bis 22. März durchgehend geschlossen. Mit den gesetzlich vorgeschriebenen Revisions- und Unterhaltsarbeiten garantiert die SZU ihren Fahrgästen stets einen sicheren und zuverlässigen Betrieb. Die Betriebsschliessung wird darüber hinaus jeweils für eine Bergungsübung genutzt.

Apr

Bahnersatzverkehr im Sihlwald
Der Kanton Zürich begann am 15. April mit den Bohrarbeiten für den Entlastungsstollen Sihl–Zürichsee. Weil dabei das Ausbruchmaterial von der Baustelle im Sihlwald mit der Bahn abtransportiert wurde, musste die SZU aus Sicherheitsgründen im Bereich der Baustelle die Fahrleitung demontieren. Aus diesem Grund war die Teilstrecke der S4 Langnau-Gattikon–Sihlwald von Mitte April bis Anfang Dezember gesperrt. Während der Sperrung verkehrten Bahnersatzbusse zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald.

Jun

Generalversammlung im Landesmuseum
Am 21. Juni fand im Landesmuseum in Zürich die Generalversammlung der SZU statt. Es kamen 148 Aktienbesitzende, die rund 88,6 Prozent des Aktienkapitals vertraten. Die Anwesenden genehmigten den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2023 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses und entlasteten die Mitglieder des Verwaltungsrats.

Sep

Neue Züge für die Sihltalbahn
Die SZU beschafft 17 einstöckige S-Bahn-Triebzüge bei Stadler Rail. Die neuen Fahrzeuge des Typs FLIRT ersetzen die heutigen Doppelstockzüge der Sihltalbahn S4. Dieser Auftrag ist die grösste Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der SZU. Am 17. September unterzeichneten die SZU und Stadler Rail die entsprechenden Verträge. Die neuen Züge verkehren voraussichtlich ab Frühsommer 2028.

Okt

Rätselwochen auf der Felsenegg
Während der Herbstferien, vom 5. bis 20. Oktober, fanden auf der Felsenegg erneut die Rätselwochen mit dem Eichhörnchen Bo statt. Auf einem Rundweg ab der Bergstation Felsenegg konnten die Kinder Bo bei der Suche nach Gegenständen unterstützen, die den betagten Greishörnchen zuvor stibitzt wurden.

Netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen
Die SZU und Stadler Signalling haben am 16. Oktober den Partnerschaftsvertrag zur netzweiten Modernisierung der Sicherungsanlagen unterzeichnet. Dieses Projekt ist ein zentraler Bestandteil des ehrgeizigen Modernisierungsprogramms «SZU_4.0» und ebnet den Weg für ein zukunfts- und leistungsfähiges Bahnsystem.

Nov

Zukunftstag bei der SZU
Am 14. November empfing die SZU im Rahmen des Zukunftstags acht Kinder von SZU-Mitarbeitenden, die die 5. bis 7. Klasse besuchen. Sie hatten dabei nicht nur die Gelegenheit, ihrer Mutter oder ihrem Vater bei der täglichen Arbeit über die Schulter zu schauen, sondern erhielten in der Werkstatt auch einen Einblick in die Arbeiten rund um den Fahrzeugunterhalt.

Fokusthema: SZU_4.0

Die SZU macht sich fit für die Zukunft. Mit dem Modernisierungsprogramm «SZU_4.0» stellt sie sicher, dass die Fahrgäste künftig pünktlicher, bequemer und schneller ans Ziel kommen.

Die Weichen für die Zukunft stellen

Mit dem Modernisierungsprogramm «SZU_4.0» investiert die SZU in den nächsten rund zehn Jahren über 800 Millionen Franken in 17 Hauptprojekte – eine Herausforderung für das gesamte Unternehmen, die ein Höchstmass an Planungs- und Koordinationsarbeit voraussetzt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden die anstehenden Vorhaben abgestimmt und verschiedene Planungen gemacht.

Nicolas Bocherens, Programmleiter SZU_4.0

Abstimmung von Grossprojekten
In den nächsten Jahren werden zahlreiche Bauprojekte umgesetzt, teilweise gar parallel. Die zeitliche Koordination dieser Projekte stand im Jahr 2024 im Mittelpunkt der Arbeiten der Programmleitung «SZU_4.0». Dabei ging es vor allem darum, sicherzustellen, dass die einzelnen Vorhaben aufeinander abgestimmt realisiert werden. Gerade im Bereich Logistik und Betrieb bedeutet eine solche Projektdichte, wie sie bei der SZU ansteht, eine enorme Herausforderung. Bei der Planung muss beispielsweise sichergestellt werden, dass sich die Projekte mit ihren unterschiedlichen Bauphasen nicht gegenseitig behindern, dass Baustellen auch dann erreichbar bleiben, wenn gleichzeitig auf einem anderen Abschnitt des Bahnnetzes gebaut wird oder dass jederzeit ausreichend Installations- und Umschlagplätze verfügbar sind.

Planung Ersatzverkehr
Darüber hinaus müssen die Planungen den Bahnbetrieb berücksichtigen. So wird beispielsweise eine übergeordnete Strategie für den Bahnersatzverkehr entwickelt. Werden mehrere Bauprojekte gleichzeitig realisiert, können diese gegenseitige Auswirkungen haben. Muss beispielsweise für das eine Projekt ein Streckenabschnitt gesperrt werden, wird dadurch möglicherweise die Erreichbarkeit des zweiten Projektes verunmöglicht. Oder für das eine Projekt muss temporär eine Strasse gesperrt werden, die im anderen Projekt als Route für den Ersatzverkehr vorgesehen ist. Die Strategie, die nun ausgearbeitet wird, stellt sicher, dass Projekte sich weder in ihren Bauabläufen gegenseitig behindern, noch dass Ersatzmassnahmen eines Projektes negative Einflüsse auf andere Projekte haben. Zudem wird sichergestellt, dass die Reiseeinschränkungen für die Fahrgäste auf das tiefst mögliche Minimum reduziert werden.

Abstellkonzept für die Zukunft
Ein weiteres zentrales Thema war die Entwicklung eines nachhaltigen Abstellkonzepts für die Fahrzeugflotte der SZU. Während der Bauphase des neuen Hauptsitzes mit neuer Unterhaltsanlage stehen voraussichtlich ab 2028 während rund vier Jahren weniger Abstellflächen zur Verfügung als heute. Gleichzeitig steigt der Bedarf an Abstellflächen langfristig erheblich, wenn ab 2028 die neuen Fahrzeuge RBe 546 in Betrieb genommen werden. Zudem muss ein Abstellkonzept, zumindest während der kommenden Jahre, auch die Projekte und die verschiedenen Phasen des Modernisierungsprogramms berücksichtigen.
Im abgeschlossenen Geschäftsjahr wurden die Rahmenbedingungen für mögliche Abstellflächen geprüft. Dabei wurden denkbare Standorte unter anderem hinsichtlich topografischer Gegebenheiten, Lärmschutz oder Brandschutz bewertet.
Auf der Basis dieser Ausgangslage werden nun alle potenziellen Abstellstandorte identifiziert. In einem zweiten Schritt wird anschliessend gemeinsam mit den verschiedenen Bereichen ein Abstellkonzept erarbeitet, das einen effizienten, sicheren und pünktlichen Bahnbetrieb garantiert.

Neue Programmleitung
Neben all diesen intensiven Grundlagenarbeiten gab es in der Programmleitung von «SZU_4.0» auch personelle Veränderungen. Fabienne Chappuis, die das Modernisierungsprogramm während der letzten rund zwei Jahre mit grossem Engagement vorangetrieben hatte, übernahm per 14. Oktober die Leitung des Bereichs Rollmaterial und nahm damit auch Einsitz in die Geschäftsleitung der SZU. Ihre Nachfolge trat am 18. November Nicolas Bocherens an.

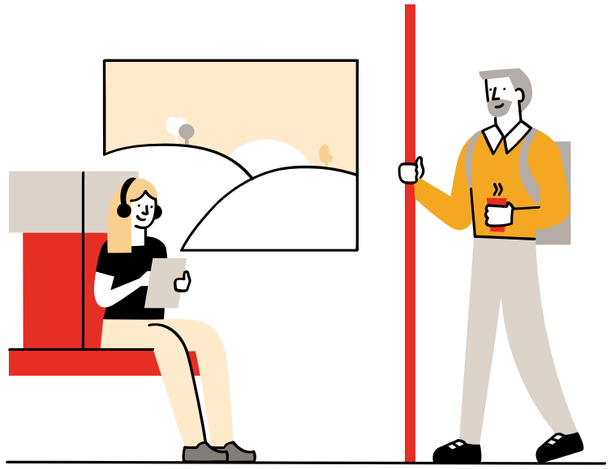
Neue Züge für die Sihltalbahn

Die SZU modernisiert ihre Fahrzeugflotte auf der Sihltalbahn S4 mit 17 neuen einstöckigen S-Bahn-Triebzügen des Typs FLIRT von Stadler Rail. Die Beschaffung dieser Fahrzeuge ist ein zentrales Element des Modernisierungsprogramms «SZU_4.0» und ein wesentlicher Schritt, um das steigende Fahrgastaufkommen effizient zu bewältigen.

Effizienz und Pünktlichkeit durch einstöckige Fahrzeuge

Die Züge ersetzen die acht primär doppelstöckigen Zugskompositionen, die im Moment auf der Sihltalbahnlinie S4 zwischen Zürich HB und Sihlwald eingesetzt werden und nach teilweise über 30 Jahren am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt sind. Der Entscheid für einstöckige Fahrzeuge wurde bewusst gefällt. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fahrtlänge der Fahrgäste auf der Sihltalbahnlinie mit ihren kurzen Haltestellenabständen lediglich rund 4,5 Kilometer beträgt. Bereits heute suchen sich viele Fahrgäste darum gar nicht erst einen Sitzplatz im oberen Stock des Zuges. Einstöckige Züge mit mehr Türen ermöglichen ein schnelleres Ein- und Aussteigen, was entscheidend ist für einen effizienten und pünktlichen Betrieb. Darüber hinaus sind diese kurzen Fahrgastwechsel, zusammen mit einer Taktverdichtung, wichtige Voraussetzungen, um das erwartete Fahrgastaufkommen der künftigen Jahre zuverlässig zu bewältigen.

Beschafft werden 17 dreiteilige Zugskompositionen mit einer Länge von zirka 63 Metern. Die Fahrzeuge verfügen jeweils über sechs Niederflureinstiege sowie 140 Sitz- und 265 Stehplätze. Während in stark frequentierten Zeiten die Züge in Doppeltraktion mit einer Gesamtlänge von knapp 130 Metern unterwegs sein werden, können zu Randzeiten mit geringerem Fahrgastaufkommen auch Einzelkompositionen eingesetzt werden.



Vertragsvolumen von rund 160 Millionen Franken

Der Kauf der neuen Züge ist die grösste Rollmaterialinvestition in der Geschichte der SZU. Das Auftragsvolumen von 160 Millionen Franken umfasst neben den Fahrzeugen auch die Schulung des Lokpersonals und der Unterhaltsteams. Zudem bietet der Vertrag die Möglichkeit, Optionen zur Bestellung von bis zu zehn weiteren Fahrzeugen einzulösen. Damit ist diese Beschaffung eines der zentralen Elemente des umfassenden Modernisierungsprogramms «SZU_4.0» mit dem Ziel, das Angebot für die Kundschaft qualitativ wie auch quantitativ auszubauen.

Einsatz ab Sommer 2028 geplant

Die neuen Züge sind ein wesentlicher Schritt, um die Qualität und die Kapazität des SZU-Angebots auf der Sihltalbahnlinie S4 nachhaltig zu sichern und zu steigern. Ziel ist es, auch bei der erwarteten Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2050, die Fahrgäste der SZU sicher, pünktlich und bequem an ihr Ziel zu bringen.

Die Auftragsvergabe an Stadler Rail erfolgte im Sommer 2024, nachdem potenzielle Anbieter bis Ende 2023 ihre Angebote einreichen konnten. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich ab Sommer 2028 in Betrieb genommen, die gesamte Auslieferung ist bis im Sommer 2029 geplant.

Zukunftsfähigkeit durch Modernisierung – das Programm NESA

Damit die SZU ihre Fahrgäste auch künftig sicher und pünktlich ans Ziel transportieren kann, modernisiert sie auf ihrem Netz die Stellwerke, die Leittechnik, die Zugbeeinflussung und, wo notwendig, weitere Elemente der Aussenanlagen.

Das Programm NESA (Netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen) ist ein zentraler Bestandteil des ehrgeizigen Modernisierungsprogramms «SZU_4.0». Ziel ist es, die Grundlage für den künftigen 15'-/7,5'-Takt auf den Linien S4 und S10 zu schaffen und den Weg für ein zukunfts- und leistungsfähiges Bahnsystem zu ebnen, mit dem die Fahrgäste der SZU künftig pünktlicher, bequemer und schneller an ihr Ziel gelangen.

Mutiger Schritt in die Zukunft
Die bestehende Infrastruktur hat ihre Leistungsgrenze erreicht und entspricht nicht mehr den Anforderungen eines modernen Bahnbetriebs. Besonders die in die Jahre gekommenen Stellwerk- und Leittechniksysteme erfordern eine umfassende Erneuerung. Um dieser Herausforderung zu begegnen, hat die SZU eine zukunftsweisende Entscheidung getroffen: Der Auftrag für die Modernisierung der gesamten Sicherungsanlagen wurde als Totalunternehmerleistung vergeben. Dieser Ansatz vereint die Planung, Konzeptentwicklung und Umsetzung aus einer Hand und ermöglicht der SZU, dem Fachkräftemangel zu begegnen und externes Expertenwissen optimal zu nutzen.

Stadler Signalling als Schlüsselpartner
Nach einer öffentlichen Ausschreibung erhielt die Stadler Signalling AG im Herbst den Auftrag, der Leistungen im Umfang von rund 34 Millionen Franken beinhaltet. Für Stadler ist dieser Auftrag ein weiterer bedeutender Schritt, um im Bereich der Sicherungstechnik für Normalspurbahnen Fuss zu fassen. Das Projektteam nahm seine Arbeit bereits im November auf.
Kern des Programms NESA ist die Reduktion der bisherigen neun Stellwerke auf drei moderne, elektronische Linienstellwerke. Diese werden so konzipiert, dass bei einem Ausfall eines Stellwerks der Betrieb auf zwei von drei Abschnitten des Netzes aufrechterhalten werden kann. Neben der Erneuerung der Stellwerke und der Leittechnik umfasst das Programm auch die Modernisierung der Aussenanlagen. Durch den Einsatz modernster Technologien werden Zugfolgezeiten optimiert, Störungen minimiert und die Effizienz des gesamten Betriebs nachhaltig gesteigert.

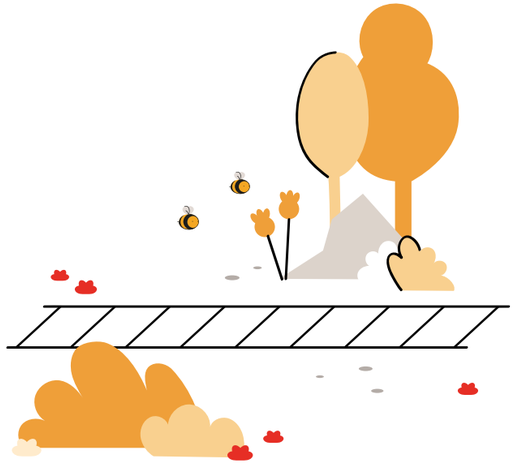
Vorteile für Reisende und Personal
Die Modernisierung der Sicherungsanlagen bringt klare Vorteile: Reisende profitieren von einem dichteren Taktangebot sowie einer höheren Zuverlässigkeit des Fahrplans. Auch die Mitarbeitenden der SZU werden entlastet, da moderne Arbeitsplätze und automatisierte Prozesse weniger manuelle Eingriffe erfordern. Dies sorgt nicht nur für effizientere Abläufe, sondern auch für eine verbesserte Arbeitsumgebung.
Mit dem Programm NESA macht die SZU einen entscheidenden Schritt in Richtung einer sicheren, leistungsfähigen und kundenfreundlichen Bahninfrastruktur, die den wachsenden Anforderungen des öffentlichen Verkehrs gerecht wird.

Wir sind SZU

Als regionales Verkehrsunternehmen ist die SZU in der Region verankert und nahe am Puls des Geschehens. Diese Stärke nutzt sie, um sich, neben ihrer Kernaufgabe «Bereitstellung einer effizienten Transportkette», aktiv in ihrer Region zu engagieren.

Unsere Region

Die SZU übernimmt die Verantwortung für die Auswirkungen ihres Handelns auf die Region. Umbauprojekte beispielsweise werden in enger Abstimmung mit den jeweils betroffenen Gemeinden entwickelt. Zudem achtet die SZU auch darauf, möglichst nachhaltige Baumaterialien zu verwenden, und engagiert sich für die Flora und Fauna entlang ihres Bahnnetzes.



Wie die SZU Ökosysteme vernetzt

Die SZU begleitet mit ihrer Abteilung «Umwelt und Nachhaltigkeit» alle Projekte, von der Planung bis hin zur Ausführung, und übernimmt Verantwortung für deren Auswirkungen auf die Umwelt. Bei Bauprojekten minimiert die SZU beispielsweise die Eingriffe in Lebensräume, schützt Böden durch Geotextilien und Kiesschichten und führt regelmässige Kontrollen durch, um die Ausbreitung von Neophyten zu verhindern. Nach Abschluss einer Baustelle wird der ursprüngliche Zustand der Flächen wiederhergestellt.

Auch die Pflege der Grün- und Gehölzstreifen entlang der Bahntrassen wird möglichst umweltverträglich durchgeführt. Diese schmalen Streifen spielen eine wichtige Rolle als ökologische Verbindungskorridore und fördern die Vernetzung von Lebensräumen. Neben der Sicherstellung der Sicherheitsabstände zur Bahnanlage ist geplant, Grünflächen ökologisch aufzuwerten, etwa durch das Anlegen von artenreichen Wiesen mit Blühpflanzen. Diese bieten Insekten und Kleintieren wertvolle Lebensräume.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Aufwertung von Lebensräumen ist die Ringlikerkurve auf der Strecke der Uetlibergbahn, wo durch den gezielten Rückschnitt und die Bewirtschaftung wertvoller Sträucher neue Pflanzenarten und geschützte Tierarten wie die Zauneidechse gefördert werden können.

Auch im Betrieb achtet die SZU auf Umweltauswirkungen, etwa durch die Reduktion von Lichtverschmutzung. Beleuchtungen werden so angepasst, dass die Sicherheit der Kundschaft und Mitarbeitenden gewährleistet ist, aber Insekten und andere Tiere nicht unnötig beeinträchtigt werden.

Mit all diesen Massnahmen trägt die SZU nicht nur den gesetzlichen Anforderungen Rechnung, sondern unterstützt aktiv eine positive Entwicklung des Lebensraums für Mensch und Natur in ihrer Region.

Nachhaltiger Gleisbau mit rezyklierten Stahlschwellen

Bei der Fahrbahnerneuerung zwischen Triemli und Uitikon Waldegg sowie zwischen Ringlikon und Uetliberg setzt die SZU erstmals im grossen Stil sogenannte «Green-Steel-Stahlschwellen» ein.

Diese Stahlschwellen bestehen zu 100 Prozent aus rezykliertem Stahl und werden in einem Elektrolichtbogenofen ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt. Das Ergebnis: eine CO_2-Bilanz von unter 330 Kilogramm CO_2 pro Tonne Formstahl – ein europäischer Spitzenwert.

Mit einer angenommenen Lebensdauer von über 75 Jahren sind die Schwellen langlebiger als Beton- oder Holzschwellen. Zudem sind sie sowohl vollständig rezyklierbar als auch wartungsfreundlich und unterstützen einen geschlossenen Stoffkreislauf. Die Verwendung dieses Schwellentyps trägt so dazu bei, den ökologischen Fussabdruck der Infrastruktur zu reduzieren. Damit setzt die SZU ein Zeichen für eine klimafreundliche und zukunftsorientierte Mobilität.

Die SZU als Puzzleteil zur Aufwertung von Quartieren und Bahnhofsplätzen

Die SZU steht für mehr als nur öffentlichen Verkehr – sie gestaltet die Lebensqualität in ihrer Region aktiv mit. Ein Beispiel dafür ist die geplante Aufwertung des Quartiers rund um den Bahnhof Langnau-Gattikon. Als öV-Unternehmen und Grundbesitzerin sieht sich die SZU in der Verantwortung, einen guten Verkehrsknotenpunkt zu erlangen und sich für hohe Aufenthalts- und Ortsbauqualitäten einzusetzen.

Die Bussituation auf dem Bahnhofplatz Langnau-Gattikon ist schon lange unbefriedigend. Frühere Anläufe für eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes und die Umsetzung eines behindertengerechten Bushofs scheiterten. Der Gemeinde ist die Situation bewusst. Da auch im weiteren Bahnhofsumfeld städtebauliche Fragestellungen gelöst werden sollen, hatte die Gemeinde im Berichtsjahr ein Workshopverfahren initiiert. Ziel war es, den gesamten Dorfteil neu zu denken und eine Grundlage für eine städtebauliche und verkehrstechnische Lösung zu erarbeiten, die gleichzeitig auch aufwärtskompatibel sein sollte.

Erarbeitet wurde so ein langfristiges Zielbild für den unteren Dorfteil von Langnau. Geplant ist ein moderner und gedeckter Bushof. Der Bahnhof soll durchgängig barrierefrei und an das Dorf angebunden sein. Gleichzeitig soll der Bahnhofsvorplatz mit einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und Gastronomieangeboten aufgewertet werden. Dieses Konzept setzt auf verbesserte Fuss- und Veloverbindungen sowie innovative Raumlösungen.

Die SZU unterstützt das Zielbild und besonders die Aufwertung für die Busreisenden. Die meisten Stossrichtungen der Gemeinde lassen sich mit den langfristigen Anforderungen der SZU vereinbaren. Es ist nun die gemeinsame Aufgabe, die Bahnhofsumbauplanung der SZU mit der Ortsentwicklung der Gemeinde abzugleichen und eine für alle optimale Lösung umzusetzen.

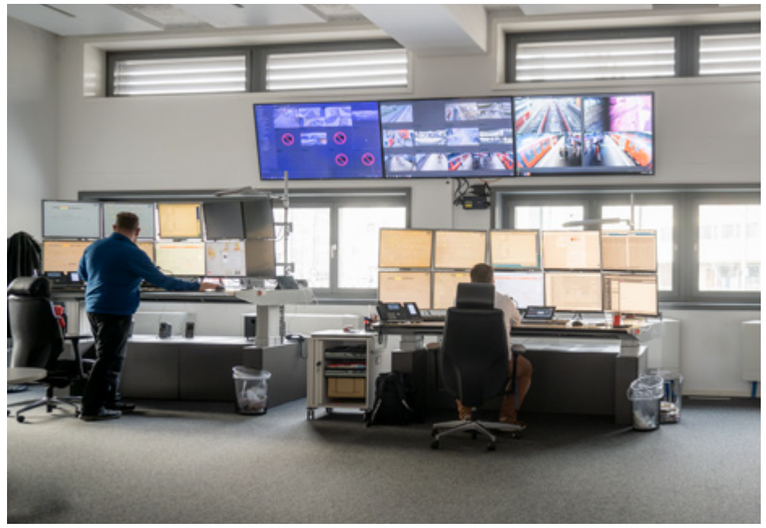
Die SZU übernimmt dabei eine Verantwortung, die sie sich als lokales und persönliches öV-Unternehmen auf die Fahne geschrieben hat: Sie arbeitet eng und partnerschaftlich mit Gemeinden zusammen und engagiert sich aktiv für die Entwicklung eines lebendigen Quartiers und damit insgesamt auch für eine lebenswerte Region.

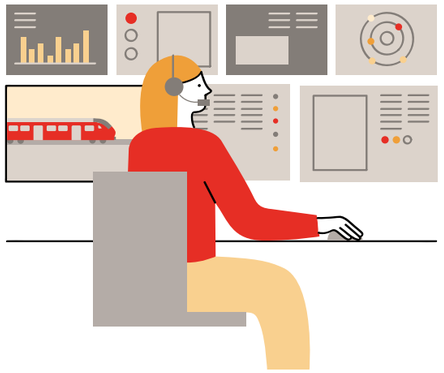
Über die SZU

Die SZU bewegt nicht nur täglich zehntausende von Fahrgästen in ihrem Marktgebiet. Auch hinter den Kulissen ist sie dynamisch unterwegs und entwickelt sich stetig weiter.

Wechsel in der Geschäftsleitung
Im Jahr 2024 gab es bei der SZU wichtige Veränderungen in der Geschäftsleitung: Stefan Kreuzmann, Leiter Betrieb, verliess die SZU Ende Oktober in Richtung Rhätische Bahn. Seine Nachfolge übernimmt ab Januar 2025 Marc Reber. Marc Reber, zuletzt Solution Manager bei der SBB, gilt als ausgewiesener Experte und anerkannter Pionier in der Digitalisierung des Bahnbetriebs. Auch in der Leitung des Bereichs Rollmaterial gab es einen Wechsel: Fabienne Chappuis, Leiterin des Modernisierungsprogramms «SZU_4.0», übernahm die Funktion Mitte Oktober von Raphael Wettstein. Dieser gab seine Geschäftsleitungsfunktion auf eigenen Wunsch ab, um sich vertiefter mit den zahlreichen Rollmaterialprojekten der SZU zu befassen. Mit diesen internen und externen Nachfolgelösungen stellt die SZU sicher, dass die Geschäftsleitung auch künftig über die nötige Fachexpertise verfügt, um das Unternehmen durch die kommenden Jahre zu führen.

Stärkung der Cybersicherheit
In einer zunehmend vernetzten Welt ist die Sicherheit der Informations- und Kommunikationssysteme von entscheidender Bedeutung. Die SZU hat 2024 im Bereich Cybersicherheit grosse Fortschritte erzielt: Mit der Erfüllung der Cysec-Rail-Anforderungen und der Einführung eines Informationssicherheits-Managementsystems wurden wichtige Grundlagen geschaffen für eine zukunftsgerichtete, sichere und verlässliche IT-Umgebung.
Ein wesentlicher Meilenstein ist die Beauftragung eines Security Operations Centers (SOC), das eine 24/7-Überwachung der IT-Infrastruktur sicherstellt. Gleichzeitig wurden moderne Sicherheitslösungen und regelmässige Sicherheitsupdates implementiert, um die IT-Infrastruktur wirksam vor Cyber-Bedrohungen zu schützen. Gezielte Schulungs- und Sensibilisierungsprogramme stärken zudem die Sicherheitskultur innerhalb der Organisation. Durch Sensibilisierungskampagnen werden die Mitarbeitenden künftig auf Risiken wie Phishing und Malware vorbereitet. Diese Massnahmen gewährleisten nicht nur den reibungslosen Betrieb der Systeme, sondern schützen auch die sensiblen Daten der Kundschaft sowie der Mitarbeitenden.
Diese Anstrengungen im Bereich der Cybersicherheit sind ein integraler Bestandteil einer umfassenden IT-Strategie, die der Verwaltungsrat 2023 verabschiedet hat und die seither schrittweise und kontinuierlich umgesetzt wird.





Reorganisation des Bereichs Betrieb
Innerhalb der SZU sorgt der Bereich Betrieb dafür, dass die Züge zur richtigen Zeit am richtigen Ort einsatzbereit sind, dass genügend Lokpersonal für die richtigen Fahrten eingeteilt ist und die Züge zur richtigen Zeit die richtigen Gleisabschnitte befahren. Gleichzeitig informiert und lenkt das Team die täglich knapp 50 000 Fahrgäste über Durchsagen und Anzeigen an den Bahnhöfen und in den Zügen. Prognosen gehen davon aus, dass in Zukunft täglich rund 400 Zugsfahrten und in Spitzenzeiten bedeutend mehr Fahrgäste auf dem Netz der SZU unterwegs sein werden als heute. Um auch unter diesen Voraussetzungen die Fahrgäste pünktlich und verlässlich ans Ziel zu bringen und bei Abweichungen rasch zu informieren, hat der Bereich Betrieb die internen Strukturen und Abläufe optimiert. Im Januar wurde die neue Verkehrsleitzentrale in Betrieb genommen, in der seither rollen- und aufgabenbasiert gearbeitet wird. Dabei wurde unter anderem auch die Rolle «Helpdesk» neu geschaffen. Der Helpdesk unterstützt das Lokpersonal in besonders herausfordernden Situationen. Dadurch können beispielsweise Auswirkungen von Fahrzeugstörungen oder ähnlichem minimiert werden. Diese Stärkung der Organisation hat sich bereits im ersten Betriebsjahr bewährt und die Qualität der Bahnproduktion stark erhöht. Mit diesen wichtigen Stärkungsmassnahmen ist der Bereich Betrieb in der Lage, die Herausforderungen der nächsten Jahre zu meistern und einen stabilen und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Dies sowohl im Hinblick auf die anstehenden Ausbau- und Modernisierungsmassnahmen als auch auf die geplante Taktverdichtung.

Digitaler Zwilling:
Der virtuelle Bahnbetrieb
Die SZU hat im Jahr 2024 einen wichtigen Meilenstein in der Digitalisierung erreicht: die Einführung des digitalen Zwillings. Dabei handelt es sich um eine digitale, sehr realitätsnahe Nachbildung des rund 27 Kilometer langen SZU-Schienennetzes. Dieses innovative Instrument ermöglicht datenbasierte Analysen und Simulationen. Ziel ist es, die Anforderungen an den Bahnbetrieb der Zukunft präzise zu definieren und aus aktuellen Erfahrungen zu lernen.
Der digitale Zwilling vereint umfassende Informationen: von Bahnstationen über Gleise, Signale und Fahrzeuge bis hin zu externen Einflüssen wie Wetter und Adhäsion. Er zeigt nicht nur den Ist-Zustand, sondern ermöglicht auch das Testen zukünftiger Szenarien – zum Beispiel bei der Planung von Programmen wie NESA, der netzweiten Modernisierung der Sicherungsanlagen. Hier kann die SZU sicherstellen, dass Signale und Infrastruktur genau dort ausgebaut werden, wo sie gebraucht werden.
Ein besonderer Vorteil liegt in der Möglichkeit, komplexe Szenarien durchzuspielen – etwa die Auswirkungen eines komplett neuen Fahrplans oder die Koordination von Bauphasen. Damit ersetzt der digitale Zwilling das bisherige, oft subjektive Expertenwissen durch datenbasierte Entscheidungsgrundlagen.
Die Einführung dieses Systems ist ein bewusster Schritt zur strategischen Nutzung der Möglichkeiten, die die Digitalisierung bietet. Mit dem digitalen Zwilling macht die SZU ihr Bahnsystem fit für die Zukunft – smarter, effizienter und nachhaltiger.

Bereich Rollmaterial mit angepasster Organisation

Im Jahr 2024 hat die SZU die Organisation im Bereich Rollmaterial neu ausgerichtet und dabei die Instandhaltungsrolle «ECM 3» (Fuhrparkmanagement) eingeführt. Dieser Schritt ist Teil des Modernisierungsprogramms «SZU_4.0», das die Weichen für eine zukunftssichere Organisation stellt. Ziel der neuen Struktur ist es, die Planung und Umsetzung im Eisenbahnfahrzeug-Unterhalt effizienter und klarer zu gestalten.

Die Einführung der ECM-Rollen (Entity in Charge of Maintenance) basiert, in Anlehnung an die EU-Durchführungsverordnung 2019/779, auf einem neuen Konzept im Eisenbahnverkehr, das Verantwortlichkeiten im Fahrzeugunterhalt präzise definiert:

- ECM 1 (Instandhaltungsmanagementfunktion): Gesamtverantwortung für das Instandhaltungs-Management-System.
- ECM 2 (Instandhaltungsentwicklung): Festlegung und Weiterentwicklung der Instandhaltungsrichtlinien.
- ECM 3 (Fuhrparkmanagement): Sicherstellung der rechtzeitigen Instandhaltung und effizienten Ressourcennutzung.
- ECM 4 (Instandhaltungserbringung): Durchführung aller notwendigen Arbeiten.

Die neue Rolle des Fuhrparkmanagements (ECM 3) schliesst eine bisherige Lücke. Als zentrale Planungsstelle kanalisiert sie Anfragen, sorgt für klare Schnittstellen und verbessert die Planungssicherheit. Dies betrifft sowohl den laufenden Betrieb als auch Projekte wie Fahrzeugbeschaffungen und Umbauten. Ein weiterer Vorteil: Die Zusammenarbeit zwischen internen und externen Partnern wird durch klare Zuständigkeiten erleichtert. So kann die Fahrzeugverfügbarkeit selbst bei anspruchsvollen Projekten oder Bauphasen jederzeit gewährleistet werden.

Diese Neuerungen sind ein entscheidender Schritt hin zu einer modernen, leistungsstarken und verlässlichen Instandhaltung.

Start des Programms «Sicher&Gesund»

Die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden hat für die SZU höchste Priorität. Im Berichtsjahr wurde deshalb das Programm «Sicher&Gesund» lanciert, ein umfassendes Sicherheits- und Gesundheitsmanagementkonzept, das die beiden Themen ganzheitlich betrachtet und behandelt. Ein zentraler Pfeiler ist dabei, eine positive Sicherheits- und Lernkultur zu leben und zu stärken. Das Programm umfasst zahlreiche Massnahmen wie Präventionskampagnen, Gesundheitskurse oder auch individuelle Beratungsangebote. Darüber hinaus werden regelmässig Schulungen durchgeführt, um das Bewusstsein für Arbeitssicherheit zu schärfen und Unfälle zu vermeiden. Mit «Sicher&Gesund» investiert die SZU in ihre Mitarbeitenden und schafft die Basis für ein produktives und gesundheitsförderndes Arbeitsumfeld.

Die SZU im Wandel

Die Zukunft bringt viele Herausforderungen für die SZU – von steigenden Fahrgastzahlen, Nachholbedarf in der Instandhaltung, dem Ersatz diverser Anlagen und Assets aufgrund ihres Alters, der Digitalisierung bis hin zu höheren regulatorischen Anforderungen. Diesen Herausforderungen begegnet die SZU mit dem umfassenden Modernisierungsprogramm «SZU_4.0». Die anstehenden Aufgaben aus diesem Programm, zusammen mit den Entwicklungen im Umfeld und einer stetig wachsenden Organisation, bedingen auch Veränderungen innerhalb des Unternehmens. Nach intensiven Vorbereitungen und der Umsetzung zahlreicher Projekte konnte die SZU diesen dreijährigen Transformationsprozess im Berichtsjahr erfolgreich abschliessen. Ziel des Prozesses war es, die SZU durch Digitalisierung, Prozessoptimierungen, Kompetenzaufbau und den Einsatz innovativer Technologien fit für die Zukunft zu machen und so die Voraussetzungen zu schaffen, um «SZU_4.0» erfolgreich umsetzen zu können. Die Reorganisation im Bereich Betrieb mit der neuen Verkehrsleitzentrale, die Erarbeitung und schrittweise Umsetzung einer zukunftsgerichteten ICT-Strategie oder die rollenbasierten Organisationsanpassungen im Fahrzeugunterhalt sind nur drei Resultate aus diesem erfolgreichen Veränderungsprozess. Mit diesen strategischen Initiativen hat die SZU im Geschäftsjahr 2024 wichtige Weichen für die Zukunft gestellt.

Unsere Mitarbeitenden

Die SZU bietet ihren Fahrgästen eine effiziente Transportkette und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Leben in der Region. Dafür engagieren sich rund 250 Mitarbeitende täglich in den unterschiedlichsten Berufen.

Bereits seit einigen Jahren befindet sich die SZU in einer Phase des starken Wachstums. Um die anspruchsvollen Vorhaben der nächsten Jahre umzusetzen, wurden im Berichtsjahr erneut Stellen geschaffen. Die Zahl der Mitarbeitenden stieg von durchschnittlich 200,7 auf 215,6 Vollzeitstellen.

Employer Branding

Die SZU hat im Geschäftsjahr 2024 einen wichtigen Meilenstein im Bereich Employer Branding erreicht. Ziel war es, die SZU als attraktive und zukunftsgerichtete Arbeitgeberin zu etablieren, um bestehende Mitarbeitende langfristig zu binden und neue Talente gezielt anzusprechen. Das umfassende Konzept wurde auf der Basis von Workshops und Interviews mit einer breiten Gruppe von Mitarbeitenden entwickelt. Es verbindet die Werte der SZU mit einem klaren Arbeitgeberversprechen: Die SZU bietet eine familiäre Arbeitsatmosphäre und flache Hierarchien in einem sinnstiftenden Umfeld.

Ein zentraler Aspekt des Konzepts war die Entwicklung von vier Persona-Profilen, die die Bedürfnisse und Motivationen verschiedener Zielgruppen im Unternehmen widerspiegeln. Die Erkenntnisse wurden genutzt, um Differenzierungsmerkmale und so genannte WOW-Faktoren herauszuarbeiten. Mit einem überarbeiteten Onboarding-Prozess und einer verbesserten Kommunikation der Lohnnebenleistungen werden im kommenden Jahr erste Massnahmen umgesetzt. Damit wird die Basis für ein stärkeres «Wir sind SZU»-Gefühl gelegt, das sowohl im Rekrutierungsprozess als auch im Arbeitsalltag spürbar sein wird.

Mitarbeitenden-Förderung

Neben dem Employer Branding war die Einführung eines umfassenden Programms zur Förderung der Mitarbeitenden ein zentraler Schwerpunkt des Jahres 2024. Das Konzept basiert auf einem ganzheitlichen Ansatz: Nicht nur einzelne Mitarbeitende, sondern alle Mitarbeitenden sollen durch gezielte Massnahmen ihr Potenzial entfalten können. Die Grundlage wurde durch den Mitarbeitenden- und Entwicklungsdialog geschaffen, der es ermöglicht, individuelle Stärken und Entwicklungsmöglichkeiten zu erkennen und zu fördern.

Ziel des Programms ist es, alle Mitarbeitenden in der passenden Rolle zu positionieren, um schliesslich die Freude an der Arbeit und damit Bestleistungen zu fördern. Dazu führen die Personalverantwortlichen gemeinsam mit den Führungskräften eine systematische Einschätzung der Teams durch. Diese Beurteilung schafft Transparenz und stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden individuell und zielgerichtet gefördert werden. Im Berichtsjahr konnte das Konzept finalisiert und mit der Umsetzung erster Massnahmen gestartet werden.

Mit diesen strategischen Initiativen hat die SZU nicht nur den Grundstein für eine nachhaltige Entwicklung gelegt, sondern auch die Weichen für eine zukunftsorientierte Unternehmenskultur gestellt.

Mit der SZU unterwegs

Wer bei der SZU einsteigt, hat mehr vom Leben. Sie bringt ihre Fahrgäste mit Bahn, Bus und Seilbahn zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Wandern oder ins Restaurant. Damit leistet die SZU einen wichtigen Beitrag zum Leben in der Region.

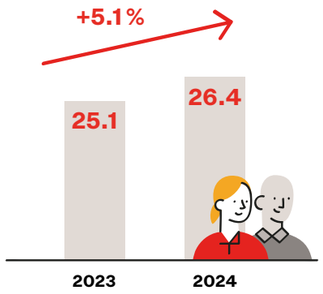
Mehr Fahrgäste und grösseres Angebot

Im Geschäftsjahr verzeichnete die SZU steigende Fahrgastzahlen, sowohl auf der Sihltalbahn S4 als auch auf der Uetlibergbahn S10. Der Zimmerbergbus und die Felseneggbahn hatten gar ein Rekordjahr. Passend zu dieser Entwicklung setzte der Zimmerbergbus mit dem Fahrplanwechsel den grössten Angebotsausbau der letzten Jahre um.

Anzahl Fahrgäste (Zusammenstellung)

	2021	2022	2023	2024
S-Bahn	9 784	11 780	14 017	14 846
Zimmerbergbus	7 874	9 627	10 755	11 188
Felseneggbahn	204	274	280	304
Nachtnetz	30	79	86	83
Total	**17 892**	**21 760**	**25 138**	**26 421**

Einheit in 1000 Personen



Angaben in Millionen Personen

Weiterhin steigende Fahrgastzahlen

Sowohl bei der Sihltalbahn S4 als auch bei der Uetlibergbahn S10 konnte die SZU 2024 eine Steigerung der Fahrgastzahlen verzeichnen. Die S4 transportierte während zwölf Monaten insgesamt 9,4 Millionen Fahrgäste, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von rund 2,7 Prozent entspricht. Nachdem die Passagierzahlen der S4 in den vergangenen Jahren stark angestiegen sind, scheinen sie sich nun auf einem hohen Niveau zu stabilisieren. Allerdings ist aufgrund der anhaltend intensiven Bautätigkeit entlang der gesamten Strecke auch in den kommenden Jahren mit weiterem Fahrgastwachstum zu rechnen. Mit der S10 reisten gesamthaft 5,3 Millionen Fahrgäste. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr liegt damit bei 12,0 Prozent, gegenüber 2022 gar bei 36,6 Prozent. Der deutliche Aufwärtstrend lässt sich unter anderem mit aktuellen Entwicklungen in Quartieren erklären, die starke Frequenzbringer sind. So wurden im Verlauf des Jahres 2023 in der Binz beispielsweise mehrere Bau- und Sanierungsprojekte von Wohn- und Bürogebäuden abgeschlossen, in denen nun mehrere hundert Menschen wohnen oder arbeiten.

Die Fahrgastzahlen beim Zimmerbergbus entwickelten sich 2024 ebenfalls sehr positiv und überboten mit 11,2 Millionen transportierten Personen gar das bisherige Rekordjahr 2023. Auch beim Busnetz zeigt sich, dass Gebiete mit hoher Bautätigkeit oder mit Bildungsangeboten massgeblich zu einem Nachfragewachstum beitragen.

Nachdem die Felseneggbahn bereits im vergangenen Jahr einen Passagierrekord verzeichnet hatte, übertraf sie diesen im Berichtsjahr nochmals deutlich. Von Januar bis Dezember beförderte sie insgesamt 303 601 Fahrgäste zwischen Adliswil und der Felsenegg, was einer Zunahme von 8,4 Prozent entspricht.

Verbindungen für Frühaufsteher:innen

Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember wurde das Angebot bei der Sihltalbahn S4 leicht ausgebaut. Für Reisende aus dem Sihltal bringt die S4 damit noch mehr Komfort. Von Montag bis Freitag startet der erste Zug ab Langnau-Gattikon bereits um 4.50 Uhr und erreicht den Zürcher Hauptbahnhof rechtzeitig für den ersten Intercity nach Bern und Genf. Auch in die Gegenrichtung gibt es frühere Verbindungen, was insbesondere für Frühaufsteher:innen und Berufspendler:innen attraktiv ist. An ausgewählten Tagen rund um die Feiertage fahren die Züge zudem ganztägig im 20-Minuten-Takt, um den erhöhten Bedarf zu decken.

Zimmerbergbus mit umfangreichem Angebotsausbau

Die Kundschaft vom Zimmerbergbus profitiert seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember auf mehreren Linien von Taktverdichtungen, längeren Betriebszeiten oder gar neuen Verbindungen. So wurde beispielsweise der Takt der Linie 121 auf 15 Minuten verdichtet, wodurch bessere Anschlüsse an die S8 und S2 entstanden. Die Linien 128 und 131 wurden direkt miteinander verknüpft, sodass Fahrgäste umsteigefrei von Wädenswil, Hintere Rüti nach Horgen, Bahnhof gelangen können. Die Linie 156 wiederum verkehrt neu abends zwei Stunden länger bis nach Adliswil. Morgens startet die erste Fahrt bereits um 5.30 Uhr, mit Anschluss an den Interregio nach Zürich. Auch weitere Linien, wie die 122, die 123 und die Nachtbuslinie N29, wurden angepasst, um eine bessere Taktung, verlängerte Betriebszeiten oder neue Anschlüsse zu schaffen.

Mit diesen Anpassungen und Neuerungen stellt der Fahrplanwechsel 2024 eine der grössten Angebotsausbauten auf dem Zimmerbergbus-Netz der vergangenen Jahre dar. Damit reagiert die SZU nicht nur auf steigende Fahrgastzahlen, sondern trägt auch dazu bei, den öffentlichen Verkehr als attraktive Mobilitätslösung weiter zu stärken.

Sihltal- und Uetlibergbahn

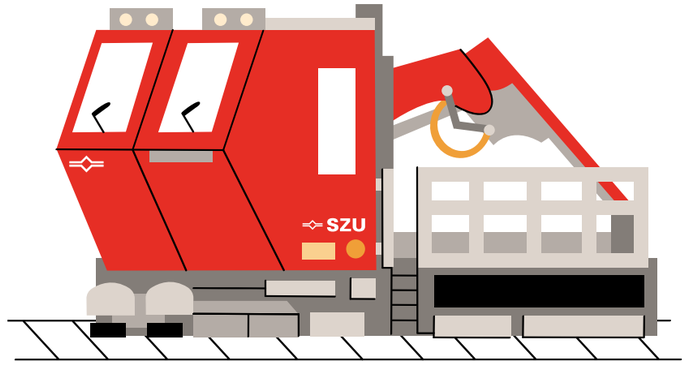
Neben der Beschaffung eines schweren Dienstfahrzeugs und neuer Züge für die Sihltalbahn S4, war das Berichtsjahr 2024 geprägt von Vorbereitungsarbeiten für Projekte, die ab 2025 umgesetzt werden.

Sicheres und pünktliches Bahnjahr

Die SZU konnte ihren Fahrgästen auch im Jahr 2024 sowohl einen sicheren als auch einen pünktlichen Bahnbetrieb bieten. Abgesehen von der geplanten Sperrung zwischen Langnau-Gattikon und Sihlwald wegen der Baustelle für den Entlastungsstollen Sihl, kam es auch zu keinen grösseren Streckenunterbrüchen. Weil das Ausbruchmaterial von der Baustelle im Sihlwald mit der Bahn abtransportiert wurde, musste die SZU aus Sicherheitsgründen im Bereich der Baustelle die Fahrleitung demontieren. Aus diesem Grund musste die Teilstrecke der S4 Langnau-Gattikon–Sihlwald von Mitte April bis Anfang Dezember gesperrt werden. Während dieser Zeit wurden insgesamt rund 481 000 Tonnen Ausbruchmaterial aus dem Sihlstollen auf Güterwagen verladen und mit etwa 390 Zügen abtransportiert.

Im Jahr 2024 waren 96,1 Prozent aller Züge pünktlich, womit der Zielwert von 95 Prozent leicht übertroffen wurde. Damit konnte die SZU ihre Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessern. Insbesondere die Uetlibergbahn S10 ist weiterhin sehr stabil unterwegs. Das Programm «Pünktliche S10» wirkt sich somit auch im zweiten Jahr nach der Umsetzung positiv auf den Fahrplan aus. Diese nachhaltige Entwicklung ist eine Bestätigung dafür, dass das umfassende Modernisierungsprogramm «SZU_4.0» der richtige Weg ist, um die Fahrgäste der SZU künftig pünktlicher, schneller und bequemer ans Ziel zu bringen.

Auf der Sihltalbahn S4 konnten die Pünktlichkeitswerte dank grossem Engagement und Einsatz aller Beteiligten auf einem vertretbaren Niveau stabilisiert werden. Eine nachhaltige Steigerung der Pünktlichkeit wird die SZU hier allerdings erst mit Hilfe der geplanten Ausbauprojekte und der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeugflotte erreichen können. Der Betrieb auf der Sihltalbahn wird bis dahin entsprechend anspruchsvoll bleiben.



Ein neues Dienstfahrzeug für die SZU

Mit einer Steigung von bis zu 79 Promille gilt die Uetlibergbahn als eine der steilsten normalspurigen Adhäsions-Eisenbahnstrecken Europas. Ab 2025 stehen auch auf dieser Strecke verschiedene Erneuerungs- und Ausbauprojekte an der Infrastruktur an. Wenn immer möglich soll dabei die Baustellenlogistik über die Schienen erfolgen.

Rechtzeitig für die Fahrbahnerneuerung zwischen Triemli und Uitikon Waldegg sowie zwischen Ringlikon und Uetliberg ersetzt die SZU ihr in die Jahre gekommenes Dienstfahrzeug vom Typ TM 3/3 gegen ein neues schweres Dienstfahrzeug vom Typ Tem 4/4 des österreichischen Herstellers Plasser & Theurer. Nachdem 2023 die technischen Anforderungen an die Lokomotive erarbeitet und definiert wurden, stand das Berichtsjahr ganz im Zeichen der eigentlichen Produktion und erster Testfahrten. Zeitgleich absolvierten im November und Dezember erste Mitarbeitende Schulungen und Ausbildungen zu Betrieb und Einsatz des neuen Fahrzeugs. Die Auslieferung des Fahrzeugs ist aktuell im zweiten Quartal 2025 geplant, sodass die Zulassung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) Anfang 2025 erfolgen kann.

Kreuzungsbauwerk an der Friesenbergstrasse

Das wegen der Umstellung der Uetlibergbahn S10 auf Wechselstrom im Jahr 2022 notwendige Kreuzungsbauwerk an der Friesenbergstrasse hat sich als städtebaulich problematisch und funktional ungenügend erwiesen. Gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) konnte nun im Geschäftsjahr 2024 eine technische Lösung gefunden werden, die den Rückbau des Bauwerks ermöglicht.

Kernstück der Lösung ist der Einsatz neuer Trolleybusse mit leistungsfähigen Batterien auf der VBZ-Linie 32. Diese Busse können ab 2025 die Kreuzung im Batteriebetrieb überqueren, wodurch die komplexe Schnittstelle zwischen den Stromsystemen der S10 (15 kV Wechselstrom) und der Linie 32 (600 V Gleichstrom) entfällt. Die älteren Busmodelle werden bis Ende 2026 sukzessive angepasst, um den fahrleitungslosen Betrieb ebenfalls zu bewältigen.

Ein Jahr der Vorbereitungsarbeiten
Die SZU steht vor zwei grossen Infrastrukturprojekten: der Fahrbahnerneuerung auf der Strecke Triemli–Uitikon Waldegg–Uetliberg und dem Ausbau des Tiefbahnhofs Zürich HB SZU. Für den Bereich Infrastruktur stand das Geschäftsjahr 2024 deshalb ganz im Zeichen umfangreicher Vorbereitungsarbeiten, um einen reibungslosen und effizienten Ablauf für die Realisierung der beiden Projekte zu gewährleisten.

Fahrbahnerneuerung Triemli–Uetliberg
Die Uetlibergbahn S10, eine der steilsten Normalspur-Adhäsionsbahnen Europas, muss auf den Streckenabschnitten Triemli–Uitikon Waldegg und Ringlikon–Uetliberg umfassend saniert werden. Diese Abschnitte wurden letztmals 1983 erneuert, die Schwellen stammen teilweise noch aus den 1960er-Jahren. Um die Betriebssicherheit für die nächsten 40 bis 50 Jahre zu gewährleisten, ist nun eine umfassende Erneuerung des Ober- und Unterbaus sowie der Gleisentwässerung notwendig.
Eine der grössten Herausforderungen bei diesem Projekt ist die steile Hanglage der eingleisigen Strecke, die zudem teilweise durch schwer zugängliches Waldgebiet führt. Zusätzlich erschweren strenge Auflagen zum Gewässer- und Tierschutz die Planung und Durchführung der Bauarbeiten.
Im Jahr 2024 stand die Detailplanung der Bauphasen im Vordergrund. So wurde beispielsweise genau festgelegt, wann welches Material in welcher Menge angeliefert, zur Baustelle transportiert, gelagert und verbaut wird. Diese minutiöse Planung ist entscheidend für einen reibungslosen Ablauf der Bauarbeiten.

Ausbau Bahnhof Zürich HB SZU
Der unterirdische Bahnhof Zürich HB SZU liegt rund 13 Meter unter dem Bahnhofplatz und bildet die Endstation der S-Bahn-Linien S4 und S10. Mit rund 40 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag ist er einer der meistfrequentierten Bahnhöfe im ZVV-Gebiet. Bereits heute stösst der Bahnhof in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen, und für die kommenden Jahre wird eine weitere Zunahme der Fahrgastzahlen erwartet. Zudem erfüllt der Bahnhof die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) noch nicht vollständig.
Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, plant die SZU einen umfassenden Ausbau des Bahnhofs. Die Vorbereitungsarbeiten sind dabei durch eine besondere logistische Herausforderung geprägt: Sämtliche Transporte müssen auf der Schiene erfolgen, da der unterirdische Bahnhof für Strassenfahrzeuge nicht zugänglich ist. Dies erfordert eine präzise Koordination der Materiallieferungen und Bauabläufe, um den laufenden Betrieb möglichst wenig zu beeinträchtigen.
Die geplanten Massnahmen umfassen unter anderem die Erhöhung und Verlängerung des Perrons, den Bau eines dritten Aufgangs sowie die Erneuerung der Brandlüftungsanlage. Ziel ist es, die Kapazität des Bahnhofs zu erhöhen, die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erfüllen und den Komfort für die Reisenden zu verbessern. Der Baubeginn ist für März 2025 vorgesehen, die Fertigstellung für Dezember 2026.

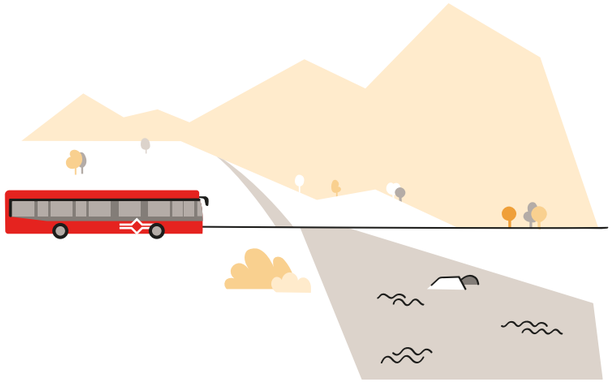
Beide Projekte sind entscheidend für die zukünftige Leistungsfähigkeit und Attraktivität der SZU. Durch eine sorgfältige Planung und Koordination der Vorarbeiten stellt die SZU sicher, dass die Bauphasen effizient und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste durchgeführt werden können.

Zimmerbergbus

Das Berichtsjahr 2024 war beim Zimmerbergbus bestimmt durch Vorbereitungen: einerseits auf den bedeutenden Angebotsausbau per 15. Dezember, andererseits auf die Dekarbonisierung ab Anfang 2027.

Dekarbonisierungsstrategie
Die SZU hat 2022 die Strategie zur Elektrifizierung der Fahrzeuge des Zimmerbergbusses verabschiedet. Die Strategie sieht vor, dass in der Region Zimmerberg keine Pilotbetriebe oder Testphasen durchgeführt werden, sondern die bestehende Flotte kontinuierlich durch E-Busse ersetzt wird. Dies wird jeweils geschehen, wenn alte Fahrzeuge abgeschrieben sind und durch neue ersetzt werden müssen. Weiter sieht die Strategie vor, dass die Busse ausschliesslich in ihren Depots aufgeladen werden. Es werden keine Gelegenheitslader an Endhaltestellen zum Einsatz kommen. Diese Entscheidung basiert auf der Annahme, dass die Batteriekapazitäten in den kommenden Jahren signifikant steigen werden. Experten prognostizieren, dass sich die Kapazitäten von Busbatterien in den nächsten zehn Jahren verdoppeln und die Preise gleichzeitig halbieren werden. Daher ist die Investition in Gelegenheitslader nicht wirtschaftlich.

Busgarage Rütihof macht den Anfang
Den ersten Schritt hin zu emissionsfreien Zimmerbergbussen unternimmt die SZU in der Busgarage Rütihof in Wädenswil. In diesem grössten Fahrzeug-Depot des Zimmerbergbusses sind heute über 30 Fahrzeuge stationiert. Davon erreichen innerhalb der nächsten zwei Jahre rund zehn Busse ihr Lebensende und müssen ersetzt werden. Die Busgarage Rütihof verfügt über die notwendigen Voraussetzungen für die Installation einer Ladeinfrastruktur und somit den Betrieb von E-Bussen. Zudem möchte die SZU auf dem Flachdach der Busgarage eine Photovoltaikanlage installieren. Ein sehr grosser Anteil des erzeugten Stroms soll direkt für den Ladevorgang der Busse verwendet werden können. Dadurch wird die PV-Anlage bereits nach kurzer Zeit rentabel sein.
Vor dem Hintergrund dieser Untersuchungen und Abklärungen konnte im Berichtsjahr die Ausschreibung für ein Totalunternehmen vorgenommen werden. Dieses wird sowohl Planung als auch Bewilligungen, Installationen und Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur in der Busgarage Rütihof verantworten.
Die ersten zwölf E-Busse sollen Anfang 2027 in Betrieb genommen werden. Aktuell muss bei der Beschaffung von E-Bussen mit Lieferfristen von bis zu 24 Monaten gerechnet werden. Entsprechend müssen die ersten Busse Anfang 2025 bestellt werden können. Aus diesem Grund hat die AHW im Berichtsjahr bereits Offerten eingeholt, und die Evaluation für die ersten zwölf emissionsfreien Zimmerbergbusse wurde gestartet.



Neue übersichtliche Haltestelle in Thalwil
Die Gemeinde Thalwil hat ihr Zentrum komplett neu gestaltet. Davon profitiert auch der Zimmerbergbus. Nach umfangreichen Bauarbeiten konnte zum Fahrplanwechsel im Dezember die neue Haltestelle Thalwil, Zentrum, direkt oberhalb des Bahnhofs, in Betrieb genommen werden.

Zur Neugestaltung des Zentrumgebiets gehörte auch eine Bereinigung des Verkehrsregimes. Bei einer von den Bussen befahrenen Einbahnstrasse wurde die Fahrtrichtung gewechselt. Dank dieser Änderung verkehren die Busse neu wie in einem grossen Kreisverkehr durch das Dorf und erreichen die neue Haltestelle immer aus derselben Richtung.
Die neue Haltestelle liegt direkt am neu geschaffenen Centralplatz, den die Gemeinde Thalwil als Begegnungszone für die Bevölkerung etablieren möchte. Neu verkehren alle vier Linien ab der gleichen Kante, was die Übersicht für die Kundschaft deutlich verbessert. Die Haltestelle bietet dabei ausreichend Platz für zwei hintereinanderstehende Gelenkbusse. Die grosszügig überdachte Wartefläche wird ausserdem dem hohen Fahrgastaufkommen im Herzen Thalwils gerecht.

Transportbeauftragte Zimmerbergbus
Die SZU erbringt die Leistungen beim Zimmerbergbus mit folgenden Transportbeauftragten:

- AHW Busbetriebe AG, Wädenswil
- PostAuto Schweiz AG, Gebiet Nord, Zürich
- Busbetriebe Bamert GmbH, Wollerau
- Leuthold Transfer AG, Horgen

Felseneggbahn

Die Felseneggbahn blickt auf ein ereignisreiches Geschäftsjahr zurück. Neben einer Sondierungsbohrung an der Stütze feierte sie auch ihren 70. Geburtstag und verzeichnete mit über 300 000 Fahrgästen den zweiten Passagierrekord in Folge.

70 Jahre Felseneggbahn
Am 30. Dezember feierte die Felseneggbahn, die einzige öffentliche Luftseilbahn im Kanton Zürich, ihr 70-jähriges Bestehen. Nach siebenmonatiger Bauzeit und mit Kosten von damals einer Million Franken konnte am 30. Dezember 1954 die Betriebseröffnung der Luftseilbahn Adliswil–Felsenegg gefeiert werden. Die Bergfahrt kostete 1.50 Franken, die Talfahrt 1 Franken und die Retourfahrt 2 Franken. Transportiert wurden die Fahrgäste in den Kabinen der Seilbahn, die bereits an der Landesausstellung 1939 die Besuchenden über den Zürichsee befördert hatte.
Am Jubiläumstag wurden alle Fahrgäste von den Mitarbeitenden mit einer kleinen Aufmerksamkeit überrascht, um auf das Jubiläum aufmerksam zu machen. Diese Geste unterstrich die Verbundenheit der Bahn mit ihrer treuen Kundschaft und der Region.

Neuer Passagierrekord trotz Wetterkapriolen
2024 war geprägt von Wetterkapriolen: Ein nasskalter Winter und ein verregneter Sommer stellten den Schweizer Tourismus vor Herausforderungen. Dennoch wurden an mehreren Wochenenden und Feiertagen, begünstigt durch schönes Wetter, hohe Passagierzahlen verzeichnet. Vor allem im Sommer sorgten zahlreiche internationale Touristen für ein erhöhtes Passagieraufkommen.
Insgesamt konnte die Felseneggbahn einen beachtlichen Fahrgastrekord verzeichnen: Von Januar bis Dezember wurden insgesamt 303 601 Fahrgäste transportiert. Noch nie zuvor wurden so viele Personen zwischen Adliswil und der Felsenegg befördert.
Schon im Vorjahr hatte die Felseneggbahn mit 280 089 Fahrgästen einen Passagierrekord erzielt. Nun wurde dieser Wert nochmals übertroffen. Diese Entwicklung unterstreicht eindrücklich die Attraktivität und Bedeutung der Bahn für die Region.

Sondierungsbohrungen an den Stützenfundamenten
Bei den periodischen Kontrollen wurden im Berichtsjahr kleinere Unregelmässigkeiten am Stützenfundament der Felseneggbahn festgestellt. Obwohl die Werte im Toleranzbereich lagen, entschieden sich die Verantwortlichen für eine detaillierte Untersuchung der Standsicherheit. Dazu wurden geologische Sondierungen durchgeführt und Bohrgeräte per Helikopter zum schwer zugänglichen Stützpfeiler geflogen. Die entnommenen Gesteinsproben werden derzeit von Ingenieuren und Geologen analysiert. Ziel ist es, die Standsicherheit der Stütze langfristig zu gewährleisten und mögliche Massnahmen frühzeitig einzuleiten.

Austausch von Lernenden: Ein Gewinn für alle
Im Rahmen eines neuen Projekts fand 2024 ein Austausch von Lernenden mit dem Ostschweizer Verband der Seilbahnunternehmungen statt. Die Felseneggbahn beherbergte für zwei Wochen einen Lernenden der Pizolbahnen, der wertvolle Einblicke in den Betrieb einer Pendelbahn erhielt. Gleichzeitig profitierte das Team der Felseneggbahn von den Erfahrungen des Austauschlernenden, der sein Wissen über Umlaufbahnen einbrachte. Der Austausch wurde von allen Beteiligten als Bereicherung empfunden und könnte in Zukunft weiter ausgebaut werden.

Corporate Governance

Die Corporate Governance der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG regelt das Verhältnis zwischen Aktienbesitzenden, Verwaltungsrat und Geschäftsführung.

Rechtsform und Aktionariat
Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich, die 1973 aus der Fusion der Sihltalbahn (SiTB) und der Bahngesellschaft Zürich–Uetliberg (BZUe) hervorgegangen ist. Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG hat im Jahr 2023 die Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg LAF AG mittels Absorptionsfusion übernommen. Das Aktienkapital beträgt 10 003 800 Franken und ist eingeteilt in 200 076 Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Sämtliche Aktien sind vollständig liberiert. Jede Aktie berechtigt an der Generalversammlung zu einer Stimme. Am 31. Dezember setzte sich das Aktionariat wie folgt zusammen:

Aktienbesitzende	
Stadt Zürich	31,7 %
Bund	27,0 %
Kanton Zürich	23,1 %
Gemeinden	8,0 %
Dritte	10,2 %

Generalversammlung
Die Generalversammlung ist das oberste Organ der Gesellschaft. Die ordentliche Versammlung findet alljährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres statt. Ausserordentliche Versammlungen werden nach Bedarf abgehalten. Die Einladungsfrist beträgt 20 Tage. Die Einladung wird gemäss Aktienbuch schriftlich zugestellt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert. Die Aufgaben und Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktienbesitzenden sind in den Statuten geregelt.
Die ordentliche Generalversammlung 2024 fand am 21. Juni im Landesmuseum in Zürich statt. 148 Aktienbesitzende waren anwesend und vertraten 8,87 Millionen Aktienkapital. Sie genehmigten den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2023 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses und entlasteten die Mitglieder des Verwaltungsrats. Zudem wurde die KPMG AG, Zürich als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2024 wiedergewählt.

Verwaltungsrat
Der Verwaltungsrat der SZU besteht aus fünf bis neun Mitgliedern. Die Gemeinden Adliswil, Horgen, Langnau a. A. und Thalwil können gemeinsam eine Vertretung in den Verwaltungsrat delegieren. Die Stadt Zürich und die Gemeinde Uitikon sind je zur Abordnung einer Vertretung berechtigt. Die Präsidentschaft sowie die weiteren, nicht von den Gemeinden entsandten Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt. Dem Verwaltungsrat obliegen die oberste Leitung der Gesellschaft und die Überwachung der Geschäftsführung. Er vertritt die Gesellschaft gegen aussen und besorgt alle Angelegenheiten, die nicht nach Gesetz, Statuten oder Reglement einem anderen Organ der Gesellschaft übertragen sind. Der Verwaltungsrat erlässt ein Organisationsreglement und ist ermächtigt, die Geschäftsführung ganz oder zum Teil an Ausschüsse, einzelne Mitglieder oder Dritte zu übertragen.
Im Geschäftsjahr 2024 hielt der Verwaltungsrat fünf ordentliche Sitzungen ab. Der Verwaltungsrat setzt Ausschüsse (Ressorts) zur Vorbereitung der Beschlüsse und zur Wahrnehmung seiner Aufsichtsfunktion ein. Das Ressort «Markt, Betrieb, Rollmaterial & Infrastruktur» tagte sechsmal. Im Rahmen des Ressorts «Finanzen und Corporate Governance» fanden fünf Sitzungen statt. Das Ressort «Nominationen und Vergütungen» beriet sich viermal. Das Ressort «Seilbahn» erstellte den Jahresbericht Seilbahn.
Der Verwaltungsrat hat zudem gemeinsam mit der Geschäftsleitung einen Strategietag durchgeführt.

Geschäftsführung
Die Geschäftsleitung ist verantwortlich für die Führung der Gesellschaft gemäss dem Organisationsreglement und vertritt diese nach aussen. Die Geschäftsleitung setzt sich aus der Direktion, der Leitung des Geschäftsbereichs Finanzen sowie weiteren Mitgliedern zusammen. Die Mitglieder werden vom Verwaltungsrat auf Antrag der Direktion gewählt. Die Geschäftsleitung bestand im Berichtsjahr aus dem Direktor und den Geschäftsbereichsleitenden Finanzen, Markt, Betrieb, Infrastruktur, ICT und Rollmaterial.

Entschädigung Verwaltungsrat

in CHF	**2024**
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates	
Honorare (Grundpauschale inkl. Sitzungsgeld)	67 375
Zusatzhonorare für VR-Ausschüsse	21 900
Gesamtentschädigung Verwaltungsrat	**89 275**
Verwaltungsratspräsident/in	
Honorare (Grundpauschale inkl. Sitzungsgeld)	19 775
Zusatzhonorare für VR-Ausschüsse	4 800
Gesamtentschädigung Verwaltungsratspräsidentin	**24 575**

Entschädigung Geschäftsleitung

in CHF	**Bruttogehalt 2024**
Alle Mitglieder der Geschäftsleitung	1 451 373
Gesamtentschädigung Geschäftsleitung	**1 451 373**

Revisionsstelle
Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle für jeweils ein Jahr. Derzeit übt die KPMG AG dieses Amt aus. Für die jährliche Revision wendete die SZU im Berichtsjahr 27 500 Franken und für die Spezialprüfung Subventionen 13 000 Franken auf.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der SZU wurde im Jahr 2023 mit zusätzlicher Fachkompetenz verstärkt und umfasst neu acht Personen.

1 Andrea Felix
Oberwald
Präsidentin seit 15.6.2022
Mitglied seit 6.6.2018

2 Sven Finger[1]
Wädenswil
Vizepräsident seit 1.7.2020
Mitglied seit 1.7.2020

3 Christian Florin
Bad Ragaz
Mitglied seit 6.6.2018

4 Reto Grau[2]
Gemeindepräsident
Langnau a. A.
Mitglied seit 26.6.2018

5 Manuela Hutter Chalmers
Wittenbach
Mitglied seit 31.5.2023

6 Marco Luggen
Grindelwald
Mitglied seit 31.5.2023

7 Ivan Pfammatter
Baltschieder
Mitglied seit 15.6.2022

8 Walter Andrea Schelling[3]
Gemeinderat
Uitikon
Mitglied seit 31.8.2022

9 Karin Huber
Thun
Sekretärin des Verwaltungsrats

1

2

3

4

5

6

7

8

9

[1] Delegierte Person der Stadt Zürich
[2] Delegierte Person der Gemeinden Adliswil, Horgen, Langnau a. A. und Thalwil
[3] Delegierte Person der Gemeinde Uitikon

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung der SZU setzte sich im Jahr 2024 aus insgesamt sieben Personen zusammen.

1 Mischa Nugent
Direktor

2 Jens Osswald
Stv. Direktor
Leiter Finanzen

3 Marcel Geser
Leiter Markt

4 Claudio Rümbeli
Leiter Betrieb a.i. 1.11.–31.12.2024

5 Reto von Planta
Leiter Infrastruktur

6 Lothar Weber
Leiter ICT

7 Fabienne Chappuis
Leiterin Rollmaterial seit 14.10.2024

Ausgeschiedene Geschäftsleitungsmitglieder

8 Raphael Wettstein
Leiter Rollmaterial
bis 13.10.2024

9 Stefan Kreuzmann
Leiter Betrieb
bis 31.10.2024

1

2

3

4

5

6

7

8

9

Finanzbericht

Der Finanzbericht gibt einen Überblick über den Geschäftsverlauf sowie die aktuelle Lage des Unternehmens im Berichtsjahr.

Finanzieller Lagebericht

Stabile Finanzierung
Die SZU besitzt vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilte, rechtsgültige Konzessionen für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur (EBK 5021) bis zum 31. Dezember 2070 und für die Personenbeförderung mit der Eisenbahn (PBK 583a) bis zum 14. Dezember 2030.
Die SZU ist seit 1995 marktverantwortliches Verkehrsunternehmen (MVU) für das Marktgebiet Zimmerberg. Dafür besitzt die SZU vom BAV eine Konzession über die regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung bis zum 13. Dezember 2031 (PBK 0583). Die finanzielle Steuerung der Transportbeauftragten hat sie im Jahr 2001 übernommen. Die Zusammenarbeit zwischen der SZU und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sowie die Finanzierung sind im Zusammenarbeitsvertrag vom 15. November 2023 geregelt.

Der Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2024 war bis zum 14. Dezember 2024 vereinbart. Der Transportvertrag für die Fahrplanperiode 2025/26 wurde anfangs 2025 unterzeichnet. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur regelt die zwischen BAV und SZU vereinbarte Leistung für die Kalenderjahre 2021 bis 2024. Die Leistungsvereinbarung für die Kalenderjahre 2025 bis 2028 wurde anfangs 2025 unterzeichnet. Der ZVV beteiligt sich mit einer Pauschalvereinbarung an den Kosten der Infrastruktur für den nicht abgeltungsberechtigten Streckenabschnitt Ringlikon–Uetliberg. Sämtliche Vereinbarungen mit den Bestellern (Bund und Kanton Zürich) über den regionalen Personenverkehr und die Infrastruktur für das Jahr 2024 sind rechtsgültig.
Das Leistungsentgelt ZVV deckt den gesamten Aufwand der Sparte Verkehr der SZU ab. Damit der ZVV die Kosten der SZU über das Leistungsentgelt decken kann, tritt die SZU im Zuge des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr sämtliche Ansprüche auf Abgeltungen gegenüber dem BAV an den ZVV ab. Des Weiteren werden alle Verkehrserträge und die Nebenerträge der Sparte Verkehr zur Minderung des Leistungsentgelts dem ZVV abgetreten oder fliessen an diesen zurück.
Die Abgeltungen des Bundes und die Pauschalbeiträge des ZVV gemäss der Vereinbarung vom 30. Januar 2023 über die Finanzierung der Infrastruktur der SZU auf der Strecke Ringlikon–Uetliberg sowie der Trassenerlös und die Nebenerträge decken den Aufwand der Sparte Infrastruktur.

Abnahme der liquiden Mittel und Zunahme der kurzfristigen Forderungen
Durch die Anzahlungsrechnungen für die neuen Triebzüge RBe 546 sowie die netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen haben sich aufgrund der rückforderbaren Mehrwertsteuer einerseits die Liquidität verringert und andererseits die übrigen Forderungen erhöht.
Der Mittelabruf für die Ausbauprojekte AS 2035 sowie die Verrechnung der Leistungen im Zusammenhang mit dem Entlastungsstollen Sihl wurden erst im Dezember 2024 getätigt, was zu höheren Ausständen bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geführt hat.

Hohe Investitionstätigkeit
Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 83,5 Millionen Franken investiert. Dies entspricht einer markant höheren Investitionstätigkeit von 59,4 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr. Es wurden 32,1 Millionen Franken in die Sparte Infrastruktur und 51,4 Millionen Franken in die Sparte Verkehr investiert. In der Sparte Verkehr fielen hauptsächlich die erste Anzahlung für die Beschaffung der neuen Triebzüge RBe 546 sowie Arbeiten am Vor- und Bauprojekt zur neuen Unterhaltsanlage in Zürich Giesshübel an. In der Sparte Infrastruktur wurden im Jahr 2024 viele Planungsarbeiten für die Umsetzung in der LV-Periode 2025–2028 und die Anzahlung für die netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen getätigt. Bauseitig wurde das Abstellgleis in Sood-Oberleimbach erneuert. Der Bahninfrastrukturfonds leistete im Jahr 2024 Investitionsbeiträge im Umfang von 12,8 Millionen Franken für die Substanzerhaltung und 2,7 Millionen Franken an den Ausbau.

Weiterhin ein negatives Ergebnis der Infrastruktur
Der Verwaltungsrat hat für die kommenden Jahre zusätzliche Mittel für Personal- und Sachaufwand für die Weiterentwicklung der SZU gesprochen, um die Modernisierung der SZU vorantreiben zu können. Dies hatte insbesondere in der Sparte Infrastruktur zur Folge, dass diese Massnahmen aufgrund des Abschlusses der Leistungsvereinbarung 2021–2024 im Jahr 2020 in der Offerte nicht berücksichtigt wurden und die SZU auch 2024 einen starken Abbau der Reserven nach Artikel 67 des Eisenbahngesetzes von 3,0 Millionen Franken zu verzeichnen hatte. Mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarung 2025–2028 erhält die SZU 111,3 % mehr Mittel für die Betriebsabgeltung und wird ab 2025 wieder ausgeglichene Ergebnisse anstreben.

Deutlich höherer Personal- und Sachaufwand
Der Personalaufwand erhöhte sich deutlich um 8,6 %. Die Anzahl Vollzeitstellen (FTE) liegt im Jahresdurchschnitt bei 215,6 (+7,4 %). Der Sachaufwand erhöhte sich um 10,6 % und betrug 18,3 Millionen Franken, was vor allem auf den Aufbau des digitalen Fundaments der ICT-Landschaft zurückzuführen ist.

Umfassende Risikobeurteilung
Die SZU identifiziert, bewertet und steuert in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken. Sie beurteilt die Massnahmen und eruiert den Handlungsbedarf zuhanden des Verwaltungsrats.
Die SZU trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsnormen und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wirken interne Kontroll- und Steuerungssysteme. An der Sitzung vom 22. Oktober 2024 behandelte die Geschäftsleitung die Risikoeinschätzungen. Der Verwaltungsrat befasste sich am 12. Dezember mit dem Risikobericht 2024 und genehmigte diesen.

Ausblick
Im Jahr 2025 liegt der Fokus auf der Uetlibergbahn. Zum Auftakt wird im Frühjahr das 150-jährige Bestehen der Strecke mit einer öffentlichen Jubiläumsveranstaltung gefeiert. Anschliessend stehen umfangreiche Instandhaltungsarbeiten an: Für die Erneuerung der Fahrbahnabschnitte zwischen Triemli und Uitikon Waldegg sowie zwischen Ringlikon und Uetliberg wird die Strecke zwischen Triemli und Uetliberg für 20 Wochen gesperrt. Dies bringt Einschränkungen, einen Ersatzverkehr und verlängerte Reisezeiten mit sich.
Parallel dazu beginnen im Sommer die Bauarbeiten am Bahnhof Zürich HB SZU. Die Ausbaumassnahmen beinhalten die umfassende Anpassung der Perronanlage sowie die Erneuerung technischer Einrichtungen. Ziel ist es, den steigenden Fahrgastzahlen, den Bedürfnissen der Kundschaft sowie den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) gerecht zu werden. Die Arbeiten erstrecken sich bis Herbst 2026, wobei im Sommer 2026 eine mehrwöchige Sperrung der Strecke zwischen Zürich HB SZU und Selnau erforderlich sein wird.
Auch die Modernisierung beim Zimmerbergbus schreitet voran: Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte nimmt konkrete Formen an. Im Jahr 2025 starten die Arbeiten zur Stromversorgung der Busgarage, die Vorbereitungen zur Installation der Ladeinfrastruktur sowie die Beschaffung der ersten batteriebetriebenen Busse. All dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den transportbeauftragten Unternehmen.
Trotz der intensiven Investitionstätigkeiten wird in beiden Sparten mit einem ausgeglichenen finanziellen Ergebnis gerechnet.

Finanzierung

Die Finanzierung der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG im Berichtsjahr, die Herkunft der Mittel sowie deren Verwendung werden hier erläutert.

Finanzierung

Leistungsentgelt ZVV	CHF 62,6 Mio.
(davon Transportbeauftragte)	CHF 19,6 Mio.
Rückvergütungen an den ZVV	CHF -4,8 Mio.
Abgeltungen Bund + Kanton	CHF 19,9 Mio.
Abgeltung öffentliche Hand	**CHF 77,7 Mio.**

Der Franken bei der SZU	**CHF**	**%**
Woher er kam:		
Liegenschaftenerfolg	1 091 761	1,2
Übrige betriebliche Erträge	8 683 963	9,4
Leistungsentgelt ZVV	62 620 239	67,8
Abgeltungen Bund + Kanton	19 898 270	21,6
Total	**92 294 233**	**100,0**
Wohin er ging:		
Personalaufwand	30 436 128	32,0
Abschreibungen + Finanzerfolg	22 526 987	23,7
Übriger betrieblicher Aufwand	17 792 503	18,7
Fahraufträge an Transportbeauftragte	19 568 781	20,6
Rückvergütungen an den ZVV	4 813 624	5,1
Total Aufwand	**95 138 023**	**100,0**

Bilanz

per 31. Dezember

Aktiven

in Schweizer Franken	*Anhang*	**2024**	**2023**
Flüssige Mittel und Festgelder		19 378 149	28 380 345
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	*2.1*	4 046 164	1 931 771
Übrige Forderungen		7 385 052	2 314 247
Vorräte		1 710 186	1 368 818
Aktive Rechnungsabgrenzungen		3 482 173	897 105
Total Umlaufvermögen		**36 001 724**	**34 892 286**
Finanzanlagen		84 557	15 000
Beteiligungen	*2.2*	1	1
Sachanlagen:	*2.3*		
Anlagen Infrastruktur		173 670 594	155 090 729
Anlagen Verkehr		161 172 272	118 208 162
Total Anlagevermögen		**334 927 424**	**273 313 891**
Total Aktiven		**370 929 147**	**308 206 177**

Passiven

in Schweizer Franken	*Anhang*	**2024**	**2023**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	*2.4*	6 338 268	9 080 145
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten Verkehr		2 042 500	2 025 625
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	*2.5*	6 908 564	8 857 904
Passive Rechnungsabgrenzungen		8 448 029	7 839 388
Total kurzfristiges Fremdkapital		**23 737 362**	**27 803 062**
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten:	*2.6*		
Darlehen		78 411 875	26 454 375
Obligationenanleihen (Privatplatzierung)		73 500 000	72 500 000
Hypotheken		1 871 000	383 000
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand (nicht verzinslich):			
Bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur	*2.7*	166 835 837	151 376 599
Rückzahlbare Darlehen Verkehr		–	270 867
Total langfristiges Fremdkapital		**320 618 712**	**250 984 841**
Aktienkapital		10 003 800	10 003 800
Gesetzliche Kapitalreserve:			
Reserven aus Kapitaleinlagen		420 000	420 000
Gesetzliche Gewinnreserve:			
Gesetzliche Gewinnreserve im engeren Sinn		1 571 371	1 571 371
Gebundene Spezialreserve nach § 25 PVG		4 154 091	5 856 108
Freie Spezialreserve nach Art. 36 PBG/§ 25 PVG		1 402 475	1 401 256
Reserve Infrastruktur nach Art. 67 EBG		11 887 419	13 696 235
Reserve RPV nach Art. 36 PBG		2 438	–
Verlustvortrag Ortsverkehr 2021		–	-1 098 359
Eigene Aktien	*2.8*	-24 730	-23 320
Bilanzverlust:			
Jahresverlust		-2 843 790	-2 408 817
Eigenkapital		**26 573 074**	**29 418 273**
Total Passiven		**370 929 147**	**308 206 177**

Erfolgsrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Schweizer Franken	*Anhang*	**2024**	**2023**
Leistungsentgelt ZVV	*2.9*	62 620 239	61 951 173
Abgeltungen	*2.10*	19 898 270	14 241 838
Dienstleistungsertrag:			
Personenverkehrsertrag		28 120	20 442
Dienstleistungsertrag		645 964	480 898
Treibstoffzollrückerstattungen		678 445	671 056
Infrastrukturbenützungsgebühren	*2.11*	25 782	32 654
Übrige Erträge:			
Werbeertrag		862 497	800 683
Mietertrag		1 433 898	1 441 967
Übriger Ertrag		228 879	199 914
Aktivierte Eigenleistungen		4 779 357	3 523 240
Liegenschaftenertrag	*2.12*	1 860 618	1 817 580
Bruttoertrag		**93 062 070**	**85 181 445**
Fahraufträge an Transportbeauftragte		-19 568 781	-19 307 012
Rückvergütungen an den ZVV	*2.13*	-4 813 624	-7 200 448
Nettoertrag		**68 679 665**	**58 673 984**
Personalaufwand		-30 436 128	-28 035 595
Sachaufwand:			
Raumaufwand		-1 319 511	-1 630 852
Betriebsaufwand	*2.11*	-6 026 356	-5 270 292
Fahrzeugaufwand		-2 408 096	-2 580 983
Sachversicherungen, Abgaben, Gebühren, Bewilligungen		-999 737	-730 882
Energie- und Entsorgungsaufwand		-2 116 532	-2 083 271
Verwaltungs- und Informatikaufwand		-4 475 145	-3 245 893
Werbeaufwand		-947 787	-978 550
Einkauf von Transportleistungen		-11 611	-26 250
Liegenschaftenaufwand	*2.12*	-476 708	-519 046
Betriebsgewinn vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA)		**19 462 055**	**13 572 369**

in Schweizer Franken	*Anhang*	**2024**	**2023**
Sofortabschreibungen auf Anlagevermögen Infrastruktur		-5 869 040	-2 224 990
Abschreibungen auf Anlagevermögen Infrastruktur		-7 658 216	-7 075 532
Sofortabschreibungen auf Anlagevermögen Verkehr		-301 706	-241 542
Abschreibungen auf Anlagevermögen Verkehr		-8 105 779	-9 737 007
Betriebsverlust vor Zinsen (EBIT)		**-2 472 685**	**-5 706 702**
Finanzertrag		118 452	60 999
Finanzaufwand		-1 002 847	-885 337
Ordentlicher Betriebsverlust		**-3 357 081**	**-6 531 040**
Betriebsfremder Ertrag		1 620	28 229
Betriebsfremder Aufwand		-600	-2 270
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	*2.14*	20 059	5 026 902
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	*2.14*	-81 066	–
Verlust vor Steuern (EBT)		**-3 417 068**	**-1 478 179**
Steueraufwand		573 278	-930 638
Jahresverlust		**-2 843 790**	**-2 408 817**

Geldflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Schweizer Franken	2024	2023
Jahresverlust	-2 843 790	-2 408 817
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Anlagevermögen	15 763 995	16 812 539
Sofortabschreibungen aus Investitionsrechnung	6 170 745	2 466 532
Übrige nicht liquiditätswirksame Erträge	-1 020	-23 319
Verlust / Gewinn aus Anlageabgängen	61 007	-5 026 902
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2 114 393	-52 552
Veränderung Vorräte	-341 368	66 574
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	-5 070 805	52 678
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-2 585 067	392 048
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-2 741 877	-5 617 882
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-1 949 340	3 522 405
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	608 642	211 850
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	**4 956 728**	**10 395 155**
Investition Finanzanlagen	-74 557	–
Devestition Finanzanlagen	5 000	5 000
Investition Sachanlagen	-83 478 718	-24 062 773
Devestition Sachanlagen	-61 005	5 718 102
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	**-83 609 280**	**-18 339 671**
Geldzufluss aus Fusion mit LAF	–	76 594
Kauf eigener Aktien	-1 440	–
Verkauf eigener Aktien	1 050	–
Geldzufluss bedingt rückzahlbare Darlehen	15 459 238	13 527 126
Geldabfluss rückzahlbare Darlehen	-270 867	-285 752
Geldzufluss aus verzinslichen Verbindlichkeiten	56 500 000	–
Geldabfluss aus verzinslichen Verbindlichkeiten	-2 037 625	-2 312 760
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	**69 650 356**	**11 005 208**
Veränderung der flüssigen Mittel	**-9 002 195**	**3 060 692**
Nachweis:		
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	28 380 345	25 319 653
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	19 378 149	28 380 345
Veränderung der flüssigen Mittel	**-9 002 195**	**3 060 692**

Anhang zur Jahresrechnung

Grundsätze

1.1 Allgemein
Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Bestimmungen des Schweizer Rechnungslegungsrechts (32. Titel des Obligationenrechts) erstellt. Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze, die nicht vom Gesetz vorgeschrieben sind, sind nachfolgend beschrieben.

Spezialgesetzliche Vorschriften
Für die SZU bestehen über die obligationenrechtlichen Vorschriften hinaus Sondervorschriften in den folgenden Spezialgesetzen des Bundes sowie des Kantons Zürich:

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101);
- Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1);
- Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen vom 18. Januar 2011 (RKV; SR 742.221)
- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG; LS 740.1)

Die Sonderregelungen der in den Spezialgesetzen des Bundes und des Kantons Zürich festgehaltenen ergänzenden Bestimmungen des Rechnungslegungsrechts gehen im Falle von Abweichungen vor.

1.2 Vorräte
Auf den Bestand der Vorräte (Bewertung zu Einstandspreisen) werden Wertberichtigungen für nicht kurante Vorräte oder Bestände, die den üblichen Absatz übersteigen (d.h. ungenügende Umschlagshäufigkeiten bzw. Überreichweiten), vorgenommen.

1.3 Sachanlagen
Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, abzüglich aufgelaufener Abschreibungen und abzüglich Wertberichtigungen. Die Abschreibungen erfolgen, mit Ausnahme von Land, linear über die geplante Nutzungsdauer. Diese sind unter Berücksichtigung der Vorgaben der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV), wie in nachstehender Tabelle dargestellt, festgelegt. Die Anlagen der Infrastruktur werden aufgrund ihrer erwarteten technischen Nutzungsdauer gemäss RTE29900 abgeschrieben und können von den Vorgaben der RKV abweichen. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Gebäude (Hochbau für Betrieb, Zugang, Verkauf, Unterhalt)	20–80 Jahre
Kunstbauten	33–100 Jahre
Fahrbahn	5–80 Jahre
Bahnstrom und Antriebsanlagen	10–50 Jahre
Sicherungsanlagen	5–40 Jahre
Niederspannungs- und Telekomanlagen	5–25 Jahre
Publikumsanlagen sowie Anlagen im Freien	10–80 Jahre
Fahrzeuge	5–33 Jahre
Betriebsmittel und Diverses	4–33 Jahre

1.4 Eigene Aktien
Für Handelszwecke wird ein geringer Bestand an eigenen Aktien geführt. Eigene Aktien werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten als Minusposten im Eigenkapital bilanziert. Bei späterer Wiederveräusserung wird der Gewinn oder Verlust erfolgswirksam als betriebsfremder Ertrag bzw. Aufwand erfasst.

1.5 Leistungsentgelt
Das Leistungsentgelt ZVV deckt den gesamten Aufwand der Sparte Verkehr der SZU ab. Damit der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Kosten der SZU über das Leistungsentgelt decken kann, tritt die SZU im Zuge des Bestellverfahrens im regionalen Personenverkehr sämtliche Ansprüche auf Abgeltungen gegenüber dem Bundesamt für Verkehr (BAV) an den ZVV ab. Des Weiteren werden alle Verkehrserträge und die Nebenerträge der Sparte Verkehr zur Minderung des Leistungsentgelts dem ZVV abgetreten oder fliessen an diesen zurück.

1.6 Gewinnverwendung
Gemäss Vereinbarung des ZVV mit dem BAV vom 11. Juli 2011 müssen mit der Verwendung des Bilanzgewinns die Spartenergebnisse des Vorjahres verbucht werden. Die Spartenrechnung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) weist für das Jahr 2023 ein Defizit von CHF 3 346 064 (Vorjahresüberschuss: CHF 3657) aus. Die Verlustverwendung erfolgt gemäss Art. 36 PBG aus der Reserve RPV zurück in die gebundene Spezialreserve §25 PVG. Die Gewinnverwendung der Sparte Verkehr im Umfang von CHF 178 536 für das Jahr 2024 erfolgt zu 2/3 in die gebundene Spezialreserve nach § 25 PVG (CHF 119 024) und zu 1/3 in die freie Spezialreserve (CHF 59 512) nach Art. 36 PBG / § 25 PVG.
Die Spartenrechnung der Infrastruktur weist für das Jahr 2024 ein Defizit von CHF 3 022 326 (Vorjahresdefizit: CHF 1 808 816) aus. Die Verlustverwendung erfolgt vollumfänglich über die Reserve nach Art. 67 EBG.
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.

1.7 Hinweis zu den Summen
Die in den Tabellen aufgeführten Beträge sind gerundet. Das ausgewiesene Total kann deshalb von der Summe der einzelnen Werte abweichen.

in Schweizer Franken	2024	2023

2. Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen

2.1 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen gegenüber Dritten	3 408 964	1 793 866
Forderungen gegenüber Beteiligten	626 861	98 869
Forderungen gegenüber Beteiligungen	10 339	39 036
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**4 046 164**	**1 931 771**

2.2 Beteiligungen

Direkte Beteiligungen		
rail4mation AG, Zürich:		
Kapital- und Stimmenanteil per 31. Dezember in %	20	20
Kapital per 31. Dezember in TCHF	300	300

2.3 Sachanlagen

Anlagen Infrastruktur	215 747 732	214 371 693
Wertberichtigung Anlagen Infrastruktur	-85 537 894	-80 401 638
Anlagen im Bau Infrastruktur	43 460 756	21 120 674
Total Anlagen Infrastruktur	**173 670 594**	**155 090 729**
Anlagen Verkehr	260 370 407	258 259 978
Wertberichtigung Anlagen Verkehr	-150 173 183	-143 922 774
Anlagen im Bau Verkehr	50 975 048	3 870 958
Total Anlagen Verkehr	**161 172 272**	**118 208 162**
Total Sachanlagen	**334 842 866**	**273 298 890**

2.4 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	5 919 117	9 025 386
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligten	320 488	3 306
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	98 663	51 453
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**6 338 268**	**9 080 145**

in Schweizer Franken 2024 2023

2.5 Übrige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	372 424	489 078
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	422 825	–
Verbindlichkeiten gegenüber dem ZVV	6 113 315	8 368 826
Total übrige Verbindlichkeiten	**6 908 564**	**8 857 904**

2.6 Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

1 – 5 Jahre	61 782 875	55 337 375
Über 5 Jahre	92 000 000	44 000 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	**153 782 875**	**99 337 375**

2.7 Bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur

Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – Substanzerhalt	93 253 351	80 447 113
Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – STEP 2025	1 881 355	1 881 355
Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – STEP 2035	4 969 000	2 316 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen Kanton Zürich + Gemeinden	66 732 131	66 732 131
Total bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur	**166 835 837**	**151 376 599**

in Schweizer Franken	2024	2023

2.8 Eigene Aktien

Bestand am 1.1.	424	–
Fusion zwischen SZU und LAF	–	436
Käufe	102	–
Verkäufe	-30	-12
Bestand am 31.12.	**496**	**424**

Im Jahr 2024 wurden 102 Stück zum Preis von CHF 30 je Aktie erworben und 30 Stück zum Preis von CHF 35 je Aktie verkauft.
Mit der Fusion mit der Luftseilbahn Adliswil-Felsenegg LAF AG im Jahr 2023 hat die SZU im Rahmen ihrer Kapitalanlage von 218 Aktien der LAF durch das im Fusionsvertrag vom 22./23. März 2023 definierte Umtauschverhältnis 436 eigene Aktien erhalten. Der Ausweis des Bestands an eigenen Aktien erfolgt erstmalig aufgrund des wesentlich erhöhten Handelsbestands in der Bilanz.

2.9 Leistungsentgelt ZVV
Abgeltung SZU für das Fahrplanjahr 2024; Personenverkehr; Angebotsvereinbarung 0042/17
Für die abgeltungsberechtigten Linien der SZU wurde am 22. Mai 2024 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) getroffen. Diese Vereinbarung sieht ungedeckte Kosten von CHF 12 044 748 (CHF 3 506 643 Bund und CHF 8 538 105 Kanton Zürich) vor, die der SZU über das Leistungsentgelt Verkehrsverbund im Jahr 2024 entschädigt wurden. Der zwingende Ausweis und die Nachführung der Reserve gem. Art. 36 PBG im Eigenkapital kann aufgrund der terminlichen Abläufe innerhalb des Finanzierungssystems im Kanton Zürich und gemäss Vereinbarung des ZVV mit dem BAV vom 11. Juli 2011 erst mit der Verwendung des Bilanzergebnisses des Folgejahres, also des Geschäftsjahrs 2025, erfolgen.

2.10 Abgeltungen
Abgeltung SZU für 2024; Infrastruktur
Für die Infrastruktur 2024 der SZU wurde am 5. Dezember 2023 ein Nachtrag zur Leistungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) getroffen. Diese Vereinbarung sieht eine Betriebsabgeltung von CHF 5 506 622 vor. Ab dem Rechnungsjahr 2017 erfolgt die Aufteilung des Investitionsbeitrages in bedingt rückzahlbare Darlehen und eine Abschreibungsabgeltung aufgrund der bis Ende Jahr geschätzten Abschreibungen. Die bedingt rückzahlbaren Darlehen haben sich aufgrund der geleisteten Investitionsbeiträge unter Abzug der prognostizierten Abschreibungsabgeltung von CHF 11 767 900 (inkl. Anteil ZVV) erhöht. Die effektiven Abgeltungen für Abschreibungen lagen um CHF 2 329 748 höher und wurden in der Jahresrechnung 2024 abgegrenzt.
Am 30. Januar 2023 wurde zwischen BAV/ZVV/SZU eine Vereinbarung zur Finanzierung der Infrastruktur auf der Strecke Ringlikon–Uetliberg getroffen. Der ZVV zahlt für das Geschäftsjahr 2024 CHF 294 000 als Beitrag an die Betriebsabgeltung und CHF 575 000 als Beitrag an die Abschreibungsabgeltung.

2.11 Infrastrukturbenützungsgebühren eigene Strecken
Die interne Verbuchung zwischen den Sparten Infrastruktur (Dienstleistungsertrag) und Verkehr (Betriebsaufwand) der Infrastrukturbenützungsgebühren der eigenen Strecken S4 von CHF 4 180 152 und S10 von CHF 1 944 273 wird in der Erfolgsrechnung nicht ausgewiesen.

in Schweizer Franken	2024	2023

2.12 Liegenschaftenrechnung

Der Erfolg der Liegenschaften ist in folgender Höhe in den Positionen der Erfolgsrechnung enthalten:

Liegenschaftenertrag	1 860 618	1 817 580
Liegenschaftenaufwand	-476 708	-519 046
Abschreibungen Liegenschaften	-289 560	-289 560
Finanzaufwand Liegenschaften	-2 588	-2 854
Total Liegenschaftenrechnung	**1 091 761**	**1 006 120**

2.13 Rückvergütungen an den ZVV

Personenverkehrsertrag	28 120	20 442
Dienstleistungsertrag	308 267	244 329
Treibstoffzollrückerstattungen	678 445	671 056
Werbeertrag	256 150	257 933
Mietertrag	881 202	909 944
Übriger Ertrag	23 743	21 401
Eigenleistungen	1 957 568	1 332 099
Erfolg Liegenschaftenrechnung	104 980	87 788
Ausserordentlicher Ertrag	1 871	4 586 096
Steueraufwand	573 278	-930 638
Total Rückvergütungen an den ZVV	**4 813 624**	**7 200 448**

in Schweizer Franken	2024	2023

2.14 Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand und Ertrag
Im Geschäftsjahr handelt es sich beim ausserordentlichen Ertrag in der Hauptsache um den Versicherungserlös aus einem Schadenfall mit einem Dienstfahrzeug. Der ausserordentliche Aufwand enthält im Wesentlichen die Nachzahlung von Grundstückgewinnsteuern im Zusammenhang mit dem Verkauf der Liegenschaft Eichstrasse 1.
Im Vorjahr handelte es sich beim ausserordentlichen Ertrag in der Hauptsache um den Erlös aus dem Verkauf der Liegenschaften Eichstrasse 1 (altes Stellwerk) und Eichstrasse 7 (ehemaliges Personalhaus) in 8045 Zürich.

3. Weitere Angaben

3.1 Nettoauflösung stiller Reserven
Im laufenden Geschäftsjahr wurden stille Reserven von CHF 1 655 746 (Vorjahr: CHF 1 655 740) aufgelöst. Hierbei handelt es sich um die Auflösung der stillen Reserven auf Fahrzeugen des Personenverkehrs (Re-Pendel S4) gemäss dem mit dem BAV vereinbarten Auflösungsplan vom 19. Januar 2021.

3.2 Firma/Name, Rechtsform, Sitz
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG, Wolframplatz 21, 8045 Zürich
Unternehmens-Identifikationsnummer: CHE-105.952.581

in Schweizer Franken	2024	2023

3.3 Vollzeitstellen

Durchschnittlicher Personalbestand in Vollzeitstellen	215,6	200,7

3.4 Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten
Die Gesellschaft hat als marktverantwortliches Unternehmen für folgenden Transportbeauftragten Rücknahmegarantien von Finanzierungskrediten für Betriebsmittel gewährt:

AHW Busbetriebe AG bei der Raiffeisenbank Zug	–	4 000 000
Beanspruchte Kreditlimite bei der Raiffeisenbank Zug	–	1 200 000

Die Kreditlimiten werden gemäss den Kreditverträgen jeweils um die vereinbarte Amortisation reduziert.

3.5 Zur Sicherung eigener Verpflichtungen verwendete Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt

Buchwert der belasteten Liegenschaften	4 008 827	4 221 971
Grundpfandrechte der belasteten Liegenschaften	15 650 000	15 650 000
Beanspruchte Festhypotheken bei der Zürcher Kantonalbank	371 000	383 000
Beanspruchte Festhypotheken bei der Raiffeisenbank Zürich	1 500 000	–

Sonstige Aktiven sind weder verpfändet, noch abgetreten oder unter Eigentumsvorbehalt.

3.6 Eventualverbindlichkeiten
Die Gesellschaft gehört der Mehrwertsteuergruppe ZVV an und haftet somit für die Mehrwertsteuerschulden gegenüber der Eidgenössischen Steuerverwaltung solidarisch.

Am 29. August 2022 haben verschiedene Anwohnende Beschwerde gegen den Plangenehmigungsentscheid des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom 22. Dezember 2021 betreffend dem Kreuzungsbauwerk an der Friesenbergstrasse eingereicht.
Die Beschwerde war in rechtlicher Hinsicht zulässig, da das BAV eine Projektänderung der SZU fälschlicherweise als «unwesentlich» eingestuft und damit den Anwohnenden das ihnen zustehende rechtliche Gehör nicht gewährt hatte. Den Anwohnenden blieb somit die Möglichkeit zur Einsprache verwehrt. Das BAV räumte in der Folge ein, einen Verfahrensfehler begangen zu haben und diesen zu korrigieren. Die SZU ihrerseits anerkennt die Einwände der Anwohnenden, wonach das Kreuzungsbauwerk überdimensioniert sei und nicht in das Ortsbild passe.
Nach diversen Abklärungen hat die SZU zusammen mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) eine neue technische Lösung gefunden. Das Kreuzungsbauwerk kann voraussichtlich bis Ende 2026 rückgebaut werden. Mit dem Ziel einer Einigung auch für die Einsprachen (derselben Anwohner) zum angrenzenden Projekt «Verlegung Haltestelle Friesenberg» zu erzielen, wurde das Beschwerdeverfahren in gegenseitigem Einvernehmen zunächst bis zum 30. Juni 2024, in der Folge weiter bis zum 31. Dezember 2025 sistiert.
Die Kosten, die damit einhergehen sind nicht einzuschätzen, weshalb per 31. Dezember 2024 keine Rückstellung gebildet wurde. Es ist davon auszugehen, dass die in Verbindung mit der Beschwerde anfallenden Kosten vom BAV übernommen werden.

in Schweizer Franken	2024	2023
3.7 Honorar der Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	40 500	40 500
Andere Dienstleistungen (insb. Arbeiten im Rahmen Fusion LAF)	3 375	8 675
Total Honorar der Revisionsstelle	**43 875**	**49 175**

3.8 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 14. März 2025 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, die die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

4. Angaben gemäss spezialgesetzlichen Vorschriften

4.1 Brandversicherungswerte der Sachanlagen		
Waren und Einrichtungen (Feuer- und Elementarschäden)	47 535 150	47 535 150
Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	101 778 651	96 632 449
Rollmaterial (Feuer- und Kaskoschäden)	228 000 000	228 000 000
Total Brandversicherungswerte der Sachanlagen	**377 313 801**	**372 167 599**
4.2 Haftpflichtversicherung		
Infrastruktur	100 000 000	100 000 000
Personenverkehr	100 000 000	100 000 000

Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses

in Schweizer Franken	2024	2023
Der Bilanzverlust per 31. Dezember beträgt:		
Vortrag vom Vorjahr	–	–
Jahresverlust	-2 843 790	-2 408 817
Total	**-2 843 790**	**-2 408 817**

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzverlust von CHF 2 843 790 gemäss den spezialgesetzlichen Vorschriften zu verwenden, und beantragt den Vortrag auf neue Rechnung von CHF 0.

Entnahme Reserve Infrastruktur nach Art. 67 EBG*	-3 022 326	-1 808 816
Entnahme/Zuweisung Reserve Regionaler Personenverkehr (RPV) nach Art. 36 PBG*	-3 346 064	2 438
Zuweisung/Entnahme gebundene Spezialreserve nach § 25 PVG*	3 465 088	-1 702 017
Zuweisung freie Spezialreserve nach Art. 36 PBG / § 25 PVG*	59 512	1 219
Zuweisung Verlustvortrag Ortsverkehr 2021	–	1 098 359
Vortrag auf neue Rechnung	–	–
	-2 843 790	**-2 408 817**

* Die Verbuchung dieser Reserven ist im Anhang 1.6 zur Jahresrechnung 2024 beschrieben.

Bericht der Revisionsstelle

KPMG AG
Badenerstrasse 172
Postfach
CH-8036 Zürich

+41 58 249 31 31
kpmg.ch

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG, Zürich

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil
Wir haben die Jahresrechnung der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024, der Erfolgsrechnung und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die auf den Seiten 52 bis 65 beigefügte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil
Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen
Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

© 2025 KPMG AG, eine Schweizer Aktiengesellschaft, ist eine Gruppengesellschaft der KPMG Holding LLP, die Mitglied der globalen KPMG-Organisation unabhängiger Firmen ist, die mit KPMG International Limited, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung englischen Rechts, verbunden sind. Alle Rechte vorbehalten.

EXPERTsuisse zertifiziertes Unternehmen

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Jahresrechnung
Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung
Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemässes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen in der Jahresrechnung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Ausserkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten Internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des vom Verwaltungsrat angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Geschäftstätigkeit sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bericht auf die dazugehörigen Angaben in der Jahresrechnung aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Berichts erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Geschäftstätigkeit zur Folge haben.

Wir kommunizieren mit dem Verwaltungsrat unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschliesslich etwaiger bedeutsamer Mängel im Internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung identifizieren.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrats ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Aufgrund unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrates dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG AG

Michael Herzog
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Noah Schwegler
Zugelassener Revisionsexperte

Zürich, 14. März 2025

Investitionsrechnung

Anlagen und Anlagen im Bau der Sparte Infrastruktur 2024
(Art. 3 Abs. 2 RKV)

	Anlagen im Bau Bestand 1.1.	Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total Investition Jahr	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau Bestand 31.12.
Gebäude und Grundstücke	300 785	337 940	-36 287	301 653	6 525	138 900	457 013
Kunstbauten: Brücken	11 363	85 369	650	86 019	66 119	19 900	11 363
Kunstbauten: Tunnel	3 701 469	1 513 542	279 493	1 793 035	–	–	5 494 505
Übrige Kunstbauten	1 675 195	83 968	1 475	85 443	1 619 958	–	140 679
Fahrbahn	5 973 756	4 196 814	952 343	5 149 156	1 000 326	1 521 500	8 601 086
Bahnstromanlagen	716 002	4 001 074	212 332	4 213 406	2 612 988	596 200	1 720 219
Sicherungsanlagen	1 329 813	15 400 007	1 067 501	16 467 508	377 868	1 191 900	16 227 554
Niederspannungs- und Telekomanlagen	103 451	1 002 572	429 764	1 432 336	184 747	253 100	1 097 939
Publikumsanlagen	2 957 199	697 412	193 278	890 690	–	–	3 847 888
Fahrzeuge Infrastruktur	3 399 126	201 385	128 000	329 386	508	176 500	3 551 503
Betriebsmittel und Diverses	136 574	321 397	89 864	411 261	–	–	547 835
Total	**20 304 733**	**27 841 479**	**3 318 413**	**31 159 892**	**5 869 040**	**3 898 000**	**41 697 585**

Angaben in Schweizer Franken

Anlagenspiegel

in Schweizer Franken	Anschaffungswerte			Abschreibungsrechnung					Buchwert
	Bestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2024	Bestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2024	31.12.2024
A) Anlagen Infrastruktur									
Gebäude und Grundstücke:									
Gebäude	29 408 199	138 900	200	29 546 899	18 625 097	514 116	200	19 139 013	10 407 886
Grundstücke	5 817 574	–	–	5 817 574	329 250	14 760	–	344 010	5 473 564
Kunstbauten:									
Brücken	9 146 891	19 900	–	9 166 791	3 130 051	196 896	–	3 326 947	5 839 844
Tunnels	3 030 127	–	–	3 030 127	237 432	43 344	–	280 776	2 749 351
Übrige Kunstbauten	2 886 072	–	–	2 886 072	1 220 002	86 664	–	1 306 666	1 579 406
Fahrbahn:									
Gleise	73 407 267	1 319 200	942 201	73 784 266	25 294 868	2 612 997	942 201	26 965 664	46 818 602
Weichen	6 440 678	202 300	791 858	5 851 120	2 471 460	257 870	791 858	1 937 472	3 913 648
Übrige Fahrbahnanlagen	458 400	–	–	458 400	120 432	16 824	–	137 256	321 144
Bahnstrom- und Antriebsanlagen:									
Fahrleitungsanlagen	23 778 041	457 600	98 264	24 137 377	2 228 003	1 128 619	98 264	3 258 358	20 879 019
Übrige Bahnstromanlagen	2 849 800	138 600	–	2 988 400	528 048	114 072	–	642 120	2 346 280
Sicherungsanlagen:									
Stellwerk- und Zugbeeinflussungs-anlagen	21 392 328	1 038 100	61 898	22 368 530	8 743 817	1 066 466	61 898	9 748 385	12 620 145
Übrige Sicherungsanlagen	3 888 700	153 800	–	4 042 500	2 411 040	194 484	–	2 605 524	1 436 976
Niederspannungs- und Telekomanlagen:									
Niederspannungsverbraucher	6 752 052	253 100	–	7 005 152	3 451 932	464 724	–	3 916 656	3 088 496
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	2 423 301	–	380 601	2 042 700	736 740	211 305	380 601	567 444	1 475 256
Publikumsanlagen:									
Perrons und Zugänge	16 811 667	–	21 265	16 790 402	8 139 221	490 335	21 265	8 608 291	8 182 111
Übrige Publikumsanlagen	1 932 381	–	–	1 932 381	656 715	55 097	–	711 812	1 220 569
Fahrzeuge Infrastruktur:									
Schienenfahrzeuge Infrastruktur	3 388 615	–	185 774	3 202 841	1 795 227	114 204	185 774	1 723 657	1 479 184
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	368 600	176 500	39 900	505 200	203 979	50 683	39 899	214 763	290 437
Betriebsmittel und Diverses:									
Betriebsmittel und Diverses	191 000	–	–	191 000	78 324	24 756	–	103 080	87 920
Total Infrastruktur	**214 371 693**	**3 898 000**	**2 521 961**	**215 747 732**	**80 401 638**	**7 658 216**	**2 521 960**	**85 537 894**	**130 209 838**

in Schweizer Franken	Anschaffungswerte			Abschreibungsrechnung					Buchwert
	Bestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2024	Bestand 1.1.2024	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2024	31.12.2024
B) Anlagen Verkehr									
Gebäude und Grundstücke:									
Gebäude	3 534 535	3 016 400	154 563	6 396 372	1 439 514	201 276	154 563	1 486 227	4 910 145
Grundstücke	24 824	–	–	24 824	–	–	–	–	24 824
Fahrbahn:									
Übrige Fahrbahnanlagen	813 551	–	156 963	656 588	717 420	17 809	156 963	578 266	78 322
Publikumsanlagen:									
Perrons und Zugänge	246 306	–	6 000	240 306	159 519	4 212	6 000	157 731	82 575
Einrichtungen:									
Einrichtungen	7 163 757	28 200	576 000	6 615 957	1 941 596	509 220	576 000	1 874 816	4 741 141
Niederspannungs- und Telekomanlagen:									
Niederspannungsverbraucher	717 901	–	72 574	645 327	716 700	300	72 574	644 426	901
Kundeninformationssysteme:									
Kundeninformationssysteme	5 915 600	–	–	5 915 600	5 054 184	121 920	–	5 176 104	739 496
Fahrzeuge Verkehr:									
Schienenfahrzeuge Uetlibergbahn S10	106 902 700	151 000	–	107 053 700	19 418 100	3 693 552	–	23 111 652	83 942 048
Schienenfahrzeuge Sihltalbahn S4	126 864 674	–	–	126 864 674	110 448 670	3 008 779	–	113 457 449	13 407 225
Kabinen Felseneggbahn	601 742	–	78 226	523 516	500 912	20 196	78 226	442 882	80 634
Übrige Fahrzeuge Verkehr	274 279	–	17 700	256 579	176 570	31 123	17 699	189 994	66 585
Betriebsmittel und Diverses:									
Betriebsmittel und Diverses	5 200 109	770 200	793 345	5 176 964	3 349 589	497 392	793 345	3 053 636	2 123 328
Total Verkehr	**258 259 978**	**3 965 800**	**1 855 371**	**260 370 407**	**143 922 774**	**8 105 779**	**1 855 370**	**150 173 183**	**110 197 224**
Total A – B	**472 631 671**	**7 863 800**	**4 377 332**	**476 118 139**	**224 324 412**	**15 763 995**	**4 377 330**	**235 711 077**	**240 407 062**

Die Anlagen im Bau sind im Anlagenspiegel nicht berücksichtigt.

Impressum
© 2024 Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Gestaltung: Pikka GmbH
Text: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Fotografie: Manuela Haltiner, Tobias Stahel

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Wolframplatz 21 — 8045 Zürich
+41 44 206 45 11 — www.szu.ch — info@szu.ch