

Volle Züge, leere Kassen

Die SBB transportieren so viele Reisende wie nie zuvor. Doch in finanziellen Erfolg können sie das nicht ummünzen.

Stefan Ehrbar

So früh fuhr kaum je ein Zug ab Interlaken: Am Samstag bestiegen unentwegte Schwingfans dort um 2.30 Uhr einen Extrazug, der sie in dreieinhalb Stunden ans Esaf im Glarnerland bringt. Zehntausende werden es ihnen gleich tun und mit dem öffentlichen Verkehr ans «Eidgenössische» anreisen. Nach dem Eurovision Song Contest, der Fussball-EM der Frauen und der Streetparade ist es der nächste Anlass, für den die Bahn Dutzende Extrazüge bereitstellt.

Dank vielen Events, einer starken Nachfrage im Freizeitverkehr und in internationalen Zügen transportierten die SBB im ersten Halbjahr so viele Menschen wie nie. Mit 1,41 Millionen Passagieren jeden Tag war diese Zahl 4,5 Prozent höher als in der Vorjahresperiode und 9 Prozent höher als 2019. Die Nachfrage wuchs zuletzt damit stärker als die Bevölkerung.

Einen Anteil am Passagierboom haben auch die Touristen. Im ersten Halbjahr erreichte die Firma Swiss Travel System (STS), welche mit dem Swiss Travel Pass eine Art GA für ausländische Gäste verkauft, ebenfalls einen neuen Rekord. Das sagte STS-Chefin Sara Roloff am Dienstag an einem Tourismuskongress in Zürich. Noch nie seien in einem Monat mehr Abos verkauft worden als in diesem Juni.

Der Güterverkehr schreibt mehr Verlust als 2024

Nach einer Phase der Stagnation und einem Einbruch während der Coronakrise wachsen auch die Marktanteile des öffentlichen Verkehrs wieder auf 22,5 Prozent im Jahr 2023, ebenfalls ein neuer Rekord. Aktuellere

Zahlen stehen noch nicht zur Verfügung.

Doch diese Zahlen sind nur eine Seite der Medaille. Der Gewinn der SBB sank im Vergleich zu den Vorjahren im ersten Halbjahr nämlich trotz Passagierboom auf gerade noch 47,5 Millionen Franken. Zwar konnte die Immobilienpartie dank dem tiefen Zinsniveau und sprudelnden Mieteinnahmen ihre Erträge um 26 Millionen auf 148 Millionen Franken steigern. Damit hatte es sich aber.

Im Güterverkehr nahm der Verlust gegenüber der Vorjahresperiode um 4 Millionen auf 47 Millionen Franken zu. Der

Bereich Infrastruktur-Energie trug einen Gewinn von 38 Millionen Franken bei, 11 Millionen Franken weniger als 2024. Selbst der Fernverkehr mit seinen vollen Zügen schnitt mit 48 Millionen Franken Gewinn um 3 Millionen Franken schlechter ab als in den Vorjahren und um 51 Millionen Franken schlechter als 2023.

Das Nachzug-Netz wächst nicht mehr substanzial

Das liegt nicht an tieferen Erträgen – diese stiegen im Fernverkehr um 5 Prozent auf 1,44 Milliarden Franken –, sondern daran, dass die SBB neue Züge

kauften. Dafür mussten sie höhere Abschreibungen tätigen. Zudem stiegen die Aufwände für die Instandhaltung und die Beiträge an die Infrastruktur. Die finanzielle Lage bleibe «angespannt» und die Verschuldung hoch, schreiben die SBB in einer Mitteilung.

Das hat Einfluss auf den internationalen Verkehr. Im ersten Halbjahr wurden mit 6 Millionen Reisenden 3,5 Prozent mehr gezählt als in der Vorjahresperiode. Fürs ganze Jahr rechnet SBB-Chef Vincent Ducrot gar mit 13 Millionen. Nun will er das Angebot mit bis zu vierzig eigenen Hochgeschwin-

digkeitszügen ausbauen. Doch aus finanziellen Gründen wollen die SBB diese nicht kaufen, sondern leasen. Die Idee: Wenn die SBB Partnern wie der deutschen oder der italienischen Bahn mehr Rollmaterial für internationale Züge zur Verfügung stellen, wird die Eröffnung neuer Verbindungen realistischer.

Die nächsten neuen Routen wollte Ducrot auf Anfrage von CH Media nicht verraten. Gerüchteweise könnten in den nächsten zwei Jahren Direktverbindungen von Zürich nach Rom und Bozen hinzukommen. Auch nach Lyon würde Ducrot gerne Direktzüge anbieten,

doch das scheiterte an der Verfügbarkeit von Trassen.

Neue Beschaffungen stehen demnächst an

Abgesehen von einem neuen Nachzug von Basel nach Malmö, der nächsten Frühling starten und saisonal dreimal pro Woche verkehren soll, werde der Fokus klar auf Tagesverbindungen liegen, sagte Ducrot am Mittwoch vor den Medien. Auch Partner konzentrierten sich stärker auf dieses Segment. Das Nachtnetz werde nicht mehr wesentlich wachsen.

Auch beim Ausbau der Infrastruktur plädiert Ducrot für Mässigung. Der Rückstand beim Unterhalt wachse, warnte er. Dieser sei prioritär. Die SBB begrüßten die Überprüfung der Ausbauvorhaben, welche ETH-Professor Ulrich Weidmann derzeit im Auftrag von Bundesrat Albert Rösti (SVP) durchführt. Resultate werden für den Herbst erwartet. Aus Sicht der SBB wird der Handlungsbedarf für neue Infrastrukturen bis 2045 in der Genferseeregion und in der Region Zürich am grössten sein. Dort erwartet die Bahn das höchste Wachstum an Reisenden.

Mehrere Milliarden Franken werden die SBB in nächster Zeit auch für Rollmaterial ausgeben. In den nächsten Wochen wollen sie bekannt geben, welcher Hersteller den Zuschlag für den Ersatz der Züge der ersten Serie der Zürcher S-Bahn erhält. Dies könnte der grösste Auftrag in der Geschichte der SBB werden. Danach muss die Bahn auch die Einheitswagen IV des Fernverkehrs ersetzen. Auch hier dürfte das Auftragsvolumen zehnstellig werden. Trotz Passagierboom werden finanzielle Sorgen die Bahn also noch längere Zeit begleiten.



In den Zügen der SBB sind immer mehr Menschen unterwegs – wie hier am Bahnhof Luzern.

Bild: Pius Amrein (Luzern, 5. 6. 2025)