

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 gleichtun und mit dem öffentlichen Verkehr ans «Eidge-nössische» anreisen. Nach dem Eurovision Song Contest, der Fussball-EM der Frauen und der Streetparade ist es der nächste Anlass, für den die Bahn Dut-zende Extrazüge bereitstellt.

Dank vielen Events, einer starken Nachfrage im Freizeit-verkehr und in internationalen Zügen transportierten die SBB im ersten Halbjahr so viele Men-schen 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 Passagier-boom haben auch die Touristen. Im ersten Halbjahr erreichte die Firma Swiss Travel System (STS), welche mit dem Swiss Travel Pass eine Art GA für aus-ländische Gäste verkauft, eben-falls einen neuen Rekord. Das sagte STS-Chefin Sara Roloff am Dienstag an einem Tourismus-Kongress in Zürich. Noch nie seien in einem Monat mehr Abos verkauft worden als in die-sem Juni.

Der Güterverkehr schreibt mehr Verlust als 2024

Nach einer Phase der Stagnation und einem Einbruch während der Coronakrise wachsen auch die Marktanteile des öffentli-chen 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 Ge-winn der SBB sank im Vergleich zu den Vorjahren im ersten Halbjahr nämlich trotz Passa-gierboom auf gerade noch 47,5 Millionen Franken. Zwar konn-te die Immobiliensparte dank dem tiefen Zinsniveau und spru-delnden Mieteinnahmen ihre Erträge um 26 Millionen auf 148 Millionen Franken steigern. Da-mit hatte es sich aber.

Im Güterverkehr nahm der Verlust gegenüber der Vorjah-resperiode um 4 Millionen auf 47 Millionen Franken zu. Der

Bereich Infrastruktur-Energie trug einen Gewinn von 38 Mil-lionen Franken bei, 11 Millionen Franken weniger als 2024. Selbst der Fernverkehr mit sei-nen 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 Nachtzug-Netz wächst nicht mehr substanziell

Das liegt nicht an tieferen Erträ-gen – diese stiegen im Fernver-kehr um 5 Prozent auf 1,44 Mil-liarden Franken –, sondern daran, dass die SBB neue Züge

kauften. Dafür mussten sie hö-here Abschreibungen tätigen. Zudem stiegen die Aufwände für die Instandhaltung und die Beiträge an die Infrastruktur. Die finanzielle Lage bleibe «an-ge-spannt» und die Verschul-dung hoch, schreiben die SBB in einer Mitteilung.

Das hat Einfluss auf den internationalen Verkehr. Im er-sten Halbjahr wurden mit 6 Mil-lionen Reisenden 3,5 Prozent mehr gezählt als in der Vorjah-resperiode. 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, son-dern leasen. Die Idee: Wenn die SBB Partnern wie der deutschen oder der italienischen Bahn mehr Rollmaterial für interna-tionale Züge zur Verfügung stel-len, 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 Direktver-bindungen von Zürich nach Rom und Bozen hinzukommen. Auch nach Lyon würde Ducrot gerne Direktzüge anbieten,

doch das scheitere an der Ver-fügbarkeit von Trassen.

Neue Beschaffungen stehen demnächst an

Abgesehen von einem neuen Nachtzug von Basel nach Mal-mö, der nächsten Frühling star-ten und saisonal dreimal pro Woche verkehren soll, werde der Fokus klar auf Tagesverbin-dungen liegen, sagte Ducrot am Mittwoch vor den Medien. Auch Partner konzentrierten sich stär-ker auf dieses Segment. Das Nachtnetz werde nicht mehr we-sentlich wachsen.

Auch beim Ausbau der Infra-struktur plädiert Ducrot für Mäs-sigung. Der Rückstand beim Unterhalt wachse, warnte er. Die-ser sei prioritär. Die SBB begrüsst die Überprüfung der Ausbau-vorhaben, welche ETH-Professor Ulrich Weidmann derzeit im Auf-trag von Bundesrat Albert Rösti (SVP) durchführt. Resultate wer-den für den Herbst erwartet. Aus Sicht der SBB wird der Hand-lungsbedarf für neue Infrastruk-turen bis 2045 in der Genfersee-region 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 Her-steller den Zuschlag für den Er-satz 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 Fernver-kehrs ersetzen. Auch hier dürfte das Auftragsvolumen zehnstel-lig werden. Trotz Passagier-boom 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)