

Netzzustandsbericht 2025

April 2026



Inhalt

Editorial	4
1 Management Summary	6
1.1 Übersicht Zustandsklassen	6
1.2 Gesamtübersicht Anlagen Infrastruktur	7
2 Einleitung	8
2.1 Methodik	9
3 Gebäude und Grundstücke	11
3.1 Übersicht Anlagengattung Gebäude und Grundstücke	11
3.2 Gebäude	12
3.3 Grundstücke	14
4 Kunstbauten	15
4.1 Übersicht Anlagengattung Kunstbauten	15
4.2 Brücken	16
4.3 Tunnel	17
4.4 Übrige Kunstbauten	18
5 Fahrbahn	20
5.1 Übersicht Anlagengattung Fahrbahn	20
5.2 Gleise	21
5.3 Weichen	22
5.4 Übrige Fahrbahnanlagen	23
6 Bahnstromanlagen	26
6.1 Übersicht Anlagengattung Bahnstromanlagen	26
6.2 Fahrleitungsanlagen	27
6.3 Übrige Bahnstromanlagen	28
7 Sicherungsanlagen	30

7.1	Übersicht Anlagengattung Sicherungsanlagen	30
7.2	Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	31
7.3	Übrige Sicherungsanlagen	32
8	Niederspannungs- und Telekomanlagen	34
8.1	Übersicht Anlagengattung Niederspannungs- und Telekomanlagen	34
8.2	Niederspannungsverbraucher	35
8.3	Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	36
9	Publikumsanlagen	38
9.1	Übersicht Anlagengattung Publikumsanlagen	38
9.2	Perrons und Zugänge	39
9.3	Übrige Publikumsanlagen	40
9.4	Umsetzungskonzept BehiG	41
10	Fahrzeuge Infrastruktur	42
10.1	Übersicht Anlagengattung Fahrzeuge Infrastruktur	42
10.2	Schienenfahrzeuge Infrastruktur	43
10.3	Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	44
11	Betriebsmittel und Diverses	46
11.1	Übersicht Anlagengattung Betriebsmittel und Diverses	46
12	Kritische Anlagen	49

Editorial

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG betreibt ein Normalspur-Streckennetz von 37 km. Die effektive Hauptgleislänge inklusive Doppelspuren beträgt 33 km.

Die Hauptgleise verteilen sich auf folgende Strecken:

- L727: Zürich HB – Zürich Selnau → Länge = 1.2 km
- L712: Zürich Selnau – Sihlbrugg → Länge = 17.3 km
- L713: Zürich Giesshübel – Uetliberg → Länge = 8.0 km
- L717: Zürich Wiedikon – Zürich Giesshübel → Länge = 0.9 km

Die Linie L713 gilt als Steilstrecke mit einem Gefälle von max. 79‰ (massgebend 70‰).

Insgesamt verfügt die SZU über Anlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund CHF 707 Mio.

Auf dem Streckennetz befinden sich 21 Brückenbauwerke, 3 Tunnel sowie 20 Bahnhöfe bzw. Haltestellen.

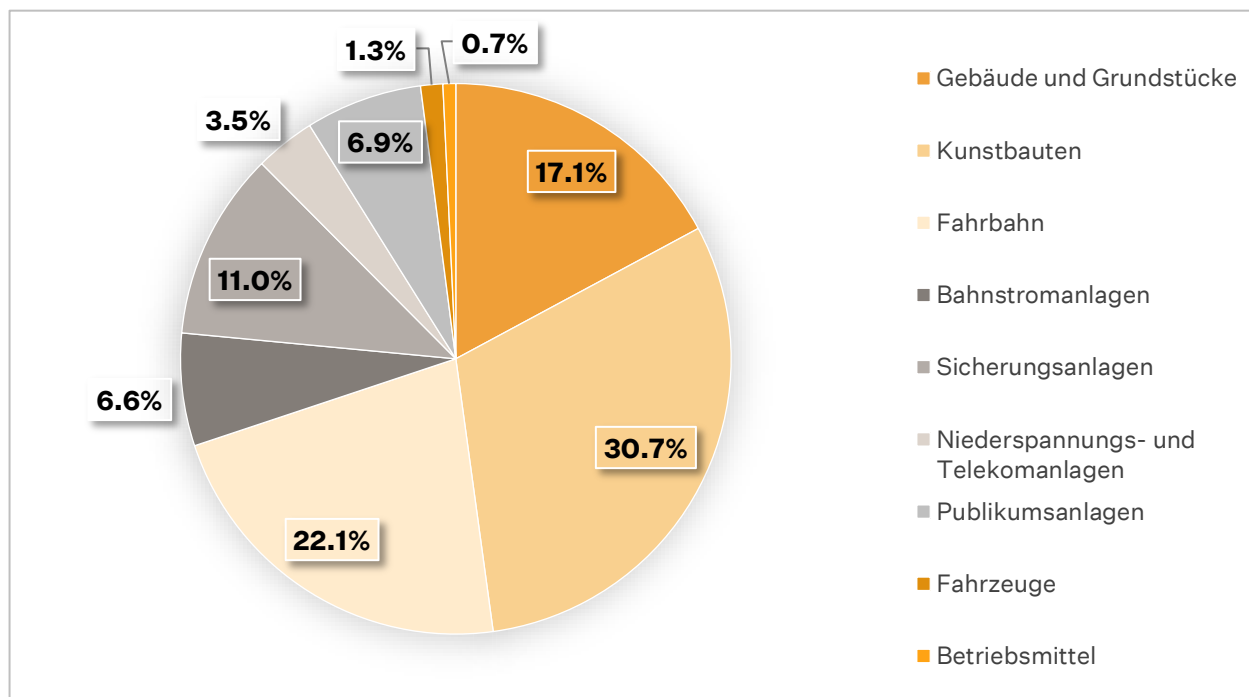


Abbildung 1: Verteilung der Wiederbeschaffungswerte

Die SZU arbeitet täglich daran, ihren Fahrgästen eine zuverlässig funktionierende und moderne Bahninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Um diese Aufgabe zu erfüllen, ist es erforderlich, den Lebenszyklus der Infrastrukturanlagen zu überwachen und deren Erhalt frühzeitig sicherzustellen.

Dies erfolgt mittels Erneuerung, Unterhalt und Anpassung an den aktuellen Stand der Technik und die Erfordernisse des Verkehrs. Für den langfristigen Erhalt sowie die erforderlichen Modernisierungen stehen rund 75 Mitarbeitende des Geschäftsbereichs Infrastruktur im Einsatz.

Seit dem Jahr 2018 arbeitet die SZU auch intensiv an der Erweiterung ihrer Bahninfrastruktur, damit ab ca. 2031 ein 7.5 Minutentakt zwischen Zürich HB und Adliswil (S4) resp. zwischen Zürich HB und Zürich Binz (S10) eingeführt werden kann.

So wird der Geschäftsbereich Infrastruktur in den kommenden Jahren auch diverse Doppelspurausbauten realisieren, deren Projektierung sich aktuell in der Phase 'Auflageprojekt' befindet.

Im Rahmen der sehr grossen LV 25 – 28 konnten 2025 mit den beiden Fahrbahnerneuerungen zwischen Triemli und Uitikon-Waldegg sowie zwischen Ringlikon und Uetliberg bereits wichtige Projekte zum Substanzerhalt im Umfang von über CHF 60 Mio. erfolgreich abgeschlossen werden. Ebenfalls erfolgte im Sommer 2025 der Baustart für den Ausbau des SZU-Bahnhofs am Hauptbahnhof in Zürich, wobei der

Schwerpunkt dieser Arbeiten im Rahmen einer 24-wöchigen Totalsperre des Streckenabschnitts zwischen Zürich Selnau und Zürich HB im Jahr 2026 erfolgen werden.

Im Zusammenhang mit der sehr grossen LV 25 – 28 ist die SZU seit einiger Zeit daran, die Rahmenbedingungen für die Realisierung von vielen grossen Projekten zu verbessern. Dazu laufen verschiedene interne Projekte zur Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie im Bereich der ICT. Schliesslich werden auch die Prozesse laufend optimiert sowie die Kultur weiterentwickelt.

Eine besondere Herausforderung stellt weiterhin die Rekrutierung geeigneter Fachkräfte dar. Im gesamten Bereich der Bahntechnik herrscht akuter Fachkräftemangel und es ist schwierig, neue Mitarbeitende mit angemessener Berufserfahrung zu finden. Entsprechend müssen in einer Phase mit grossem Druck auf die Projekte neue Mitarbeitende eingeführt und aufgebaut werden, was die äusserst knappen Ressourcen zusätzlich belastet. Immerhin ist es jedoch gelungen, den Personalkörper stetig leicht aufzubauen und die Entwicklung in die gewünschte Richtung voranzutreiben.

Die SZU ist sich bewusst, dass derzeit die gesamte Organisation enorm viel leistet und die Ressourcen bis an die Kapazitätsgrenzen belastet sind. Trotz aller dieser Anstrengungen ist die pünktliche Realisierung der Projekte auch von externen Faktoren, wie zum Beispiel der Dauer des Plangenehmigungsverfahrens, abhängig.



Reto von Planta
Leiter Infrastruktur
Mitglied der Geschäftsleitung



Jens Osswald
Leiter Finanzen
Mitglied der Geschäftsleitung

Zürich, 23. April 2026

1 Management Summary

Die Infrastruktur der SZU ist in einem gut verfügbaren und sicheren Zustand. Neben Ausbauten stehen diverse grössere Erneuerungen an, insbesondere in den Bereichen Fahrbahn, Niederspannungs- und Telekomanlagen sowie Stellwerks- und Zugbeeinflussungsanlagen. Mit dem Neubau der Unterhaltsanlage steht ein herausforderndes Schlüsselprojekt an. Das insgesamt grosse Projektportfolio erhöht die Komplexität von Abstimmung und Koordination erheblich.

1.1 Übersicht Zustandsklassen

Die einzelnen Anlagengattungen weisen bis auf die Stellwerk- und Zugbeeinflussung eine Zustandsnote zwischen 1.8 «neuwertig bis gut» und 2.8 «gut bis ausreichend» auf. Der Zustand der Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen wird mit 3.8 als «ausreichend bis schlecht» bewertet.

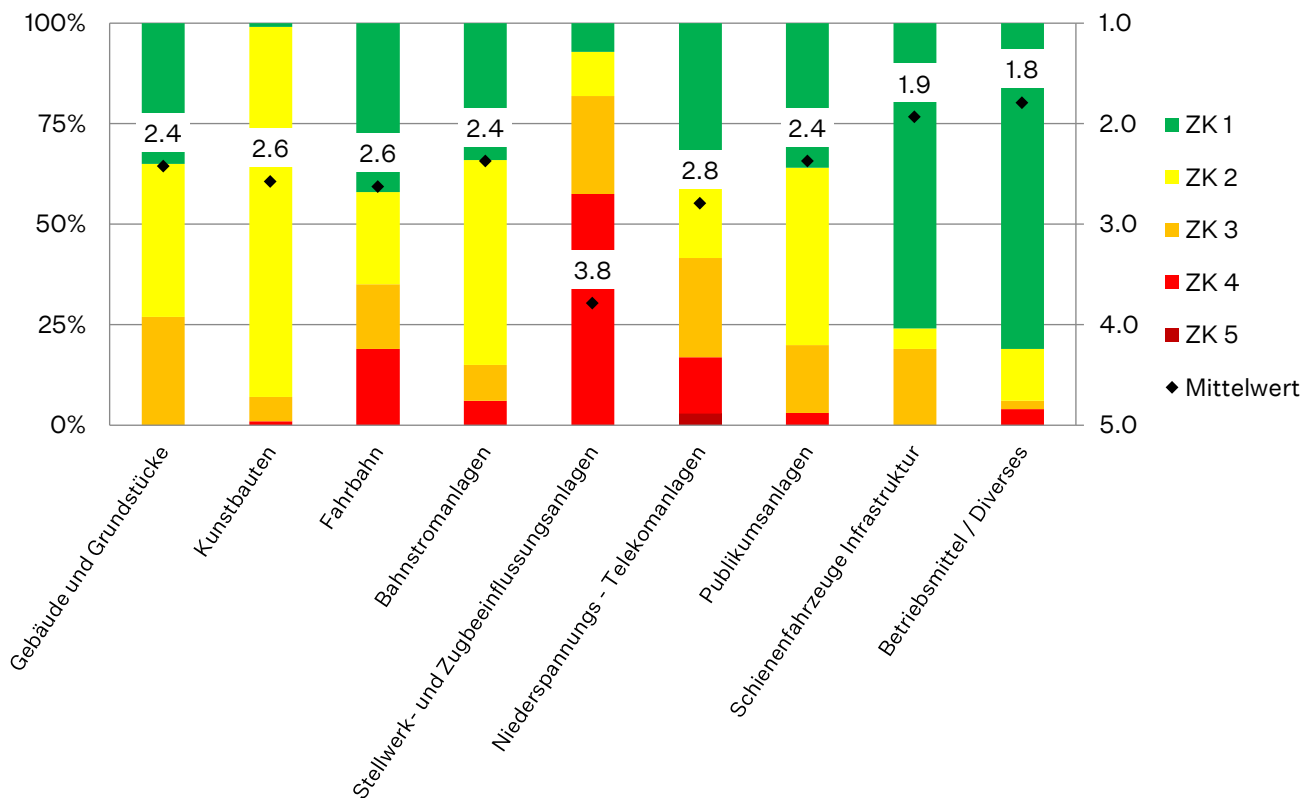


Abbildung 2: Übersicht Zustandsklassen pro Anlagengattung

Die Zustandsklassen der einzelnen Anlagengattungen wurden gemäss Definition D RTE 29900 ermittelt. Die Zustandsklasse 1 entspricht einer neuwertigen Anlage, wohingegen bei der Zustandsklasse 5 umgehend Massnahmen erforderlich werden.

Neben den Durchschnittswerten der Anlagengattungen ist insbesondere der einzelne Anlagentyp resp. das einzelne Element (z.B. Weiche) entscheidend für die Gesamtsicherheit bzw. Stabilität des Netzes. Erklärungen zu den einzelnen Zustandsmittelwerten finden sich in den entsprechenden Kapiteln.

1.2 Gesamtübersicht Anlagen Infrastruktur









		Anlagengattungen								
		Gebäude	Kunstbauten	Fahrbahn	Bahnstromanlagen	Sicherungsanlagen	Niederspannungs- / Telekomanlagen	Publikumsanlage	Fahrzeuge	Betriebsmittel / Diverses
RTE 29900										
		Hauptanlagenarten								
		- Gebäude	- Brücken	- Gleise	- Fahrleitungsanlagen	- Sicherungsanlagen	- Niederspannungsverbraucher	- Perrons	- Schienenfahrzeuge	
		- Grundstücke	- Tunnel	- Weichen				- Zugänge	- Strassenfahrzeuge	
		Ausgewertete Anlagentypen								
		- Betriebsgebäude	- Brücken	- Gleise	- Fahrleitungsanlagen	- Stellwerk- und Zugbeeinflussung	- Niederspannungsverbraucher	- Perrons	- Schienenfahrzeuge	- Innerbetriebliche ICT
		- Grundstücke	- Tunnel	- Weichen	- Gleisrichter	- Leittechnik	- Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	- Zugänge	- Strassenfahrzeuge	- Betriebsmittel
			- Durchlässe	- Unterbau	- Fahrleitungssteuerung	- Fernsteuerung				- Mess- und Diagnosesysteme
			- Stützbauwerke	- Bahnübergänge	- Schalter	- Autonome Bahnübergänge				- Diverses
					- Schaltposten					
					- Transformatoren					
		Wiederbeschaffungswerte je Anlagengattung								
		WBW: 121.3 Mio. CHF	WBW: 217.0 Mio. CHF	WBW: 156.0 Mio. CHF	WBW: 46.8 Mio. CHF	WBW: 78.1 Mio. CHF	WBW: 25.1 Mio. CHF	WBW: 48.5 Mio. CHF	WBW: 9.2 Mio. CHF	WBW: 5.4 Mio. CHF
		Ø-Alter: 63	Ø-Alter: 49	Ø-Alter: 20	Ø-Alter: 15	Ø-Alter: 30	Ø-Alter: 14	Ø-Alter: 21	Ø-Alter: 7	Ø-Alter: 5
		eingesetzte Mittel Investitionsrechnung je Anlagengattung								
		1.7 Mio. CHF	4.1 Mio. CHF	38.0 Mio. CHF	2.3 Mio. CHF	8.3 Mio. CHF	2.9 Mio. CHF	5.2 Mio. CHF	2.4 Mio. CHF	0.5 Mio. CHF
		eingesetzte Mittel Erfolgsrechnung je Anlagengattung								
		0.4 Mio. CHF	1.8 Mio. CHF	5.2 Mio. CHF	0.7 Mio. CHF	0.5 Mio. CHF	0.2 Mio. CHF	0.6 Mio. CHF	0.2 Mio. CHF	0.1 Mio. CHF
		Zustandsnote je Anlagengattung								
		2.4	2.6	2.6	2.4	3.8	2.8	2.4	1.9	1.8

Tabelle 1: Gesamtübersicht Anlagen SZU Infrastruktur nach RTE 29900

2 Einleitung

Gemäss Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV), Artikel 27, 28 und 31 müssen die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) begleitend zur Leistungsvereinbarung einen jährlichen Netzzustandsbericht (NetzBe) erstellen und dem BAV vorlegen. Im NetzBe wird der aktuelle Zustand der Infrastrukturanlagen beschrieben. Die Bahninfrastrukturbetreiberinnen analysieren technische und finanzielle Kennzahlen und stellen sie in einen Kontext zueinander. Damit beurteilen sie die Zielerreichung im Anlagenmanagement und zeigen sowohl die Wirkungszusammenhänge als auch den künftigen Handlungsbedarf auf.

Die SZU orientiert sich in der Form der Berichterstattung, der angewendeten Terminologie und bei der Bewertung des Zustands an den Vorgaben der Regelung D RTE 29900 Netzzustandsbericht – Minimalanforderungen. Die RTE-Regelung erlaubt es dem BAV, die NetzBe der diversen ISB einfach zu vergleichen und für die weitere Verwendung zu konsolidieren.

Die SZU führt derzeit noch verschiedene gewerkspezifische Datenbanken zur Verwaltung der Infrastrukturanlagen. Diese werden laufend qualitativ verbessert und an die Vorgaben aus dem RTE 29900 angeglichen. Mittelfristig wird die Vereinheitlichung der verschiedenen Datenbasen angestrebt, damit die Nachvollziehbarkeit verbessert werden kann.

Die SZU verwendet bei der Bewertung des Anlagenzustands ein System mit fünf Zustandsklassen gemäss den Vorgaben D RTE 29900. Die Zustandserfassung erfolgt für viele Anlagekategorien systematisch nach vorgegebenen Kriterien oder periodisch im Rahmen von Inspektionen (z.B. alle 5 Jahre bei Tunnel, alle 6 Jahre bei Brücken). Bei einzelnen Anlagen wird der Zustand mathematisch ermittelt oder aufgrund von Begehungen durch Experten geschätzt.

Zustandsklasse	Beschreibung	Erneuerungs-massnahmen	Klassenübergänge
ZK 1 «neuwertig»	Neue oder neuwertige Anlage, welche keine oder unbedeutende, substanzbasierte Abweichungen aufweist (verschleissgetriebener Schaden/Abnutzung).	keine	< 1.75 «neuwertig»
			1.75 – 2.24 «neuwertig bis gut»
ZK 2 «gut»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche in absehbarer Zeit keine Beeinträchtigung für den Betrieb darstellen.	keine	2.25 – 2.74 «gut»
			2.75 – 3.24 «gut bis ausreichend»
ZK 3 «ausreichend»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb potentiell beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben Folgekosten verursachen werden.	keine	3.25 – 3.74 «ausreichend»
			3.75 – 4.24 «ausreichend bis schlecht»
ZK 4 «schlecht»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, welche den Betrieb beeinträchtigen können und/oder bei Nichtbeheben hohe Folgekosten verursachen werden.	Planung und Ausführung von ordentlichen Erneuerungsarbeiten	4.25 – 4.74 «schlecht»
			4.75 – 4.99 «schlecht bis ungenügend»
ZK 5 «ungenügend»	Die Anlage weist substanzbasierte Abweichungen auf, die den Betrieb unmittelbar beeinflussen können und Massnahmen zur Folge haben um den uneingeschränkten Betrieb zu gewährleisten.	Terminierte Massnahmen oder ggf. Sofortmassnahmen	5.00 «ungenügend»

Tabelle 2: Definition der Zustandsklassen gemäss D RTE 29900

Wird bei einer Anlage die Zustandsklasse 5 «ungenügend» festgestellt, werden Massnahmen unmittelbar eingeleitet, um die Verfügbarkeit wiederherzustellen und die Sicherheit zu gewährleisten.

In den nachfolgenden Kapiteln werden für alle Anlagengattungen jeweils Mengengerüst, Wiederbeschaffungswert und Zustand aufgeführt. Wesentliche Punkte werden spezifisch kommentiert.

2.1 Methodik

2.1.1 Berechnung IST-Zustand

Bei der Bewertung des IST-Zustandes wird die effektive Substanz der Einzelanlage beurteilt.

Die Bewertung des Zustandes erfolgt je nach verfügbarer Datenbasis über:

- Die **Restnutzungsdauer**, einem theoretischen Erfahrungswert, der aufgrund der reinen Altersstruktur ermittelt wurde
- Die **Restnutzungsdauer plus Inspektionsnoten** auf Basis von elektronischen Inspektionsdaten oder dedizierten Messungen und Validierungen vor Ort.

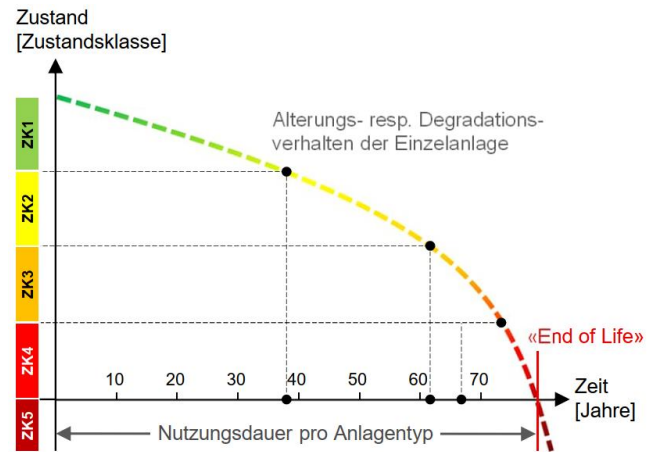


Abbildung 3: Individuelles Degradationsverhalten von Anlagen (Quelle: SBB)

Unterhalts- (ER) und Erneuerungsmassnahmen (IR) – einschliesslich Teilerneuerungen (IR) – können neben zahlreichen weiteren Faktoren die Nutzungs- bzw. Restnutzungsdauer beeinflussen.

Jeder Anlagentyp weist aufgrund seiner Charakteristiken eine individuelle Degradationskurve auf, die in unterschiedliche Abschnitte – die Zustandsklassen – unterteilt wird. Der optimale Lebenszyklus einer Anlage bestimmt dabei die Verweildauer in den Zustandsklassen 1 bis 4.

Daraus ergibt sich folgende Formel für den Zustandsmittelwert:

$$\text{Zustandsmittelwert} = \frac{w_1(ZK_1)x1.5+w_2(ZK_2)x2.5+w_3(ZK_3)x3.5+w_4(ZK_4)x4.5+w_5(ZK_5)x5}{\sum w_i(ZK_i)} \quad [1]$$

mit: $w_i(ZK_i)$: Wiederbeschaffungswert der Elemente, die sich in der entsprechenden Zustandsklasse i (1 – 5) befinden.

Hauptanlagengattung	Restnutzungsdauer berücksichtigt?	Inspektionsdaten berücksichtigt?	Bewertungsmetrik Restnutzungsdauer pro Hauptanlagentyp (Zustandsklassenübergänge)				
			ZK1	ZK2	ZK3	ZK4	ZK5
Brücken	Ja	Ja (6 Jahre)	100%	60%	20%	9%	0%
Tunnel	Ja	Ja (5 Jahre)	100%	60%	20%	9%	0%
Gleise	Ja	Ja (2 Wochen bis x Monate)	100%	60%	30%	10%	0%
Weichen	Ja	Ja (2 Wochen bis x Monate)	100%	60%	30%	10%	0%
Fahrleitungsanlagen	Ja	Nein	100%	60%	30%	10%	0%
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	Ja	Nein	100%	75%	35%	14%	0%
Niederspannungsverbraucher	Ja	Nein	100%	60%	30%	10%	0%
Perrons und Zugänge	Ja	Ja (6 Jahre)	100%	60%	30%	10%	0%
Schienenfahrzeuge Infrastruktur	Ja	Nein	100%	60%	30%	10%	0%

Tabelle 3: Methodik Zustandsbewertung bei den Hauptanlagentypen

2.1.2 Berechnung Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert entspricht dem finanziellen Aufwand für einen gleichwertigen Ersatz einer Infrastrukturanlage unter Berücksichtigung der heute geltenden Marktpreise und Standards.

Der Wiederbeschaffungswert pro Einheit (z. B. Quadratmeter (m²) oder Laufmeter (m)) wird über branchenübliche Standardpreise ermittelt, die fallweise durch Erfahrungen aus ausgeführten Projekten plausibilisiert werden. Daraus ergibt sich für die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts die nachstehende allgemeine Gleichung:

$$\text{Wiederbeschaffungswert} = \text{Menge} \times \text{Standardeinheitspreis} \quad [2]$$

mit: Menge in [m²], [m³], [m] und [n] o.Ä.
Standardeinheitspreis in [CHF/Wiederbeschaffungswert pro Einheit]

3 Gebäude und Grundstücke



3.1 Übersicht Anlagengattung Gebäude und Grundstücke

Die Anlagengattung umfasst Gebäude und Grundstücke. Die Beurteilung in Zustandsklassen erfolgt bei Gebäuden auf der Grundlage des effektiven Zustands infolge einer Zustandsbeurteilung und nicht auf Basis des Lebensalters. Der Zustand von Grundstücken wird nicht erfasst.

3.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Massnahme / Bemerkung
Umbau Bahnhofsgebäude	Adliswil	Projekt in SIA Phase 33 (Bewilligungsverfahren).; erste Ausschreibungen SIA Phase 41 wurden vorgezogen; Bau-phase (SIA 51) ist ab April 2026 vorgesehen.
Beleuchtung und Dach-Absturzsicherung Gebäude Wolframplatz	Zürich	Umstellung der Beleuchtung auf LED wurde finalisiert abgeschlossen; Korrekturmassnahmen bei der Absturzsicherung auf Dach in Abstimmung mit den Baubehörden
Ausbesserungsarbeiten Wohnhaus Uitikon Waldegg	Uitikon Waldegg	Betonschäden in den Garagen ausgebessert

Tabelle 4: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Gebäude im Jahr 2025

3.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Gebäude und Grundstücke beläuft sich auf ca. CHF 121 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Gebäude	96.75 Mio.	80%
Grundstücke	24.57 Mio.	20%
Total	121.32 Mio.	100%

Tabelle 5: Wiederbeschaffungswert Gebäude und Grundstücke im Jahr 2025

3.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Gebäude und Grundstücke ist aufgrund der fehlenden Zustandsbewertung der Grundstücke nicht möglich.

3.2 Gebäude

3.2.1 Mengengerüst

Der Wiederbeschaffungswert der Gebäude wird vom Versicherungswert abgeleitet und beträgt über alle Gebäude ca. CHF 96.75 Mio. Den Schwerpunkt bilden die betriebsnotwendigen Gebäude mit ca. CHF 54.58 Mio., wobei das Bahnhofsgebäude Adliswil, das Bürogebäude Wolframplatz sowie das Depot Giesshübel den grössten Anteil aus machen.

Die im Eigentum der SZU befindlichen Gebäude sind mehrheitlich an den Haltestellen der SZU-Infrastruktur zu finden.

Gemeinde / Grundbuchamt	Anzahl [-]	Volumen [m ³]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Betriebsnotwendige Gebäude			
Aussersihl	1	32'820	15.81 Mio.
Horgen (Sihlwald)	2	727	0.28 Mio.
Langnau a. A.	2	2'211	1.23 Mio.
Leimbach	2	260	0.24 Mio.
Uitikon	1	150	0.11 Mio.
Wiedikon	6	29'909	14.91 Mio.
Wollishofen	1	90	0.07 Mio.
Zürich Altstadt	2	42'560	21.93 Mio.
<i>Total</i>	<i>17</i>	<i>108'727</i>	<i>54.58 Mio.</i>
Nichtbetriebsnotwendige Gebäude (gemischt genutzte Liegenschaften)			
Adliswil	2	15'744	16.62 Mio.
Horgen (Sihlwald)	1	2'020	1.76 Mio.
Langnau a. A.	1	2'281	1.74 Mio.
Uitikon	2	2'677	2.29 Mio.
Wiedikon	1	19'990	19.76 Mio.
<i>Total</i>	<i>7</i>	<i>42'712</i>	<i>42.17 Mio.</i>
Total – Gebäude	24	151'439	96.75 Mio.

Tabelle 6: Zusammenstellung der Gebäude SZU, Stand 31.12.2025

3.2.2 Zustand

Die letzte Zustandserfassung erfolgte im Jahr 2022/23 für alle nicht betrieblich genutzten und gemischt genutzten Gebäude.

Projekte wie der Bau der neuen Unterhaltsanlage (NUHA) sowie der Umbau des Bahnhofsgebäudes Adliswil inkl. Aufstockung des Geschäft- und Wohngebäudes mit einer Investitionssumme von ca. CHF 20 Mio., sowie die Arealentwicklung an Bahnhof Langnau-Gattikon werden langfristig für eine Veränderung bei den Gebäudewerten und Zustandsbewertung führen.

Der Zustand der Gebäude kann auch im Jahr 2025 als «gut» bezeichnet werden.

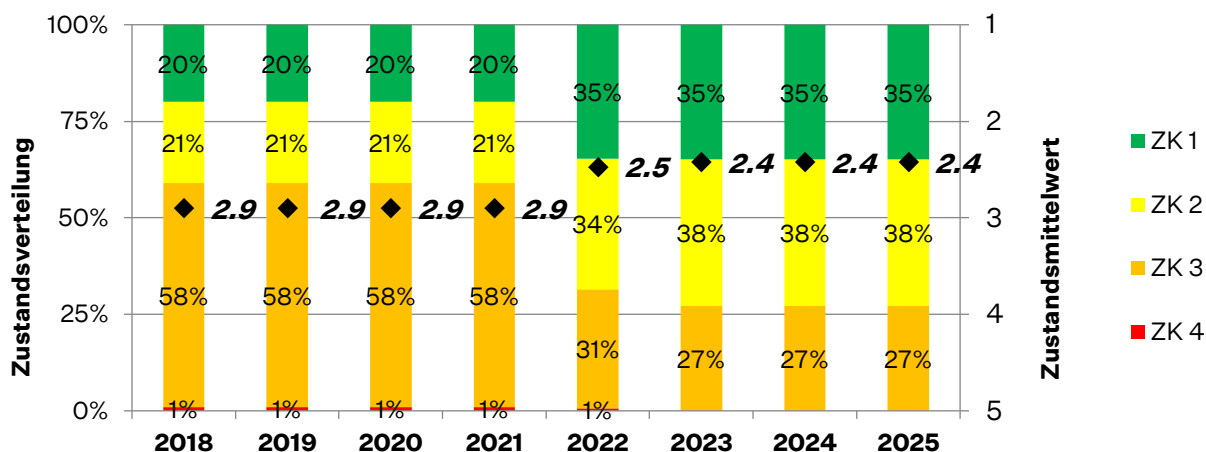


Abbildung 4: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Gebäude 2018 bis 2025

3.2.3 Ausblick

Im Jahr 2026 stehen folgende Massnahmen/Projekte an:

- Weiterführung Projekt Umbau Bahnhofsgebäude Adliswil
- Vorprojekt der energetischen Sanierung Wohnhaus Uitikon Waldegg (Fassade, Fenster, Dach)
- Sanierung der Personalräume Bahnhof Langnau – Gattikon
- Umsetzung eines Schliesskonzeptes für alle betrieblichen Gebäude
- Im Rahmen des Infrastrukturprojektes Neubau Zürich HB Auswechslung der Bestandstüren und Bau einer neuen WC-Anlage

Der Bahnhof Adliswil wird totalsaniert, mit Wohnungen erweitert und für eine neue Mieterschaft vorbereitet. Die Bauphase ist ab April 2026 vorgesehen, mit einer Inbetriebnahme rechnen wir ab 2028. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit den zukünftigen Mietern Migrolino, Denner und Bäckerei/ Café Wüest.

Auf dem Areal des heutigen Bahnhofes Langnau-Gattikon laufen die Vorarbeiten für den Gestaltungsplan der Gemeinde mit neuem Bushof. Diese Neu-Gestaltung wird mittelfristig auch die Sanierung des Bahnhofsgebäudes mit sich führen.

2025 wurde eine umfassende Immobilienstrategie durch den Verwaltungsrat SZU ratifiziert. Gemäss dieser Strategie werden alle Erhaltungs- und Entwicklungsmassnahmen für Immobilien ausgerichtet. Ziel ist es, alle Gebäude in einem guten Zustand zu halten.

3.3 Grundstücke

Die Grundstücke werden unterschieden in Grundstücke Bahngebiet und Grundstücke Gebäude. Sie werden mit ihrer Gesamtfläche angegeben. Aufgrund ihrer Nutzung als Verkehrsfläche werden die Grundstücke Bahngebiet mit einem Einheitspreis von 5 CHF/m² angenommen. Von diesen besitzt die SZU 90 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von ca. 336'618 m². Daraus ergibt sich aus obiger Erläuterung ein Gesamtwert von rund CHF 1.69 Mio.

Anders sieht dies bei den Grundstücken der Gebäude aus. Hier besitzt die SZU 10 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 16'872 m² mit einer Wiederbeschaffungswert von ca. CHF 22.88 Mio.

Der gesamte Wiederbeschaffungswert Grundstücke beträgt somit CHF 24.57 Mio.

Gemeinde / Grundbruchamt	Parzellen [Anzahl]	Fläche [m ²]	Wert [CHF/m ²]	Gesamt [CHF]
Grundstücke - Bahngebiet				
Altstetten	11	49'319	5	0.25 Mio.
Enge	22	65'796	5	0.33 Mio.
Horgen	4	12'349	5	0.06 Mio.
Schlieren	5	30'578	5	0.15 Mio.
Thalwil	25	109'934	5	0.55 Mio.
Wiedikon	22	68397	5	0.34 Mio.
ZH Altstadt	1	245	5	0.01 Mio.
<i>Total</i>	<i>90</i>	<i>336'618</i>	<i>5</i>	<i>1.69 Mio.</i>
Grundstücke - Gebäude				
Adliswil	2	2'700	785	2.12 Mio.
Horgen	3	1'175	121	0.14 Mio.
Langnau a. A.	2	2'400	400	0.96 Mio.
Uitikon	1	1'097	600	0.66 Mio.
Wiedikon	2	9'500	1945	19.00 Mio.
<i>Total</i>	<i>10</i>	<i>16'872</i>	<i>-</i>	<i>22.88 Mio.</i>
Total - Grundstücke	100	353'690		24.57 Mio.

Tabelle 7: Zusammenstellung der Grundstücke SZU, Stand 31.12.2025

4 Kunstbauten



4.1 Übersicht Anlagengattung Kunstbauten

Die Anlagengattung Kunstbauten umfasst Ingenieurbauwerke wie Brücken, Tunnel und «Übrige Kunstbauten». Der Anlagentyp «Übrige Kunstbauten» umfasst neben Durchlässen auch Stützbauwerke und Lärmschutzwände.

Die Beurteilung in Zustandsklassen erfolgt bei Kunstbauten auf der Grundlage des effektiven Zustands infolge einer Zustandsbeurteilung und nicht auf Basis des Lebensalters.

4.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Massnahme / Bemerkung
Sofortmassnahme Rutschung S10, km 4.073 (BGF)	Zürich	Sofortmassnahme

Tabelle 8: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Kunstbauten im Jahr 2025

4.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Kunstbauten beläuft sich auf ca. CHF 217 Mio., wobei nachfolgend nur die Bauwerke mit einer Zustandsnote (bewertet) berücksichtigt werden. Hierfür beträgt der Wiederbeschaffungswert ca. CHF 209.6 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert gesamt [CHF]	Wiederbeschaffungswert bewertet [CHF]	% - Gesamt
Brücken	66.6 Mio.	66.0 Mio.	31%
Tunnel	122.8 Mio.	122.8 Mio.	56%
Übrige Kunstbauten	27.6 Mio.	20.8 Mio.	13%
Total	217.0 Mio.	209.6 Mio.	100%

Tabelle 9: Wiederbeschaffungswert gesamt und bewertet Kunstbauten im Jahr 2025

4.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Kunstbauten liegt im Jahr 2025 bei 2.6 und kann als «gut» bewertet werden.

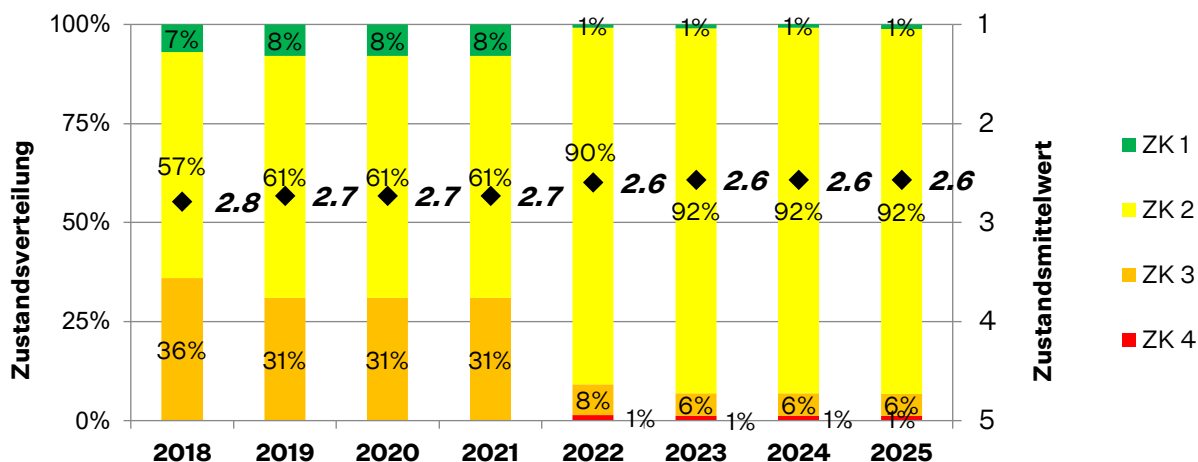


Abbildung 5: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwert Kunstbauten 2018 bis 2025

4.2 Brücken

Der Anlagentyp Brücken stellt den ersten Hauptanlagentyp der Anlagengattung Kunstbauten dar. In den nachstehenden Kapiteln sind Informationen zum Inventar und Zustand des Anlagentyps zu finden.

4.2.1 Mengengerüst

Typ	Anzahl [-]	Länge [m]	Gesamtfläche [m ²]	Wiederbeschaffungswert [CHF] - gesamt	Wiederbeschaffungswert [CHF] - bewertet
Brücken	12	584	5'561	61.2 Mio.	61.2 Mio.
Personenunterführungen	5	-	528	4.5 Mio.	4.5 Mio.
Durchlässe > 2 m	4	-	61	0.9 Mio.	0.3 Mio.
Total	21	> 584	6'147	66.6 Mio.	66.0 Mio.

Tabelle 10: Zusammenstellung der Brücken SZU, Stand 31.12.2025

Die Publikumsanlagen werden durch fünf Unterführungen im Eigentum der SZU erschlossen. Weitere Unter- und Überführungen sind im Besitz der Gemeinden Zürich, Adliswil und Langnau am Albis. Der Rohbau der Personenunterführungen wird in das Portfolio Brücken einberechnet, der Innenausbau bei Kapitel 9 in das der Publikumsanlagen (Perron und Zugänge).

Fortlaufend werden neue Objektverträge zu den Durchlässen > 2 m erstellt, was das Mengengerüst entsprechend beeinflussen kann.

Der Wiederbeschaffungswert wird basierend auf einem Quervergleich mit anderen Bahnen mit 11'000 CHF/m² für Bahnbrücken und 8'500 CHF/m² für übrige Brücken angenommen. Der gesamte Wiederbeschaffungswert beträgt basierend auf dieser Schätzung ca. CHF 66.6 Mio.

4.2.2 Zustand

Die Hauptinspektion der Brücken findet alle sechs Jahre statt. Die Inspektionen für Brücken und Personenunterführungen wurden 2023 durchgeführt. Bei den Durchlässen erfolgten die letzten Inspektionen 2022. In Abbildung 6 sind nur die Bauwerke eingeflossen, die auch eine Zustandsnote besitzen. Die Zustandsklasse 9 und 7 wurden dabei nicht berücksichtigt, sodass insgesamt zwei Bauwerke nicht in die Zustandsverteilung aufgenommen wurden. Der Mittelwert der Zustandsklasse der Brücken beträgt 2.6.

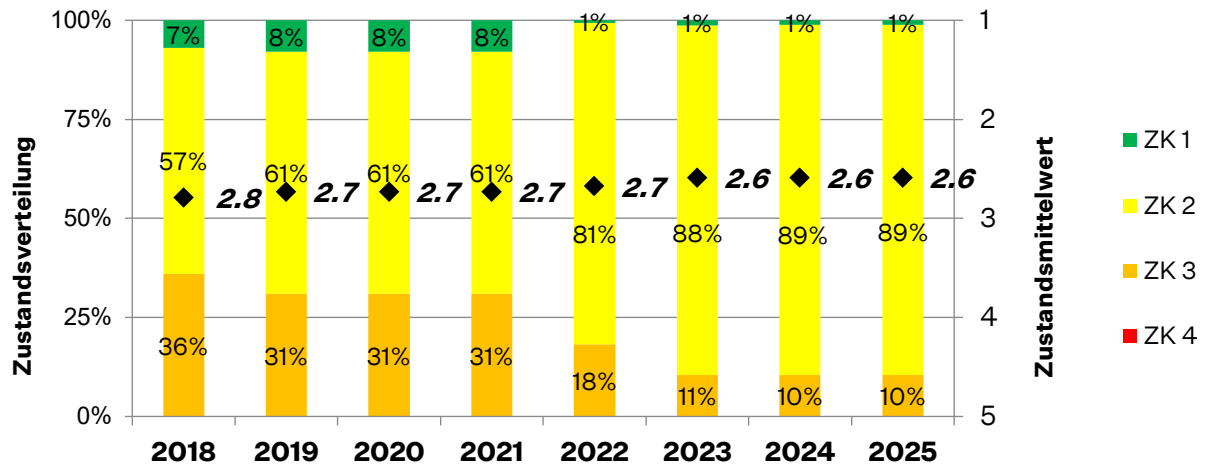


Abbildung 6: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Brücken 2018 bis 2025



4.3 Tunnel

Der Anlagentyp Tunnel stellt den zweiten Hauptanlagentyp der Anlagengattung Kunstbauten dar.

4.3.1 Mengengerüst

Bauwerk	Länge [m]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Sihltunnel	1'296	90.7 Mio.
Manesstunnel	465	18.6 Mio.
Gattikertunnel	338	13.5 Mio.
Total	2'099	122.8 Mio.

Tabelle 11: Zusammenstellung der Tunnel SZU, Stand 31.12.2025

Der Wiederbeschaffungswert wird basierend auf einem Laufmeterpreis ermittelt. Dieser beträgt 40'000 CHF/m für Einspurttunnel und 70'000 CHF/m für Doppelspurttunnel. Der gesamte Wiederbeschaffungswert beträgt basierend auf dieser Schätzung ca. CHF 122.8 Mio.

4.3.2 Zustand

Die Tunnel werden alle fünf Jahre mittels einer Hauptinspektion erfasst. Der Sihltunnel wurde letztmals 2025 (die Ergebnisse sind noch in Bearbeitung), Manesstunnel 2021 und Gattikertunnel im Jahr 2022 beurteilt. Alle 3 Tunnel befanden sich im Jahr 2025 in der ZK-2.

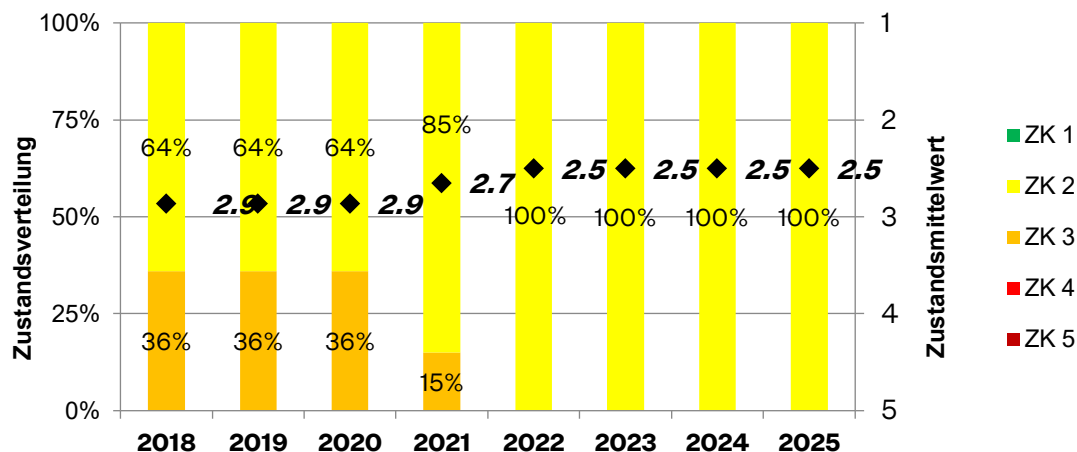


Abbildung 7: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Tunnel 2018 bis 2025



4.4 Übrige Kunstbauten

Weitere Kunstbauten auf dem Netz der SZU sind Stützmauern, Durchlässe und Lärmschutzwände.

4.4.1 Mengengerüst

Von den insgesamt 212 übrigen Kunstbauten, konnten nur bei 99 Bauwerken die Eigentümer eindeutig zugeordnet werden. Bei den restlichen 113 Bauwerken werden mit der Einführung der Anlagendatenbank die Eigentumsverhältnisse bereinigt bzw. geklärt. Die Inventarisierung dauert bis ca. 2026.

Bei den Durchlässen wurden die Bauwerke mit unklaren Eigentumsverhältnissen berücksichtigt, da diese unter dem Trasse verlaufen und sich somit höchstwahrscheinlich im Eigentum der SZU befinden. Anders sieht dies bei den Stützbauwerken aus, hier wurden nur die Bauwerke berücksichtigt, die zum 31.12.24 nachweislich im Eigentum der SZU sind.

Somit werden im Netzzustandsbericht 99 übrige Kunstbauten berücksichtigt.

Der Wiederbeschaffungswert wird unterteilt in gesamt und bewertet. Unter gesamt wird der Wiederbeschaffungswert der 212 übrige Kunstbauten angegeben, wohingegen bei bewertet nur der Wiederbeschaffungswert der 99 Bauwerke, die tatsächlich inspiziert und bewertet wurden, angegeben wird. Die fehlenden

113 Bauwerke wurden entweder in die Intervallklasse 0, d.h. keine Inspektion eingeteilt oder konnten aufgrund von Bewuchs etc. nicht inspiziert werden. Die Beurteilung wird, sobald die Reinigung erfolgt ist, nachgeholt.

Anlagentyp	Gesamte Anzahl	Anzahl SZU	Wiederbeschaffungswert [CHF] - Gesamt	Wiederbeschaffungswert [CHF] - bewertet
Durchlässe	125	12	2.4 Mio.	0.6 Mio.
Stützmauern	86	86	25 Mio.	20.2 Mio.
Lärmschutzwand	1	1	0.17 Mio.	-
Total:	212	99	27.6 Mio.	20.8 Mio.

Tabelle 12: Zusammenstellung der übrigen Kunstbauten SZU, Stand 31.12.2025

Der vorliegende Wiederbeschaffungswert entspricht einer Schätzung. Die Länge der 86 Stützmauern beträgt rund 7'815 m, dazu wird ein mittlerer Wiederbeschaffungswert von 2'500 CHF/m² angenommen. Für Bachdurchlässe wird im Schnitt ein Wiederbeschaffungswert von 14'500 CHF/m² und für Rohrdurchlässe von 8'500 CHF/m² angenommen.

4.4.2 Zustand

Die Durchlässe und Stützmauern werden alle sechs Jahre mittels einer Hauptinspektion bewertet. Die letzte Zustandserfassung hat 2022 stattgefunden. Die nächste Hauptinspektion erfolgt im Jahr 2028.

Im Zuge des Fahrbahnerneuerungsprojekts auf der Linie S10 wurden drei Bachdurchlässe und zwei Stützmauern erneuert. Dank dieses Projekts wurde der Zustand der Stützmauern sowie der Bachdurchlässe leicht verbessert. Gesamthaft kann der Zustand mit «gut bis ausreichend» bewertet werden, d.h., 2.9. Für die Bauwerke in den Zustandsklassen 3 und 4 sind künftige Erneuerungen in Planung.

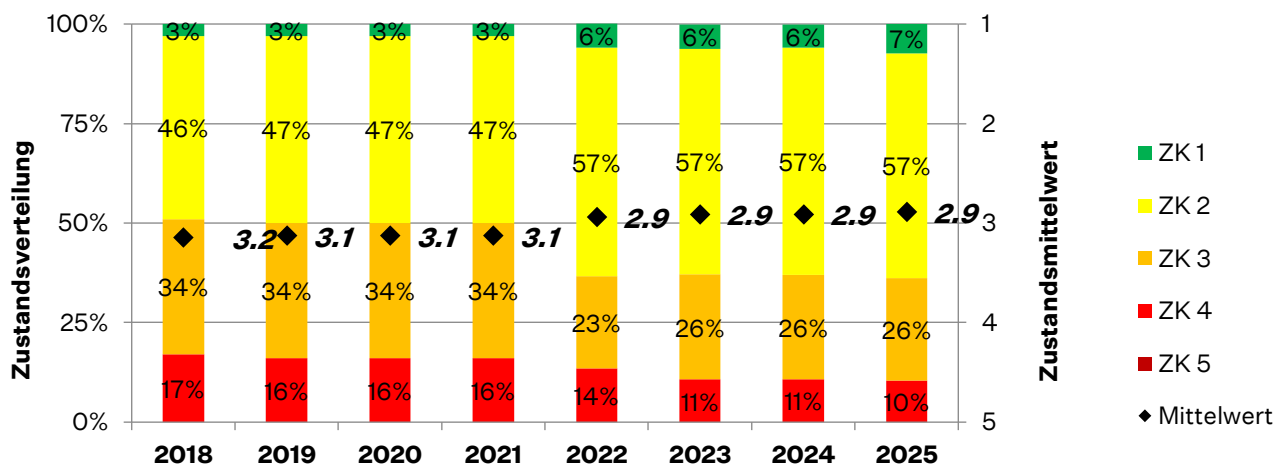


Abbildung 8: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „übrigen Kunstbauten“ 2018 bis 2025

5 Fahrbahn



5.1 Übersicht Anlagengattung Fahrbahn

Die Anlagengattung Fahrbahn umfasst die Gleise, Weichen, Schwellen sowie den Unterbau inklusive Entwässerungseinrichtungen. Im Netzzustandsbericht wird, innerhalb der Anlagengattung Fahrbahn, zwischen den Anlagentypen Gleise (Oberbau), Weichen und Unterbau unterschieden. Die Gewichtung für die Zustandsklasse erfolgt progressiv über das Alter.

5.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Länge [m]	Massnahme / Bemerkung
Giesshübel – Wiedikon und Stadtgleis	Zürich	197	Oberbauerneuerung (1:1 – Ersatz)
Triemli – Uitikon Waldegg	Zürich, Uitikon	2'987	Fahrbahnerneuerung
Ringlikon - Uetliberg	Zürich, Uitikon	875	Fahrbahnerneuerung

Tabelle 13: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Fahrbahn im Jahr 2025

5.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Fahrbahn beläuft sich auf ca. CHF 155.7 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Gleise	69.3 Mio.	44.3 %
Weichen	12.3 Mio.	7.9%
Übrige Fahrbahnanlagen	74.4 Mio.	47.8%
Total	156.0 Mio.	100%

Tabelle 14: Wiederbeschaffungswert Fahrbahn im Jahr 2025

5.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Fahrbahn liegt im Jahr 2025 bei 2.6 und kann als «gut» bezeichnet werden.

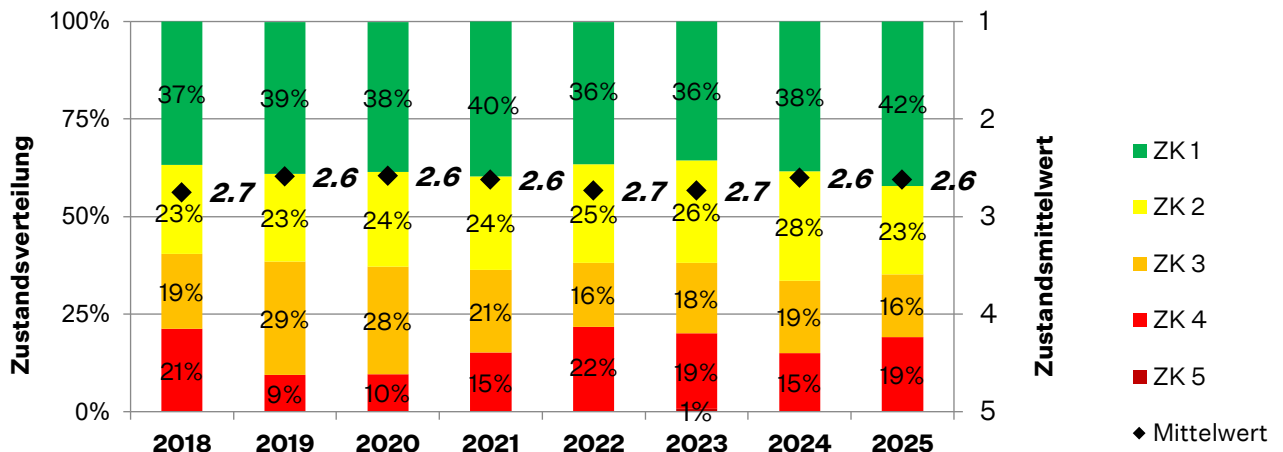


Abbildung 9: Gesamtzustand Fahrbahn für die Jahre 2018 bis 2025

5.2 Gleise

Der Anlagentyp Gleise ist der erste Hauptanlagentyp der Anlagengattung Fahrbahn.

5.2.1 Mengengerüst

Gesamtlänge	Länge Hauptgleise	Länge Nebengleise	Wiederbeschaffungswert Gleise [CHF] exkl. Unterbau
36.69 km	32.99 km	3.69 km	69.3 Mio.

Tabelle 15: Zusammenstellung der Gleise SZU, Stand 31.12.2025

Die gesamte Länge der Gleisanlagen beträgt ca. 36.69 km. Bei einer Gesamtschau der Fahrbahn wurden fahrdynamische Fehler entdeckt, die sukzessive im Rahmen der Projektrealisierungen behoben wurden resp. werden.

Der Wiederbeschaffungswert der Gleise basiert auf einer mittleren Richtgrösse von CHF 1'850/m (exkl. Unterbau).

Aufgrund der teilweise schwierigen Erreichbarkeit, der engen Kurvenradien, dem hohen Längsneigungen und der eingeschränkten Möglichkeit, nur kurze Abschnitte zu erneuern, ist der Richtwert, für die Verhältnisse bei der SZU, eher tief angesetzt.

5.2.2 Zustand

Die Zustandserfassung der Gleise und Weichen erfolgt einerseits zweimal pro Jahr durch die SBB mit Oberbaumessfahrten durch das Diagnosefahrzeug, durch Weicheninspektionen sowie mittels Ultraschallprüfung. Andererseits werden die Gleisanlagen regelmässig durch eigene Mitarbeitende inspiziert, und zwar alle jeweils zwei Wochen und dabei werden Auffälligkeiten gemeldet.

Der Mittelwert der Zustandsverteilung beträgt 2.61 und kann somit, gemäss R RTE 29900, als «gut» eingestuft werden. Die Funktionalität und die Betriebssicherheit der Gleisanlagen ist gegeben.

Die Abbildung 10 zeigt auf, dass der Zustand der Fahrbahn auf einem konstanten Niveau gehalten werden kann. Der Anteil der Abschnitte ZK 4 «schlecht» konnte über die letzten Jahren leicht verringert werden.

In der LV-Periode 25 -28 sind diverse Projekte zur Oberbauerneuerung geplant und in Vorbereitung. Die beiden grössten Projekte befinden sich auf der Linie 713 (S10). Eines befindet sich im Bereich zwischen der Haltestelle Zürich Triemli und der Haltestelle Uetikon-Waldegg (km 3.350 - 6.025). Das andere umfasst die Fahrbahnerneuerung im Bereich zwischen km 8.35 – 8.85. Beide Projekte wurden zeitgleich im Jahr

2025 erneuert. Insgesamt wurden im Jahr 2025 10.8 %¹ der gesamten Gleislänge erneuert. Dies macht sich in einem deutlichen Anstieg der Abschnitte in der ZK 2 (siehe Abbildung 10) bemerkbar.

Im Jahr 2026 wird, im Rahmen des UV-Ausbauprojektes Zürich HB SZU (AB ZUSZ, AS STEP 35) der verbleibende, noch nicht sanierte, Fahrbahnteil im Sihltunnel erneuert. Die nach dem Perron gelegene Abstellhalle wird aufgelöst und in diesem Bereich eine BehiG-konforme Perronverlängerung erstellt.

In den Streckenabschnitten, welche derzeit der ZK 4 aufweisen, sind Ausbau- resp. Erneuerungsprojekte geplant. Durch eine verstärkte Überwachung und die Umsetzung von gezielten Einzelmassnahmen (z.B. Schienen-, Einzelschwellenwechsel und Schraubenlochanierungen) wird gewährleistet, dass diese Anlagenteile bis zur Realisierung der Projekte instandgehalten werden, so dass die Betriebssicherheit gewährleistet ist.

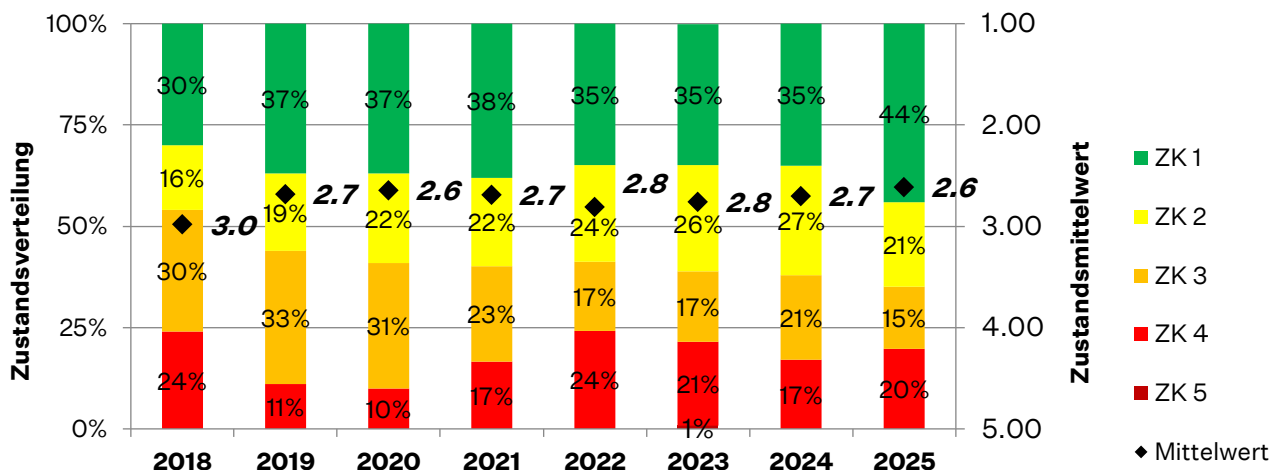
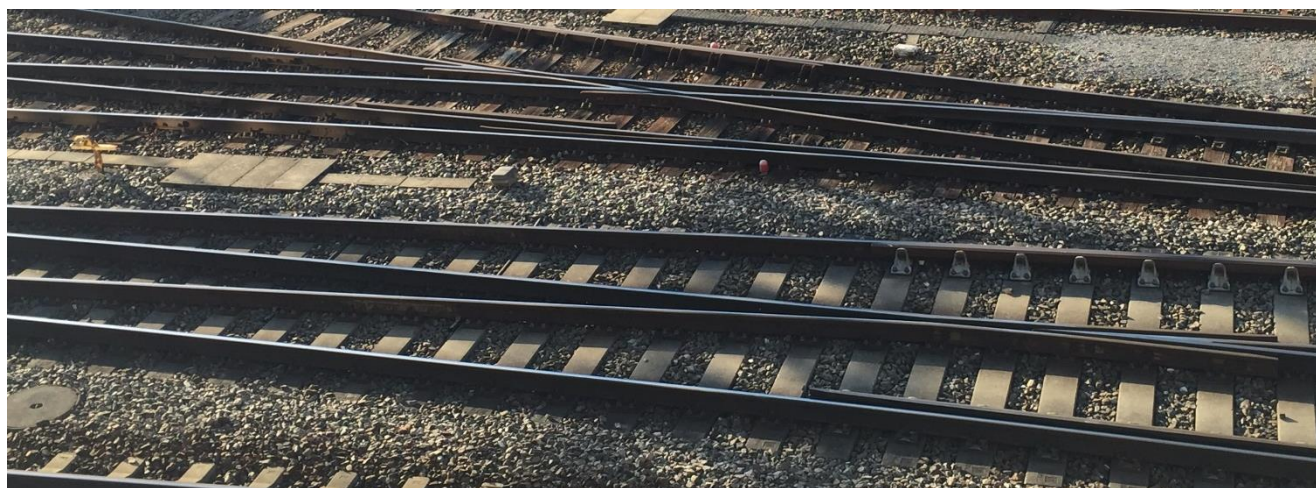


Abbildung 10: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Gleise 2018 bis 2025



5.3 Weichen

Der Anlagentyp Weichen ist der zweite Hauptanlagentyp der Anlagengattung Fahrbahn.

¹ Gesamtlänge der Perimeter Oberbauerneuerung 2025 / Gesamtleislänge (beides exkl. Weichenlängen)

5.3.1 Mengengerüst

Total Anzahl und Länge Weichen	Anzahl und Länge Weichen Hauptgleise	Anzahl und Länge Weichen Nebengleise	Wiederbeschaffungswert [CHF] exkl. Unterbau
79 Weichen 4.21 km	53 Weichen 2.43 km	26 Weichen 1.76 km	12.3 Mio.

Tabelle 16: Zusammenstellung der Weichen SZU, Stand 31.12.2025

Der Wiederbeschaffungswert basiert auf einer mittleren Richtgrösse von CHF 2'750/m' (exkl. des Unterbaus).

5.3.2 Zustand

Der Zustand von Weichen wird gleichzeitig mit dem Zustand der Gleise erhoben.

Die Weichen der SZU befinden sich insgesamt in einem guten Zustand (Mittelwert ZK 2.7 «gut»). Diverse Erneuerungs- und Ausbauprojekte sind in der LV-Periode 25 – 28ff geplant. Die nachstehende Abbildung 11 basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlagenteile.

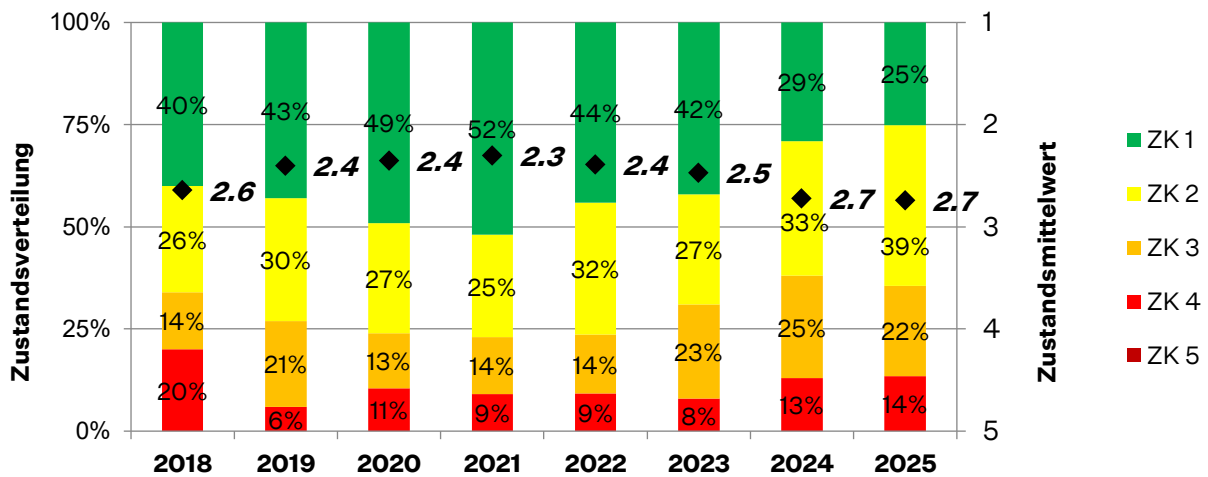


Abbildung 11: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Weichen 2018 bis 2025

5.4 Übrige Fahrbananlagen

Im Anlagentyp «übrige Fahrbananlagen» sind die Bahnübergänge sowie der Unterbau der Gleise und Weichen enthalten.

5.4.1 Mengengerüst übrigen Fahrbananlagen

Übrige Fahrbananlagen	Anzahl und Länge	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Bahnübergänge	32	5.0 Mio.
Unterbau	37.67 km	69.3 Mio.
Total:		74.4 Mio.

Tabelle 17: Zusammenstellung der übrige Fahrbananlagen SZU, Stand 31.12.2025

Der gesamte Wiederbeschaffungswert für übrige Fahrbananlagen im Jahr 2025 beträgt CHF **74.4** Mio. Analog zum Vorgehen im Vorjahr wird der Unterbau von Gleisen und Weichen separat unter dem Anlagentyp «übrige Fahrbananlagen» ausgewiesen.

5.4.2 Gesamtzustand

Der Zustand der Bahnübergänge und der Unterbauten wird mittels periodischer Kontrolle ermittelt. Der Zustand aller übrige Fahrbananlagen kann mit einem ZK - Mittelwert von 2.4 als «gut» bezeichnet werden.

Es ist anzumerken, dass die Verbesserung des Zustands der übrigen Anlagen, im Vergleich zum Vorjahr, massgeblich auf die oben genannte Realisierung der Erneuerungsprojekte auf der Linie 713 zurückzuführen ist.

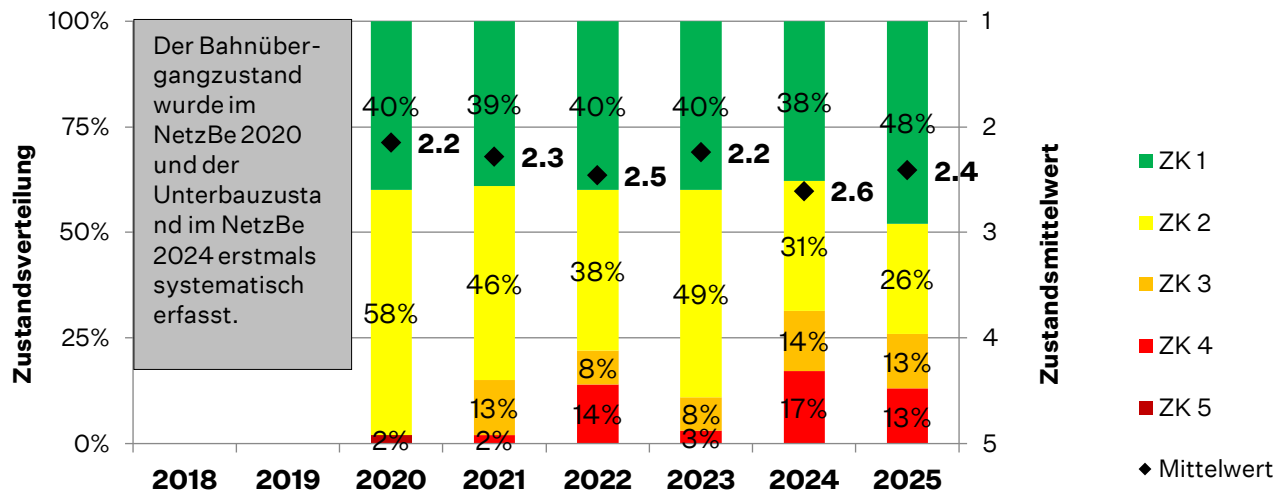


Abbildung 12: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte «übrigen Fahrbananlagen» 2020 bis 2025

5.4.3 Mengengerüst Bahnübergänge

Bahnübergänge	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
S4	16	2.57 Mio.
S10	16	2.43 Mio.
Total:	32	5.0 Mio.

Tabelle 18: Zusammenstellung der Bahnübergänge SZU, Stand 31.12.2025

Entlang der Linien der SZU befinden sich 32 Bahnübergänge. Diese sind hauptsächlich in Einspurbereichen. Lediglich die Bahnübergänge Brunaustrasse, Maneggstrasse, Sihlbogen (alle Linie 713) sowie Borweg und Polenweg (beide Linie 712) sind in Doppelspurabschnitten gelegen. Der Wiederbeschaffungswert von 135'000 CHF/Gleis setzt sich zusammen aus Schotter, Schwelle, Schienen und Bahnübergangsplatten. Dieser Wert basiert auf dem Referenzprojekt, welches in der Nähe des Bahnhofs Manegg realisiert wurde. Dieser Wert wird auf Basis neuer Projekte bei Bedarf aktualisiert.

5.4.4 Zustand

Der Zustand der Bahnübergänge wird mittels periodischer Kontrolle ermittelt. Die Grundlagen der Bahnübergänge sind teilweise noch knapp, da in früheren Jahren wenig statistische Daten erhoben wurden. Die Datenbasis wird inzwischen sukzessive verbessert.

Der Zustand aller Bahnübergänge kann mit einem Mittelwert von 2.2 als «gut» bezeichnet werden.

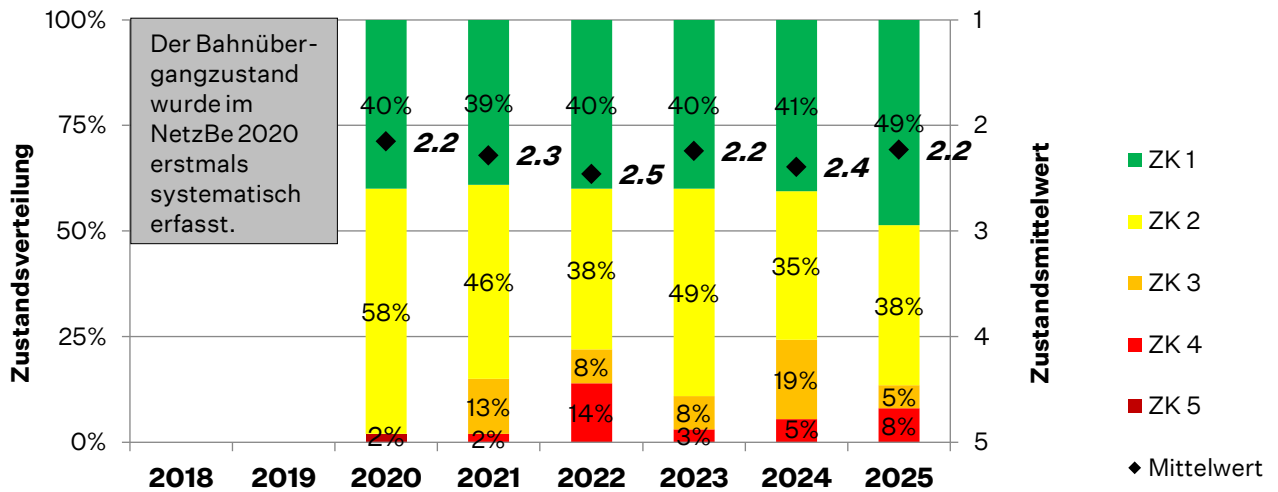


Abbildung 13: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte «Bahnübergänge» 2020 bis 2025

5.4.5 Mengengerüst Unterbau

Der Wiederbeschaffungswert des Unterbaus basiert auf einer mittleren Richtgrösse von CHF 1'750/m'.

Gesamtlänge	Länge Hauptgleise	Länge Nebengleise	Wiederbeschaffungswert [CHF]
37.53 km	32.24 km	5.29 km	69.3 Mio.

Tabelle 19: Zusammenstellung der Unterbauten SZU, Stand 31.12.2025

Eine Inventarisierung des Unterbaus erfolgte ab dem Jahr 2024. Explizite Daten zur Beurteilung des Zustandes des Unterbaus, basierend auf dessen Erstellungsjahr, lagen nur für 10,7 km im Jahr 2025 vor (entspricht 29 %). Für das übrige Schienennetz wurde davon ausgegangen, dass der Unterbau zusammen mit der nächsten Gleiserneuerung ersetzt wird.

Infolge der Realisierung des Erneuerungsprojektes auf der Linie 713 konnte dieser Anteil auf 39 % gesteigert werden.

Die Daten zum Unterbau werden in den nächsten Jahren weiter präzisiert.

5.4.6 Zustand

Der Zustand des Unterbaus wird entweder anhand des effektiven Einbaujahres oder anhand der letzten Erneuerung der Strecke abgeschätzt.

Der Zustand des Unterbaus kann mit einem Mittelwert von 2.46 als «gut» bezeichnet werden.

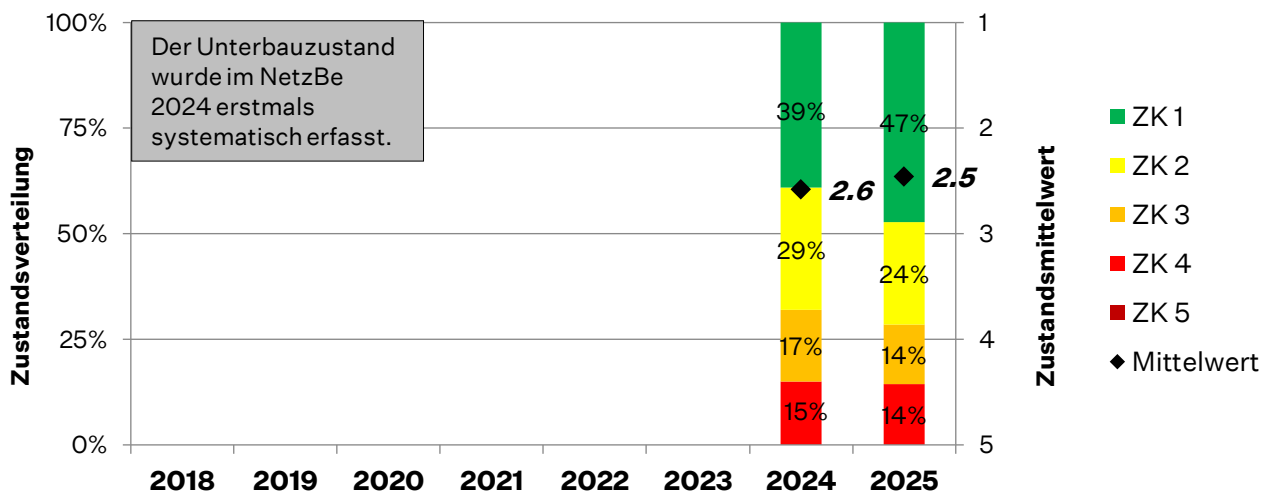


Abbildung 14: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte «Unterbau» im Jahr 2025

6 Bahnstromanlagen



6.1 Übersicht Anlagengattung Bahnstromanlagen

Die Anlagengattung Bahnstromanlagen umfasst den Hauptanlagentyp Fahrleitungsanlagen (z.B. Tragwerke, Stromschiene) sowie den Anlagentyp «übrige Bahnstromanlagen» (z.B. Schalter und Schaltposten). Die Gewichtung für die Zustandsklasse erfolgt über den Wiederbeschaffungswert.

6.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Länge [m]	Massnahme / Bemerkung
Ersatz systematische Erneuerung	Zürich Brunau	-	Erneuerung eines FL-Schalters
Instandsetzungsarbeiten	SZU Streckennetz	-	Instandsetzung von Erdungsanlagen
Erneuerung Fahrleitungsanlage	Berghof (TRLI-UIWA)	850m	Erneuerung im Zuge einer Weichenverschiebung und Änderung der Gleisgeometrie.

Tabelle 20: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Bahnstrom im Jahr 2025.

6.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Bahnstromanlagen beläuft sich auf ca. CHF 46.8 Mio. und ist somit 2.5 Mio. höher als im Vorjahr. Diese Erhöhung resultiert aus einer Korrektur des Mengengerüsts und Anpassung des Wiederbeschaffungswert pro Element an die heutigen Preisen.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Fahrleitungsanlagen	44.52 Mio.	95%
Übrige Bahnstromanlagen	2.28 Mio.	5%
Total	46.8 Mio.	100%

Tabelle 21: Wiederbeschaffungswert Bahnstrom im Jahr 2025.

Das Portfolio der übrigen Bahnstromanlagen wurde verkleinert und umfasst nur noch die Fahrleitungssteuerung und die Transformatoren. Die Schaltposten und Fahrleitungsschalter werden neu zu den Fahrleitungsanlagen gezählt. Diese Umteilung ist auch mit dem aktuellsten RTE 29900 konsistent.

6.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Bahnstromanlagen liegt im Jahr 2025 bei 2.4 und kann als «neuwertig bis gut» bewertet werden.

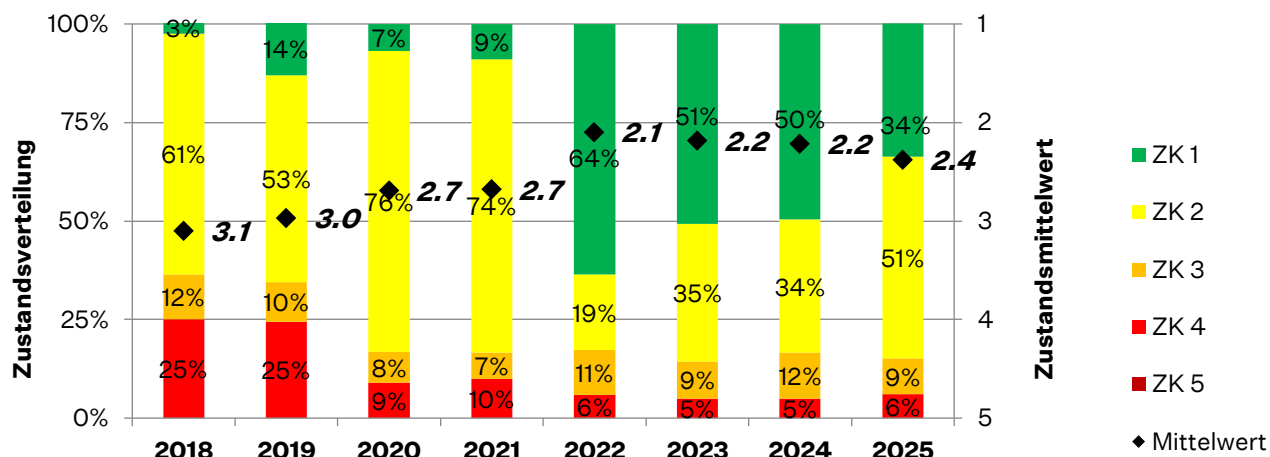


Abbildung 15: Gesamtzustand Bahnstrom für die Jahre 2018 bis 2025.

6.2 Fahrleitungsanlagen

Der Fahrleitungsanlagen sind der umfangreichste Anlagentyp in der Anlagengattung Bahnstromanlagen. Sie umfasst neben der Fahrleitung und Stromschiene auch die Schaltposten, FL-Schalter, das Joch, Tragwerk, Fundament, Ausleger etc.

6.2.1 Mengengerüst

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Wiederbeschaffungswert für die Fahrleitungsanlagen.

Fahrleitungsanlage	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Fundament	1006	6.03 Mio.
Mast	1005	2.51 Mio.
Ausleger	1011	2.53 Mio.
Tragwerke	1373	2.26 Mio.
Joch	321	0.81 Mio.
Isolatoren	4327	1.73 Mio.
Seilhänger	3231	0.29 Mio.
Erdung	1183	0.20 Mio.
Überspannungsableiter	22	0.11 Mio.
Streckentrenner	57	0.86 Mio.
Gleistrenner	39	0.59 Mio.
15kV-Kabel	1.85 km	1.11 Mio.
Speiseleitung	48	0.77 Mio.
Auf- / Abstieg Spl	6	0.30 Mio.
C-Verbinder	63	0.03 Mio.
Friesenberg	1	2.5 Mio.

Fahrleitungsanlage	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Fahrleitungskreuzung		
Fahrleitungen	74.3 km	9.41 Mio.
Stromschiene	3.4 km	0.34 Mio.
Schaltposten Gerüst	12	1.20 Mio.
Schaltposten Schalter	59	3.20 Mio.
FL-Schalter	38	7.74 Mio.
Total	-	44.52 Mio.

Tabelle 22: Zusammenstellung der Fahrleitungsanlagen SZU, Stand 31.12.2025.

Der Wiederbeschaffungswert über alle Fahrleitungsanlagen beträgt für das Jahr 2025 ca. CHF 44.52 Mio.

6.2.2 Zustand

Der Zustand der Fahrleitungsanlagen wird regelmässig durch die Mitarbeitenden der SZU im Rahmen der periodischen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten geprüft und wenn nötig angepasst. Zusätzlich erfolgt die Zustandserfassung zweimal jährlich durch die SBB mit dem Mess- und Diagnosefahrzeug. Für die Zustandsentwicklung wird zudem die Fahrdrahtdicke festgehalten, um eine zustandsbasierte Anpassung vornehmen zu können. Das Unterhaltstool Sambesi unterstützt die systematische Kontrolle der Bahnstromanlagen.

Die Fahrleitungsanlagen sind in einem neuwertig bis guten Zustand. Die untenstehende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage. Der Sprung beim Mittelwert um +0.4 zum Vorjahr resultiert aus der vorhin im Teilkapitel 6.1.2 erklärten Umteilung der Schaltposten und FL-Schalter zu den Fahrleitungsanlagen.

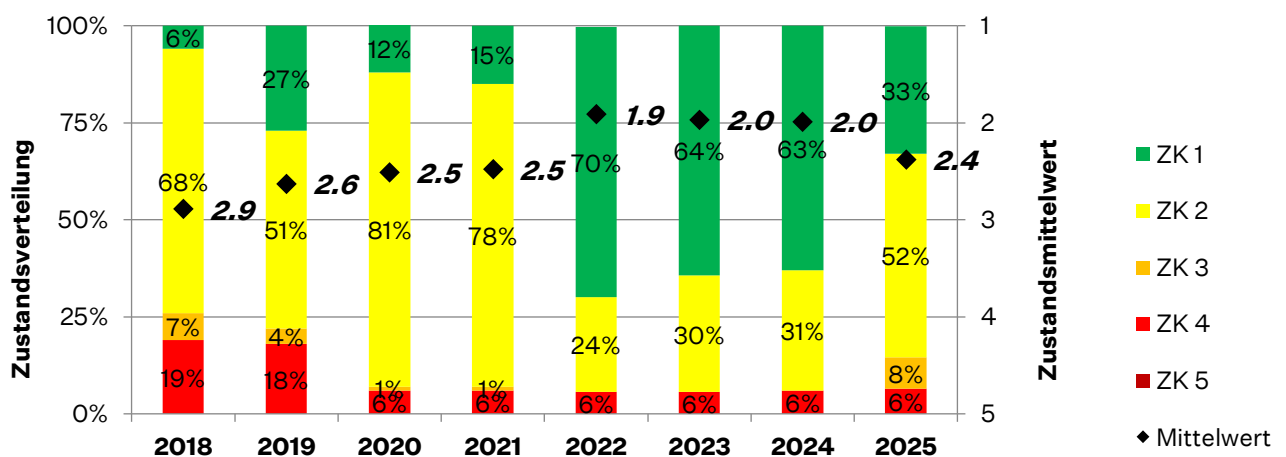


Abbildung 16: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Bahnstromanlagen 2018 bis 2025.

6.3 Übrige Bahnstromanlagen

Unter übrige Bahnstromanlagen werden die FL-Steuerung und die Transformatoren zusammengefasst.

6.3.1 Mengengerüst

Anlage [-]	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Fahrleitungssteuerung	14	1.68 Mio.
Transformatoren	12	0.60 Mio.
Total	107	2.28 Mio.

Tabelle 23: Zusammenstellung der übrige Bahnstromanlagen SZU, Stand 31.12.2025.

Der Wiederbeschaffungswert aller übrigen Bahnstromanlagen beträgt für das Jahr 2025 ca. CHF 2.28 Mio.

6.3.2 Zustand

Der Zustand seit 2022 ist über den Wiederbeschaffungswert gewichtet. Somit ist ein direkter Vergleich der Jahre 2021 und 2022 nicht möglich. Die untenstehende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage. Der Sprung beim Mittelwert um -0.3 zum Vorjahr resultiert aus der vorhin im Teilkapitel 6.1.2 erklärten Umteilung der Schaltposten und FL-Schalter zu den Fahrleitungsanlagen.

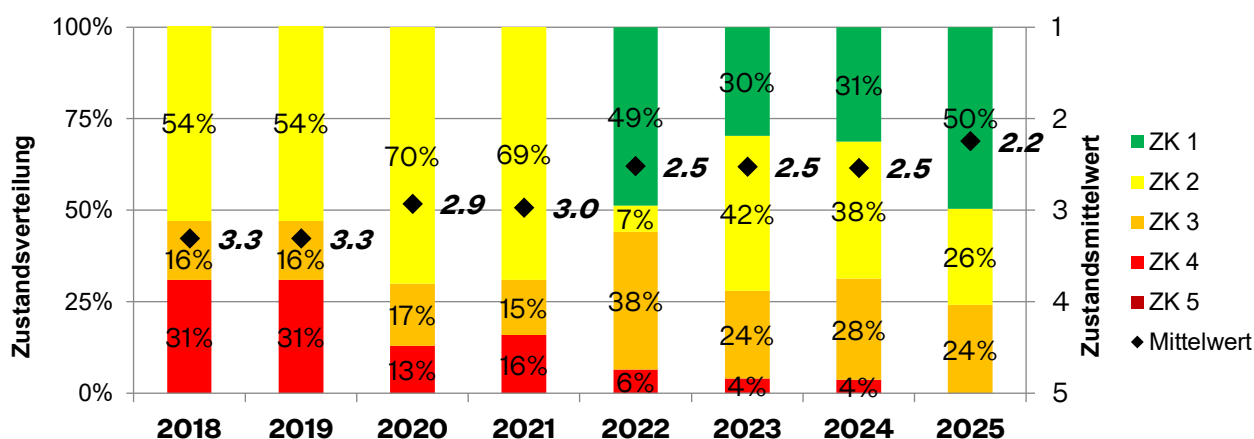


Abbildung 17: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „übrige Bahnstromanlagen“ 2018 bis 2025.

7 Sicherungsanlagen



7.1 Übersicht Anlagengattung Sicherungsanlagen

Die Anlagengattung Sicherungsanlagen umfasst Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen sowie «übrige Sicherungsanlagen» (Leittechnik und autonome Bahnübergangsanlagen). Die Gewichtung für die Zustandsklasse erfolgt über den Wiederbeschaffungswert.

7.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Massnahme / Bemerkung
Bahnübergang Butzenstrasse	Wollishofen	Erneuerung Bahnübergang Butzenstrasse
Systematische Erneuerung Sicherungsanlagen	-	Systematische Erneuerungen der Weichenausrüstung: Antrieb, Verschlüsse und Heizung
Systematische Erneuerung Sicherungsanlagen	-	Systematische Erneuerung von Signalen und Zwergsignalen
Erneuerung GFM	Triemli-Berghof	Erneuerung der Gleisfreimeldemittel im Zuge der Fahrbahnerneuerung Triemli – Waldegg.
Erneuerung ZUB	Linie S10	Rückbau Signum und Erneuerung auf ETCS L1 / Euro Balisen.

Tabelle 24: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Sicherungsanlagen im Jahr 2025.

7.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Sicherungsanlagen beläuft sich auf ca. CHF 78.1 Mio. und fällt somit um 1.2 Mio. geringer aus als im Vorjahr. Gründe hierzu sind Rückbaumassnahmen (Weichen und Anschlussgleise) im Zusammenhang mit anderen SZU-Projekten.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	69.3 Mio.	89%
Übrige Sicherungsanlagen	8.8 Mio.	11%
Total	78.1 Mio.	100%

Tabelle 25: Wiederbeschaffungswert Sicherungsanlagen im Jahr 2025.

7.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Sicherungsanlagen liegt im Jahr 2025 bei 3.8 und kann als «ausreichend bis schlecht» bewertet werden.

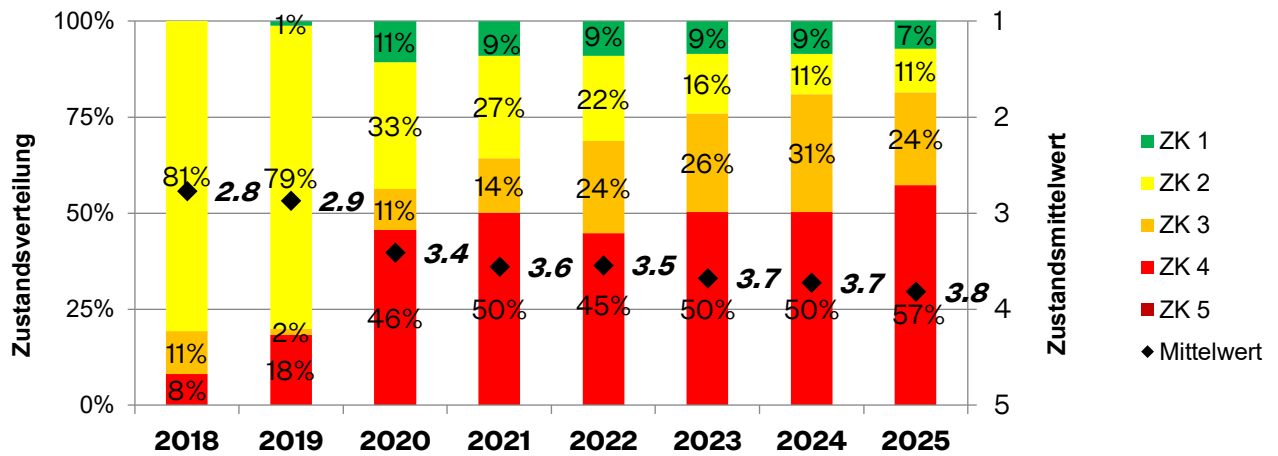


Abbildung 18: Gesamtzustand Sicherungsanlagen für die Jahre 2018 bis 2025.

7.2 Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen

Die Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen stellen den Hauptanlagentyp der Sicherungsanlagen dar.

7.2.1 Mengengerüst

Die SZU besitzt aktuell neun Stellwerke. Die Stellwerksanlagen sollen zwischen den Jahren 2025 und ca. 2030 ersetzt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt den Wiederbeschaffungswert rein für die Stellwerksanlagen ohne Aussenanlagen.

Stellwerktyp	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Domino 55	1	2.3 Mio.
Domino 67	2	7.1 Mio.
Domino 69	4	26.5 Mio.
Domino C	2	5.3 Mio.
Total	9	41.2 Mio.

Tabelle 26: Zusammenstellung der Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen SZU, Stand 31.12.2025.

In der Beurteilung sind folgende Komponenten enthalten: USV, Zugbeeinflussung, Streckenblock, Gleisfreimelder, Signale, Zwergsignale, Weichenantriebe, Weichenverschlüsse, Weichenheizung, Bahnübergänge und Streckenkabel.

7.2.2 Zustand

Der Zustand der Sicherungsanlage wird regelmässig durch die Mitarbeitenden der SZU im Rahmen der periodischen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten geprüft.

Die SZU als primär innerstädtische Bahn ist einer laufenden starken Entwicklung ausgesetzt. Auch die Stellwerke müssen regelmässig angepasst oder erweitert werden, so dass die im RTE 29900 festgelegte Nutzungsdauer von 60 Jahren bei Relaisstellwerken mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht erreicht werden kann. Die SZU rechnet bei Relaisstellwerken mit einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 40 Jahren. Das Unterhaltstool Sambesi unterstützt die systematische Kontrolle der Sicherungsanlagen.

Die Stellwerkenanlagen sind in einem «ausreichendem» Zustand und nähern sich dem Ende der Nutzungsdauer. Der Ersatz der Stellwerke wird mit dem Projekt Netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen (NESA) vorgenommen. Die untenstehende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage.

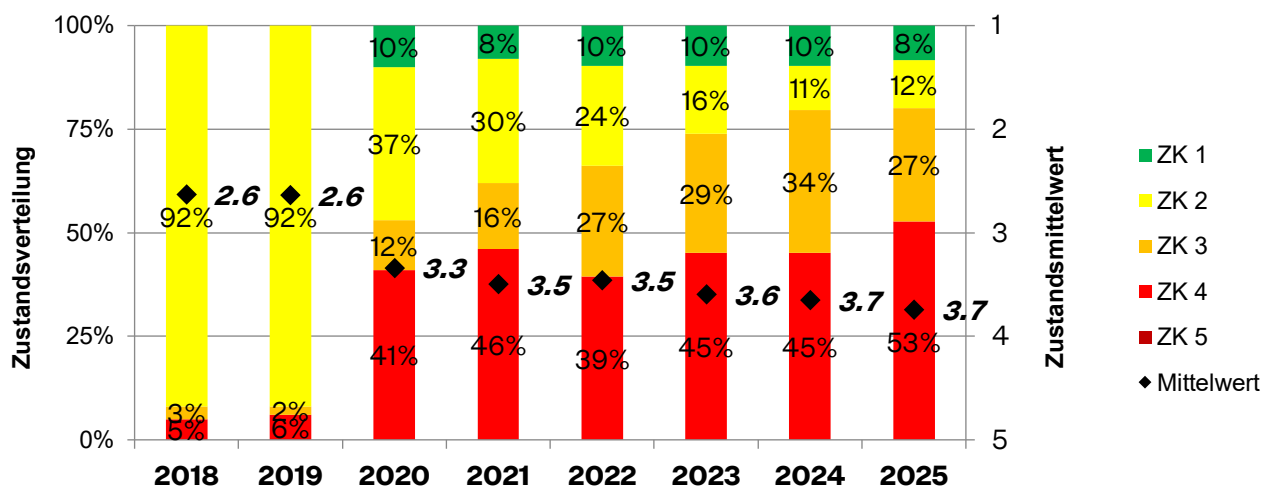


Abbildung 19: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Sicherungsanlagen 2018 bis 2025.

7.3 Übrige Sicherungsanlagen

Der Anlagentyp «übrige Sicherungsanlagen» umfasst die Leittechnik, die Fernsteuerung (MUX) und die autonomen Bahnübergangsanlagen.

7.3.1 Mengengerüst

Anlage [-]	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Leittechnik (Command 900)	1	5.8 Mio.
Fernsteuerung/Übertragung (MUX)	9	2.2 Mio.
Autonome BUe	2	0.8 Mio.
Total	12	8.8 Mio.

Tabelle 27: Zusammenstellung der übrigen Sicherungsanlagen SZU, Stand 31.12.2025.

Der Wiederbeschaffungswert aller übrigen Sicherungsanlagen beträgt CHF 8.8 Mio. Die Kosten für die Leittechnik beziehen sich rein auf das Command 900. Mit der geplanten Erneuerung der Leittechnik, d.h. dem Projekt NESA werden die Kosten entsprechend angepasst.

7.3.2 Zustand

Für Leittechnik und Fernsteuerung, welche mehrheitlich aus elektronischen Bauelementen bestehen, wird ein Ersatz nach Empfehlung des Herstellers in der Mehrjahresplanung vorgegeben.

Die übrigen Sicherungsanlagen werden mit dem Zustand «schlechten» bewertet. Die Leittechnik ist mittlerweile in der Schweiz nur noch bei der SZU im Einsatz und soll in Abstimmung mit der Erneuerung der Stellwerke ersetzt werden. Die untenstehende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage.

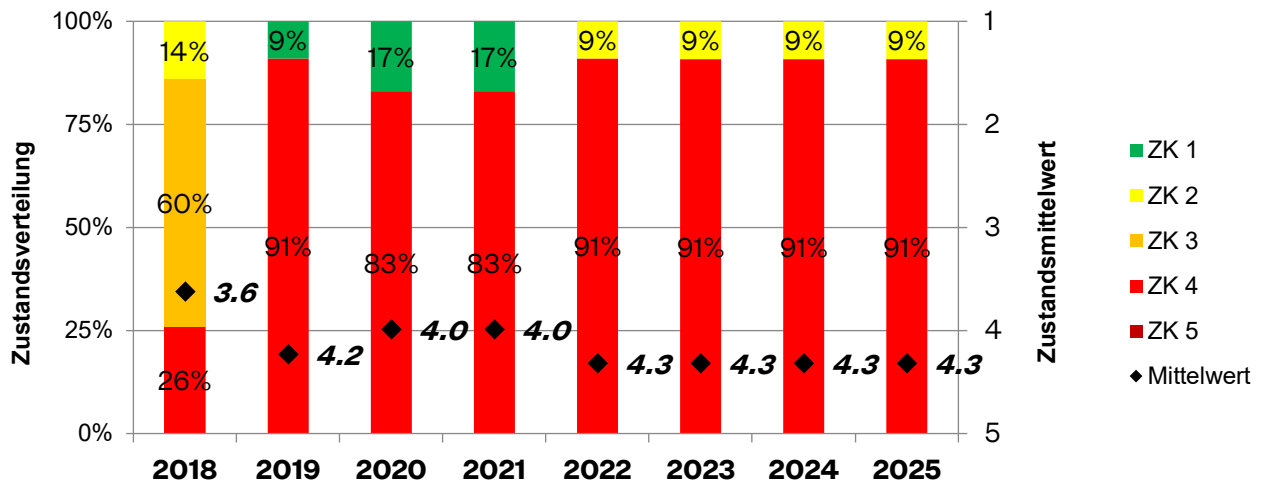


Abbildung 20: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „übrigen Sicherungsanlagen“ 2018 bis 2025.

8 Niederspannungs- und Telekomanlagen



8.1 Übersicht Anlagengattung Niederspannungs- und Telekomanlagen

Die Anlagengattung Telekommunikation und Niederspannung umfasst den Hauptanlagentypen Niederspannungsverbraucher sowie die Anlagentypen Übertragungs- und Kommunikationssysteme. Die Gewichtung für die Zustandsklasse erfolgt über den Wiederbeschaffungswert.

8.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Massnahme / Bemerkung
1:1-Ersatz Tunnelbeleuchtung Sihltunnel	Sihltunnel	1:1-Ersatz der Tunnelbeleuchtung im Sihltunnel
Systematische Erneuerungen	ZGH, SAAL, ZBR, ZBZ, SHF	Ertüchtigungen der Beleuchtungen für Peron, Sitzbank, Wartehäuschen und Stationsschilder
Erneuerung Elektroverteilung	Berghof	Neue Elektroverteilung im Zuge der Fahrbahnerneuerung Triemli – Waldegg.

Tabelle 28: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Niederspannungs- und Telekomanlagen im Jahr 2025.

8.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Niederspannungs- und Telekomanlagen beläuft sich auf ca. CHF 24.9 Mio. und ist somit um 0.2 Mio. höher als im Vorjahr. Gründe hierfür sind die Instandsetzungs- und Erneuerungsmassnahmen gemäss Kapitel 8.1.1.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Niederspannungsverbraucher	22.4 Mio.	89%
Übertragungs- und Kommunikationssysteme	2.7 Mio.	11%
Total	25.1 Mio.	100%

Tabelle 29: Wiederbeschaffungswert Niederspannungs- und Telekomanlagen im Jahr 2025.

8.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Niederspannungs- und Telekomanlagen liegt im Jahr 2025 bei 2.8 und kann als «gut bis ausreichend» bewertet werden.

Die Bauwerke mit einer ZK 5 werden detailliert im Kapitel 12 Kritische Anlagen beschrieben.

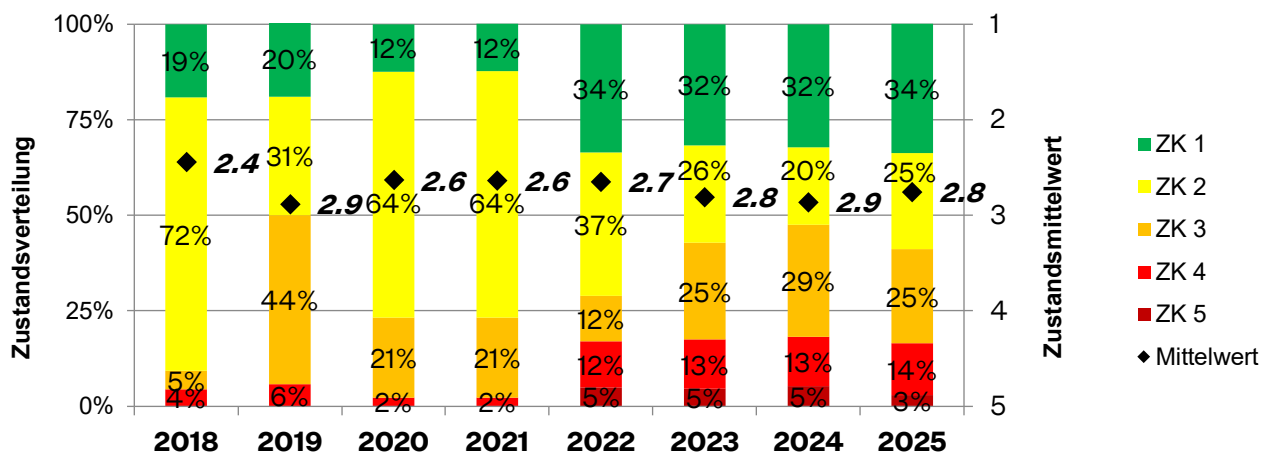


Abbildung 21: Gesamtzustand Niederspannungs- und Telekomanlagen für die Jahre 2018 bis 2025.

8.2 Niederspannungsverbraucher

Die Niederspannungsverbraucher stellen den Hauptanlantyp der Telekom- und Niederspannungsanlagen dar.

8.2.1 Mengengerüst

Die wesentlichen Elemente in der Anlagenkategorie Niederspannungsverbraucher sind: Rauchgasventilatoren, Lüftung, Klima, Beleuchtungen, Lautsprecher, Verstärker, Fahrtreppen, Lifte, Rolltor zur Schließung des Bahnhofs Zürich HB, Elektroverteiler, Kupfer-, Glasfaserkabel und Uhren.

Anlage [-]	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Brandmeldeanlage + Rauchgasventilator	4	0.77 Mio.
Elektroverteilung	22	0.85 Mio.
Fahrtreppe	8	3.2 Mio.
Glasfaserkabel	-	1.3 Mio.
HLKK	8	0.44 Mio.
Kupferkabel	-	1.3 Mio.
Lift	6	9.0 Mio.
Perronbeleuchtung	26	2.2 Mio.
Strahlenventilatoren	8	0.65 Mio.
Tunnelbeleuchtung	106	0.74 Mio.
USV	8	0.57 Mio.
Diverses	Div.	1.38 Mio.
Total	Div.	22.4 Mio.

Tabelle 30: Zusammenstellung (Auszug) der Niederspannungsverbraucher SZU, Stand 31.12.2025.

Der Wiederbeschaffungswert beträgt gesamthaft ca. CHF 22.4 Mio.

8.2.2 Zustand

Die elektrischen Installationen werden in der durch das ESTI und BAV vorgeschriebenen Periodizität durch ein unabhängiges Kontrollorgan geprüft. Der Zustand der Anlagen wird zudem durch regelmässige Kontrollen durch die Mitarbeiter SZU überprüft. Die Anlagen wie Brandmeldeanlagen, USV, Lift und Fahrtreppen werden in den vorgeschriebenen Perioden durch den Lieferanten unterhalten (Serviceverträge). Das Unterhaltstool Sambesi unterstützt die systematische Kontrolle der Niederspannungsanlagen.

Der Zustand der Niederspannungsanlagen wird bisher nur punktuell systematisch erfasst. Mehrheitlich erfolgt die Zustandserfassung mittels Einschätzung der Fachspezialisten. Die Bauwerke mit einer ZK 5 werden detailliert im Kapitel 12 Kritische Anlagen beschrieben. Die nachfolgende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage.

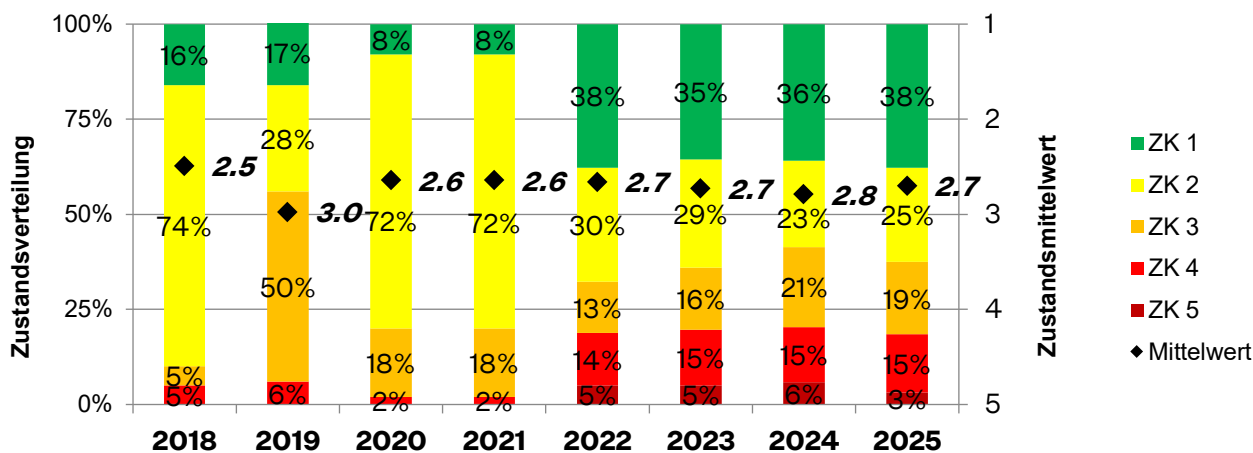


Abbildung 22: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Niederspannungs- und Telekomanlagen 2018 bis 2025.

8.3 Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen

Der Anlagentyp «Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen» umfasst u.a. Bahnfunk, Antennen, Gesprächsaufzeichnung, Videoüberwachung und Fahrgastinformationsanzeiger.

8.3.1 Mengengerüst

Der Wiederbeschaffungswert der übrigen Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen beträgt gesamthaft CHF 2.7 Mio.

8.3.2 Zustand

Die Zustände der übrigen Niederspannungs- und Telekomanlagen (Videoüberwachung, Fahrgastinformationsanzeiger, etc.) werden durch die Erfahrungen der Mitarbeitenden beurteilt (Anzahl Störungen pro Jahr, Wartungsaufwand, etc.).

Der Zustand der übrigen Niederspannungs- und Telekommunikationsanlagen kann als «gut bis ausreichend» bezeichnet werden.

Die Erneuerung der Kundeninformation befindet sich in Planung. Die ersten Anlagen werden voraussichtlich 2026 in Betrieb genommen.

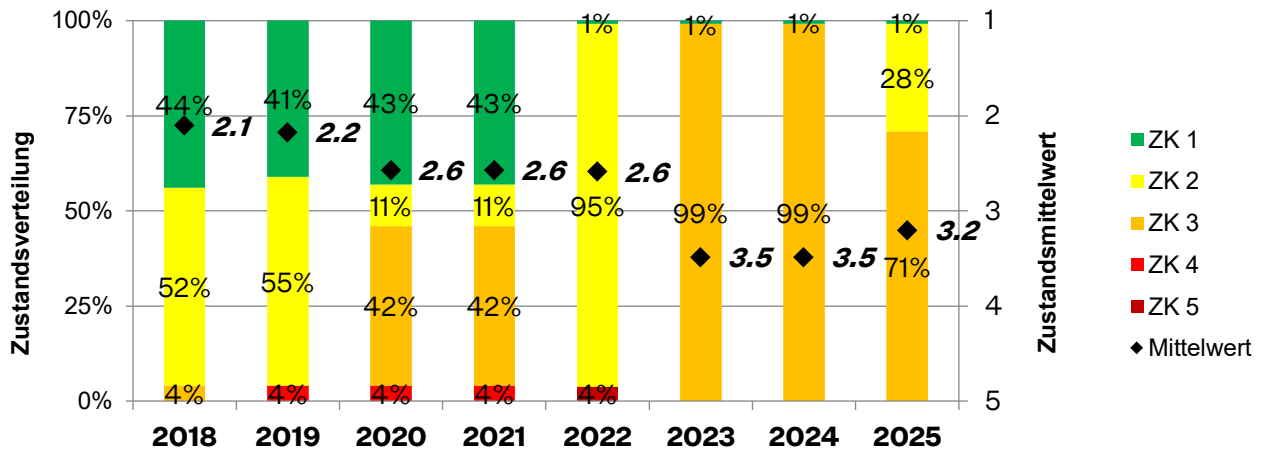


Abbildung 23: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „übrigen Niederspannungs- und Telekomanlagen“ 2018 bis 2025.

9 Publikumsanlagen



9.1 Übersicht Anlagengattung Publikumsanlagen

Als Publikumsanlagen gelten in erster Linie Perrons inkl. Zugänge (Rampen, Treppen und Personenunterführungen (Innenausbau) sowie Perrondächer, Warteräume und Aufzüge (Hülle).

Das Netz der SZU umfasst 20 Stationen mit gesamthaft 26 Perrons und 30 Perronkanten oder Haltekanten.

- 11 Stationen mit einem Aussenperron (Typ B1: 1 Gleis, 1 Perron, 1 Perronkante)
- 4 Stationen mit zwei Aussenperrons (Typ B3: 2 Gleise, 2 Perrons, 2 Perronkanten)
- 3 Stationen Mittelperron (Typ B4: 2 Gleise, 1 Perron, 2 Perronkanten)
- 1 Station mit einem Aussen und einem Mittelperron (Typ B5: 3 Gleise, 2 Perrons, 3 Perronkanten)
- 1 Station Kopfbahnhof (Typ B7: 2 Gleise, 2 Perrons, 2 Perronkanten)

Die Publikumsanlagen werden durch fünf Unterführungen im Eigentum der SZU erschlossen. Weitere Unter- und Überführungen sind im Besitz der Gemeinden Zürich, Adliswil und Langnau am Albis.

9.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden die folgende Massnahmen durchgeführt:

Bezeichnung	Ort	Massnahme / Bemerkung
Treppe	Adliswil-Sood	Sanierung
Treppe	Uetliberg	Ergänzung der bestehenden Mauer
Treppe	Uitikon-Waldegg	Neue Treppe mit Mauer und Geländer

Tabelle 31: Instandsetzungen der Publikumsanlagen im Jahr 2025

9.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Publikumsanlagen beläuft sich auf ca. CHF 48.4 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Perrons und Zugänge	33.7 Mio.	69%
Übrige Publikumsanlagen	14.8 Mio.	31%
Total	48.5 Mio.	100%

Tabelle 32: Wiederbeschaffungswert Publikumsanlagen im Jahr 2025

9.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Publikumsanlagen liegt im Jahr 2025 bei 2.4 und kann als «gut» bewertet werden. Die Zustandsverschlechterung ergibt sich aufgrund der im Jahre 2025 durchgeführten Hauptinspektion aller Publikumsanlagen.

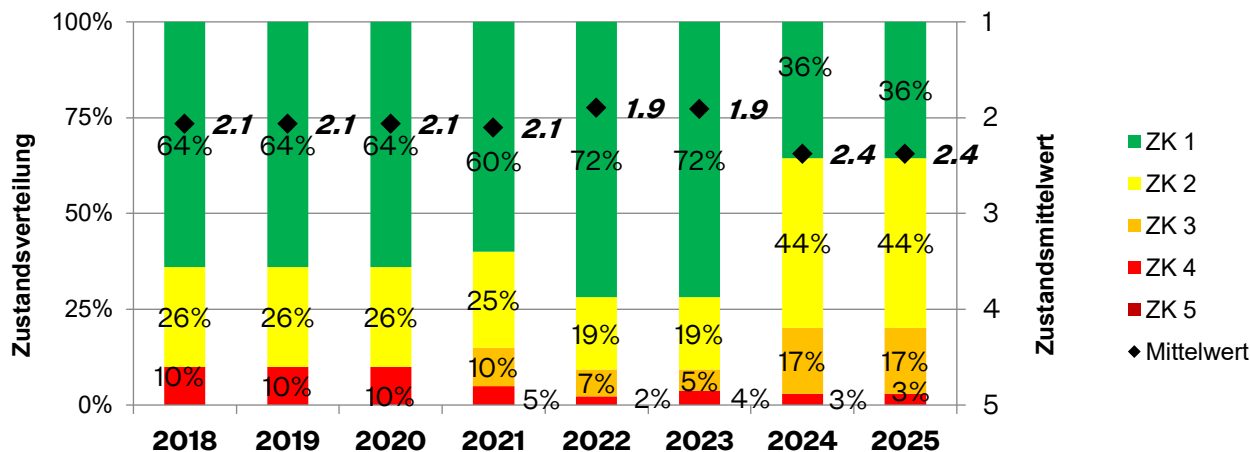


Abbildung 24: Gesamtzustand Publikumsanlagen für die Jahre 2018 bis 2025

9.2 Perrons und Zugänge

9.2.1 Mengengerüst

Der Wiederbeschaffungswert für Perrons und Zugänge beträgt ca. CHF 33.7 Mio.

9.2.2 Zustand

Die Zustandserfassung der Publikumsanlagen erfolgte durch eine systematische Aufteilung in Perrons und Zugänge, sowie übrige Publikumsanlagen. Dabei werden alle Publikumsanlagen anhand ihrer Inbetriebnahme und dem objektiven Zustand bewertet. In diesem Kapitel werden folgende Objekte bewertet:

- Perrons inkl. Perronboden und Perronwinkel
- Perronzugänge inkl. Unterführungen (Innenausbau), Rampen und Treppen
- Personenbeförderungsanlagen wie Lifte und Fahrtreppen (Hülle)

Die nachfolgende Grafik basiert auf den Ergebnissen der Hauptinspektion der Anlagen, die im Jahr 2024 durchgeführt wurde. Der Zustand der Perrons und Zugänge kann als «gut» bezeichnet werden. In den nächsten Jahren sind in Zürich Friesenberg, Sood-Oberleimbach, Uitikon Waldegg, Wildpark-Höfli, Sihlwald, Zürich Brunau, Zürich Giesshübel, Zürich Binz, Zürich Leimbach und Langnau-Gattikon weitere Erneuerungen von Publikumsanlagen geplant. Die Treiber sind in der Regel jedoch nicht der Zustand, sondern Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs.

2025 wurde die Realisierung des Projekts Ausbau Zürich HB SZU gestartet. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen ist 2026 geplant. Das Projekt beinhaltet die Erneuerung und Erweiterung diverser Anlagengattungen im Bahnhof Zürich HB SZU.

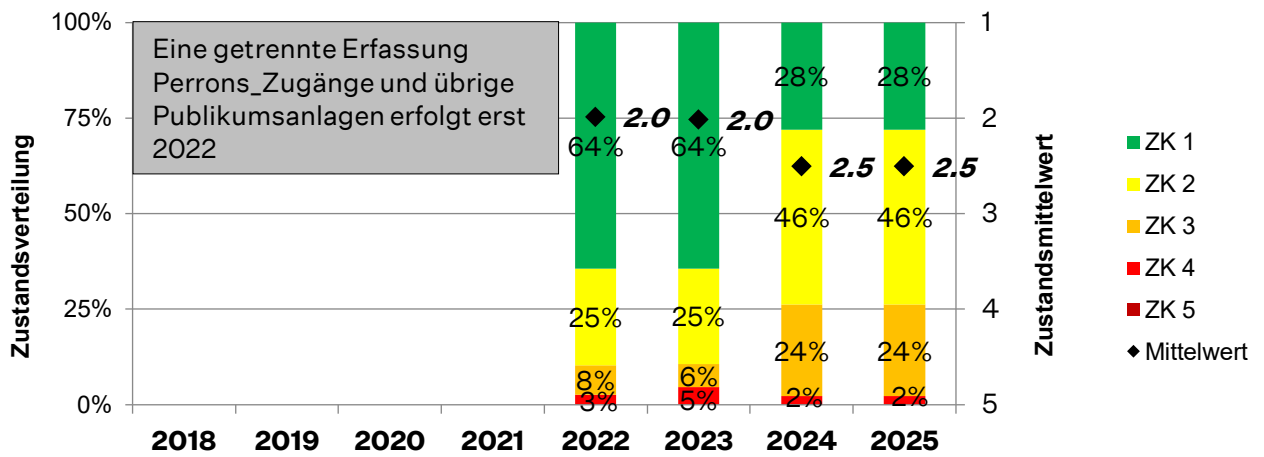


Abbildung 25: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Perrons und Zugänge 2022 bis 2025

9.3 Übrige Publikumsanlagen

Im Jahr 2023 wurden die übrigen Publikumsanlagen in der Anlagenbuchhaltung noch unter Gebäude erfasst. Ab 2022 werden diese separat ausgewiesen.

9.3.1 Mengengerüst

Der Wiederbeschaffungswert für die übrigen Publikumsanlagen beträgt ca. CHF 14.8 Mio.

9.3.2 Zustand

Unter übrige Publikumsanlagen werden neu folgende Objekte bewertet:

- Perrondach inkl. Stützen und Fundamente
- Wartehallen und Unterstände
- Perronmöblierung wie Fahrplantaafeln und Sitzbänke

Der Zustand der übrigen Publikumsanlagen kann als «neuwertig bis gut» bezeichnet werden. Die untenstehende Grafik basiert auf den Ergebnissen der Hauptinspektion der Anlagen, die im Jahr 2024 durchgeführt wurde.

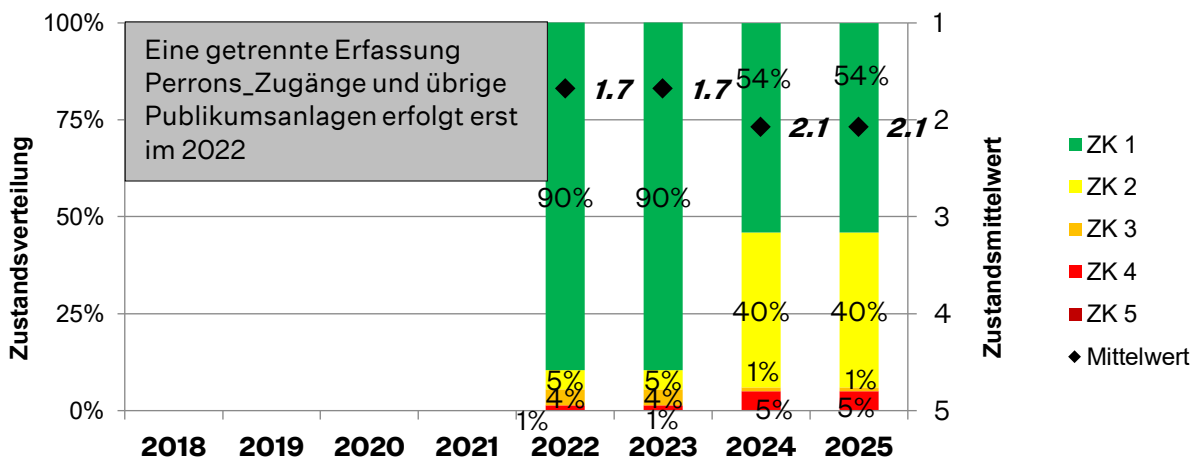


Abbildung 26: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte übrige Publikumsanlagen 2022 bis 2025

9.4 Umsetzungskonzept BehiG

Die Umsetzung der Vorgaben BehiG sind bei der SZU weit vorangeschritten. Gleichwohl stehen noch erhebliche Herausforderungen an, insbesondere da der Hauptbahnhof Zürich im Rahmen eines Ausbauprojekts erneuert und dann auf eine definitive Lösung mit P55 umgebaut wird. Die Umsetzung macht in Uitikon Waldegg eine Verschiebung der Perronanlage notwendig. Die BehiG-Umsetzung an der Haltestelle Zürich Brunau soll gemeinsam mit dem Doppelspurausbau Brunau - Höcklerbrücke erfolgen. Aufgrund des schwierigen Zugangs und der Nähe alternativer öV-Haltepunkte kann auf zusätzliche Ersatzmassnahmen verzichtet werden. Die Haltestellen Zürich Friesenberg sowie Wildpark-Höfli sollen im Rahmen von Doppelspurausbauten erneuert und von einem auf zwei Aussenperrons erweitert werden. Die BehiG-Umsetzung an der Haltestelle Leimbach wird gemeinsam mit dem Doppelspurausbau Leimbach Süd geplant. Die Umsetzung der BehiG-Vorgaben für die Haltestelle Langnau-Gattikon wird im Rahmen eines Umbauprojekts des Bahnhofs erfolgen. In Sihlwald wird eine neue Haltestelle gegenüber dem Eingang des Wildnis-parks geplant.

10 Fahrzeuge Infrastruktur



10.1 Übersicht Anlagengattung Fahrzeuge Infrastruktur

Zur Anlagengattung «Fahrzeuge Infrastruktur» zählen die Instandhaltungsfahrzeuge mit den Hauptanlagentypen Schienen- und Strassenfahrzeuge.

10.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Fahrzeug	Massnahme / Bemerkung
Rote Zora	jährlicher Unterhalt durch Lieferant (Tafag AG)
Restliche Schienenfahrzeuge	jährlicher Unterhalt durch RoMa
Robel	Ersatz durch Oberbaufahrzeug Tem 4/4 (Mammut)
Mammut	Inbetriebnahme Oberbaufahrzeug Tem 4/4 (Mammut)

Tabelle 33: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Fahrzeuge Infrastruktur im Jahr 2025

10.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagengattung Fahrzeuge Infrastruktur beläuft sich auf CHF 9.204 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Schienenfahrzeuge	8.659 Mio.	94%
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	0.545 Mio.	6%
Total	9.204 Mio.	100%

Tabelle 34: Wiederbeschaffungswert Fahrzeuge Infrastruktur im Jahr 2025

10.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Fahrzeuge Infrastruktur liegt im Jahr 2025 bei 1.9 und kann als «neuwertig bis gut» bewertet werden.

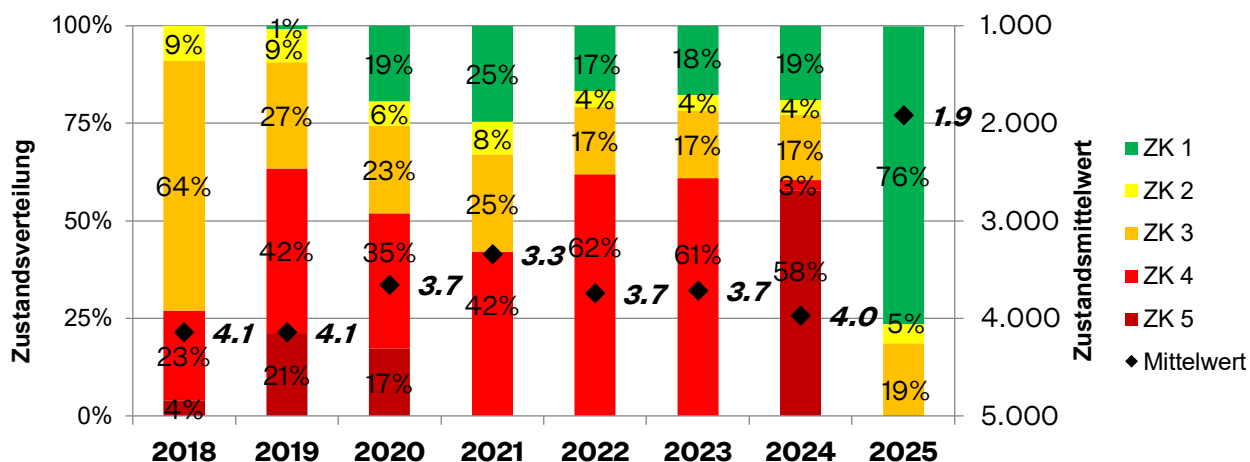


Abbildung 27: Gesamtzustand Fahrzeuge für die Jahre 2018 bis 2025

10.2 Schienenfahrzeuge Infrastruktur

Der Hauptanlagentyp Schienenfahrzeuge umfasst Triebfahrzeuge und Wagen.

10.2.1 Mengengerüst

Im Besitz der SZU Infrastruktur sind folgende Schienenfahrzeuge:

Fahrzeugtyp	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Baudiensttraktor Tm3/3 (Robel)	1	0 Mio.
Werkstatttraktor Tm2/2 (Fuchs)	1	1.500 Mio.
Oberbaufahrzeug Tem 4/4 (Mammut)	1	5.430 Mio.
Fahrleitungsfahrzeug VTmS (Rote Zora)	1	1.414 Mio.
Schotterwagen und Flachwagen	7	0.315 Mio.
Total	11	8.659 Mio.

Tabelle 35: Zusammenstellung der Schienenfahrzeuge SZU, Stand 31.12. 2025

Der Wiederbeschaffungswert für alle Schienenfahrzeuge der Infrastruktur beträgt ca. CHF 8.659 Mio.

10.2.2 Zustand

Der Grund für die deutliche Verbesserung des Zustandsmittelwerts ist der Ersatz des Baudiensttraktors «Robel» durch das neue Oberbaufahrzeugs «Mammut» im Jahr 2025. Der Baudiensttraktor verbleibt in einer kurzen Übergangsphase noch bei der SZU. Der Wiederbeschaffungswert wurde jedoch auf null gesetzt, da das Fahrzeug bereits ersetzt ist. Der Schneepflug wurde gegen Ende 2025 ausser Betrieb gesetzt und entsorgt. Die nachfolgende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Schienenfahrzeuge. Der Zustandsmittelwert der Schienenfahrzeuge Infrastruktur liegt im Jahr 2025 bei 1.9 und kann als «neuwertig bis gut» bewertet werden.

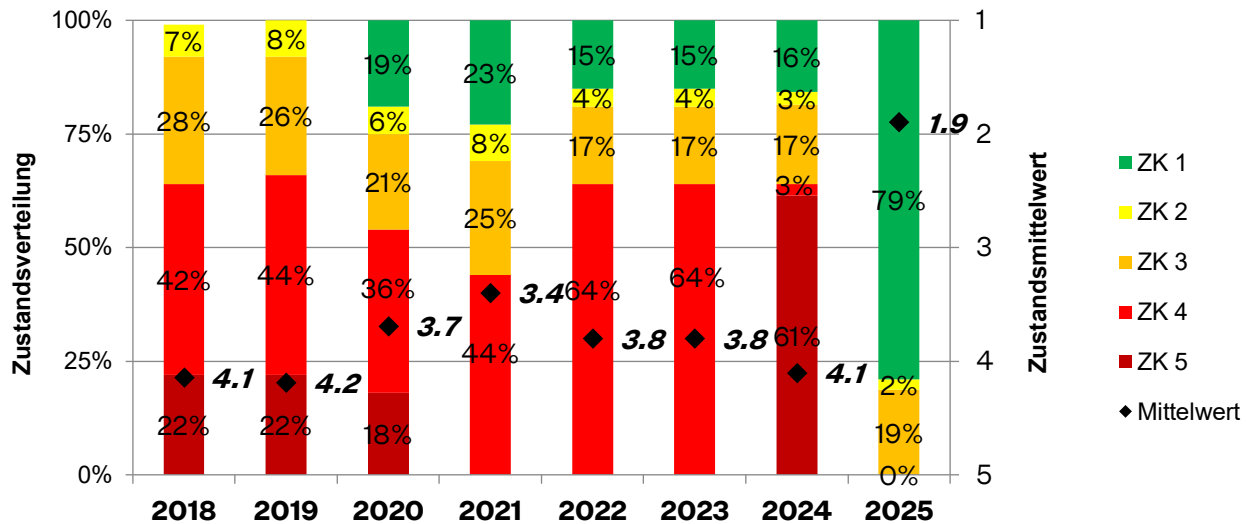


Abbildung 28: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte Schienenfahrzeuge Infrastruktur 2018 bis 2025

10.3 Übrige Fahrzeuge Infrastruktur

Neben Schienenfahrzeugen verfügt die Infrastruktur über weitere Fahrzeuge. Dazu gehören verschiedene Strassenfahrzeuge inklusive Anhänger.

10.3.1 Mengengerüst

Die SZU Infrastruktur besitzt 11 übrige Fahrzeuge, die sich wie folgt aufteilen:

Fahrzeugtyp	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Strassenfahrzeuge	10	0.533 Mio.
Transportanhänger	1	0.012 Mio.
Total	11	0.545 Mio.

Tabelle 36: Zusammenstellung der übrige Fahrzeuge Infrastruktur SZU, Stand 31.12.2025

Der Wiederbeschaffungswert für alle übrigen Fahrzeuge der Infrastruktur beträgt rund CHF 0.545 Mio.

10.3.2 Zustand

Die Zustandsbewertung der Strassenfahrzeuge wurde basierend auf dem Alter vorgenommen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer beträgt 10 Jahre. Der Zustandsmittelwert der Strassenfahrzeuge Infrastruktur liegt im Jahr 2025 bei 2.4 und kann als «gut» bewertet werden. Die nachfolgende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Strassenfahrzeuge. Der Transportanhänger ist in einem schlechten Zustand und wird im Jahr 2026 ersetzt.

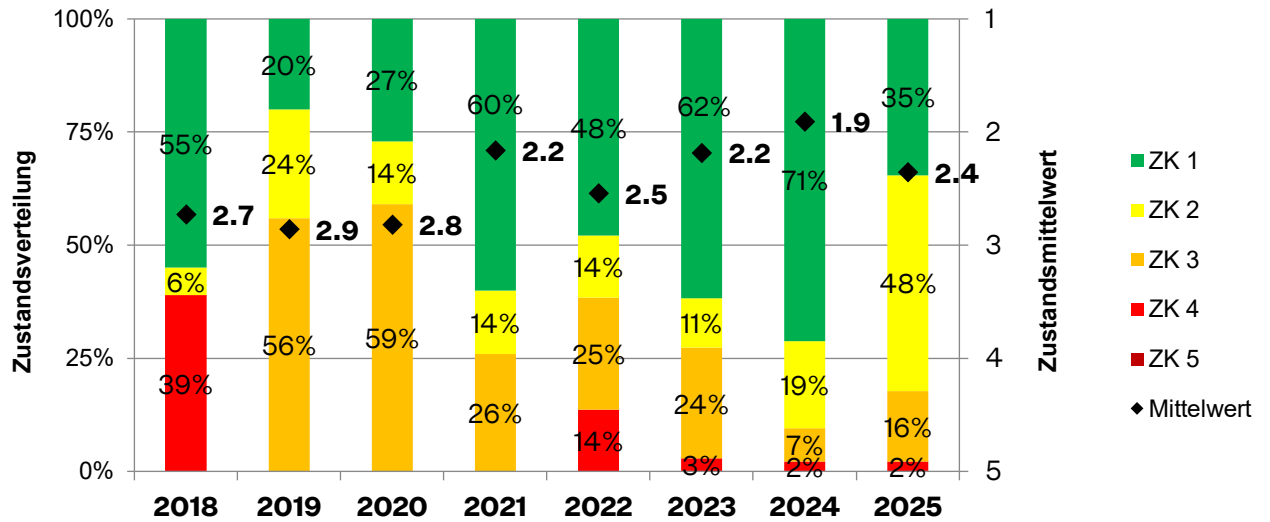


Abbildung 29: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „übrige Fahrzeuge Infrastruktur“ 2018 bis 2025

11 Betriebsmittel und Diverses

11.1 Übersicht Anlagengattung Betriebsmittel und Diverses

Die Anlagengattung Betriebsmittel und Diverses umfasst Betriebsmittel, Innerbetriebliche ICT, Mess- und Diagnosesysteme sowie Diverses. Abhängig von der Anzahl der ermittelten Werkzeuge, Tools, Hilfsmittel findet eine detailliertere Zustandsauswertung statt.

11.1.1 Instandsetzungen und Erneuerungsmassnahmen

Im Berichtsjahr 2025 wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Bezeichnung	Massnahme / Bemerkung
ICT	Ausbau Cybersecurity im Hinblick auf Erfüllung IKT-Minimalstandard bzw. Cy-SecRail sowie Weiterentwicklung verschiedener Tools wie SharePoint, Platin und CAFM. Regelmässige Wartungsarbeiten und Durchführungen von Updates.
BahnGIS SZU	Durchführung von Wartungen und Updates sowie fortlaufende Datenpflege.

Tabelle 37: Instandsetzung und Erneuerungsmassnahmen Betriebsmittel und Diverses im Jahr 2025

11.1.2 Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert über alle Betriebsmittel / Diverses beträgt ca. CHF 5.36 Mio.

Hauptanlagentyp	Wiederbeschaffungswert [CHF]	%
Betriebsmittel	0.335 Mio.	6%
Mess- und Diagnosesysteme	0.165 Mio.	3%
Innerbetriebliche ICT	4.66 Mio.	87%
Diverses	0.20 Mio.	4%
Total	5.36 Mio.	100%

Tabelle 38: Wiederbeschaffungswert Betriebsmittel und Diverses im Jahr 2025.

11.1.3 Gesamtzustand

Der Zustandsmittelwert der Anlagengattung Betriebsmittel und Diverses liegt im Jahr 2025 bei 1.8 und kann als «neuwertig bis gut» bezeichnet werden.

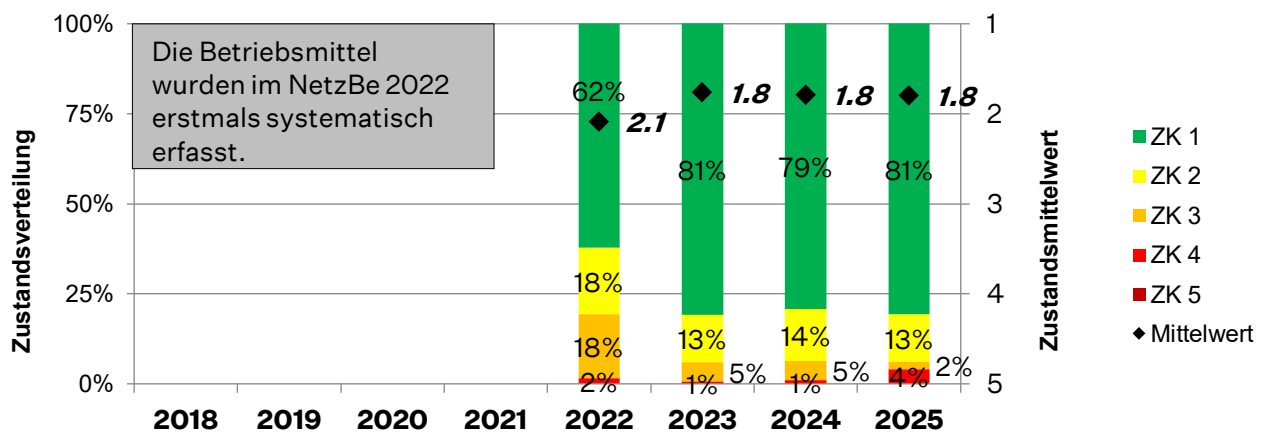


Abbildung 30: Gesamtzustand Betriebsmittel für die Jahre 2018 bis 2025

11.1.4 Innerbetriebliche ICT

Die innerbetriebliche ICT stellt den Bereich mit dem prozentual höchsten Wiederbeschaffungswert für die Anlagengattung Betriebsmittel und Diverses dar.

Darüber hinaus befindet sich folgende Software im Einsatz, welche für den Bereich Infrastruktur verwendet wird. Der Wiederbeschaffungswert liegt geschätzt bei ca. CHF 4.66 Mio. und ist somit um CHF 460'000.- gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Grund ist eine Anpassung des Wiederbeschaffungswerts beim «Bahn-GIS».

Innerbetriebliche ICT	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]
Sambesi	1	0.5 Mio.
Toporail	1	0.2 Mio.
BahnGIS SZU	1	0.96 Mio.
Kundeninformationssystem	1	1.0 Mio.
Infra Leitstelle	1	1.0 Mio.
Serversysteme	2	1.0 Mio.
Total:	7	4.66 Mio.

Tabelle 39: Zusammenstellung der innerbetrieblichen ICT SZU, Stand 31.12.2025.

11.1.5 Betriebsmittel

Die Rubrik Betriebsmittel dient als Auffanggefäss für verschiedene Werkzeuge und Hilfsmittel. Zusammengefasst werden z.B. Schneefräse, Motorsäge, Erdungsstangen, Schienen-/Schwellenbohrmaschine, Stromerzeuger etc.

Der Wiederbeschaffungswert über alle Betriebsmittel beträgt ca. CHF 0.335 Mio. Der Zustand kann mit «gut» bewertet werden. Die nachfolgende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage.

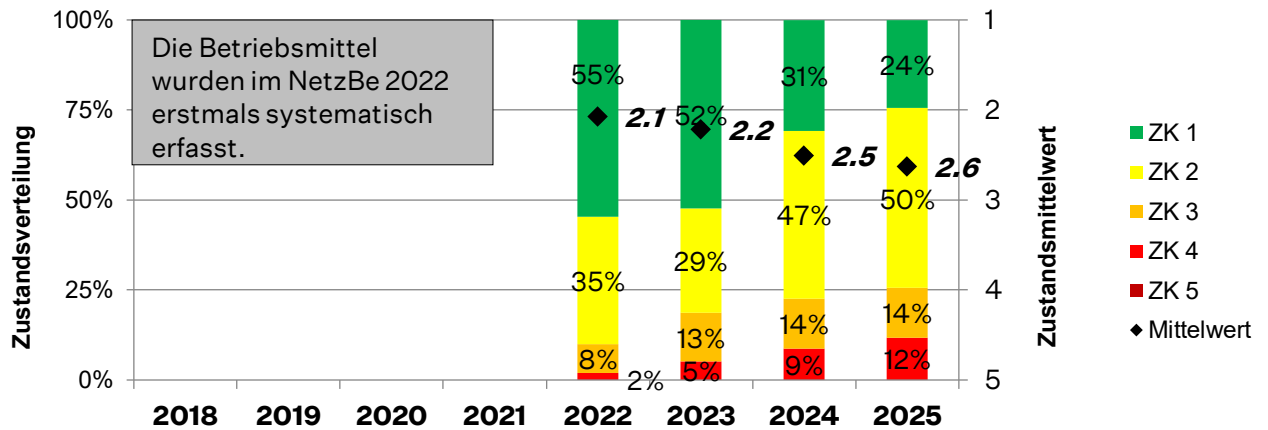


Abbildung 31: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „Betriebsmittel“ 2018 bis 2025

11.1.6 Mess- und Diagnosesysteme

Unter Mess- und Diagnosesysteme werden z.B. die ISO bzw. ETCS-Prüfgeräte, Schallpegel-/Schwingungsmesser, Profilmessgeräte etc. zusammengefasst.

Der Wiederbeschaffungswert beträgt ca. CHF 0.165 Mio. und weist einen «guten» Zustand auf. Die nachfolgende Grafik basiert auf einer progressiven Beurteilung der Anlage.

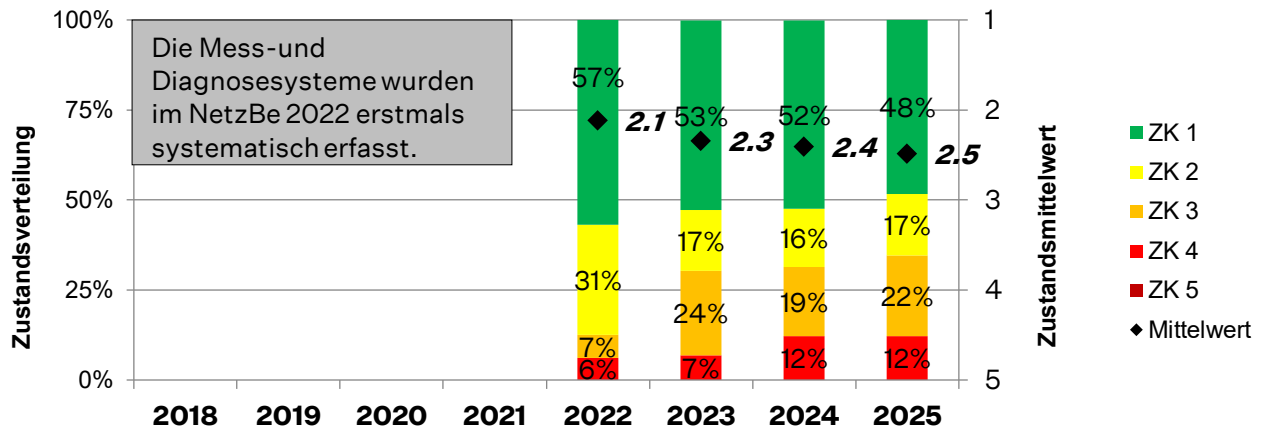


Abbildung 32: Zustandsverteilung und Zustandsmittelwerte „Mess- und Diagnosesysteme“ 2018 bis 2025

11.1.7 Diverses

Unter Diverses wird der Spielplatz Uetliberg erfasst, welcher 1980 errichtet wurde. Der Wiederbeschaffungswert beträgt ca. CHF 0.20 Mio. und kann mit «ausreichend bis schlecht» beurteilt werden.

Diverses	Anzahl [-]	Wiederbeschaffungswert [CHF]	Zustandsklasse
Spielplatz Uetliberg	1	0.15 Mio.	4
Diverses	Div.	0.03 Mio.	3
Diverses	Div.	0.02 Mio.	2
Total:	Div.	0.20 Mio.	

Tabelle 40: Zusammenstellung Diverses SZU, Stand 31.12.2025

12 Kritische Anlagen

Als kritische Anlagen, werden Anlagen bezeichnet, die aufgrund ihres Zustands zu einer kritischen Situation hinsichtlich Sicherheit, Verfügbarkeit oder Compliance führen könnten, wobei das Schadensausmass und die Eintrittswahrscheinlichkeit mittels einer Gegenmassnahme, z.B. einer Langsamfahrstelle, minimiert werden.

Ende 2025 existieren kritische Anlagen, welche jedoch nicht als «akut kritisch» eingestuft werden können. Insbesondere gefährdet keine Anlage die unmittelbare Betriebs- und Arbeitssicherheit. Entsprechend sind keine Sofortmassnahmen notwendig. Mittelfristig besteht jedoch bei den meisten kritischen Anlagen ein zwingender Handlungsbedarf. Aus diesem Grund listet die nachfolgende Tabelle die kritische Anlage inkl. Massnahme und Frist bis zur Umsetzung auf.

Anlagengattung	Anlagentyp	Umfang		Grund für kritische Beurteilung	Massnahme	Zu erledigen bis
		Anzahl	Davon in ZK5 der Substanz			
Niederspannungs- und Telekomanlagen	Niederspannungsverbraucher	1	1	Sihltunnel: Notbeleuchtung → Überalterung	Ersatz Notbeleuchtung Sihltunnel	2026

Tabelle 41: Kritische Anlagen der SZU Infrastruktur, Stand 31.12.2025.