

Geschäftsbericht 2025



Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG



Inhalt



02 Prolog



10 150 Jahre Uetlibergbahn



16 Fokusthema: SZU_4.0



24 Wir sind SZU



32 Mit der SZU unterwegs



50 Finanzbericht

Prolog	2
Stabilität im Betrieb, Fortschritt in der Erneuerung	4
Die SZU in Zahlen	6
Chronik 2025	8
150 Jahre Uetlibergbahn	10
Seit 150 Jahren von Zürich auf den Uetliberg	12
Zürich feiert 150 Jahre Uetlibergbahn	14
Fokusthema: SZU_4.0	16
Programmsteuerung bei hoher Projektdichte	18
Fahrbahnerneuerung am Uetliberg	20
Ausbau Bahnhof Zürich HB SZU	22
Wir sind SZU	24
Unsere Region	26
Über die SZU	28
Unsere Mitarbeitenden	30
Mit der SZU unterwegs	32
Mehr Fahrgäste im Busnetz, stabile Nachfrage bei der Bahn	34
Sihltal- und Uetlibergbahn	36
Zimmerbergbus	42
Felseneggbahn	44
Corporate Governance	46
Verwaltungsrat	48
Geschäftsleitung	49
Finanzbericht	50
Finanzieller Lagebericht	52
Finanzierung	55
Bilanz	56
Erfolgsrechnung	58
Geldflussrechnung	60
Anhang zur Jahresrechnung	61
Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses	69
Bericht der Revisionsstelle	70
Investitionsrechnung nach Art. 66 Abs. 1 Bst. b ARPV	72
Anlagenspiegel 2025	74
Bleiben Sie immer auf dem Laufenden!	78

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 2025 bewegte die SZU viel und konnte wichtige Meilensteine erreichen.



Stabilität im Betrieb, Fortschritt in der Erneuerung

Im Geschäftsjahr 2025 war bei der SZU viel los, und es wurden wegweisende Entscheidungen getroffen. Parallel laufende Grossprojekte, anspruchsvolle Rahmenbedingungen und ein stabiler Tagesbetrieb stellten das Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen. Gleichzeitig konnten zentrale Meilensteine erreicht werden, die für die langfristige Weiterentwicklung der SZU von grundlegender Bedeutung sind.



Im Zentrum stand die Umsetzung des Modernisierungsprogramms SZU_4.0. Erstmals wurden mehrere Grossprojekte gleichzeitig realisiert. Mit dem Abschluss der Fahrbahnerneuerung auf dem oberen Abschnitt der Uetlibergbahn S10 und dem Start der Bauarbeiten im Tiefbahnhof Zürich HB SZU trat das Programm in

eine neue Phase ein. Diese Parallelität erhöhte die Anforderungen an Planung, Koordination und Steuerung spürbar. Die Erfahrungen aus dem Berichtsjahr zeigen, dass die organisatorischen Grundlagen und Prozesse dafür geschaffen sind, auch unter hoher Komplexität handlungsfähig zu bleiben.

Gemeinsam zum Ziel

Nebst den infrastrukturellen Vorhaben war 2025 auch geprägt von wichtigen Weichenstellungen im Betrieb und in der Organisation. Die Weiterentwicklung der Sicherheitsarchitektur, die Vorbereitung eines dichteren Angebots im Rahmen des Projekts «Optima Angebotskonzept 2035» sowie die Stärkung zentraler Funktionen wie Projektsteuerung, digitale Transformation und Datenmanagement trugen dazu bei, die SZU schrittweise auf künftige Anforderungen auszurichten. Ein besonderer Akzent lag im Jubiläumsjahr der Uetlibergbahn auf der Geschichte und der Rolle der SZU in ihrer Region. Mit dem 150-jährigen Bestehen der Strecke auf den Zürcher Hausberg bot sich Gelegenheit, innezuhalten und den langfristigen Beitrag des Unternehmens zur Mobilität im Grossraum Zürich sichtbar zu machen. Gleichzeitig unterstrich das Jubiläum den Anspruch, Tradition und Erneuerung miteinander zu verbinden und die Weiterentwicklung des Angebots konsequent an den Bedürfnissen der Bevölkerung auszurichten.

Herzlichen Dank

Die Vielzahl der Projekte und Veränderungen verlangte den Mitarbeitenden im Berichtsjahr viel Flexibilität und Engagement ab. Der sichere und verlässliche Betrieb im Alltag, die Umsetzung komplexer Bauvorhaben sowie die Weiterentwicklung von Organisation und Prozessen waren nur dank des enormen Einsatzes unserer Mitarbeitenden möglich. Ihnen gilt ebenso unser Dank wie den Partnern aus Politik, Behörden und Wirtschaft sowie den Gemeinden und den Aktienbesitzenden für das Vertrauen und die konstruktive Zusammenarbeit. Der Geschäftsbericht 2025 zeigt ein Unternehmen in einer Phase intensiver Umsetzung und gezielter Weiterentwicklung. Die SZU ist operativ gefordert, organisatorisch im Wandel und strategisch klar ausgerichtet. Diese Kombination bildet die Grundlage, um die kommenden Jahre mit der nötigen Stabilität und Anpassungsfähigkeit anzugehen.

Andrea Felix
Verwaltungsratspräsidentin

Mischa Nugent
Direktor

Die SZU in Zahlen



27,3 Mio.

Transportierte Fahrgäste

Die Zahl der transportierten Fahrgäste nahm 2025 gegenüber dem Vorjahr um rund 3,6 Prozent zu.

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn	11 780	14 017	14 846	14 746
Zimmerbergbus	9 627	10 755	11 188	12 251
Felseneggbahn	274	280	304	303
Total	21 681	25 052	26 338	27 300

Einheit in 1000 Personen
Ohne Nachtnetz



92,8 Mio. km

Personenkilometer

Die Passagiere fuhren 2025 im Vergleich zum Vorjahr rund zwei Prozent mehr Personenkilometer.

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn	57 455	61 882	66 175	63 873
Zimmerbergbus	21 639	23 763	24 798	28 974
Total	79 094	85 645	90 973	92 847

Einheit in 1000 Personenkilometer
Von allen Passagieren gesamthaft gefahrene Kilometer
Ohne Nachtnetz



3,4 km

Durchschnittliche Reisedistanz

2025 wurde durchschnittlich 3,44 Kilometer weit gereist.

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn	4,88	4,41	4,46	4,33
Zimmerbergbus	2,25	2,21	2,22	2,37
Durchschnitt	3,69	3,46	3,49	3,44

Einheit in Kilometer



3,9 Mio. km

Angebotene Kilometer

2025 legten die Züge und Busse rund 1,5 Prozent mehr Kilometer zurück als im Vorjahr.

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn	977	1 023	1 042	1 007
Zimmerbergbus	2 798	2 818	2 878	2 970
Total	3 775	3 841	3 920	3 977

Einheit in 1000 Kilometer
Von allen Zügen oder Bussen zurückgelegte Kilometer



97 % 87 %

Pünktlichkeit

2025 waren sowohl die Züge als auch die Busse pünktlicher unterwegs als im Vorjahr.

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn ¹	93,4	95,2	96,1	97,4
Zimmerbergbus ²	88,4	88,3	85,9	87,2

Einheit in %
¹ pünktlich, wenn Verspätung weniger als drei Minuten
² pünktlich, wenn Verspätung weniger als zwei Minuten



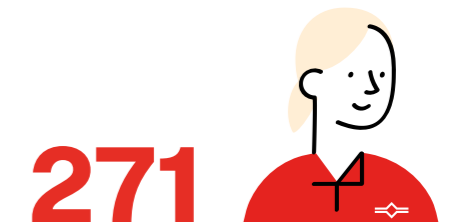
70 % 59 % 36 %

Kostendeckungsgrad

2024 stieg der Kostendeckungsgrad von RPV Bahn und Zimmerbergbus dank höherer Verkehrserlöse und tieferer Kapitalkosten der S4-Flotte. Die Infrastruktur verzeichnete einen Rückgang infolge höherer Sofortabschreibungen. Der Instandhaltungsbedarf bleibt wegen des Anlagensalters auch in der kommenden LV-Periode 2025–2028 hoch.

	2022	2023	2024	2025
RPV Bahn	68,0	69,2	69,7	N/A ¹
Zimmerbergbus	52,6	58,3	58,9	N/A ¹
Infrastruktur	36,6	43,0	36,0	N/A ¹

Einheit in %
¹ Zahlen bei Drucklegung noch nicht bekannt



271

Mitarbeitende

Die Zahl der Mitarbeitenden per Ende Jahr erhöhte sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr um sieben Prozent.

	2022	2023	2024	2025
Anzahl Mitarbeitende	217	231	253	271
Vollzeitstellen (FTE)	198,4	207,7	230,9	249,3
Lernende/Praktikant:innen	5	4	6	6
Fluktuation ¹	9,7 %	10,1 %	6,8 %	10,2 %

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

Mär

Revision der Felseneggbahn

Mit den gesetzlich vorgeschriebenen Revisions- und Unterhaltsarbeiten garantiert die SZU ihren Fahrgästen einen sicheren und zuverlässigen Betrieb. Aufgrund dieser jährlichen Arbeiten blieb die Felseneggbahn vom 3. bis 21. März durchgehend geschlossen. Die Betriebsschliessung wurde darüber hinaus für eine Bergungsübung genutzt.



Mai



Generalversammlung in Uitikon

Am 8. Mai fand im Üdiker Huus in Uitikon die Generalversammlung der SZU statt. Die Aktienbesitzenden genehmigten den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2024 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses und entlasteten die Mitglieder des Verwaltungsrats.

Zürich feiert 150 Jahre Uetlibergbahn

Am 10. Mai feierte die SZU, gemeinsam mit der Zürcher Bevölkerung, den 150. Geburtstag der Uetlibergbahn. Rund 1200 Besucher:innen folgten der Einladung ins Kraftwerk bei der Haltestelle Selnau und begaben sich auf eine abwechslungsreiche Erlebnisreise.

Jun



Ausbau und Erneuerung Bahnhof Zürich HB SZU

Im Juni starteten die Bauarbeiten zum Ausbau und zur Erneuerung des Bahnhofs Zürich HB SZU. Mit dem Projekt bringt die SZU die Station mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie den aktuellen Anforderungen der Kund:innen in Einklang.

Aug



Rekordmonat

Der August 2025 ging als Rekordmonat in die Geschichtsbücher der Felseneggbahn ein. In diesem Monat nutzten insgesamt 40 033 Personen die Luftseilbahn zwischen Adliswil und der Felsenegg – mehr als in jedem anderen Monat in ihrer 70-jährigen Geschichte.

Sep



Zimmerbergbus feiert mit

Am 26. und 27. September beteiligten sich die SZU und die AHW mit dem Zimmerbergbus, gemeinsam mit dem ZVV, an den Feierlichkeiten zum Jubiläum «150 Jahre linksufrige Zürichseebahn» in Wädenswil. Als Marktverantwortliches Unternehmen für das linke Zürichseeufer ist der Zimmerbergbus massgeblich für die Feinerschliessung der Gemeinden mit dem öV in diesem Gebiet zuständig.

Okt



S10 fährt wieder auf den Uetliberg

Am 6. Oktober nahm die SZU die Strecke Zürich Triemli–Uetliberg nach einer umfassenden Erneuerung der Fahrbahn wieder in Betrieb. Die Uetlibergbahn S10 verkehrt seither wieder nach regulärem Fahrplan. Während der Totalsperrung von Mai bis Anfang Oktober erneuerte die SZU Unter- und Oberbau sowie weitere Infrastrukturelemente und sicherte damit die Gleisanlage für die kommenden Jahrzehnte.

Sturm «Benjamin» beeinträchtigt den Betrieb

Am 23. Oktober tobte der Herbststurm Benjamin und beeinträchtigte sowohl den Betrieb der Felseneggbahn als auch der Uetlibergbahn S10. Aus Sicherheitsgründen stellte die Felseneggbahn ihren Betrieb nach 11 Uhr bis Betriebsschluss ein. Die Uetlibergbahn S10 war gezwungen, den Betrieb zwischen Ringlikon und Uetliberg nach 12 Uhr einzustellen. Ab 19 Uhr konnte sie den Betrieb wieder aufnehmen.

Dez

Fahrtreppen per Bahn in den Tiefbahnhof transportiert

Im Dezember erreichte der Ausbau des Bahnhofs Zürich HB SZU einen wichtigen Meilenstein. In zwei Nächten transportierte die SZU zwei rund zehn Tonnen schwere Fahrtreppen auf der Schiene in den Tiefbahnhof. Die Anlagen sind für den neuen Perronzugang «Limmat» bestimmt und leisten künftig einen Beitrag zu besseren Personenflüssen und höherer Leistungsfähigkeit des Bahnhofs.



150 Jahre Uetlibergbahn

Am 10. Mai 1875 wurde die Uetlibergbahn feierlich eröffnet und erlebte in den folgenden eineinhalb Jahrhunderten zahlreiche Umbrüche. Im Berichtsjahr feierte die SZU das 150-Jahr-Jubiläum der Uetlibergbahn mit einem grossen Geburtstagsfest, sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die Fahrgäste und die Bevölkerung.



Seit 150 Jahren von Zürich auf den Uetliberg

Mit viel Pioniergeist wurde 1875 mit der Uetlibergbahn eine der steilsten Normalspur-Adhäsionsbahnen Europas gebaut und am 10. Mai feierlich in Betrieb genommen.

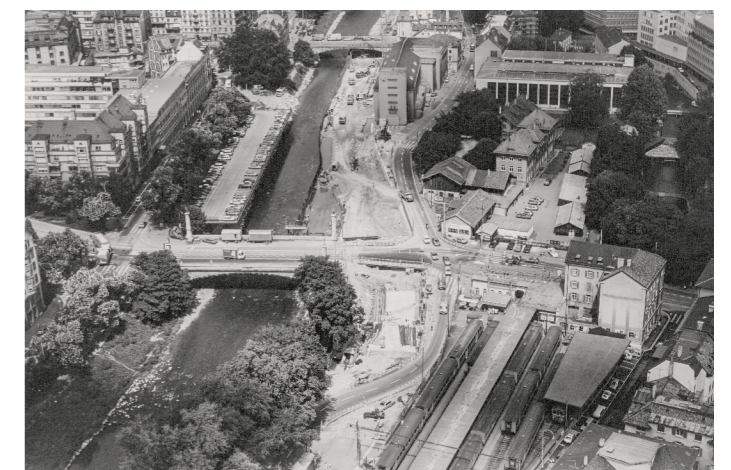


In ihrer 150-jährigen Geschichte hat die Uetlibergbahn zahlreiche Umbrüche erlebt. Rund 45 Jahre nach der Eröffnung musste der Betrieb 1920 aus finanziellen Gründen eingestellt werden. Zwei Jahre später konnte die Strecke wieder in Betrieb genommen und gleichzeitig elektrifiziert werden. Ein weiterer Meilenstein folgte 1973 mit der Fusion der Bahngesellschaft Zürich–Uetliberg und der Sihltalbahn zur heutigen Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG.

Bewegte Geschichte

Für Reisende, die vom Zürcher Hausberg in die Stadt zurückkehrten, war der Bahnhof Selnau jahrzehntelang Endstation. Dies änderte sich 1990 mit der Inbetriebnahme der Verlängerung von Selnau bis zum Zürcher Hauptbahnhof. Mit der Integration in das Zürcher S-Bahn-Netz als Linie S10 erhielt die SZU den direkten Anschluss an die Passagierströme des Hauptbahnhofs. Für die neue unterirdische Station nutzte die SZU den Rohbau einer ursprünglich für eine Stadtbahn vorgesehenen Anlage, die um 1970 im Zuge des Baus der Ladenpassage ShopVillage entstanden war. Nachdem die Zürcher Stimmbevölkerung das U-Bahn-Projekt 1973 abgelehnt hatte, blieb die Station ungenutzt – bis zur Wiederbelebung durch die SZU.

Seither hat sich das Fahrgastaufkommen in den Verkehrsmitteln der SZU verfünffacht. Für das kommende Jahrzehnt wird ein weiterer deutlicher Anstieg erwartet; langfristig ist bis 2050 von einer Verdoppelung der Nachfrage auszugehen. Um dieses Wachstum ohne Einbusen bei Komfort und Stabilität zu bewältigen, investieren Bund, Kanton Zürich und die SZU im Rahmen des Modernisierungsprogramms SZU_4.0 rund eine Milliarde Franken in Rollmaterial und Infrastruktur.



Zürich feiert 150 Jahre Uetlibergbahn

Die SZU feierte im Mai den 150. Geburtstag der Uetlibergbahn im Kraftwerk Zürich, unmittelbar bei der Haltestelle Selnau, die bis 1990 Start- und Endbahnhof der Uetliberg- und Sihltalbahn war.

Während am Vortag das jährliche Fest für die Mitarbeitenden im Rahmen des festlichen Jubiläums stattfand, lud die SZU am 10. Mai die Zürcher Bevölkerung zu einem öffentlichen Geburtstagsfest für die Uetlibergbahn – auf den Tag genau 150 Jahre nach der Eröffnungsfeier. Vor Ort inszenierte die SZU eine Erlebnisreise für alle, die mit der Jubilarin verbunden sind: Fahrgäste, die mit der Uetlibergbahn täglich zwischen ihrem Zuhause und ihrem Arbeitsort pendeln, Ausflügler:innen, die am Wochenende mit der SZU auf den Hausberg fahren oder Anwohnende, die entlang der Strecke wohnen.

Inszenierte Erlebnisreise auf den Uetliberg

Vor Ort inszenierte die SZU eine Uetliberg-Erlebnisreise, auf der die Gäste jede Station der Uetlibergbahn auf ihre ganz eigene Art und Weise entdecken und erleben konnten. Bereits ab 10 Uhr machten sich die ersten der mehr als 1200 Besucher:innen auf die Reise. Zur Begrüssung wurde ein Willkommensdrink stilvoll auf einem Modellzug serviert – ein liebevoll inszenierter Auftakt des Fests. In thematisch gestalteten Räumen konnten die Gäste in die bewegte Geschichte der Uetlibergbahn eintauchen und einen Blick auf zukünftige Projekte der SZU werfen.



Gemeinsam für die Bevölkerung

Auch Partnerinstitutionen sorgten für eine lebendige Atmosphäre und begeisterten die Kinder mit ihren Maskottchen oder luden zum interaktiven Velospiel durch die Geschichte. Am Souvenirstand wechselten Jubiläumsplakate, kultige Socken und Caps die Besitzer:innen. Viele nutzten zudem die Gelegenheit, eine Postkarte direkt vor Ort zu verschicken. Ein besonderer Publikumsmagnet war die Fotobox, aus der alle ein persönliches Erinnerungsbild mitnehmen konnten.

Bei strahlendem Frühlingswetter verweilten zahlreiche Gäste auf der Terrasse und genossen die festliche Atmosphäre. Für die SZU war das Jubiläum ein voller Erfolg – ein Tag zum Innehalten, Feiern und gemeinsamen Erinnern an die traditionsreiche Uetlibergbahn.



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.



Programmsteuerung bei hoher Projektdichte

SZU_4.0 ist ein Programm von hoher Komplexität und grosser zeitlicher Dichte. Der Statusbericht der Programmleitung zeigt, wie parallele Grossprojekte koordiniert, Prioritäten gesetzt und Risiken gesteuert wurden, um die Umsetzung dieses umfassenden Modernisierungsprogramms stabil voranzubringen.



Mit dem Programm SZU_4.0 steuert die SZU eine Vielzahl von Infrastruktur- und Systemprojekten, die in ihrer zeitlichen Dichte und gegenseitigen Abhängigkeit hohe Anforderungen an Planung, Koordination und Priorisierung stellen. Ziel des Programms ist ein markanter Angebotsausbau der SZU mit einem 15/7,5-Minuten-Takt in den 2030er-Jahren. Im Berichtsjahr lag der Fokus der Programmleitung erstmals deutlich auf der parallelen Umsetzung mehrerer operativer

Grossprojekte. Neben dem Abschluss der Fahrbahnerneuerung auf dem oberen Streckenabschnitt der Uetlibergbahn wurde mit dem Ausbau des Tiefbahnhofs Zürich HB SZU eines der komplexesten Vorhaben des Programms in die Realisierungsphase überführt. Die parallele Ausführung dieser Projekte markierte einen neuen Abschnitt in der Umsetzung des Programms SZU_4.0.



sämtlicher Interessen bewusst frühzeitig getroffen, um spätere Zielkonflikte oder operative Engpässe zu vermeiden. Parallel dazu wurde die operative Abstimmung zwischen den beteiligten Bereichen weiterentwickelt und institutionalisiert, um die Steuerungsfähigkeit des Programms insgesamt zu stärken.

Hohe Komplexität der Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse

Ein weiterer prägender Faktor blieb die hohe Komplexität der Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse. Anspruchsvolle Einigungsverhandlungen, begrenzte Platzverhältnisse im urbanen Raum sowie langwierige rechtliche Verfahren binden erhebliche Ressourcen und sind in ihrem Verlauf nur eingeschränkt planbar. Diese Rahmenbedingungen wirken sich nicht isoliert auf einzelne Projekte aus, sondern beeinflussen Termin- und Ressourcenfragen auf Programmebene.

Um den erhöhten Koordinationsanforderungen gerecht zu werden, intensivierte die SZU den Austausch mit Behörden, Gemeinden und weiteren Anspruchsgruppen. Der strukturierte Ausbau des Stakeholder-Managements trägt dazu bei, Abstimmungen frühzeitig zu führen, gegenseitige Abhängigkeiten besser zu erkennen sowie die Planungs- und Umsetzungssicherheit zu erhöhen. Gleichzeitig wurden wichtige Grundlagen für die nächsten Umsetzungsschritte geschaffen. Dazu zählte unter anderem die Bündelung mehrerer Doppelpurprojekte, um Synergien zu nutzen und die Attraktivität für Planungs- und Baupartner zu steigern. Diese Vorgehensweise stärkte die Robustheit der Programmplanung ganzheitlich.

Insgesamt zeigte sich per Ende 2025, dass die organisatorischen und steuerungsseitigen Grundlagen für das Programm SZU_4.0 trotz hoher Komplexität geschaffen sind. Die Programmleitung konnte die Parallelität der Vorhaben stabil führen und gleichzeitig die Voraussetzungen dafür legen, dass das Programm in den kommenden Jahren weiterentwickelt und an neue Erkenntnisse angepasst werden kann.

Projektübergreifende Planung und Steuerung von Abhängigkeiten

Ein zentrales Augenmerk lag auf der projektübergreifenden Planung. Zahlreiche Vorhaben weisen inhaltliche, zeitliche oder betriebliche Abhängigkeiten auf, etwa durch gemeinsame Bauphasen, betriebliche Einschränkungen oder Schnittstellen zu sicherungstechnischen Systemen und Anlagen. Die Herausforderung besteht darin, diese Abhängigkeiten systematisch zu erfassen, laufend zu überprüfen und wo möglich zu reduzieren. Im Berichtsjahr wurde gezielt darauf hingearbeitet, Projekte entweder klar voneinander zu entkoppeln oder bewusst gemeinsam zu planen. So wurden einzelne Vorhaben ohne direkten Bezug zu laufenden Schlüsselprojekten zeitlich verschoben, um kritische Überlagerungen zu vermeiden. Gleichzeitig wurden in anderen Bereichen Projektierungen gebündelt, um Synergien zu nutzen und die Planbarkeit zu erhöhen.

Mit fortschreitender Planung zeigte sich bei einzelnen Projekten, dass eine gleichzeitige Realisierung unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht realistisch ist. Dies erforderte Priorisierungen sowie Anpassungen in der Terminierung, ohne dabei die langfristigen Programmziele aus den Augen zu verlieren. So sah sich die SZU beispielsweise gezwungen, die Realisierung des Projekts zur Erneuerung des Bahnhofsareals Langnau-Gattikon nach hinten zu verschieben. Solche Entscheidungen werden unter Berücksichtigung

Fahrbahnerneuerung am Uetliberg

Mit der Fahrbahnerneuerung zwischen Zürich Triemli und Uetliberg hat die SZU 2025 ein zentrales Infrastrukturprojekt im Rahmen des Programms SZU_4.0 umgesetzt. Die Arbeiten sichern die Betriebssicherheit der Linie S10 langfristig und bilden eine wichtige Grundlage für den künftigen Bahnbetrieb.

Mit der Erneuerung des oberen Streckenabschnitts der Uetlibergbahn S10 zwischen Zürich Triemli und Uetliberg hat die SZU 2025 ein zentrales Infrastrukturprojekt innerhalb des Programms SZU_4.0 umgesetzt. Die Fahrbahn zwischen Zürich Triemli und Uitikon Waldegg sowie zwischen Ringlikon und Uetliberg hatte das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und erforderte eine umfassende Erneuerung des Unter- und Oberbaus. Ziel der Fahrbahnerneuerung war es, die langfristige Betriebssicherheit zu gewährleisten und die Infrastruktur für die kommenden Jahr-

zehnte zu sichern. Gleichzeitig wurden verschiedene begleitende Massnahmen umgesetzt, darunter Anpassungen der Hang- und Gleisentwässerung, die Sanierung von Bachdurchlässen, die ökologische Aufwertung dieser Bauwerke sowie die Modernisierung von Bahnübergängen. Im Kreuzungsbereich Berghof wurde zudem die Doppelspur verlängert, um den betrieblichen Anforderungen besser gerecht zu werden.



Streckensperrung und Ersatzverkehr

Die Umsetzung der Fahrbahnerneuerung erforderte eine Totalsperrung der Strecke zwischen Zürich Triemli und Uetliberg von Mitte Mai bis Anfang Oktober. Während dieser Zeit stellte die SZU den Betrieb mit einem Ersatzverkehr sicher. Zwischen Zürich Schweighof und Uetliberg verkehrten Busse. So konnte der Zugang zum Uetliberg trotz der betrieblichen Einschränkungen während der gesamten Bauphase gewährleistet werden. Die Planung und Durchführung des Ersatzverkehrs erwies sich als stabil, auch wenn die Fahrgäste längere Reisezeiten in Kauf zu nehmen hatten.



Hohe Anforderungen wurden erfüllt

Die Bauarbeiten selbst waren in dicht getaktete Phasen gegliedert und wurden teilweise auch nachts ausgeführt, um die verfügbare Sperrzeit möglichst effizient zu nutzen. Der Projektverlauf war insbesondere zu Beginn von erhöhten Anforderungen geprägt. Die plangenehmungsgerechten Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) machten zusätzliche planerische Anpassungen notwendig, die eine enge Abstimmung zwischen Bauherrschaft, Projektierung, Ingenieurteams und ausführenden Unternehmen erforderten. Diese Phase verlangte von allen Beteiligten eine hohe Flexibilität und ein rasches gemeinsames Finden tragfähiger Lösungen. Im weiteren Verlauf stabilisierten sich die Abläufe, sodass die Arbeiten insgesamt termingerecht umgesetzt werden konnten.

Mit dem Abschluss der Hauptarbeiten konnte der Bahnbetrieb auf der Linie S10 am 6. Oktober planmässig wieder aufgenommen werden. Bis Mitte Dezember wurden noch einzelne Abschluss- und Rückbauarbeiten entlang der Strecke ausgeführt, die den laufenden Betrieb jedoch nicht mehr beeinträchtigten. Mit der Fahrbahnerneuerung zwischen Zürich Triemli und Uetliberg konnte ein wesentlicher Teil der Infrastruktur der Linie S10 modernisiert werden. Das Projekt stellt damit einen wichtigen Meilenstein innerhalb des Modernisierungsprogramms SZU_4.0 dar und bildet eine belastbare Grundlage für einen sicheren, stabilen und leistungsfähigen Betrieb in den kommenden Jahren.

Ausbau Bahnhof Zürich HB SZU

Mit dem Ausbau des Tiefbahnhofs Zürich HB SZU treibt die SZU eines der zentralen Schlüsselprojekte ihres Programms SZU_4.0 voran. Ziel ist es, Kapazität, Barrierefreiheit und Leistungsfähigkeit des stark frequentierten Bahnhofs nachhaltig zu verbessern.



Der Ausbau und die Erneuerung des Tiefbahnhofs Zürich HB SZU zählen zu den zentralen Vorhaben im Rahmen des Programms SZU_4.0. Der rund 35 Jahre alte Bahnhof mit den Gleisen 21 und 22 gehört mit täglich rund 40 000 Ein- und Aussteigenden zu den meistfrequentierten Anlagen im ZVV-Gebiet und stösst insbesondere zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Mit dem laufenden Pro-

jekt wird der Bahnhof sowohl baulich als auch funktional umfassend an die heutigen und künftigen Anforderungen angepasst. Dazu gehören die Verlängerung und Erhöhung des Perrons für einen durchgehend barrierefreien Ein- und Ausstieg, die Anpassung der bestehenden Zugänge sowie die Realisierung eines zusätzlichen Perronzugangs. Parallel dazu wird die gesamte Inneneinrichtung erneuert und die Entrauchungsanlage neu konzipiert.

Die Bauarbeiten haben im Sommer 2025 begonnen und verlaufen bisher planmässig. Trotz der hohen Komplexität des Bauens im laufenden Bahnbetrieb und unter beengten Platzverhältnissen konnte das Projekt weitgehend gemäss Terminprogramm vorangetrieben werden. In einzelnen Teilbereichen kam es zu zeitlichen Verschiebungen. Diese haben jedoch nach aktuellem Stand keine Auswirkungen auf die übergeordneten Endtermine. Die Zusammenarbeit zwischen Bauherrschaft, Planung und ausführenden Unternehmen ist solide, und die Bauabläufe konnten im Verlauf des Jahres weiter optimiert werden.

Im Berichtsjahr sorgte zudem ein in Langnau a.A. eingerichtetes Mockup des künftigen Perronbereichs für Aufmerksamkeit. In dieser Testinstallation wurden zentrale Elemente der zukünftigen Anlage im Massstab 1:1 aufgebaut, um Arbeitsabläufe, Installationen und gestalterische Lösungen unter realistischen Bedingungen zu erproben. Das Mockup stiess auch in den Medien auf ein positives Echo und vermittelte erstmals einen anschaulichen Eindruck der künftigen Gestaltung des Tiefbahnhofs.

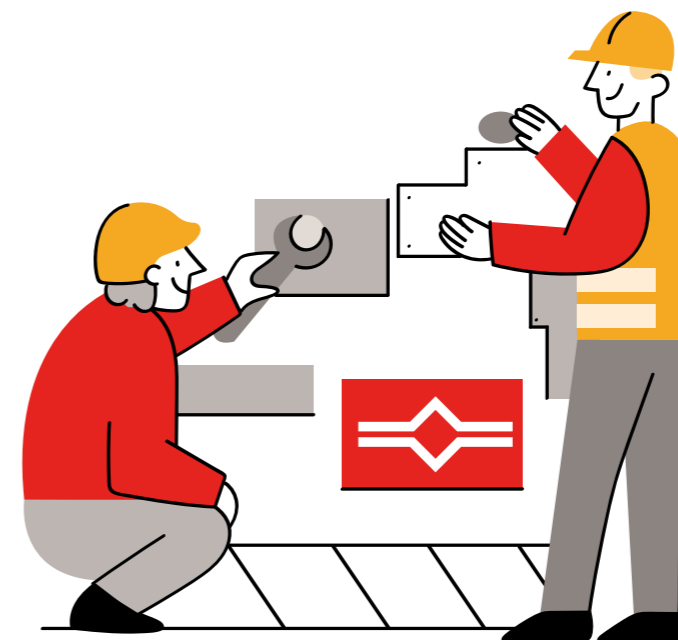
Rolltreppen für neuen Zugang

Ein sichtbarer Meilenstein wurde Ende 2025 mit der Anlieferung und dem Einbau der Fahrtreppen für den neuen Perronzugang «Limmat» erreicht. Der Transport der rund zehn Tonnen schweren Anlagen erfolgte in nächtlichen Einsätzen auf der Schiene und stellte hohe Anforderungen an Logistik und Präzision. Der neue Zugang wird künftig zu einer besseren Verteilung der Personenströme zwischen dem ShopVile und der Perronhalle beitragen und die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs erhöhen. Die Arbeiten am Aufgang «Limmat» bilden einen wesentlichen Bestandteil der laufenden Ausführung und prägten zum Ende des Berichtsjahres das Baustellenbild.

Sperrung des Tiefbahnhofs und alternative Reisewege

Mit Blick auf die nächsten Projektphasen stehen vorbereitende Arbeiten für die anstehende Totalsperrung des Tiefbahnhofs im Vordergrund. Diese ist von Anfang Mai bis Mitte Oktober 2026 vorgesehen und ermöglicht es, die Hauptarbeiten konzentriert und effizient umzusetzen. Während dieser Zeit werden die Linien der S4 und S10 verkürzt ab Zürich Selnau Richtung Uetliberg und ab Zürich Selnau bzw. Zürich Saalsporthalle Richtung Sihltal geführt, ergänzt durch angepasste Angebote im städtischen Verkehr zwischen Zürich, Sihlcity Nord bzw. Zürich Binz und Zürich HB.

Der Ausbau des Tiefbahnhofs Zürich HB SZU ist ein Schlüsselprojekt innerhalb des Programms SZU_4.0. Er schafft die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen, um das erwartete Wachstum der Fahrgastzahlen zu bewältigen und ab den 2030er-Jahren eine Verdichtung des Fahrplans zu ermöglichen. Gleichzeitig leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, zur Barrierefreiheit und zur langfristigen Sicherung eines stabilen Bahnbetriebs im Herzen des Netzes der SZU.



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 nebst ihrer Kernaufgabe, der «Bereitstellung einer effizienten Transportkette», aktiv in ihrer Region zu engagieren.



Unsere Region

Als regionales Verkehrsunternehmen übernimmt die SZU Verantwortung über den Bahnbetrieb hinaus. Durch die gezielte Entwicklung von Standorten, die Bündelung zentraler Funktionen und die langfristige Sicherung betrieblicher Infrastrukturen stärkt sie die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und unterstützt die nachhaltige Entwicklung ihres Einzugsgebiets.

Erneuerung Bahnhofsgebäude Adliswil

Die geplante Erneuerung und Aufstockung des Bahnhofsgebäudes in Adliswil steht exemplarisch für das Engagement der SZU, bei der Entwicklung ihrer Standorte auch städtebauliche und nachhaltige Faktoren zu berücksichtigen. Die Planung und Vorbereitung des Projekts, das der Bevölkerung einen Mehrwert über das öV-Angebot hinaus bieten wird, ist Ende 2025 weit fortgeschritten. Das bestehende Gebäude wird in den Jahren 2026 und 2027 umfassend erneuert und aufgestockt, um den heutigen Anforderungen an Nutzung, Nachhaltigkeit und städtebauliche Einbindung gerecht zu werden. Vorgesehen ist eine Verdichtung des Gebäudes mit zusätzlichen Geschossen, wodurch neue Wohn- und Arbeitsflächen im Zentrum von Adliswil entstehen. Gleichzeitig wird das Bahnhofsumfeld funktional aufgewertet und neu gestaltet: Die Zugänglichkeit für Reisende bleibt während der Bauphase gewährleistet, die Verbindung zwischen Bahn, Bus und öffentlichem Raum wird verbessert, und die Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Umfeld soll steigen.

Die gewählte Bauweise stellt hohe Anforderungen an Planung und Ausführung, da Sanierung, Aufstockung und laufender Betrieb koordiniert werden müssen. Dies macht das Projekt anspruchsvoll, erlaubt aber zugleich, bestehende Bausubstanz weiterzuverwenden und ökologische sowie gesellschaftliche Zielsetzungen miteinander zu verbinden. Das Projekt ist nicht als renditeorientiertes Immobilienvorhaben angelegt, sondern als Beitrag zur langfristigen Entwicklung des Stadtzentrums und zur Stärkung der regionalen Funktion des Bahnhofs.



Neuer Hauptsitz SZU

Parallel dazu arbeitet die SZU an der Weiterentwicklung ihres neuen Hauptgebäudes mit Unterhaltsanlage, das künftig zentrale Funktionen für Betrieb, Instandhaltung und Verwaltung bündeln soll. Der Projektstand wurde im Verlauf des Jahres 2025 konsolidiert und wesentliche Punkte festgelegt. Die Planung zeigt, dass sich auf dem räumlich stark eingeschränkten Areal eine Anlage realisieren lässt, die den Anforderungen einer modernen Bahnproduktion gerecht wird. Die Konzeption integriert unterschiedliche Nutzungen an einem Standort und erfüllt die betrieblichen Bedürfnisse. Gleichzeitig wurde im weiteren Projektverlauf die hohe Komplexität des Vorhabens deutlich. Die Insellage des Areals, die dichte Bautätigkeit im Umfeld sowie die Notwendigkeit provisorischer Infrastrukturen führen zu anspruchsvollen logistischen Abläufen. Bauablauf, Terminierung und Kosten stehen dabei in einem engen Spannungsverhältnis. Trotz dieser Herausforderungen bestätigt sich die grundsätzliche Ausrichtung des Projekts: Die Anlage ist funktional durchdacht, betrieblich sinnvoll und langfristig auf die Bedürfnisse der SZU ausgerichtet.

Zusätzliches Busdepot – die Suche läuft

Ein drittes Thema mit starkem regionalem Bezug ist die Suche nach einem zusätzlichen Standort für eine neue Busgarage. Auslöser ist weniger ein Kapazitätsmangel als der bevorstehende Wandel im Busbetrieb hin zur Elektromobilität. Bestehende Garagen lassen sich nur eingeschränkt oder gar nicht für den Betrieb mit Ladeinfrastruktur umrüsten. Vor diesem Hintergrund verfolgt die SZU die Strategie, zentrale betriebliche Infrastrukturen im Busbereich langfristig zu sichern, auch wenn der Betrieb weiterhin durch beauftragte Transportunternehmen erfolgt. Eine moderne Busgarage ist heute weit mehr als eine Abstellfläche: Sie ist integraler Bestandteil des Betriebs, insbesondere mit Blick auf Ladeprozesse, Wartung und Einsatzplanung. Ende 2025 befand sich die Standortsuche in einer Prüf- und Evaluationsphase. Verschiedene potenzielle Standorte wurden gemeinsam mit externen Fachstellen auf ihre grundsätzliche Eignung untersucht. Dabei spielten Lage, Erschließung, Flächenverfügbarkeit und regionale Einbettung eine zentrale Rolle. Die bestehenden Anlagen bleiben bis auf Weiteres in Betrieb, der Planungshorizont für einen neuen Standort reicht jedoch bereits in die frühen 2030er-Jahre.

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.



Projektsteuerung professionalisieren und bündeln

Mit der Einführung eines zentralen Project Management Office (PMO) hat die SZU im Jahr 2025 einen wichtigen organisatorischen Entwicklungsschritt vollzogen. Hintergrund war die zunehmende Anzahl komplexer Infrastruktur- und Systemprojekte, die im Rahmen des Programms SZU_4.0 parallel geplant und umgesetzt werden. Die Projektleitenden waren dadurch stark gefordert, insbesondere in administrativen, kommerziellen und koordinativen Belangen. Das PMO wurde gezielt aufgebaut, um diese Aufgaben zentral zu bündeln und die Projektorganisation zu entlasten.

Bis März 2025 konnte das Team vollständig besetzt werden und nahm seine Tätigkeit schrittweise auf. Der Fokus lag zunächst auf der Unterstützung grosser Infrastrukturprojekte sowie auf dem Aufbau von Grundlagen, Standards und Hilfsmitteln. Dazu gehörten unter anderem ein zentrales Projektmanagement-Portal, einheitliche Vorlagen sowie die strukturierte Ablage von Projektdaten. Diese Grundlagenarbeit war bewusst als Investition angelegt, um mittel- und langfristige eine konsistente Projektführung über alle Bereiche hinweg zu ermöglichen. Die Erfahrungen des ersten operativen Jahres zeigen, dass sich der gewählte Ansatz bewährt: Das PMO fungiert als verbindende Stelle, schafft Transparenz und trägt dazu bei, projektübergreifende Standards zu etablieren, ohne die fachliche Verantwortung der Projekte einzuschränken.

Digitale Transformation gezielt verankern

Parallel dazu hat die SZU ihre Strukturen im Bereich ICT und Digitalisierung neu ausgerichtet. Ziel war es, den stabilen Betrieb der bestehenden ICT-Systeme klar von den bereichsübergreifenden Entwicklungs- und Transformationsvorhaben zu trennen. Ende 2025 wurde die bisherige Organisation entsprechend angepasst: Der ICT-Bereich konzentriert sich seither auf den hochverfügbaren 24/7-Betrieb, die Systemstabilität sowie auf Sicherheits- und Plattformthemen. Zukunftsweisende Vorhaben wie die netzweite Modernisierung von Sicherungsanlagen, Programme zur Fahrgastinformation oder weitere digitale Entwicklungsprojekte werden in der neu geschaffenen Einheit «Digitale Transformation» gebündelt.

Diese organisatorische Trennung schafft Klarheit in den Rollen und erlaubt es, digitale Entwicklungen systematisch und aus einer Gesamtperspektive zu steuern. Dabei geht es nicht nur um technische Systeme, sondern auch um Prozesse, Schnittstellen und künftige Kompetenzanforderungen. Ein zentraler Baustein ist der schrittweise Aufbau eines strukturierten Anforderungsmanagements, das die Bedürfnisse aus Betrieb, Infrastruktur, Rollmaterial und weiteren Bereichen vereint und in eine koordinierte Weiterentwicklung überführt. Ende 2025 befand sich diese neue Struktur noch im Aufbau, die Zielrichtung ist jedoch klar: Digitale Vorhaben sollen künftig stärker gebündelt, priorisiert und entlang einer übergeordneten Roadmap umgesetzt werden.

Datenhoheit im Busbereich stärken

Ein weiterer organisatorischer Schritt betrifft das Datenmanagement im Busbereich. Bis anhin war die Datenaufbereitung und somit die Erfassung, Pflege und Bereitstellung von Fahrplan- und Betriebsdaten an externe Partner ausgelagert. Angesichts steigender Anforderungen an Aktualität, Qualität und Konsistenz der Fahrgastinformation entschied sich die SZU, diese Funktion schrittweise wieder ins eigene Unternehmen zu integrieren. Ende 2025 wurde das Datenmanagement für den Busbereich intern aufgebaut und organisatorisch neu verankert.

Mit diesem Insourcing verfolgt die SZU mehrere Ziele: Einerseits wird eine Schnittstelle aufgehoben, was die Abstimmung vereinfacht und die Reaktionsfähigkeit bei Anpassungen, etwa im Zusammenhang mit Baustellen oder Angebotsänderungen, erhöht. Andererseits ermöglicht die interne Verankerung ein vertieftes Verständnis der Datenflüsse, die für digitale Fahrgastinformation, Disposition und Anschlusssteuerung zentral sind. Die Rolle des Datenmanagements ist dabei nicht rein operativ, sondern zunehmend auch entwicklungsorientiert angelegt. Sie trägt dazu bei, die Informationsqualität gegenüber den Fahrgästen zu verbessern und die Grundlagen für weiterführende digitale Anwendungen zu schaffen. Der Aufbau dieser Kompetenz ist ein weiterer Schritt, um die wachsenden Anforderungen an einen verlässlichen, vernetzten und kundenorientierten öffentlichen Busverkehr nachhaltig zu erfüllen.

Unsere Mitarbeitenden

Die Mitarbeitenden sind die zentrale Voraussetzung für einen sicheren und verlässlichen Bahnbetrieb. Mit strukturierten Prozessen entlang des gesamten Mitarbeitendenzyklus, gezielter Kompetenzentwicklung und klaren organisatorischen Grundlagen schafft die SZU die Voraussetzungen, um den wachsenden Anforderungen im Betrieb und im Markt nachhaltig zu begegnen.

Strukturierte Begleitung entlang des Mitarbeitendenzyklus

Die Gewinnung, Integration und Verabschiedung von Mitarbeitenden wurde bei der SZU in den vergangenen Jahren systematisch weiterentwickelt. Ziel ist es, sowohl beim Eintritt als auch beim Austritt, transparente und verlässliche Abläufe sicherzustellen. Ein standardisiertes Onboarding vermittelt neuen Mitarbeitenden rasch einen Überblick über Aufgaben, Organisation und zentrale Prozesse und erleichtert den Einstieg in den Arbeitsalltag. Gleichzeitig werden Schnittstellen zwischen HR, Führungskräften und weiteren beteiligten Stellen vereinfacht, wodurch administrative Aufwände reduziert und Abläufe beschleunigt werden. Auch dem Offboarding kommt eine wachsende Bedeutung zu. Ein professionell gestalteter Austrittsprozess trägt dazu bei, Wissen strukturiert zu sichern, Verantwortungsübergaben sauber zu gestalten und Trennungen respektvoll und nachvollziehbar abzuwickeln. Diese Systematik schafft Verlässlichkeit für alle Beteiligten und unterstützt die Organisation dabei, personelle Veränderungen kontrolliert zu gestalten. Ende 2025 wurden die Konzeptphasen für die Prozesse Bewerbungsmanagement sowie das On- und Offboarding erfolgreich beendet, um nun im kommenden Jahr die ganzheitliche digitale Umsetzung anzugehen.

Kompetenzen gezielt aufbauen und sichern

Vor dem Hintergrund technischer, organisatorischer und regulatorischer Veränderungen misst die SZU der Kompetenzentwicklung ihrer Mitarbeitenden eine zentrale Rolle bei. Im Berichtsjahr wurde der Aufbau eines strukturierten Kompetenzmanagements weiter vorangetrieben. Ziel ist es, bestehende Qualifikationen transparent zu erfassen, zukünftige Anforderungen frühzeitig zu erkennen und darauf abgestimmte Entwicklungsangebote bereitzustellen. Die Pflege von Stammdaten, die Automatisierung von Zertifizierungen sowie die Bereitstellung digitaler Lerninhalte bilden dabei wichtige Grundlagen. Parallel dazu wurde das Bildungsmanagement organisatorisch gestärkt. Interne und externe Bildungsangebote werden systematisch geprüft, harmonisiert und weiterentwickelt. Damit wird sichergestellt, dass Aus- und Weiterbildungen nicht isoliert stattfinden, sondern aufeinander abgestimmt sind und einen konkreten Mehrwert für die SZU und ihre Mitarbeitenden schaffen. Im Berichtsjahr lagen die Schwerpunkte insbesondere auf der Wissenssicherung und der Optimierung des Lehrgangs Lokführende sowie auf der Stärkung digitaler Lernangebote.



Förderung der Mitarbeitenden systematisch verankern

Ergänzend zur fachlichen Qualifizierung wurde im Jahr 2025 ein Konzept zur systematischen Mitarbeitenden-Förderung eingeführt. Ziel ist es, Potenziale frühzeitig zu erkennen, gezielt zu entwickeln und Mitarbeitende langfristig an die SZU zu binden. Die Förderung orientiert sich dabei nicht an Einzelmassnahmen, sondern folgt einem klar definierten Jahreszyklus mit transparenten Entscheidungs- und Kommunikationsschritten. Die erste Förderkonferenz wurde im Berichtsjahr durchgeführt, das Konzept anschliessend verabschiedet und unternehmensweit kommuniziert. Die Mitarbeitenden-Förderung versteht sich als integraler Bestandteil der Personalentwicklung. Sie soll sicherstellen, dass Mitarbeitende mit ihren Fähigkeiten in Funktionen eingesetzt werden, die sowohl ihren Kompetenzen als auch den Bedürfnissen der Organisation entsprechen. Ende 2025 befand sich das Förderkonzept in der Einführungsphase. Gemäss der Rückmeldungen von Führung und Mitarbeitenden bewährt sich das Modell in der Praxis. Das Konzept wird laufend überprüft und weiterentwickelt.

Arbeitsbedingungen im Wandel gestalten

Die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden erfolgt vor dem Hintergrund eines zunehmend anspruchsvollen Arbeitsmarkts und steigender Anforderungen an Flexibilität, Verfügbarkeit und Fachkompetenz. Neben fachlichen Qualifikationen gewinnen Themen wie Belastbarkeit, Veränderungsfähigkeit und interdisziplinäre Zusammenarbeit an Bedeutung. Die SZU berücksichtigt diese Entwicklungen, indem sie organisatorische Strukturen überprüft, Rollenbilder weiterentwickelt und gezielt in Ausbildung, Führung und Zusammenarbeit investiert. Ende 2025 zeigte sich, dass die Kombination aus klaren Prozessen, gezielter Kompetenzentwicklung und strukturierter Förderung eine tragfähige Grundlage bildet, um Mitarbeitende auf zukünftige Herausforderungen vorzubereiten. Die Weiterentwicklung dieser Instrumente bleibt ein kontinuierlicher Prozess, der eng mit den betrieblichen und strategischen Entwicklungen der SZU verknüpft ist.

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 im Busnetz, stabile Nachfrage bei der Bahn

Im Geschäftsjahr 2025 bewegten sich die Fahrgastzahlen der SZU insgesamt auf einem hohen Niveau. Während sich die Nachfrage bei den Bahnlinien auf einem weitgehend identischen Niveau wie im Vorjahr bewegte, verzeichnete insbesondere das Busnetz erneut eine deutliche Zunahme. Auch die Felseneggbahn blieb weiterhin sehr gut ausgelastet und überschritt zum zweiten Mal in Folge die Marke von 300 000 Fahrgästen.

Stabilisierung der Nachfrage bei der Bahn

Bei der Sihltalbahn S4 blieb die Nachfrage gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Nach den deutlichen Zuwächsen der letzten Jahre blieb die Zahl der Einsteigenden aktuell auf einem hohen Niveau stabil. Insgesamt nutzten im Berichtsjahr rund 9,4 Millionen Fahrgäste die Sihltalbahn S4.

Bei der Uetlibergbahn S10 gab es mit insgesamt rund 5,3 Millionen Fahrgästen einen leichten Rückgang. Dieser steht unter anderem im Zusammenhang mit der mehrmonatigen Streckensperre zwischen Zürich Triemli und Uetliberg während der Erneuerungsarbeiten der Fahrbahn. In dieser Zeit verkehrte die Uetlibergbahn nur bis zur Haltestelle Zürich Triemli.

Insgesamt nutzten 2025 rund 14,7 Millionen Fahrgäste eine S-Bahn der SZU.



Busnetz mit deutlichem Wachstum

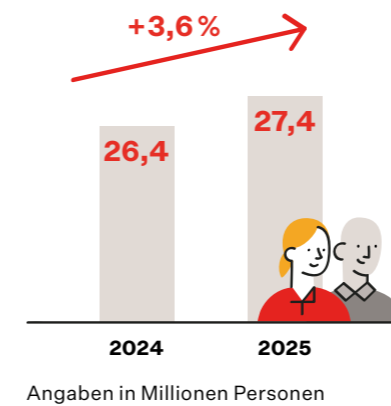
Deutlich stärker entwickelte sich im Berichtsjahr die Nachfrage im Busnetz. Der Zimmerbergbus transportierte über 12 Millionen Fahrgäste und übertraf damit das Vorjahr klar. Das Wachstum steht unter anderem im Zusammenhang mit einem Angebotsausbau im Zuge des Fahrplanwechsels vom Dezember 2024 sowie mit der fortschreitenden Entwicklung verschiedener Wohn- und Bildungsstandorte entlang des Liniennetzes.

Insgesamt nutzten im Jahr 2025 rund 27,3 Millionen Personen die Verkehrsmittel der SZU.

Anzahl Fahrgäste (Zusammenstellung)

	2022	2023	2024	2025
S-Bahn	11 780	14 017	14 846	14 746
Zimmerbergbus	9 627	10 755	11 188	12 251
Felseneggbahn	274	280	304	303
Nachtnetz	79	86	83	84
Total	21 760	25 138	26 421	27 384

Einheit in 1000 Personen



Hohe Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit der SZU-Bahnlinien entwickelte sich im Berichtsjahr positiv. Verschiedene betriebliche und technische Massnahmen trugen dazu bei, die Stabilität im Betrieb weiter zu verbessern. Dazu gehörten unter anderem Anpassungen im Fahrzeugeinsatz sowie organisatorische Massnahmen im Betriebsablauf. Gleichzeitig zeigt sich weiterhin, dass ein dichter Fahrplan – insbesondere während der Hauptverkehrszeiten – den Betrieb anfällig machen kann für Störungen. Einzelne Verspätungen können sich rasch auf weitere Verbindungen auswirken. Die Entwicklung der Pünktlichkeit bestätigt jedoch, dass bereits umgesetzte Massnahmen Wirkung zeigen und gleichzeitig weitere Infrastrukturprojekte aus dem Modernisierungsprogramm SZU_4.0 einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Stabilisierung leisten.

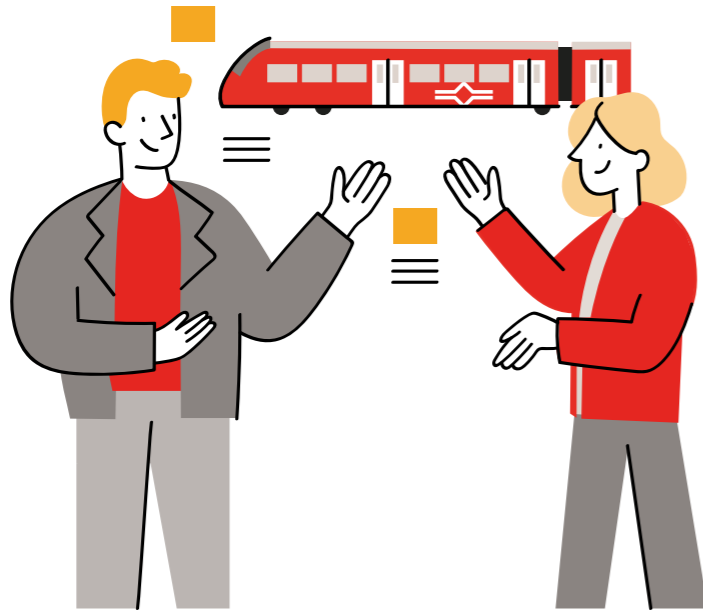
Mit betrieblichen Anpassungen und Optimierungen im Fahrplan konnte im Verlauf des Berichtsjahres auch die Pünktlichkeit im Busverkehr merklich erhöht werden.

Fahrplanwechsel ohne nennenswerte Anpassungen

Die Fahrpläne im ZVV werden jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode festgelegt. Nachdem mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ein beachtlicher Angebotsausbau realisiert werden konnte, erfolgten 2025 nur punktuelle Optimierungen im Busnetz. Allerdings wurden im Berichtsjahr bereits sämtliche angestrebten Anpassungen und Angebotserweiterungen für den Fahrplanwechsel 2026 geplant und ausgearbeitet.

Sihltal- und Uetlibergbahn

Die Sihltal- und die Uetlibergbahn bildeten auch 2025 ein stabiles Rückgrat des Angebots der SZU. Nebst dem zuverlässigen Betrieb standen gezielte Weiterentwicklungen in Sicherheit, Rollmaterial und Infrastruktur im Fokus. Damit schuf die SZU wichtige Voraussetzungen für einen robusten Bahnbetrieb und die künftige Angebotsentwicklung.



Der Betrieb der Sihltal- und der Uetlibergbahn war im Geschäftsjahr 2025 geprägt von einer hohen Stabilität im Tagesgeschäft sowie von gezielten Weiterentwicklungen in den Bereichen Betrieb, Rollmaterial und Infrastruktur. Parallel zur Sicherstellung eines zuverlässigen Angebots wurden zahlreiche Massnahmen umgesetzt oder vorbereitet, um den Bahnbetrieb schrittweise auf künftige Anforderungen auszurichten und die Qualität für Fahrgäste und Mitarbeitende nachhaltig zu stärken.

Sicherheit gezielt weiterentwickeln

Die Sicherheit im Bahnbetrieb hatte auch 2025 oberste Priorität. Insgesamt bewegten sich sicherheitsrelevante Ereignisse im erwarteten Rahmen. Gleichzeitig bestätigten einzelne Vorfälle, dass das Thema Sicherheit kontinuierlich weiterentwickelt werden muss. Dabei ist Sicherheit sowohl das Resultat technischer Systeme als auch des täglichen Handelns der Mitarbeitenden.

Eine zentrale Massnahme zur weiteren Erhöhung der Sicherheit war der angepasste Fahrzeugeinsatz auf der Sihltalbahn S4. Im Rahmen eines Regimewechsels wurden möglichst viele Fahrten mit Fahrzeugen durchgeführt, die mit dem Zugbeeinflussungssystem ZUB ausgerüstet sind. Dieses bietet gegenüber älteren Systemen eine weitergehende Überwachung und erhöht damit das Sicherheitsniveau im Betrieb. Gleichzeitig tragen diese Fahrzeuge aufgrund ihrer besseren Beschleunigungs- und Bremswerte zu einer stabileren Fahrplanlage bei.

Ergänzend dazu investierte die SZU punktuell in zusätzliche technische Massnahmen entlang des Netzes, um bekannte Risiken weiter zu reduzieren. Diese Schritte sind als gezielte Übergangslösungen zu verstehen, bis mit der Erneuerung der Sicherungsanlagen ein umfassender Systemwechsel umgesetzt wird.



Angebotskonzept 2035

Mit dem Projekt «Optima Angebotskonzept (AK) 2035» bereitet die SZU die Einführung eines dichteren Fahrplans vor. Ziel ist es, zwischen Zürich HB und Zürich Binz beziehungsweise Adliswil einen 15/7,5-Minuten-Takt anzubieten. Die dafür notwendigen infrastrukturellen und technischen Voraussetzungen werden im Rahmen des Modernisierungsprogramms SZU_4.0 geschaffen und umfassen unter anderem Ausbauten an der Infrastruktur sowie die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Optima AK 2035 geht einen Schritt weiter: Im Zentrum steht die Frage, wie die Bahnproduktion künftig als Gesamtsystem funktioniert. Ausgangspunkt ist nicht eine einzelne technische Massnahme, sondern das Zusammenspiel aller beteiligten Bereiche – Betrieb, Infrastruktur, Rollmaterial und Markt. Im Berichtsjahr wurden die Prozesse der Bahnproduktion systematisch analysiert und modelliert, um zu verstehen, wie ein dichter Takt stabil, robust und mit hoher Qualität produziert werden kann.

Diese prozessorientierte Sichtweise bestätigte einerseits die grundsätzliche Richtigkeit der geplanten Ausbauvorhaben. Andererseits zeigte sie auf, wo zusätzliche organisatorische, personelle oder systemische Anpassungen erforderlich sind. Optima AK 2035 bildet damit eine wichtige Grundlage, um technische Entwicklungen, betriebliche Abläufe und Kompetenzanforderungen aufeinander abzustimmen.



**Umsetzungskonzept
Führerstandssignalisierung**

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Auseinandersetzung mit der Führerstandssignalisierung im Kontext der europäischen ERTMS-Strategie (European Rail Traffic Management System). Vor dem Hintergrund der anstehenden Erneuerung der Sicherungsanlagen erarbeitete die SZU ein Umsetzungskonzept, das vorsieht, zunächst elektronische Stellwerke mit optischer Signalisierung einzusetzen und erst nach Ablauf von deren Lebensdauer, zirka 2065, auf Führerstandssignalisierung zu wechseln.

Im Rahmen dieses Konzepts wurde die SZU vom Bundesamt für Verkehr beauftragt, zusätzlich eine Variante zu prüfen, die einen direkten Umstieg auf Führerstandssignalisierung bis 2030 vorsieht. Ein solcher Schritt wäre für die SZU anspruchsvoll, würde jedoch erstmals ermöglichen, einen hochleistungsfähigen S-Bahnbetrieb mit Führerstandssignalisierung in einem geschlossenen System zu ertüchtigen. Der potenzielle Nutzen reicht dabei über die SZU hinaus und betrifft die gesamte Branche.

2025 stand im Zeichen der Grundlagenarbeit und der Abstimmung mit den relevanten Partnern. Die SZU erklärte ihre Bereitschaft, diesen Ansatz vertieft zu prüfen. Ein definitiver Entscheid ist für Mitte 2026 vorgesehen. Unabhängig davon werden die laufenden Arbeiten zur Erneuerung der Sicherungsanlagen (NESA) konsequent weitergeführt.

Kundeninformation systematisch erneuern

Die Qualität der Kundeninformation ist ein wesentlicher Bestandteil eines verlässlichen Bahnbetriebs. Im Berichtsjahr trieb die SZU die Erneuerung ihrer Kundeninformationssysteme gezielt voran. Ausgangspunkt war die Erkenntnis, dass die bestehenden Systeme technisch überholt sind und den steigenden Anforderungen an Aktualität, Barrierefreiheit und Systemdurchgängigkeit nicht mehr genügen.

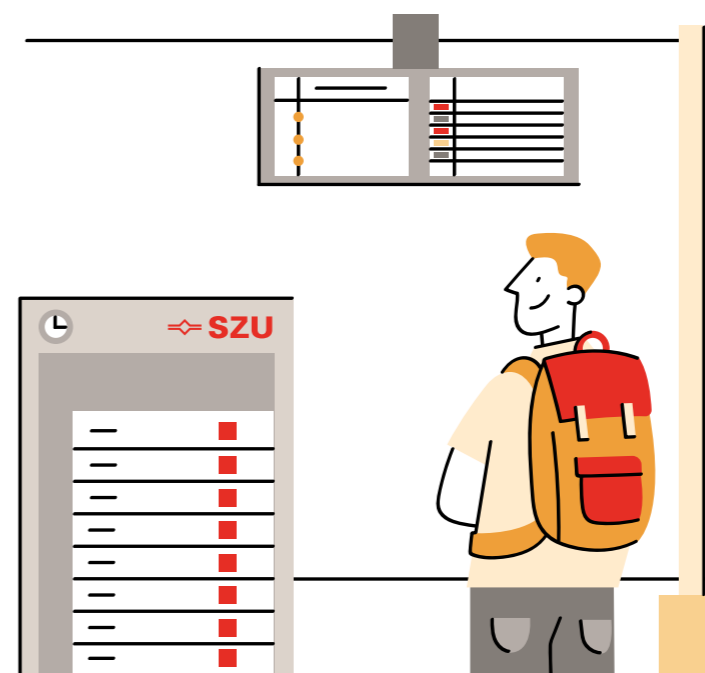
Mit der Einführung eines zentralen Systems wurden die Grundlagen geschaffen, um Kundeninformation, Disposition und Betrieb enger zu verzahnen. Parallel dazu startete die schrittweise Erneuerung der Anlagen an den Stationen. Neue Anzeigen, Sprachsysteme und Grossbildschirme sollen künftig eine klarere, einheitlichere und besser wahrnehmbare Information ermöglichen, insbesondere bei Störungen oder Bauarbeiten.

Der Fokus lag 2025 nicht nur auf der Beschaffung neuer Hardware, sondern auch auf der Weiterentwicklung der zugrundeliegenden Prozesse. Ziel ist es, Informationen zur richtigen Zeit, am richtigen Ort und in verständlicher Form bereitzustellen.

Anforderungsmanagement gezielt verstärken

Mit der zunehmenden Komplexität des Bahnbetriebs gewinnt ein strukturiertes Anforderungsmanagement an Bedeutung. Im Berichtsjahr begann die SZU, diese Funktion gezielt auszubauen. Das Ziel besteht darin, die betrieblichen Anforderungen systematisch zu erfassen, zu priorisieren und in Entwicklungs- und Transformationsvorhaben einzubringen.

Der Aufbau erfolgte schrittweise und zunächst mit Fokus auf zentrale Themen wie Kundeninformation, Sicherungsanlagen und Angebotsentwicklung. Das Anforderungsmanagement ist dabei als langfristige Kompetenz angelegt, die bereichsübergreifend wirkt und dazu beiträgt, Abhängigkeiten frühzeitig zu erkennen und Vorhaben besser zu koordinieren.





Neues Dienstfahrzeug für die Infrastruktur

Mit der Lieferung und Inbetriebnahme eines neuen schweren Dienstfahrzeugs vom Typ MultiCrafter des österreichischen Herstellers Plasser & Theurer, SZU-intern «Mammut» genannt, erreichte die SZU im Bereich Rollmaterial einen wichtigen Meilenstein. Das speziell für die topografischen Bedingungen der Uetlibergbahn konzipierte Fahrzeug ersetzt ein in die Jahre gekommenes Vorgängermodell und erweitert das Einsatzspektrum der Infrastruktur erheblich.

Nach der Überführung zur SZU und ersten Schulungen befand sich das Fahrzeug 2025 in der Betriebserprobung. Bereits in dieser Phase bewährte sich das «Mammut» bei verschiedenen Einsätzen, etwa als Sicherungsfahrzeug oder bei Transporten auf der Steilstrecke. Mit seiner hohen Zug- und Bremsleistung ermöglicht es Arbeiten, die mit marktüblichen Fahrzeugen auf dieser Strecke nicht möglich wären. Das «Mammut» stärkt damit die Unabhängigkeit und Reaktionsfähigkeit der SZU bei Instandhaltungs- und Bauarbeiten.

Instandhaltung und Weiterentwicklung der Flotte

Im Berichtsjahr standen bei den Fahrzeugen Be 510 und Be 570 umfangreiche Instandhaltungsmassnahmen im Vordergrund. Dazu zählte insbesondere der Radscheibentausch, der im laufenden Betrieb organisiert wurde. Durch ein modulares Vorgehen mit revidierten Drehgestellsätzen konnten Fahrzeugausfälle minimiert und die Verfügbarkeit der Flotte sichergestellt werden.

Parallel dazu wurde bei den Be 510 begonnen, die Innenbeleuchtung schrittweise auf LED-Technologie umzustellen. Auslöser war unter anderem die Tatsache, dass die Verwendung der bisherigen Leuchtstoffröhren gesetzlich verboten wurde. Nach mehreren Prototypen konnte eine technisch und betrieblich überzeugende Lösung umgesetzt werden, die sowohl den Unterhaltsaufwand reduziert als auch die Lichtqualität im Fahrgastraum verbessert. Bei den Be 570 näherte sich im Berichtsjahr das Ende der Garantiephase. Die gewonnenen Erfahrungen aus dem Betrieb flossen in die weitere Instandhaltungsstrategie ein und bildeten eine wichtige Grundlage für die kommenden Jahre.

Infrastrukturprojekte und Rahmenbedingungen

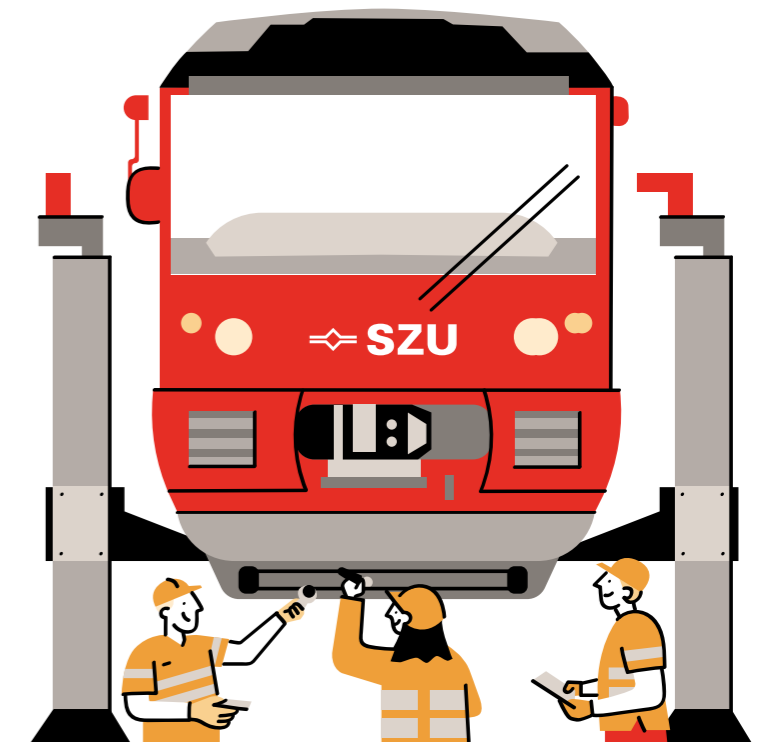
Im Bereich Infrastruktur war das Berichtsjahr 2025 stark von anspruchsvollen Rahmenbedingungen geprägt. Bei nahezu allen Plangenehmigungsverfahren erwiesen sich die Einigungsverhandlungen als komplex und zeitintensiv. Unterschiedliche Interessen, hohe Anforderungen an Umwelt- und Lärmschutz sowie zahlreiche Auflagen erforderten einen erheblichen Koordinationsaufwand.

Gleichzeitig wurden die Arbeiten im Projekt Netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen (NESA) zur Erneuerung der Sicherungsanlagen konsequent vorangetrieben. Trotz der parallel laufenden strategischen Abklärungen zur Führerstandssignalisierung blieb der Fokus auf der termingerechten Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen. NESA bildet damit eine zentrale Grundlage für die langfristige Modernisierung des Netzes und die weitere Entwicklung des Angebots.

Neue Fahrzeuge für die Sihltalbahn

Die Beschaffung der neuen Fahrzeuge für die Sihltalbahn S4 machte 2025 wichtige Fortschritte. Die Konzept- und Designphase wurde weiter vertieft, zentrale technische und gestalterische Entscheidungen wurden präzisiert. Parallel dazu startete die Beschaffung wesentlicher Komponenten durch den Produzenten Stadler Rail, und die Produktion des ersten Wagenkastens wurde vorbereitet.

Die neuen Fahrzeuge sind ein zentraler Baustein für die künftige Angebotsentwicklung und tragen wesentlich zur Erhöhung von Kapazität, Stabilität und Komfort bei. Ihre schrittweise Ablieferung in den kommenden Jahren ist Voraussetzung für den geplanten dichteren Takt auf der S4.



Zimmerbergbus

Beim Zimmerbergbus war das Berichtsjahr geprägt von grundlegenden Weichenstellungen für die künftige Ausrichtung der Busflotte am linken Zürichseeufer und im Sihltal. Neben der Sicherstellung eines stabilen Angebots stand insbesondere die Vorbereitung der schrittweisen Umstellung auf den elektrischen Betrieb im Zentrum.

Bestellung von 13 E-Bussen für die AHW

Mit der Bestellung von 13 Elektrobussen durch die AHW Busbetriebe AG wurde 2025 ein zentraler Schritt zur Dekarbonisierung des Zimmerbergbusses vollzogen. Die Beschaffung umfasst acht Standard- und fünf Gelenkbusse, die ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 schrittweise im Linienbetrieb eingesetzt werden sollen. Damit wird mehr als ein Drittel der bestehenden Dieselbusflotte ersetzt und die Umstellung auf eine emissionsfreie Mobilität in der Region konkret eingeleitet.

Die Bestellung erfolgte im Einklang mit der von der SZU verfolgten E-Bus-Strategie, die auf einen kontinuierlichen Flottenersatz setzt. Entscheidend für den Zeitpunkt der Beschaffung waren neben den anstehenden Fahrzeugersatzzyklen auch die langen Lieferfristen für E-Busse sowie die enge Abstimmung mit dem geplanten Angebotsausbau. Die neuen Fahrzeuge werden mit der aktuell höchsten Batterieleistung ausgerüstet sein, was eine hohe Flexibilität und einen zuverlässigen Betrieb im Alltag bieten wird.



Start Planung und Realisierung der E-Bus-Ladeinfrastruktur

Parallel zur Fahrzeugbeschaffung wurde 2025 die Planung und Realisierung der erforderlichen Ladeinfrastruktur vorangetrieben. Für die Busgarage Rütihof in Wädenswil, dem grössten Depot des Zimmerbergbusses, vergab die SZU den Auftrag für die Ladeinfrastruktur an ein Totalunternehmen. Dieses verantwortet Planung, Bewilligungen, Installation und Inbetriebnahme und stellt damit eine enge Abstimmung zwischen Infrastruktur, Fahrzeugen und Betrieb sicher.

Die Ladeinfrastruktur ist so ausgelegt, dass die Busse ausschliesslich im Depot geladen werden. Auf zusätzliche Gelegenheitslader an Endhaltestellen wird bewusst verzichtet. Diese Systementscheidung trägt den technologischen Entwicklungen bei Batteriekapazitäten Rechnung und reduziert die Komplexität im Betrieb. Ergänzend zur Ladeinfrastruktur werden weitere Elemente wie eine Photovoltaikanlage geplant, um den Energieeinsatz möglichst effizient zu gestalten. Die Umstellung auf Elektromobilität erfordert nicht nur technische Anpassungen, sondern hat auch Auswirkungen auf Prozesse, Unterhalt und Betriebsplanung. Diese Aspekte werden schrittweise weiterentwickelt und eng begleitet.

Felseneggbahn

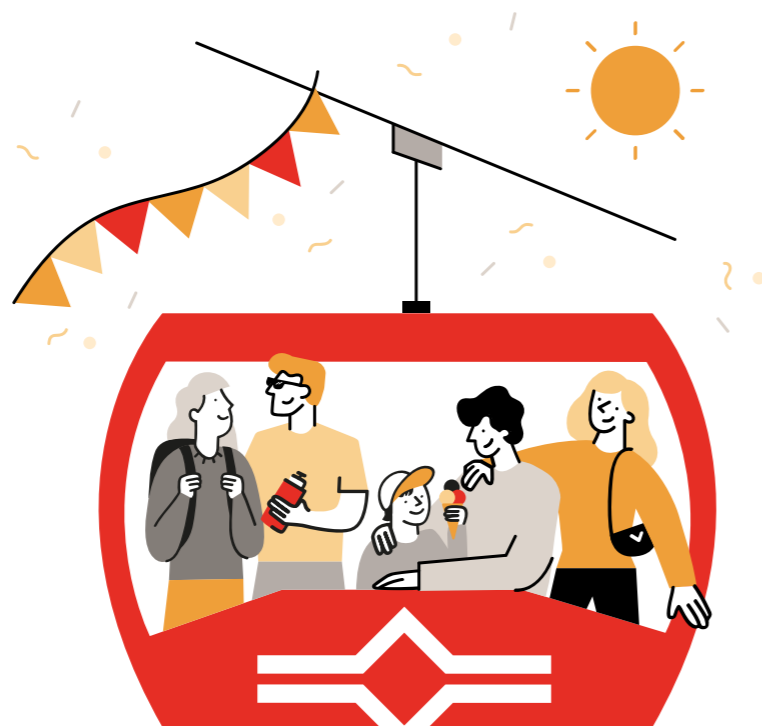
Die Felseneggbahn blickt auf ein betrieblich stabiles und erfolgreiches Jahr 2025 zurück. Neben der konsequenten Sicherstellung von Betrieb und Sicherheit prägten eine hohe Nachfrage im Sommer sowie die in den Herbstferien durchgeführten Rätselwochen das Jahr. Dies bestätigt die Bedeutung der Felsenegg als regional verankertes Ausflugsziel.

Revision und Bergungsübung

Im Rahmen der periodischen Revisionen führte die Felseneggbahn im Frühling erneut eine Bergungsübung durch. Ziel war es, die Abläufe zu trainieren und das Zusammenspiel zwischen Einsatzbeteiligten unter realistischen Bedingungen zu üben. Solche Übungen sind ein zentraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie und tragen dazu bei, die Einsatzbereitschaft kontinuierlich hochzuhalten. Die durchgeführte Übung bestätigte die Funktionstüchtigkeit der technischen Systeme sowie die hohe Professionalität der Teilnehmenden. Gleichzeitig lieferten die Erfahrungen wertvolle Hinweise für die weitere Optimierung von Prozessen und Schnittstellen. Damit leistet die Felseneggbahn einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus.

Rekordmonat August

Der August 2025 entwickelte sich für die Felseneggbahn zu einem ausserordentlich erfolgreichen Monat. Begünstigt durch stabile Wetterverhältnisse und eine hohe Nachfrage im Freizeit- und Ausflugsverkehr erreichte die Bahn mit 40 033 transportierten Personen einen neuen Höchstwert bei den monatlichen Fahrgastzahlen. Das hohe Verkehrsaufkommen stellte erhöhte Anforderungen an Betrieb, Personal und Infrastruktur, die erfolgreich bewältigt werden konnten. Der Rekordmonat bestätigte die Attraktivität der Felsenegg als Ausflugsziel und unterstrich die Bedeutung der Felseneggbahn im regionalen Freizeitangebot.



Rätselwochen als etablierter Frequenzbringer

Die Rätselwochen, welche jeweils während der Herbstferien stattfinden, haben sich in den vergangenen Jahren zu einem festen Bestandteil des Angebots der Felseneggbahn entwickelt. Auch 2025 stießen sie auf eine positive Resonanz und erwiesen sich erneut als wirksames Instrument zur Steigerung der Nachfrage. Das Format richtet sich gezielt an Familien aus der Region und verbindet die Fahrt mit der Felseneggbahn mit spielerischen Elementen im Ausflugsgebiet. Damit tragen die Rätselwochen dazu bei, die Felseneggbahn und die Felsenegg als Ausflugsziel weiter bekannt zu machen und langfristig in der Region zu verankern. Gleichzeitig ergänzen sie das bestehende Angebot, ohne den regulären Betrieb zu beeinträchtigen.

Corporate Governance

Die Corporate Governance der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG definiert die Grundsätze und Strukturen für das Zusammenspiel 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 2025 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 2025 fand am 8. Mai im Udiker-Huus in Uitikon statt. 148 Aktienbesitzende waren anwesend und vertraten 9,04 Millionen von insgesamt 10,0 Millionen Franken Aktienkapital. Die anwesenden Aktienbesitzenden genehmigten den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2024 sowie die Verwendung des Bilanzergebnisses in Höhe von -2,84 Millionen Franken und entlasteten die Mitglieder des Verwaltungsrats. Zudem wurde die KPMG AG, Zürich, als Revisionsstelle für das Geschäftsjahr 2025 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 2025 hielt der Verwaltungsrat sechs 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 fünfmal. Im Rahmen des Ressorts «Finanzen und Corporate Governance» fanden vier Sitzungen statt. Das Ressort «Nominierungen und Vergütungen» beriet sich einmal. 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, ICT, Infrastruktur und Rollmaterial.

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.

Entschädigung Verwaltungsrat

in CHF	2025
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates	
Honorare (Grundpauschale inkl. Sitzungsgeld)	96 400
Zusatzhonorare für VR-Ausschüsse	29 000
Gesamtentschädigung Verwaltungsrat	125 400
Verwaltungsratspräsidentin	
Honorare (Grundpauschale inkl. Sitzungsgeld)	25 300
Zusatzhonorare für VR-Ausschüsse	5 000
Gesamtentschädigung Verwaltungsratspräsidentin	30 300

Entschädigung Geschäftsleitung

in CHF	Bruttogehalt 2025
Alle Mitglieder der Geschäftsleitung	
	1 478 249
Gesamtentschädigung Geschäftsleitung	1 478 249

Verwaltungsrat

- 1 Andrea Felix**
Oberwald
Präsidentin seit 15.6.2022
Mitglied seit 6.6.2018
- 2 Sven Finger¹**
Wädenswil
Vizepräsident seit 1.7.2020
Mitglied seit 1.7.2020
- 3 Christian Florin**
Bad Ragaz
Mitglied seit 6.6.2018
- 4 Reto Grau²**
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 Schelling³**
Gemeinderat
Uitikon
Mitglied seit 31.8.2022
- 9 Karin Huber**
Thun
Sekretärin des Verwaltungsrats



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

- 1 Mischa Nugent**
Direktor
- 2 Jens Osswald**
Stv. Direktor
Leiter Finanzen & HR
- 3 Fabienne Chappuis**
Leiterin Rollmaterial
- 4 Marcel Geser**
Leiter Markt
- 5 Marc Reber**
Leiter Betrieb
- 6 Reto von Planta**
Leiter Infrastruktur
- 7 Lothar Weber**
Leiter ICT



Finanzbericht

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





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 2025/26 ist bis zum 12. Dezember 2026 vereinbart. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur für die Kalenderjahre 2025 bis 2028 wird durch die Leistungsvereinbarung zwischen dem BAV und der SZU geregelt. Der ZVV beteiligt sich mit einer Pauschalvereinbarung an den Kosten der Infrastruktur für den nicht abgeltungsberechtigten Streckenabschnitt Ringlikon–Uetliberg. Sämtliche Vereinbarungen mit den Bestellenden (Bund und Kanton Zürich) über den regionalen Personenverkehr und die Infrastruktur für das Jahr 2025 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 gegenüber dem BAV auf Abgeltungen 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 und dem Nachtrag V. 1 vom 19. März 2025 über die Finanzierung der Infrastruktur der SZU auf der Strecke Ringlikon–Uetliberg sowie der Trassenerlös und die Nebenerträge decken den Aufwand der Sparte Infrastruktur.

Zunahme der liquiden Mittel und der kurzfristigen Verbindlichkeiten

Durch den Abruf der Investitionsmittel der Leistungsvereinbarung im Dezember haben sich die liquiden Mittel stark erhöht. Aufgrund von fehlenden Schlussrechnungen der Bauvorhaben der Fahrbahnerneuerungsprojekte zwischen Zürich Triemli und Uetliberg mussten hohe passive Rechnungsabgrenzungen vorgenommen werden. Durch die laufenden Arbeiten am Ausbau Zürich HB und die zahlreichen Planerleistungen an diversen Grossprojekten im Zusammenhang mit dem Programm SZU_4.0 haben sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöht.

Der Mittelabruf für die Ausbauprojekte AS 2035 wurde im Dezember 2025 verrechnet, was zu höheren Ausständen bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen geführt hat.

Weiterhin hohe Investitionstätigkeit

Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 74,0 Millionen Franken investiert. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer leicht tieferen Investitionstätigkeit von 9,5 Millionen Franken. Es wurden 66,5 Millionen Franken in die Sparte Infrastruktur und 7,5 Millionen Franken in die Sparte Verkehr investiert. In der Sparte Verkehr fielen hauptsächlich Arbeiten am Bauprojekt zur neuen Unterhaltsanlage in Zürich Giesshübel sowie die erste Anzahlung für die Umsetzung der E-Bus-Strategie beim Zimmerbergbus an. In der Sparte Infrastruktur wurden im Jahr 2025 viele Planungsarbeiten für die Umsetzung in der LV-Periode 2025–2028 und die netzweite Modernisierung der Sicherungsanlagen getätigt. Bauseitig wurden die Fahrbahnerneuerungen Zürich Triemli–Uetliberg Waldegg, Ringlikon–Uetliberg sowie Zürich Giesshübel–Zürich Wiedikon realisiert. Der Bahninfrastrukturfonds leistete im Jahr 2025 Investitionsbeiträge im Umfang von 39,1 Millionen Franken für die Substanzerhaltung und 9,2 Millionen Franken an den Ausbau.

Ausgeglichenes Ergebnis in beiden Sparten knapp verfehlt

In beiden Sparten wurde das Ziel eines ausgeglichenen Ergebnisses knapp verfehlt. In der Sparte Infrastruktur resultierte ein Abgeltungsdefizit von 0,6 Millionen Franken, das mit den Reserven nach Artikel 67 des Eisenbahngesetzes verrechnet wird. Grund waren insbesondere höhere Unterhaltskosten im Bereich der Publikumsanlagen, tiefere Trassenerlöse aufgrund der Nachkalkulation der Verkehrserlöse 2024 sowie höhere interne Umlagen bei den Verwaltungskosten, insbesondere bei Lizenz- und Wartungskosten für das digitale Fundament. Bei der Sparte Verkehr fielen hauptsächlich die ausserordentlichen Kosten für die Überprüfung des geplanten Angebotskonzepts 2035 ins Gewicht, was zu einem leichten Defizit von 0,2 Millionen Franken führte.

Deutlich höherer Personal- und Abschreibungsaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich deutlich um 15,0 %. Die Anzahl Vollzeitstellen (FTE) liegt im Jahresdurchschnitt bei 246,7 (+14,4 %). Der Abschreibungsaufwand erhöhte sich um 53,5 % und betrug 33,7 Millionen Franken, was vor allem auf die Sofortabschreibungen der Fahrbahnerneuerungsprojekte auf der S10 zurückzuführen ist. Die Sofortabschreibungen stehen im Zusammenhang mit sehr aufwändigen Baustelleneinrichtungen, Zufahrten, Installationsplätzen, Kosten für Um- und Zwischenlagerungen, Bahnersatz, Abbrüchen und Entsorgungskosten für verunreinigtes Schottermaterial.

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 4. November 2025 behandelte die Geschäftsleitung die Risikoeinschätzungen. Der Verwaltungsrat befasste sich am 12. Dezember mit dem Risikobericht 2025 und genehmigte diesen.





Ausblick

Der Ausbau des Bahnhofs Zürich HB SZU mit einem Bauvolumen von insgesamt 46,2 Millionen Franken prägt das Jahr 2026. Entsprechend werden sowohl das Anlagevermögen als auch das langfristige Fremdkapital weiter stark ansteigen. Als erstes Vorhaben im Rahmen des Ausbaus des SZU fachlich, organisatorisch und kommunikativ in besonderem Masse. Für die Kundschaft sind temporäre Einschränkungen unvermeidlich: In den Sommermonaten bleibt die Strecke zwischen Zürich HB SZU und Zürich Selnau für mehrere Monate gesperrt. Die Fahrgäste werden gebeten, auf alternative öV-Verbindungen auszuweichen oder den Abschnitt zu Fuss zurückzulegen. Die SZU informiert frühzeitig und umfassend und setzt alles daran, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Mitte 2026 wird das Ergebnis der vertieften Prüfung einer möglichen Führerstandssignalisierung im Kontext der europäischen ERTMS-Strategie erwartet. Das wegweisende Projekt sieht vor, die Führerstandssignalisierung bereits bis 2030 einzuführen.

Damit würde die SZU frühzeitig die Voraussetzungen schaffen für einen leistungsfähigen, stabilen und zukunftsorientierten S-Bahn-Betrieb in einem geschlossenen System.

Die SZU wird dem BAV Ende Oktober die erste Grundofferte für die nächste Leistungsvereinbarungsperiode 2029–2032 zur Finanzierung der Bahninfrastruktur einreichen. Es stehen auch in der künftigen LV-Periode viele Erneuerungsprojekte an und gleichzeitig wird ein positiver Entscheid zur Umsetzung der ERTMS-Strategie die Abgeltungen wesentlich beeinflussen.

Beim Zimmerbergbus steht ebenfalls ein wichtiger Meilenstein an: Gegen Ende Jahr nehmen die ersten elektrisch betriebenen Busse den Betrieb auf. Gleichzeitig wird im Depot Wädenswil die erforderliche Ladeinfrastruktur in Betrieb genommen. Damit unterstreicht das Unternehmen seinen Anspruch, die Mobilität schrittweise nachhaltiger zu gestalten.

Finanziell rechnet die SZU in beiden Sparten mit einem ausgeglichenen Ergebnis.

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 64,4 Mio.
(davon Transportbeauftragte)	CHF 20,1 Mio.
Rückvergütungen an den ZVV	CHF -5,4 Mio.
Abgeltungen Bund + Kanton	CHF 35,6 Mio.
Abgeltung öffentliche Hand	CHF 94,6 Mio.

Der Franken bei der SZU

	CHF	%
Woher er kam:		
Liegenschaftenerfolg	985 367	0,9
Übrige betriebliche Erträge	12 003 988	10,6
Leistungsentgelt ZVV	64 434 217	57,0
Abgeltungen Bund + Kanton	35 625 470	31,5
Total	113 049 042	100,0
Wohin er ging:		
Personalaufwand	34 988 845	30,7
Abschreibungen + Finanzerfolg	25 643 061	22,5
Übriger betrieblicher Aufwand	27 757 776	24,4
Fahraufträge an Transportbeauftragte	20 078 537	17,6
Rückvergütungen an den ZVV	5 360 005	4,7
Total Aufwand	113 828 224	100,0

Bilanz

per 31. Dezember

Aktiven

in Schweizer Franken	Anhang	2025	2024
Flüssige Mittel und Festgelder		41 811 679	19 378 149
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.1	7 032 609	4 046 164
Übrige Forderungen		2 523 774	7 385 052
Vorräte		1 512 572	1 710 186
Aktive Rechnungsabgrenzungen		7 932 553	3 482 173
Total Umlaufvermögen		60 813 187	36 001 724
Finanzanlagen		79 569	84 557
Beteiligungen	2.2	1	1
Sachanlagen:	2.3		
Anlagen Infrastruktur		214 649 019	173 670 594
Anlagen Verkehr		160 502 474	161 172 272
Total Anlagevermögen		375 231 064	334 927 424
Total Aktiven		436 044 251	370 929 147

Passiven

in Schweizer Franken	Anhang	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.4	10 008 851	6 338 268
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten Verkehr		15 054 500	2 042 500
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2.5	6 559 421	6 908 564
Passive Rechnungsabgrenzungen		23 746 194	8 448 029
Total kurzfristiges Fremdkapital		55 368 966	23 737 362
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten:	2.6		
Darlehen		65 369 375	78 411 875
Obligationenanleihen (Privatplatzierung)		71 500 000	73 500 000
Hypotheken		2 847 000	1 871 000
Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand (nicht verzinslich):			
Bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur	2.7	215 166 598	166 835 837
Total langfristiges Fremdkapital		354 882 973	320 618 712
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		7 619 179	4 154 091
Freie Spezialreserve nach Art. 36 PBG/§ 25 PVG		1 461 987	1 402 475
Reserve Infrastruktur nach Art. 67 EBG		8 865 093	11 887 419
Reserve RPV nach Art. 36 PBG		-3 343 626	2 438
Eigene Aktien	2.8	-26 310	-24 730
Bilanzverlust:			
Jahresverlust		-779 181	-2 843 790
Eigenkapital		25 792 313	26 573 074
Total Passiven		436 044 251	370 929 147

Erfolgsrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Schweizer Franken	Anhang	2025	2024
Leistungsentgelt ZVV	2.9	64 434 217	62 620 239
Abgeltungen	2.10	35 625 470	19 898 270
Dienstleistungsertrag:			
Personenverkehrsertrag		45 325	28 120
Dienstleistungsertrag		484 816	645 964
Treibstoffzollrückerstattungen		707 627	678 445
Infrastrukturbenützungsgebühren	2.11	17 809	25 782
Übrige Erträge:			
Werbeertrag		791 740	862 497
Mietertrag		1 436 587	1 433 898
Übriger Ertrag		313 174	228 879
Aktivierete Eigenleistungen		8 206 911	4 779 357
Liegenschaftenertrag	2.12	1 802 114	1 860 618
Bruttoertrag		113 865 790	93 062 070
Fahraufträge an Transportbeauftragte		-20 078 537	-19 568 781
Rückvergütungen an den ZVV	2.13	-5 360 005	-4 813 624
Nettoertrag		88 427 248	68 679 665
Personalaufwand		-34 988 845	-30 436 128
Sachaufwand:			
Raumaufwand		-1 410 000	-1 319 511
Betriebsaufwand	2.11	-5 890 308	-6 026 356
Fahrzeugaufwand		-2 665 997	-2 408 096
Sachversicherungen, Abgaben, Gebühren, Bewilligungen		-1 672 553	-999 737
Energie- und Entsorgungsaufwand		-2 276 399	-2 116 532
Verwaltungs- und Informatikaufwand		-3 785 923	-4 475 145
Werbeaufwand		-947 454	-947 787
Einkauf von Transportleistungen		-19 351	-11 611
Liegenschaftenaufwand	2.12	-471 326	-476 708
Betriebsgewinn vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA)		34 299 094	19 462 055

in Schweizer Franken	Anhang	2025	2024
Sofortabschreibungen auf Anlagevermögen Infrastruktur	2.10	-16 451 113	-5 869 040
Abschreibungen auf Anlagevermögen Infrastruktur		-9 096 089	-7 658 216
Sofortabschreibungen auf Anlagevermögen Verkehr		-545 502	-301 706
Abschreibungen auf Anlagevermögen Verkehr		-7 584 100	-8 105 779
Betriebsgewinn/-verlust vor Zinsen (EBIT)		622 290	-2 472 685
Finanzertrag		47 868	118 452
Finanzaufwand		-1 359 546	-1 002 847
Ordentlicher Betriebsverlust		-689 389	-3 357 081
Betriebsfremder Ertrag		-	1 620
Betriebsfremder Aufwand		-360	-600
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Ertrag	2.14	-	20 059
Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand	2.14	-	-81 066
Verlust vor Steuern (EBT)		-689 749	-3 417 068
Steueraufwand		-89 432	573 278
Jahresverlust		-779 181	-2 843 790

Geldflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Schweizer Franken	2025	2024
Jahresverlust	-779 181	-2 843 790
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Anlagevermögen	16 680 189	15 763 995
Sofortabschreibungen aus Investitionsrechnung	16 996 615	6 170 745
Übrige nicht liquiditätswirksame Erträge	360	-1 020
Verlust aus Anlageabgängen	–	61 007
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2 986 446	-2 114 393
Veränderung Vorräte	197 614	-341 368
Veränderung übrige kurzfristige Forderungen	4 861 278	-5 070 805
Veränderung aktive Rechnungsabgrenzungen	-4 450 380	-2 585 067
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3 670 583	-2 741 877
Veränderung übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	-349 143	-1 949 340
Veränderung passive Rechnungsabgrenzungen	15 298 164	608 642
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	49 139 653	4 956 728
Investition Finanzanlagen	-12	-74 557
Devestition Finanzanlagen	5 000	5 000
Investition Sachanlagen	-73 985 432	-83 478 718
Devestition Sachanlagen	–	-61 005
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-73 980 444	-83 609 280
Kauf eigener Aktien	-2 570	-1 440
Verkauf eigener Aktien	630	1 050
Geldzufluss bedingt rückzahlbare Darlehen	48 330 761	15 459 238
Geldabfluss rückzahlbare Darlehen	–	-270 867
Geldzufluss aus verzinslichen Verbindlichkeiten	1 000 000	56 500 000
Geldabfluss aus verzinslichen Verbindlichkeiten	-2 054 500	-2 037 625
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	47 274 321	69 650 356
Veränderung der flüssigen Mittel	22 433 530	-9 002 195
Nachweis:		
Bestand flüssige Mittel am 1. Januar	19 378 149	28 380 345
Bestand flüssige Mittel am 31. Dezember	41 811 679	19 378 149
Veränderung der flüssigen Mittel	22 433 530	-9 002 195

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 obligatorischen 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 über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr vom 16. Oktober 2024 (ARPV; SR 745.16);
- 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 über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regi-

onalen Personenverkehr (ARPV) sowie der Richtlinie BAV (Guidance) Abschreibungen und Nutzungsdauern, wie in nachstehender Tabelle dargestellt, festgelegt. Die Anlagen der Infrastruktur werden aufgrund ihrer erwarteten technischen Nutzungsdauer gemäss RTE29900 beschrieben 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
Kunstabauten	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 Spartenresultate des Vorjahres verbucht werden. Die Spartenrechnung des Regionalen Personenverkehrs (RPV) weist für das Jahr 2024 einen Überschuss von CHF 145'550 (Vorjahresdefizit: CHF 3'346'064) aus. Die Gewinnverwendung erfolgt gemäss Art. 36 PBG zu 2/3 in die Reserve RPV (CHF 97'033) und zu 1/3 in die freie Spezialreserve (CHF 48'517) und wird mit der gebundenen Spezialreserve nach § 25 PVG verrechnet. Die Verlustverwendung der Sparte Verkehr im Umfang von CHF 157'085 für das Jahr 2025 erfolgt vollumfänglich über die gebundene Spezialreserve nach § 25 PVG. Die Spartenrechnung der Infrastruktur weist für das Jahr 2025 ein Defizit von CHF 622'096 (Vorjahresdefizit: CHF 3'022'326) 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

2025

2024

2. Angaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen**2.1 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Forderungen gegenüber Dritten	6 982 999	3 408 964
Forderungen gegenüber Beteiligten	43 789	626 861
Forderungen gegenüber Beteiligungen	5 821	10 339
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 032 609	4 046 164

2.2 Beteiligungen

Direkte Beteiligungen

rail4mation AG, Zürich:

Kapital- und Stimmenanteil per 31. Dezember in %	20	20
Kapital per 31. Dezember in CHF	300 000	300 000

2.3 Sachanlagen

Anlagen Infrastruktur	246 679 406	215 747 732
Wertberichtigung Anlagen Infrastruktur	-89 942 657	-85 537 894
Anlagen im Bau Infrastruktur	57 912 270	43 460 756
Total Anlagen Infrastruktur	214 649 019	173 670 594

Anlagen Verkehr	260 562 307	260 370 407
Wertberichtigung Anlagen Verkehr	-157 634 883	-150 173 183
Anlagen im Bau Verkehr	57 575 050	50 975 048
Total Anlagen Verkehr	160 502 474	161 172 272

Total Sachanlagen	375 151 493	334 842 866
--------------------------	--------------------	--------------------

2.4 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	9 407 891	5 919 117
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligten	595 306	320 488
Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	5 654	98 663
Total Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10 008 851	6 338 268

in Schweizer Franken

2025

2024

2.5 Übrige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	839 843	372 424
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	–	422 825
Verbindlichkeiten gegenüber dem ZVV	5 719 579	6 113 315
Total übrige Verbindlichkeiten	6 559 421	6 908 564

2.6 Fälligkeitsstruktur langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten

2–5 Jahre	57 716 375	61 782 875
Über 5 Jahre	82 000 000	84 000 000
Total langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	139 716 375	145 782 875

2.7 Bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur

Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – Substanzerhalt	132 353 112	93 253 351
Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – STEP 2025	1 881 355	1 881 355
Bedingt rückzahlbare Darlehen BIF – STEP 2035	14 200 000	4 969 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen Kanton Zürich + Gemeinden	66 732 131	66 732 131
Total bedingt rückzahlbare Darlehen Infrastruktur	215 166 598	166 835 837

in Schweizer Franken	2025	2024
2.8 Eigene Aktien		
Bestand am 1.1.	496	424
Käufe	192	102
Verkäufe	-18	-30
Bestand am 31.12.	670	496

Im Jahr 2025 wurden 82 Stück zum Preis von CHF 30 und 110 Stück zum Preis von CHF 1 je Aktie erworben und 18 Stück zum Preis von CHF 35 je Aktie verkauft.

2.9 Leistungsentgelt ZVV

Abgeltung SZU für das Fahrplanjahr 2025; Personenverkehr; Angebotsvereinbarung 0042/18

Für die abgeltungsberechtigten Linien der SZU wurde am 7. Oktober 2025 eine Abgeltungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) getroffen. Diese Vereinbarung sieht ungedeckte Kosten von CHF 15'212'797 (CHF 4'472'482 Bund und CHF 10'740'315 Kanton Zürich) vor, die der SZU über das Leistungsentgelt Verkehrsverbund im Jahr 2025 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 Folgejahrs, also des Geschäftsjahrs 2026, erfolgen.

2.10 Abgeltungen

Abgeltung SZU für 2025; Infrastruktur

Für die Infrastruktur der SZU wurde am 20. Januar 2025 die Leistungsvereinbarung 2025–2028 mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) getroffen. Diese Vereinbarung sieht eine Betriebsabgeltung von CHF 8'544'127 für das Geschäftsjahr 2025 vor. Ab dem Rechnungsjahr 2017 erfolgt die Aufteilung des Investitionsbeitrags 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 19'296'400 (inkl. Anteil ZVV) erhöht. Die effektiven Abgeltungen für Abschreibungen lagen um CHF 7'259'943 höher und wurden in der Jahresrechnung 2025 abgegrenzt.

Die Abschreibungsabgeltung hat sich insbesondere aufgrund der Sofortabschreibungen bei den Bahnerneuerungsprojekten auf der S10 stark erhöht, diese stehen im Zusammenhang mit sehr aufwändigen Baustelleneinrichtungen, Zufahrten, Installationsplätzen, Kosten für Um- und Zwischenlagerungen, Bahnersatz, Abbrüchen und Entsorgungskosten für verunreinigtes Schottermaterial.

Am 30. Januar 2023 wurde zwischen BAV/ZVV/SZU eine Vereinbarung zur Finanzierung der Infrastruktur auf der Strecke Ringlikon–Uetliberg getroffen. Der ZVV zahlt gemäss Nachtrag V. 1 vom 11. März 2025 für das Geschäftsjahr 2025 CHF 525'000 als Beitrag an die Betriebsabgeltung und CHF 619'000 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 4'063'098 und S10 von CHF 2'167'546 wird in der Erfolgsrechnung nicht ausgewiesen.

in Schweizer Franken	2025	2024
2.12 Liegenschaftenrechnung		
Der Erfolg der Liegenschaften ist in folgender Höhe in den Positionen der Erfolgsrechnung enthalten:		
Liegenschaftenertrag	1 802 114	1 860 618
Liegenschaftenaufwand	-471 326	-476 708
Abschreibungen Liegenschaften	-341 914	-289 560
Finanzaufwand Liegenschaften	-3 508	-2 588
Total Liegenschaftenrechnung	985 367	1 091 761

2.13 Rückvergütungen an den ZVV

Personenverkehrsertrag	45 325	28 120
Dienstleistungsertrag	233 025	308 267
Treibstoffzollrückerstattungen	707 627	678 445
Werbeertrag	263 187	256 150
Mietertrag	886 837	881 202
Übriger Ertrag	28 024	23 743
Eigenleistungen	3 281 135	1 957 568
Erfolg Liegenschaftenrechnung	4 276	104 980
Ausserordentlicher Ertrag	–	1 871
Steueraufwand	-89 432	573 278
Total Rückvergütungen an den ZVV	5 360 005	4 813 624

2.14 Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand und Ertrag

Im Geschäftsjahr entstanden keine ausserordentlichen Erfolge.

Im Vorjahr 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.

3. Weitere Angaben**3.1 Nettoauflösung stiller Reserven**

Im Geschäftsjahr wurden keine stillen Reserven (Vorjahr: CHF 1 655 746) aufgelöst.

3.2 Firma/Name, Rechtsform, Sitz

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG, Wolframplatz 21, 8045 Zürich
Unternehmens-Identifikationsnummer: CHE-105.952.581

3.3 Vollzeitstellen

Durchschnittlicher Personalbestand in Vollzeitstellen	246,7	215,6
---	-------	-------

3.4 Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten

Es bestehen im Geschäftsjahr sowie im Vorjahr keine für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

3.5 Zur Sicherung eigener Verpflichtungen verwendete Aktiven sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt

Buchwert der belasteten Liegenschaften	3 569 389	4 008 827
Grundpfandrechte der belasteten Liegenschaften	15 650 000	15 650 000
Beanspruchte Festhypotheken bei der Zürcher Kantonalbank	359 000	371 000
Beanspruchte Festhypotheken bei der Raiffeisenbank Zürich	2 500 000	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» einstufte und damit den Anwohnenden das ihnen zustehende rechtliche Gehör nicht gewährte. 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 Anwohnenden) 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 2026 sistiert.

Die Kosten, die damit einhergehen, sind nicht einzuschätzen, weshalb per 31. Dezember 2025 keine Rückstellung gebildet wurde. Es ist davon auszugehen, dass die in Verbindung mit der Beschwerde anfallenden Kosten vom BAV übernommen werden.

Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses

in Schweizer Franken 2025 2024

3.7 Honorar der Revisionsstelle

Revisionsdienstleistungen	40 500	40 500
Andere Dienstleistungen	3 375	3 375
Total Honorar der Revisionsstelle	43 875	43 875

3.8 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch den Verwaltungsrat am 20. März 2026 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche 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)	47 625 150	47 535 150
Gebäude (Feuer- und Elementarschäden)	102 936 161	101 778 651
Rollmaterial (Feuer- und Kaskoschäden)	238 560 000	228 000 000
Total Brandversicherungswerte der Sachanlagen	389 121 311	377 313 801

4.2 Haftpflichtversicherung

Infrastruktur	100 000 000	100 000 000
Personenverkehr	100 000 000	100 000 000

in Schweizer Franken 2025

Der Bilanzverlust per 31. Dezember beträgt:

Vortrag vom Vorjahr	–
Jahresverlust	-779 181
Total	-779 181

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung vor, den Bilanzverlust von CHF 779 181 gemäss den spezialgesetzlichen Vorschriften zu verwenden und beantragt den Vortrag auf neue Rechnung von CHF 0.

Entnahme Reserve Infrastruktur nach Art. 67 EBG*	-622 096
Zuweisung Reserve Regionaler Personenverkehr (RPV) nach Art. 36 PBG*	97 033
Entnahme gebundene Spezialreserve nach § 25 PVG*	-302 635
Zuweisung freie Spezialreserve nach Art. 36 PBG / § 25 PVG*	48 517
Vortrag auf neue Rechnung	–
	-779 181

* Die Verbuchung dieser Reserven ist im Anhang 1.6 zur Jahresrechnung 2025 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 2025, 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 55 bis 69 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. Wir haben auch 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.

© 2026 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.



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

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 für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen 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

2



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

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 in internen Kontrollen, 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

Lea Stettler
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 20. März 2026

Beilagen:

- Jahresrechnung bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang
- Antrag über die Verwendung des Bilanzergebnisses

3

Investitionsrechnung nach Art. 66 Abs. 1 Bst. b ARPV

	Anlagen im Bau Bestand 1.1.
Gebäude und Grundstücke	513 067
Kunstbauten: Brücken	–
Kunstbauten: Tunnel	5 476 987
Übrige Kunstbauten	–
Fahrbahn	8 647 950
Bahnstromanlagen	1 719 814
Sicherungsanlagen	16 220 973
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 103 274
Publikumsanlagen	3 916 182
Fahrzeuge Infrastruktur	3 551 503
Betriebsmittel und Diverses	547 835
Total	41 697 585

Angaben in Schweizer Franken

Rechnungen Dritte	Eigenleistungen	Total Investition Jahr	Erfolgsrechnung (Aufwand)	Anlagenrechnung (Aktivierung)	Anlagen im Bau Bestand 31.12.
1 661 746	17 983	1 679 729	240 368	63 300	1 889 127
–	10 200	10 200	–	–	10 200
1 932 148	465 357	2 397 504	–	–	7 874 491
1 650 691	4 650	1 655 341	5 591	1 645 100	4 650
36 408 315	1 567 241	37 975 556	14 767 352	23 606 500	8 249 653
1 779 452	536 866	2 316 318	541 767	1 312 700	2 181 666
6 322 866	1 939 369	8 262 235	531 989	2 822 600	21 128 619
2 218 972	705 542	2 924 515	101 009	–	3 926 780
4 918 292	317 458	5 235 750	253 296	–	8 898 636
1 980 064	374 144	2 354 208	9 412	5 896 300	–
270 459	232 964	503 423	330	276 500	774 428
59 143 004	6 171 775	65 314 778	16 451 113	35 623 000	54 938 251

Anlagenspiegel 2025

in Schweizer Franken

	Anschaffungswerte		
	Bestand 1.1.2025	Zugang	Abgang
A) Anlagen Infrastruktur			
Gebäude und Grundstücke:			
Gebäude	29 546 899	63 300	149 447
Grundstücke	5 817 574	–	–
Kunstbauten:			
Brücken ¹	8 927 791	–	19 868
Tunnels	3 030 127	–	–
Übrige Kunstbauten ¹	3 125 072	1 645 100	–
Fahrbahn:			
Gleise ²	50 010 252	16 585 800	2 556 232
Weichen	5 851 120	615 300	388 890
Übrige Fahrbahnanlagen ²	24 232 414	5 088 200	1 223 091
Bahnstrom- und Antriebsanlagen:			
Fahrleitungsanlagen	24 137 377	1 254 900	265 045
Übrige Bahnstromanlagen	2 988 400	57 800	–
Sicherungsanlagen:			
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	22 368 530	2 822 600	20 974
Übrige Sicherungsanlagen	4 042 500	–	–
Niederspannungs- und Telekomanlagen:			
Niederspannungsverbraucher	7 005 152	–	5 379
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	2 042 700	–	48 400
Publikumsanlagen:			
Perrons und Zugänge	16 790 402	1 317 200	–
Übrige Publikumsanlagen	1 932 381	–	–
Fahrzeuge Infrastruktur:			
Schienenfahrzeuge Infrastruktur	3 202 841	5 896 300	–
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	505 200	–	–
Betriebsmittel und Diverses:			
Betriebsmittel und Diverses	191 000	276 500	14 000
Total Infrastruktur	215 747 732	35 623 000	4 691 326

Abschreibungsrechnung

	Bestand 31.12.2025	Bestand 1.1.2025	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2025	Buchwert 31.12.2025
	29 460 752	19 139 013	583 532	149 447	19 573 098	9 887 654
	5 817 574	344 010	14 760	–	358 770	5 458 804
	8 907 923	3 324 007	193 823	19 868	3 497 962	5 409 961
	3 030 127	280 776	43 344	–	324 120	2 706 007
	4 770 172	1 309 606	89 652	–	1 399 258	3 370 914
	64 039 820	16 060 452	2 552 608	2 556 232	16 056 828	47 982 992
	6 077 530	1 937 472	385 206	388 890	1 933 788	4 143 742
	28 097 523	11 042 468	1 226 499	1 223 091	11 045 876	17 051 647
	25 127 232	3 258 358	1 139 665	265 045	4 132 978	20 994 254
	3 046 200	642 120	119 628	–	761 748	2 284 452
	25 170 156	9 748 385	1 122 922	20 974	10 850 333	14 319 823
	4 042 500	2 605 524	202 188	–	2 807 712	1 234 788
	6 999 773	3 916 656	451 702	5 379	4 362 979	2 636 794
	1 994 300	567 444	211 305	48 400	730 349	1 263 951
	18 107 602	8 608 291	490 128	–	9 098 419	9 009 183
	1 932 381	711 812	54 000	–	765 812	1 166 569
	9 099 141	1 723 657	114 204	–	1 837 861	7 261 280
	505 200	214 763	76 831	–	291 594	213 606
	453 500	103 080	24 092	14 000	113 172	340 328
	246 679 406	85 537 894	9 096 089	4 691 326	89 942 657	156 736 749

in Schweizer Franken			
Anschaffungswerte			
	Bestand 1.1.2025	Zugang	Abgang
B) Anlagen Verkehr			
Gebäude und Grundstücke:			
Gebäude	6 396 372	–	–
Grundstücke	24 824	–	–
Fahrbahn:			
Übrige Fahrbahnanlagen	656 588	–	80 000
Publikumsanlagen:			
Perrons und Zugänge	240 306	–	–
Einrichtungen:			
Einrichtungen	6 615 957	54 200	–
Niederspannungs- und Telekomanlagen:			
Niederspannungsverbraucher	645 327	–	–
Kundeninformationssysteme:			
Kundeninformationssysteme	5 915 600	–	42 400
Fahrzeuge Verkehr:			
Schienenfahrzeuge Uetlibergbahn S10	107 053 700	116 000	–
Schienenfahrzeuge Sihltalbahn S4	126 864 674	–	–
Kabinen Felseneggbahn	523 516	–	–
Übrige Fahrzeuge Verkehr	256 579	–	–
Betriebsmittel und Diverses:			
Betriebsmittel und Diverses	5 176 964	144 100	–
Total Verkehr	260 370 407	314 300	122 400
Total A – B	476 118 139	35 937 300	4 813 726

Die Anlagen im Bau sind im Anlagenspiegel nicht berücksichtigt.

¹ Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Bachdurchlass von «Brücken» auf «übrige Kunstbauten» umklassiert.

² Im Geschäftsjahr 2025 wurden Anlagen des Unterbaus von der Anlagegattung «Gleise» in «Übrige Fahrbahnanlagen» gemäss Vorgaben RTE 29900 umklassiert.

Abschreibungsrechnung					Buchwert
Bestand 31.12.2025	Bestand 1.1.2025	Zugang	Abgang	Bestand 31.12.2025	31.12.2025
6 396 372	1 486 227	414 736	–	1 900 963	4 495 409
24 824	–	–	–	–	24 824
576 588	578 266	14 640	80 000	512 906	63 682
240 306	157 731	4 212	–	161 943	78 363
6 670 157	1 874 816	511 344	–	2 386 160	4 283 997
645 327	644 426	300	–	644 726	601
5 873 200	5 176 104	121 920	42 400	5 255 624	617 576
107 169 700	23 111 652	3 699 612	–	26 811 264	80 358 436
126 864 674	113 457 449	2 256 560	–	115 714 009	11 150 665
523 516	442 882	20 196	–	463 078	60 438
256 579	189 994	26 556	–	216 550	40 029
5 321 064	3 053 636	514 024	–	3 567 660	1 753 404
260 562 307	150 173 183	7 584 100	122 400	157 634 883	102 927 424
507 241 713	235 711 077	16 680 189	4 813 726	247 577 540	259 664 173

Bleiben Sie immer auf dem Laufenden!

Melden Sie sich jetzt für den SZU-Newsletter an.



Hier geht es zur Anmeldung:
www.szu.ch/newsletter

Impressum

© 2025 Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Gestaltung: Pikka GmbH
Text: Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Fotografie: Manuela Haltiner, Tobias Stahel
Visualisierung S. 26: GFA Gruppe für Architektur GmbH



Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Wolframplatz 21 — 8045 Zürich

+41 44 206 45 11 — www.szu.ch — info@szu.ch