Die SBB bremsen beim Solarausbau

Selbst bei der Sanierung von rund 200 Perrondächern bleiben fast alle Flächen ohne Panels

DAVID VONPLON

Kein anderes Unternehmen in der Schweiz verbraucht so viel Strom wie die SBB. Mehr als zwei Terawattstunden benötigte das Unternehmen im vergangenen Jahr – fast so viel wie die gesamte Stadt Zürich mit Haushalten, Gewerbe und Industrie zusammen. Der grösste Teil davon entfällt auf den Bahnbetrieb: Lokomotiven und Triebzüge brauchen enorme Mengen an Fahrstrom, hinzu kommen Bahnhöfe, Werkstätten, Stellwerke, Beleuchtung und weitere technische Anlagen.

Die SBB sind damit nicht nur ein Verkehrsunternehmen, sondern auch ein Schwergewicht auf dem Schweizer Strommarkt. Entsprechend gross ist ihr Interesse an einer sicheren und möglichst günstigen Versorgung. Einen erheblichen Teil ihres Bahnstroms produzieren sie seit Jahrzehnten selbst – in erster Linie mit Wasserkraft. Insgesamt betreibt der Bundesbetrieb acht Wasserkraftwerke, an fünf weiteren ist er beteiligt.

Auch für den Ausbau der Solarenergie würden die SBB eigentlich beste Voraussetzungen mitbringen. Sie verfügen über Tausende Dächer und Infrastrukturflächen, die mit Solarpanels ausgerüstet werden könnten. Entsprechend gross ist das Potenzial: Würden sämtliche geeigneten Flächen inklusive Perrondächern genutzt, könnte das Unternehmen theoretisch 20 bis 30 Prozent seines Strombedarfs mit Solarenergie decken. Das hielt vor einigen Jahren ein Bericht des Bundesamtes für Verkehr fest.

Erst zwei Pilotanlagen

Doch die SBB tun sich schwer mit dem Sonnenstrom. Gerade einmal 14,3 Gigawattstunden produzierten ihre Photovoltaikanlagen im vergangenen Jahr – das ist weniger als 0,7 Prozent des eigenen Stromverbrauchs. Der Weg zum firmeneigenen Ziel ist damit noch weit: Bis 2030 wollen die SBB die jährliche Solarstromproduktion auf 100 Gigawattstunden steigern. Dafür müssten sie ihre Produktion innerhalb von vier Jahren nahezu versiebenfachen.

Die SBB geben sich dennoch zuversichtlich. «Der Ausbau von Photovoltaik auf unseren Gebäuden und Anlagen nimmt nach anfänglichen Startschwierigkeiten Fahrt auf», lässt sich Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit bei den SBB, im Geschäftsbericht 2025 zitieren. Das Unternehmen betont dabei, seit 2020 bei Neubauprojekten standardmässig zu prüfen, ob sich diese für eine PV-Anlage eigneten; auch bestehende Bauten würden laufend untersucht.

Bis anhin ist von dieser Beschleunigung allerdings wenig zu sehen. Bis 2029 saniert das Unternehmen 200 Perrondächer in der ganzen Schweiz, weil diese Konstruktionsfehler aufweisen. Doch Solarpanels sucht man auf den erneuerten Perrondächern vergebens – weder in Uznach, Emmenbrücke und Niederwangen noch in Oberwangen und Thörishaus wurden solche installiert.

Ein aktuelles Beispiel ist der Bahnhof Horgen Oberdorf im Kanton Zürich. Dort investieren die SBB rund 33 Millionen Franken in einen umfassenden Umbau mit neuen Perrons, Perrondächern und Unterführungen. Das Projekt wird in diesen Wochen abgeschlossen – doch auch dort sind keine Solarpanels auszumachen.

Auf wiederholte Nachfrage nennen die SBB lediglich zwei kleinere Pilotprojekte auf Perrondächern: eines in Sargans und eines in Malters. Die Sprecherin Mara Zenhäusern sagt: «Die Erfahrungen aus diesen Anlagen fliessen in die sich aktuell in Planung befindenden Projekte ein.» Ein forcierter Ausbau sei aufgrund der langen Planungs- und Bewilligungsdauer ebensolcher Projekte erst ab 2028 geplant.

Zenhäusern begründet die Zurückhaltung der SBB bei den Perrondächern mit den besonderen Anforderungen im Bahnbetrieb. Nicht jede technisch mögliche Fläche komme automatisch für die Stromproduktion infrage. «Klassische Dachflächen auf Gebäuden eignen sich in der Regel gut für Photovoltaik», sagt die Sprecherin, «im bahnnahen Umfeld, etwa auf Perrondächern, ist der Bau von PV-Anlagen aufgrund der sicherheitstechnischen Anforderungen jedoch komplex und anspruchsvoll.»

Man fokussiere sich deshalb primär auf andere Flächen. So plane man im kommenden Jahr rund siebzig Photovoltaikanlagen auf Gebäudedächern sowie zwei grössere Freiflächenanlagen. Insgesamt dürften diese Anlagen pro Jahr rund 6 Gigawattstunden Solarstrom produzieren.

Eine gesetzliche Pflicht

Das Vorgehen der SBB wirft dennoch Fragen auf. Schon 2020 hielt der Bundesrat fest, dass sich theoretisch ein Drittel bis die Hälfte der Perrondächer für Photovoltaik eignen würde. Zudem sind die gesetzlichen Vorgaben für die SBB inzwischen strenger geworden. Das Energiegesetz, das Anfang 2025 in Kraft trat, schreibt vor, dass bundesnahe Betriebe geeignete Infrastrukturen solaraktiv ausrüsten müssen. Nur bei technischer Unmöglichkeit, entgegenstehenden Vorschriften oder wirtschaftlicher Unverhältnismässigkeit seien Ausnahmen möglich. Ebenfalls besteht bei neuen Gebäuden mit mehr als 300 Quadratmetern Fläche eine Pflicht zur Nutzung der Solarenergie.

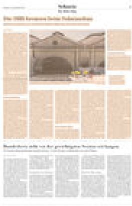
Vor diesem Hintergrund versuchen Umweltpolitiker nun Druck auf die SBB auszuüben. Die grüne Nationalrätin Florence Brenzikofer fordert in einem Vorstoss vom Bundesrat, dieser müsse als Eigentümer der SBB dafür sorgen, dass das vorhandene Potenzial für die Photovoltaik systematisch er-

Datum: 14.09.2026

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
https://www.nzz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 72'549
Erscheinungsweise: täglich



Seite: 9
Fläche: 81'747 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 320021
Referenz:
1e3dbd07-9055-4fe0-b2fc-7ba2c50e4013
Ausschnitt Seite: 2/2

schlossen werde. Für Brenzikofer ist klar, dass die Bahn bei Neu- und Umbauten bis jetzt zu wenig konsequent auf Solarenergie setzt. «Wenn ein Bahnhof entsteht oder saniert wird, muss zwingend auch eine Solaranlage mitgedacht werden», sagt sie.

Die Baselbieterin nennt als Negativbeispiel den neuen Bahnhof Liestal, der für rund 340 Millionen Franken umfassend ausgebaut wurde. Dabei entstanden über mehrere hundert Meter neue überdachte Perrons und Lärmschutzwände – auf eine Ausrüstung mit Solarpanels wurde verzichtet. Für Brenzikofer zeigt das Beispiel, dass die SBB die Solarenergie bei grossen Infrastrukturprojekten noch immer nicht konsequent mitdächten. Die Begründung des Unternehmens, dass Photovoltaik zum Zeitpunkt der Planung noch kein standardisiertes Ziel für Neubauten gewesen sei, hält sie für wenig überzeugend.

«Zu langsam unterwegs»

Schützenhilfe erhält Brenzikofer von Parlamentariern der GLP und der Mitte. «Die SBB sind beim Ausbau der Photovoltaik deutlich zu langsam unterwegs», sagt Jürg Grossen, GLP-Chef und Präsident des Branchenverbands Swissolar. Dabei gehe es nicht bloss um freiwillige Klimaziele des Unternehmens. Der Bundesrat habe den SBB als Alleinaktionär ausdrücklich den Auftrag erteilt, die Produktion erneuerbarer Energie auszubauen und die vorhandenen Potenziale optimal zu nutzen. «Für mich ist das ein klarer Auftrag.»

Grossen sieht bei den SBB eine beträchtliche Lücke zwischen Anspruch und Realität. «Es reicht nicht, wenn sich das Unternehmen ambitionierte Ziele setzt. Entscheidend ist, dass bei den vielen laufenden Bau- und Sanierungsprojekten auch tatsächlich Anlagen gebaut werden.» Wo Photovoltaik technisch und wirtschaftlich sinnvoll sei, müsse sie zur Regel werden. Erreichten die SBB das nötige Tempo nicht aus eigener Kraft, müsse der Bundesrat als Eigner die Vorgaben verschärfen.

Energieminister Albert Rösti sieht dafür allerdings keinen Anlass. Die gesetzlichen und die finanziellen Rahmenbedingungen seien Anfang 2025 verbessert worden; deren Wirkung werde sich in den nächsten Jahren zeigen, heisst es in der Antwort des Bundesrats auf den Vorstoss. Weitere Anpassungen seien nicht nötig. Der Ball liegt damit bei den SBB. Sie müssen nun den Nachweis erbringen, dass der firmeneigene Solarexpress endlich Fahrt aufnimmt.

Die Bundesbahnen produzieren seit Jahrzehnten einen erheblichen Teil ihres Stroms selbst – allerdings vor allem mit Wasserkraft. Im Bild Bauarbeiten am Glasdach des Nordtraktes am Zürcher HB. CLAUDIO THOMA / KEYSTONE

Von allen Firmen
in der Schweiz
brauchen die SBB
am meisten Strom.