

# Nachhaltigkeits- bericht.

Vorwort	127	Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige	
Nachhaltigkeit bei der SBB	128	Verkehrsentwicklung	154
Der Beitrag der SBB zur Erreichung		Wir sind eine verantwortungsvolle	
der SDGs	132	Arbeitgeberin	162
Fokus Klima	134	TCFD-Index	170
Wir sind klima- und umweltfreundlich		GRI-Index	171
unterwegs	143		



SBB Bahnhofsuhr am Hauptsitz in Bern Wankdorf.  
Im Rahmen der Kampagne «Ein Tick grüner» wechselten die Zeiger der SBB Uhren an den Bahnhöfen Bern Wankdorf, Zürich, Lausanne und Bellinzona sowie an ausgewählten digitalen Touchpoints temporär auf Grün.

# «Ein Tick grüner.»

## Sehr geehrte Damen und Herren

Die SBB nimmt ihre Verantwortung für die Umwelt, die Menschen und die Gesellschaft wahr. Unser ökologisches und soziales Engagement ist fest in der SBB Strategie verankert. Seit 2018 verfolgen wir das Ziel, unsere Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent zu reduzieren. Ein Vorhaben, das von der Science Based Targets Initiative validiert wurde. Zudem haben wir vom Stimmvolk das ehrgeizige Ziel erhalten, bis 2040 netto null Emissionen zu erreichen.

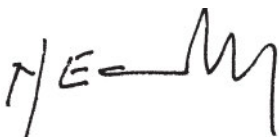
Wir blicken positiv auf das Jahr 2024 zurück. Mit der Kampagne «Ein Tick grüner» haben wir aufgezeigt, weshalb Bahnfahren einen ökologischen Vorteil bietet. Die SBB konnte per Ende 2024 die betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber 2018 um 45,9 Prozent reduzieren. Dies erreichte sie unter anderem, indem sie emissionsärmeren Treibstoff für ihre rund 1000 dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge und Maschinen verwendete. Die Berechnung unserer indirekten Emissionen aus der Lieferkette haben wir dank besserer Produkt- und Aktivitätsdaten verfeinert – ein wichtiger Schritt, um auch diese Emissionen zu senken. Unser Energiesparprogramm haben wir erfolgreich fortgeführt und das Energieparziel von jährlich 600 Gigawattstunden erreicht. Zudem haben wir ein Programm zur Förderung des Photovoltaikausbaus auf unseren Anlagen gestartet.

Die SBB hat sich 2024 erneut als engagierte Ausbilderin und familienfreundliche Arbeitgeberin mit fairen Löhnen ausgezeichnet. Die Zufriedenheit und das Sicherheitsgefühl unserer Mitarbeitenden haben sich verbessert. Themen wie Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung wurden intensiv behandelt, was zu einer grösseren Sensibilität und signifikant mehr Meldungen führte. Dies ermöglicht uns, eine inklusivere und sicherere Arbeitsumgebung zu schaffen. Unsere Sorgfaltspflicht gegenüber Menschen in der Lieferkette nehmen wir ernst. Eine interdisziplinäre Gruppe widmete sich den Menschenrechtsthemen und integrierte diese in die Managementprozesse der SBB. Sozialaudits in Produktionsstätten und die Entwicklung von Lieferanten mit einem niedrigen Nachhaltigkeitsrating sind hierbei zentrale Massnahmen. Ein Grossteil der über 320 analysierten Lieferanten konnte eine gute bis sehr gute Nachhaltigkeitsbewertung vorweisen.

Die SBB macht die Erfolge und Herausforderungen im Nachhaltigkeitsbereich transparent. Dieser Bericht wurde gemäss den GRI-Standards und den TCFD-Richtlinien erstellt. Er enthält unsere Schwerpunkte, Ziele und Kennzahlen, an denen wir unsere Fortschritte messen. Damit nähern wir uns der europäischen Berichterstattung nach CSRD an. Für die SBB und ihre Tochtergesellschaften wird die CSRD ab 2028 bindend.

Wir danken allen, die uns dabei unterstützen, die SBB ökologischer und sozialverantwortlicher zu machen.

Herzliche Grüsse



Nicolas Ecoffey  
Leiter Unternehmensentwicklung



Christina Meier  
Leiterin Nachhaltigkeit

# Nachhaltigkeit bei der SBB.

128

Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist die SBB eine treibende Kraft bei der Transformation zu einer nachhaltigen Schweiz. Wir vernetzen Menschen, Regionen, die Wirtschaft sowie natürliche Lebensräume – und leisten dadurch einen Beitrag zur Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

Die SBB Strategie 2030 zeigt die Schwerpunkte des Unternehmens: Im Fokus stehen die Kundinnen und Kunden und der Kern der Bahn – pünktlich, zuverlässig, sicher. In der Strategie hat die SBB zudem die Ambition verankert, in der Nachhaltigkeit führend und eine Bahn von Menschen für Menschen zu sein: für Reisende, für Mitarbeitende und für die Gesellschaft – für die ganze Schweiz. Daraus folgen drei Stossrichtungen des Nachhaltigkeitsengagements der SBB:

## Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Wir erhöhen unsere Umwelleistung und senken konsequent unsere Treibhausgasemissionen. Dazu setzen wir auf erneuerbare Energien, steigern die Energieeffizienz und treiben die Transformation zur Kreislaufwirtschaft voran. Wir fördern zudem nachhaltige, vernetzte Lebensräume für Mensch und Natur, indem wir verantwortungsvoll projektieren und bauen sowie die Artenvielfalt stärken.

## Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Wir bieten unseren Kundinnen und Kunden eine umweltfreundliche, barrierefreie Mobilität und einen nachhaltigen Gütertransport. Wir sorgen für Sicherheit – vom Datenschutz bis zu den Folgen des Klimawandels. Wir leisten einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung ebenso in der Lieferkette wahr.

## Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

Wir bieten sinnstiftende Arbeit für heutige und künftige Mitarbeitende. Mit massgeschneiderten Aus- und Weiterbildungen bereiten wir unsere Mitarbeitenden auf Veränderungen in ihrem Berufsfeld vor und erhalten ihr wertvolles Bahn-Know-how. Wir fördern eine exzellente Sicherheitskultur, unterstützen die Gesundheit der Mitarbeitenden und stärken das Wir-Gefühl dank Diversität, Inklusion und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern.

## Das Nachhaltigkeitsengagement der SBB: Schwerpunktthemen und SDGs.



### Umwelt

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.


Klima und Energie




Kreislaufwirtschaft

Nachhaltige Lebensräume




### Gesellschaft

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Nachhaltige Mobilität




Sicherheit und Resilienz






Nachhaltige Beschaffung






### Mitarbeitende

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.



Attraktive Arbeitgeberin

Gesundheit und Arbeitssicherheit

Chancengleichheit

→ Governance und Compliance einhalten → Dialog mit Stakeholdern → Transparentes Reporting

Für ihre Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit hat die SBB folgende wesentliche Ziele definiert:

Stossrichtung	Schwerpunktthema	Ziel
Umwelt	Klima und Energie	Wir halbieren bis 2030 unsere betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018. (Infolge methodischer Anpassungen bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen wird die SBB die Zielsetzung überarbeiten und 2025 neue Ziele definieren.) Wir sparen bis 2030 gegenüber 2010 jährlich 850 Gigawattstunden Energie und steigern die Energieeffizienz gegenüber der unbeeinflussten Entwicklung um 30 Prozent.
	Kreislaufwirtschaft	Wir verankern die Kreislaufwirtschaft in den Prozessen und der Unternehmenskultur und machen sie zum konzernweiten Standard. Wir vermeiden Betriebsabfälle, führen Wertstoffe der Wiederverwertung zu und entsorgen Sonderabfälle gesetzeskonform.
	Nachhaltige Lebensräume	Wir pflegen bis 2030 einen Fünftel unserer Böschungen naturnah. Wir wenden bei Neubauten Nachhaltigkeitsstandards an und ersetzen bis 2030 alle fossilen Heizungen durch erneuerbare Alternativen.
Gesellschaft	Nachhaltige Mobilität	Wir ermöglichen Menschen mit eingeschränkter Mobilität, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Für noch nicht barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen bieten wir Übergangs- oder Ersatzlösungen an. Wir erhöhen bis 2050 den Bahnanteil im Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.
	Sicherheit und Resilienz	Wir bearbeiten unsere Kundendaten gemäss den Datenschutzrichtlinien und erhöhen bis 2026 unternehmensweit den Reifegrad der Informationssicherheit. Wir minimieren das Risiko von witterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen sowie Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, dem Rollmaterial, Gebäuden, Gütern und Anlagen.
	Nachhaltige Beschaffung	Wir erhöhen bis 2027 unseren EcoVadis-Score zur nachhaltigen Beschaffung auf 80 Punkte und lassen auch unsere relevanten Lieferanten nach EcoVadis bewerten.
Mitarbeitende	Attraktive Arbeitgeberin	Wir gehören zu den besten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Wir erkennen die potenziellen Veränderungen in den Berufsfeldern und entwickeln die Kompetenzen unserer Mitarbeitenden.
	Gesundheit und Arbeitssicherheit	Wir halten die Anzahl Berufsunfälle auf tiefem Niveau und die Anzahl Fehltage stabil.
	Chancengleichheit	Wir besetzen bis Ende 2025 jedes Führungsteam mehrsprachig und mit zwei oder mehr Frauen.

Weitere Ziele sowie Kennzahlen zu den Schwerpunktthemen sind in den Kapiteln ab Seite 143 zu finden. Eine Übersicht über die wichtigsten Kennzahlen befindet sich in der Tabelle «ESG-Kennzahlen» auf Seite 49.

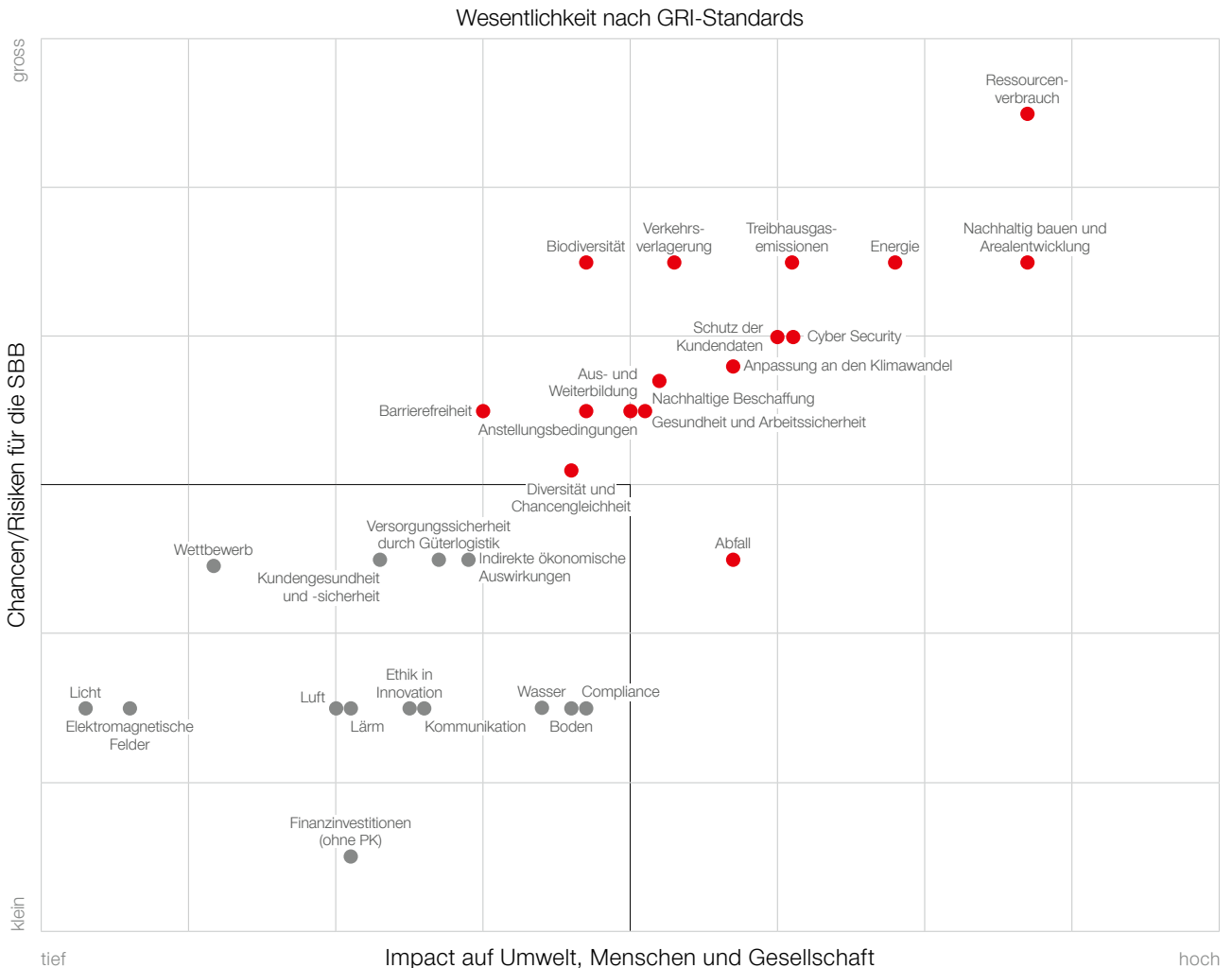


## Herleitung der wesentlichen Themen.

Die SBB hat 2022 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Zu diesem Zweck legte sie 29 Themen fest. Diese Themen orientierten sich einerseits an den GRI-Standards und den SDGs, andererseits an für die SBB spezifischen Kriterien. In Begleitung einer externen Beratungsfirma bewerteten interne Fachleute die Themen anhand der folgenden beiden Dimensionen: Die Dimension «Chancen/Risiken für die SBB» berücksichtigte die Auswirkungen eines Themas auf die Finanzen oder die Reputation der SBB, und die Dimension «Impact auf Umwelt, Menschen und Gesellschaft» bewertete den Schweregrad, die Reichweite, die Reversibilität und die Eintrittswahrscheinlichkeit der durch ein Thema ausgelösten Folgeerscheinungen. Daraufhin wurde der Entwurf der Wesentlichkeitsmatrix externen Stakeholdern (NGOs, Bundesämtern, Verbänden etc.) sowie weiteren internen Expertinnen und Experten vorgelegt. Ihre Rückmeldungen wurden in Einzelinterviews erfasst und in den Entwurf eingearbeitet. Die so entstandene Wesentlichkeitsmatrix diente als Grundlage, um das Nachhaltigkeitsengagement der SBB und die Schwerpunktthemen festzulegen. Schliesslich verabschiedete die Konzernleitung die Schwerpunkte des Nachhaltigkeitsengagements.

130

## Wesentlichkeitsmatrix.



Die Berichterstattung berücksichtigt nunmehr diejenigen Themen, die in den Dimensionen Chancen/Risiken oder Impact einen Wert über der Wesentlichkeitsschwelle erreichen, die bei 50 Prozent der Punktzahl liegt. 16 der 30 Themen entsprechen dieser Vorgabe und sind somit berichtsrelevant. Die 16 Themen sind zur besseren Übersicht in neun Schwerpunktthemen eingeteilt.

Stossrichtung	Schwerpunktthema	Thema im Nachhaltigkeitsbericht
Umwelt	Klima und Energie	Treibhausgasemissionen Energie
	Kreislaufwirtschaft	Ressourcenverbrauch Abfall
	Nachhaltige Lebensräume	Biodiversität Nachhaltig bauen und Arealentwicklung
Gesellschaft	Nachhaltige Mobilität	Barrierefreiheit Verkehrsverlagerung
	Sicherheit und Resilienz	Schutz der Kundendaten Cyber Security Anpassung an den Klimawandel
	Nachhaltige Beschaffung	Nachhaltige Beschaffung
Mitarbeitende	Attraktive Arbeitgeberin	Anstellungsbedingungen Aus- und Weiterbildung
	Gesundheit und Arbeitssicherheit	Gesundheit und Arbeitssicherheit
	Chancengleichheit	Diversität und Chancengleichheit

## Über die Berichterstattung.

Die SBB legt ihre ökologischen, sozialen und Governance-Themen (ESG) gemäss den GRI Sustainability Reporting Standards und der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) offen. Mit welchen ökologischen und sozialen Themen sie sich 2024 speziell beschäftigte, ist im Teil «Konzernlagebericht» zu finden. Die strategischen Ziele sowie Kennzahlen zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und die klimabezogenen Risiken und Chancen sind im Teil «Nachhaltigkeitsbericht» aufgeführt. Informationen zur Governance finden sich im Corporate-Governance-Teil.

Angaben gelten für die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Falls Daten oder Informationen von diesem Grundsatz abweichen, ist dies gesondert vermerkt. Ebenso werden im Vergleich zum Vorjahr neu formulierte Informationen direkt bei der jeweiligen Auskunft ausgewiesen. Aufgeführte Kennzahlen werden durch das SBB Statistikportal auf [reporting.sbb.ch](http://reporting.sbb.ch) ergänzt.

Für die ausgewiesenen ESG-Informationen ist keine externe Bestätigung («external assurance») eingeholt worden. Fragen und Rückmeldungen zu Inhalten dieses Berichtsteils können an Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit, gestellt werden: [christina.meier@sbb.ch](mailto:christina.meier@sbb.ch).

# Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

132

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO weist den Weg in eine zukunftsfähige Welt. Die Sustainable Development Goals (SDGs) bilden den Kern der Agenda. Sie umfassen 17 Ziele und 169 Unterziele. Diese Ziele sollen bis 2030 global und von allen UNO-Mitgliedstaaten erreicht werden – und damit eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene sichern.



## Beitrag der SBB zur Erreichung des SDG durch die Schweiz

- sehr kleiner Beitrag
- ■ kleiner Beitrag
- ■ ■ mittlerer Beitrag
- ■ ■ ■ grosser Beitrag
- ■ ■ ■ ■ sehr grosser Beitrag



Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für 35 500 Mitarbeitende verantwortlich. Um deren Gesundheit und Wohlergehen zu erhalten, setzt sie ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Sie fördert die Gesundheitskompetenz der Mitarbeitenden unter anderem im Hinblick auf die Digitalisierung und mit besonderer Berücksichtigung der psychischen Gesundheit. Sie schafft gesundheitsfördernde Arbeitsbedingungen, besonders für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Gesundheit und Arbeitssicherheit



Die SBB bildet schweizweit Lernende aus und bietet Mitarbeitenden ein grosses internes Weiterbildungsangebot. Damit bewahrt sie das spezialisierte Bahn-Know-how ihrer Mitarbeitenden und entwickelt dieses weiter. Sie ermöglicht ihren Mitarbeitenden, die notwendigen Kompetenzen zu erwerben, um die durch die Digitalisierung bedingten Veränderungen zu meistern.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Aus- und Weiterbildung



Die SBB fördert den Wiedereinstieg in den Beruf sowie die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben. Sie erhöht den Frauenanteil unter den Mitarbeitenden auf allen Hierarchiestufen. Unabhängige Erhebungen bescheinigen der SBB regelmässig Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Diversität und Chancengleichheit



Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Durch den Ausbau des Bahnangebots wird ihr Energiebedarf in den kommenden Jahren weiterwachsen. Die SBB bekennt sich deshalb zu einem sorgsamem Umgang mit Energie, indem sie Energieeffizienz erhöht und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch steigert. Sie plant, vermehrt Strom und Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Energie



Viele Mitarbeitende bei der SBB arbeiten in einer anspruchsvollen Arbeitsumgebung. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, entwickelt die SBB ihre Sicherheits- und Qualitätskultur kontinuierlich weiter. Durch den GAV SBB und den GAV SBB Cargo sorgt sie für zeitgemässe wie zukunftsfähige Arbeits- und Arbeitsbedingungen für ihre Mitarbeitenden. Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz arbeitet die SBB mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie ist dabei bestrebt, in der Lieferkette negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie allfällige Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen zu verhindern.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Anstellungsbedingungen, Gesundheit und Arbeitssicherheit sowie Nachhaltige Beschaffung















Die Schweiz hat sich der Agenda 2030 verpflichtet. Die SBB leistet durch ihr Handeln entlang ihres Nachhaltigkeitsengagements einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz. In erster Linie trägt sie durch die konsequente Senkung ihrer Treibhausgasemissionen, ihre Energiestrategie und ihr Angebot massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei.

Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Infrastrukturbetreiberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin unterstützt die SBB die Erreichung der folgenden SDGs: SDG 8 (Sichere Arbeit), SDG 9 (Sicherer Zugang zur Bahn und verlässliche Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Bauten und Lebensräume) und SDG 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch).

Punktuell trägt die SBB zur Erreichung der folgenden fünf SDGs bei: Sie engagiert sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Sie fördert die Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und den barrierefreien Zugang zur Bahn (SDG 10). Schliesslich verpflichtet sie sich zur naturnahen Pflege von Bahnborden und Böschungen (SDG 15).

Bei der Gewichtung der SDGs orientiert sich die SBB an der Umsetzung der Agenda 2030 durch die Schweiz. Die Schwerpunkte der SBB stehen somit im Einklang mit der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats. Die folgenden Spalten beschreiben den Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs.

 <p>9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR</p>	 <p>10 WENIGER UNGLEICHHEITEN</p>	 <p>11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN</p>	 <p>12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION</p>	 <p>13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ</p>	 <p>15 LEBEN AN LAND</p>
					
<p>Die SBB betreibt und unterhält eine verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur. Sie modernisiert und rüstet ihre Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge nach, um diese noch sauberer und umweltverträglicher zu machen. Sie leistet einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die SBB investiert in Innovationen, entwickelt neue Mobilitätsangebote und fördert den grenzüberschreitenden Verkehr. Ihre Kundendaten behandelt sie mit grösster Sorgfalt, und sie schützt ihre Informatikinfrastruktur vor Cyberangriffen.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Schutz der Kundendaten und Cyber Security</p>	<p>Die SBB beschäftigt Mitarbeitende unterschiedlicher Herkunft. Sie fördert die Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie toleriert keinerlei Art von Rassismus und Diskriminierung. Die SBB fördert die Vielfalt in Teams und im Management und etabliert eine inklusive Unternehmenskultur. Bahnfahren ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik mit physischen und digitalen Hürden verbunden. Die SBB ermöglicht einen möglichst barrierefreien Zugang zu ihrem digitalen Angebot sowie die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Chancengleichheit und Barrierefreiheit</p>	<p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Arealen zu Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus. Dadurch schafft sie sichere und nachhaltige Verkehrssysteme wie auch Arbeits-, Wohn- und Lebensräume. So fördert die SBB kurze Wege zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort. Ihre Büro- und Wohngebäude plant und baut sie nach anerkannten Nachhaltigkeitsstandards, und sie ist bestrebt, Materialien wiederzuverwenden.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Nachhaltig bauen und Arealentwicklung sowie Kreislaufwirtschaft</p>	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang ihrer Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und ökologische Kriterien. Bei Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen fördert die SBB die Kreislaufwirtschaft. Sie sorgt für eine effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen, minimiert den Ressourcenverbrauch, nutzt wiederverwertbare Materialien und steigert die Recyclingquote. Sie vermindert die Abfallmenge im Betrieb und den Kunststoffverbrauch der Mitarbeitenden.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Kreislaufwirtschaft und Nachhaltige Beschaffung</p>	<p>Die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet rund zehn Prozent der Schweizer Gesamtemissionen. Somit trägt die SBB einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Es gehört zu ihren Unternehmenszielen, die eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben zu reduzieren. Die SBB steigert ihre Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen und passt sich an die Auswirkungen des Klimawandels an.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Treibhausgasemissionen und Anpassung an den Klimawandel</p>	<p>Als grosse Infrastrukturbetreiberin trägt die SBB zwar massgeblich zur Zerstückelung der Landschaft bei. Sie bewirtschaftet jedoch im Gegenzug einen grünen Korridor entlang der Schienen und ergreift im Rahmen von Bauprojekten Ausgleichsmaßnahmen. Sie schützt und renaturiert Ökosysteme, um die Biodiversität zu fördern und Lebensräume geschützter wie bedrohter Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Biodiversität</p>

# Fokus Klima

Die SBB will als bundesnahes Unternehmen ein Vorbild hinsichtlich ihrer Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft sein. Sie legt deshalb ihre klimabedingten Risiken und Chancen gemäss den Richtlinien der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) offen. Damit will sie dem Bund und der Bevölkerung aufzeigen, wie sich der Klimawandel betrieblich und finanziell auf ihre Geschäftstätigkeit auswirkt.

2023 hat die SBB erstmals nach den TCFD-Richtlinien berichtet. Sie veröffentlichte dabei eine detaillierte Übersicht der klimabedingten Risiken und Chancen, die sich im Zusammenhang mit ihren Bestrebungen um den Klimaschutz (Reduktion der Treibhausgasemissionen) sowie der Anpassung an veränderte Klimabedingungen (Stärkung der Resilienz) ergeben. Zudem erläuterte sie, auf welche Weise bzw. mit welchen Zielen und Massnahmen sie diesen Risiken und Chancen begegnet.

Der vorliegende Bericht 2024 zeigt, wie die SBB den Klimaschutz in ihrer Strategie und ihren Konzernzielen verankert. Zudem beschreibt er, wie weit die Bestrebungen der SBB zur Senkung ihrer Treibhausgasemissionen fortgeschritten sind. Schliesslich legt er dar, auf welche Weise die SBB ihre Klimarisiken identifiziert und steuert, welche Risikoanalysen zu den Auswirkungen des Klimawandels im Berichtsjahr erfolgt sind und auf welchen Grundlagen diese Analysen beruhen.

Im Berichtsjahr hat die SBB dem Verwaltungsrat das geplante Vorgehen vorgelegt, um die Vorgabe des Klima- und Innovationsgesetzes umzusetzen und als bundesnaher Betrieb bis 2040 das Netto-Null-Ziel zu erreichen. 2025 will sie ihre Analysen zu den finanziellen Auswirkungen des Klimawandels fortführen und daraus weiterführende Anpassungsmassnahmen ableiten. Sie publiziert die daraus resultierenden Erkenntnisse in den nächsten Berichten.

## Klimastrategie der SBB.

Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (THG) auf netto null.

### Ziele der Klimastrategie (Basisjahr 2018)

-50% THG-Emissionen bis 2030 in Scope 1 und 2 verankert im Konzernziel ökologische Nachhaltigkeit (Infolge methodischer Anpassungen bei der Berechnung der THG-Emissionen wird die SBB die Zielsetzung überarbeiten und 2025 neue Ziele definieren.)

-92% THG-Emissionen bis 2040 in Scope 1 und 2

Netto null ab 2040 in Scope 1 und 2 mit Negativemissionen

-30% THG-Emissionen bis 2030 in Scope 3

Vorkette:  
ca. 1,2 Mio. t CO<sub>2</sub>e bei Beschaffung, Bautätigkeit etc.

Energieeffizienz:  
Die SBB will mit ihrem Energiesparprogramm bis 2030 ihre Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30% steigern. Das entspricht einer jährlichen Einsparung von 850 GWh Energie oder dem Strom von gut 200 000 Haushalten. Von 2030 bis 2050 soll die Energieeffizienz um weitere 300 GWh auf jährlich 1150 GWh gesteigert werden.

Klimaziel 

Netto null 2040

SBB nutzt 100 Prozent erneuerbare Energien:

Ersatz Heizungen, Strassenfahrzeuge, dieselbetriebene Loks, Weichenheizungen

**Ziel Nr. 13 der SBB Strategie**  
Unseren Umweltvorteil sicherstellen, alle Treibhausgasemissionen konsequent senken und die betrieblichen bis 2030 halbieren.

Verkehrsverlagerung auf die Bahn:  
-5 Mio. t CO<sub>2</sub>e

**Treibhausgasemissionen im Betrieb: ca. 0,06 Mio. t CO<sub>2</sub>e**

## Verankerung des Klimaschutzes in Strategie und Konzernzielen.

Die SBB legt grossen Wert auf den Schutz von Umwelt und Klima. Dies spiegelt sich in ihrer Strategie 2030 wider, die Nachhaltigkeit als ein zentrales Element beinhaltet. Seit 2018 verfolgt die SBB zudem eine spezifische Klimastrategie.

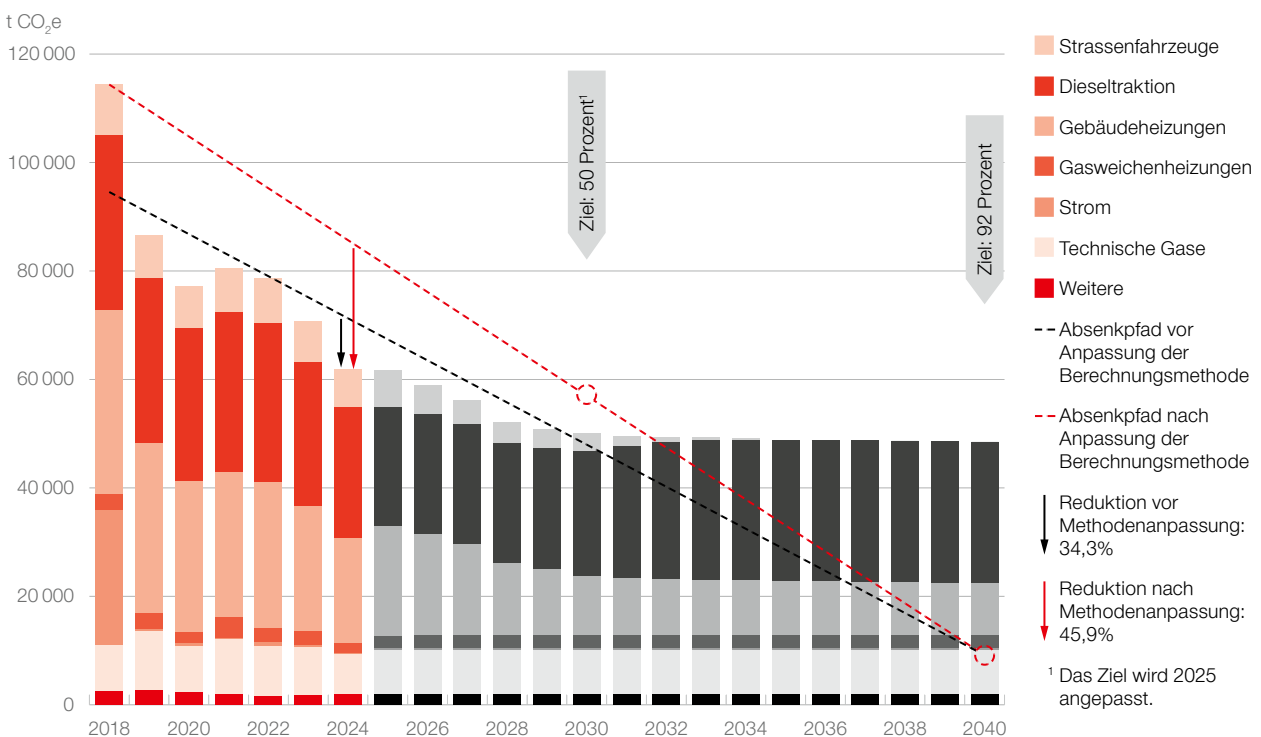
Die Züge der SBB fahren 2024 mit 90 Prozent Energie aus Wasserkraft. Dies trug wesentlich dazu bei, die direkten und indirekten energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen niedrig zu halten. Die SBB leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz in der Schweiz. Denn die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet im Personen- und im Güterverkehr rund fünf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, was etwa zehn Prozent der Schweizer Gesamtemissionen entspricht. Das Zugfahren ist dabei nur für 0,3 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verantwortlich, den der Verkehr gesamthaft in der Schweiz verursacht. Die Bedeutung der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel bietet für die SBB daher die Chance, sich auf dem Weg in eine klimafreundliche Zukunft noch gezielter im Markt zu positionieren.

Es gehört somit zu den Zielen der SBB, einen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen zu leisten und ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Dafür halbiert sie bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 und senkt diese bis 2040 um 92 Prozent. Dieses Ziel hat die SBB im Konzernziel «ökologische Nachhaltigkeit» verankert, das eines von neun Konzernzielen bildet. Es entspricht den wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), welche die Klimaziele der SBB 2022 validiert hat. Aufgrund des im Juni 2023 von den Schweizer Stimmberechtigten beschlossenen Klima- und Innovationsgesetzes muss die SBB als bundesnaher Betrieb bereits 2040 das Netto-Null-Ziel erreichen. Ihre unvermeidlichen Restemissionen von acht Prozent wird sie mittels Entzugs von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre, sogenannten Negativemissionen, ausgleichen.

Obwohl die betrieblichen Emissionen gering sind, ist der gesamte CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der SBB aufgrund der Beschaffung erforderlicher Materialien und Dienstleistungen erheblich. Deshalb will die SBB auch die Scope-3-Emissionen innerhalb ihrer Wertschöpfungskette kontinuierlich reduzieren.

### Absenckpfad zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2).

2018–2024 Ist-Werte, 2025–2040 Prognose mit bisher finanzierten Massnahmen



## Transitionsplan zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

Um ihre Klimastrategie umzusetzen, hat die SBB ein konzernübergreifendes Programm geschaffen. Dieses beruht auf den zwei Schwerpunkten «Energieeffizienz» und «erneuerbare Energien».

Um ihre Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 zu reduzieren, hat die SBB einen Absenkpfad festgelegt. Dazu setzt sie in den sechs Handlungsfeldern Gebäudeheizung, Gasweicheheizung, Dieseltraktion (dieselbetriebene Schienenfahrzeuge und Baustellen), Strassenfahrzeuge, Strom sowie technische Gase einerseits auf Massnahmen zur Energieeinsparung und zur Erhöhung der Effizienz, andererseits nutzt sie konsequent erneuerbare Energien.

Die SBB passte 2024 die Berechnung der Treibhausgasemissionen für die Jahre 2018–2023 aus methodischen Gründen rückwirkend an. Sie aktualisierte die Emissionsfaktoren und Berechnungen basierend auf dem allgemein gültigen Standard des Greenhouse Gas Protocol und glich die in die Treibhausgasbilanzierung einbezogene Konzerngesellschaften an die bei der finanziellen Berichterstattung einbezogenen Gesellschaften an. Infolgedessen wird die SBB die Zielsetzungen für 2030 und 2040 überarbeiten und 2025 neue Ziele definieren.

Mit einer Reduktion der betrieblichen Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) um 45,9 Prozent (34,3 Prozent vor Anpassung der Berechnungsmethode) gegenüber 2018 hat die SBB ihre für 2024 gesetzten Klimaschutzziele übertroffen. Dies erreichte sie unter anderem, indem sie dem Dieselmotorkraftstoff 25 Prozent hydriertes Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) beimischte, den Kältemittelverbrauch unter anderem beim Personenverkehr senkte und 76 fossile Gebäudeheizungen im eigenen Immobilienportfolio ersetzte.

## Ziele und Kennzahlen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

	Wert 2024	2030	Ziel 2040	2024	Zielerreichungsgrad (ZEG) 2030 (Prognose)	2040 (Prognose)
<b>Treibhausgasemissionen</b>						
Senkung der Treibhausgasemissionen						
Scope 1 und 2 (ggü. 2018)	-45,9% <sup>1</sup>	-50% <sup>1</sup>	-92% <sup>2</sup> noch festzulegen	■	■	■
Scope 3 (ggü. 2018)	-10,1%	-30%		■	■	■
<b>Energieeffizienz</b>						
Eingesparte Energie in GWh/Jahr	600	850	-	■	■	■
<b>Erneuerbare Energieträger</b>						
Anteil am Haushaltsstrom Die SBB bezieht den Haushaltsstrom bereits seit 2019 aus erneuerbaren Quellen.						
Anteil am Bahnstrom	90% <sup>3</sup>	100%	-	■	■	■
Anteil für Wärmeenergie		4	4			
für Gebäude und Anlagen	36,1%	-	-	-	-	-
für Weicheheizungen	69,2%	-	-	-	-	-
Anteil Strassenfahrzeuge, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden	15,4%	50%	100%	■	■	■

■ Zielerreichungsgrad (ZEG) >90%  
■ ZEG 75–90% oder teilweise finanziert  
■ ZEG <75% oder nicht finanziert

<sup>1</sup> Siehe Kommentar im Text

<sup>2</sup> Die restlichen 8% unvermeidliche Emissionen werden zur Erreichung des Netto-Null-Ziels mit Negativemissionen ausgeglichen.

<sup>3</sup> Durch den Kauf von Herkunftsnachweisen wird ein Anteil von mindestens 90% erneuerbarer Energie angestrebt. Die definitive Deklaration des Anteils erneuerbarer Energieträger stützt sich auf Herkunftsnachweise und kann erst im Frühling des Folgejahres erfolgen.

<sup>4</sup> Für die Wärmeenergie sind keine SBB übergreifenden Ziele für 2030/2040 definiert. Die Zunahme der erneuerbaren Energieträger wird bei der Erreichung des Netto-Null-Ziels angerechnet.

Weitere Kennzahlen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen der SBB sowie eine detaillierte Erläuterung von Scope 1, 2 und 3 sind in folgenden Kapiteln zu finden:

- Kapitel «Treibhausgasemissionen», Seiten 143–146
- Kapitel «Energie», Seiten 147–148
- Kapitel «Nachhaltig bauen und Arealentwicklung», Seite 153
- Kapitel «Verkehrsverlagerung», Seite 156

Die SBB hat ihr 2010 gesetztes Energiesparziel, den Energieverbrauch bis 2025 um 600 Gigawattstunden pro Jahr zu reduzieren, bereits im Berichtsjahr und somit ein Jahr früher als geplant erreicht. Hierzu trugen über 200 unterschiedliche Massnahmen bei, die von technischen Erneuerungen an Zügen, Gebäuden und Infrastruktur über Optimierungen im Bahnbetrieb bis hin zur Minimierung von Energieverlusten in der Stromversorgung reichten. Bis 2030 will die SBB jährlich 850 Gigawattstunden im Vergleich zum Energieverbrauch bei einer unbeeinflussten Entwicklung einsparen.

Die SBB kann ihre für 2030 in Scope 1 und 2 vorgesehenen Emissionsreduktionsziele voraussichtlich einhalten und damit die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent (bisheriges Ziel vor Anpassung der Berechnungsmethode) verringern. Dies erreicht sie vor allem, indem sie weiterhin Gebäudeheizungen und Strassenfahrzeuge umrüstet und bis zum Ersatz der dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge mit HVO versetzten Dieselmotoren einsetzt.

Um die Emissionen von Dieselschienenfahrzeugen, Weichenheizungen und technischen Gasen bis ins Jahr 2040 zu senken, hat die SBB zusätzliche Massnahmen identifiziert. Lassen sich diese Massnahmen vollumfänglich finanzieren, sinken die Emissionen gegenüber 2018 um 85 bis 90 Prozent. Aufgrund der sinkenden Energiepreise für erneuerbare Energien, dem verminderten Wartungsaufwand und der steigenden Energieeffizienz wird ein positiver Beitrag erwartet. Um die Rangierlokomotiven des Güterverkehrs zu erneuern, fossile Heizungen zu ersetzen und klimafreundliche Kältemittel einzusetzen, hat die SBB mittel- und langfristige finanzielle Mittel aus erwirtschafteten Geldern eingeplant. Investitionen bei der Infrastruktur werden durch Bundesmittel finanziert, die im Rahmen einer Leistungsvereinbarung zugesprochen werden. Die Finanzierung von klimafreundlichen Massnahmen in der nächsten Leistungsvereinbarungsperiode (2029–2032) ist aktuell noch nicht bestätigt. Ohne diese Finanzierungsmittel lassen sich die Emissionen gegenüber 2018 nur um 65 bis 70 Prozent reduzieren. Zur Erreichung des Netto-Null-Ziels muss die SBB die Restemissionen mittels Negativemissionen neutralisieren. Aktuell scheint für das Jahr 2040 ein Preis von 600 Franken pro neutralisierte Tonne CO<sub>2</sub> realistisch. Daher geht die SBB davon aus, dass sich die Investitionen in Umrüstungsmassnahmen langfristig auszahlen.

Das Erreichen der Klimaziele bietet für die SBB gleichzeitig Chancen für neue Geschäftsideen. So lancierte die Direktversicherungsgesellschaft der SBB, die SBB Insurance AG, in Zusammenarbeit mit ihren Rückversicherern AXA XL, Helvetia Versicherungen und Zurich Versicherungs-Gesellschaft das weltweit erste Pilotprojekt, das im Versicherungsvertrag eine Nachhaltigkeitskomponente aufweist. Die jährliche Nettoprämie wurde um einen Bonus bzw. Malus ergänzt, der an die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Absenktziele gebunden ist.

Die SBB hat 2024 das Konzernprogramm Photovoltaik aufgebaut, um ergänzend zur Wasserkraft die Energieproduktion mittels Solarenergie zu verstärken. Photovoltaikanlagen auf Dächern sowie eine erste Freiflächenphotovoltaikanlage tragen bereits zu einer sicheren und wirtschaftlichen Stromversorgung der SBB bei.

Um Projekte zur Umsetzung von CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen zu fördern, steht der SBB zudem ein interner Klimafonds zur Verfügung. Dieser wird durch die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe gespeist, die durch den Bund an die Unternehmen rückvergütet werden. 2024 hat die SBB aus dem Klimafonds Projekte im Umfang von über zwei Millionen Franken gefördert. Die Projekte haben beispielsweise dazu beigetragen, das Photovoltaikprogramm aufzubauen oder weitere Erkenntnisse zu den in der Lieferkette anfallenden Scope-3-Emissionen zu gewinnen.

## Identifikation von Klimarisiken.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der SBB – besonders jene aus Scope 3 – haben einen grossen Einfluss auf die Umwelt. Klimaschutz ist für die SBB deshalb ein wesentliches Thema (siehe Wesentlichkeitsmatrix, S. 130). Interne wie externe Stakeholder stellen diesbezüglich klare Anforderungen:

### Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaschutz

Stakeholder	Anforderung
Eigner Schweizer Stimmbevölkerung	Netto-Null-Ziel bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2040 erreichen
Kundinnen und Kunden	Bahn als umweltfreundliches Transportmittel erhalten und kontinuierlich in eine nachhaltige Richtung weiterentwickeln
Umweltschutzorganisationen	Treibhausgasemissionen gemäss Pariser Abkommen reduzieren
Versicherungen	Beitrag zur Milderung des Klimawandels leisten
Mieterschaft Immobilien	Energieeffiziente Wohnungen, Büros und Verkaufsflächen bereitstellen

Das Netto-Null-Ziel bis 2040 zu erreichen, ist eines von neun Konzernzielen der SBB. Dieses Ziel nicht zu erreichen, stellt für die SBB nicht nur das Risiko eines Imageverlusts dar, sondern bedeutet für sie ebenso ein finanzielles Risiko. Für alle Restemissionen, welche die SBB 2040 noch ausstösst, muss sie eine entsprechende Menge CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre entziehen. Aus subventionsrechtlichen Gründen kann sie die Negativemissionen nicht über eine interne CO<sub>2</sub>-Besteuerung querfinanzieren.

### Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaresilienz

Stakeholder	Anforderung
Eigner Kundinnen und Kunden Mitarbeitende	Sicherheit und Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs bei Naturereignissen (besonders bei zunehmenden Extremwetterereignissen) gewährleisten
Mitarbeitende	Schutzmassnahmen gegen Hitze am Arbeitsplatz (im Innen- wie Aussenbereich) umsetzen
Versicherungen	Massnahmen umsetzen, um Schäden infolge des Klimawandels zu begrenzen
Mieterschaft Immobilien	Klimaangepasste Wohnungen, Büros und Verkaufsflächen bereitstellen

Eine detaillierte Übersicht der klimabedingten Risiken und Chancen ist im letztjährigen SBB Geschäftsbericht 2023 im Kapitel «Fokus Klima» zu finden.

## Ein klimaresilientes Bahnnetz als Rückgrat der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft.

Ein leistungsfähiges, stabiles und resilientes Bahnnetz bildet die Grundlage für einen reibungslosen Transport von Menschen und Gütern. Eine klimaresiliente Bahn trägt somit wesentlich zu einer sicheren und effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei.

Der Klimawandel stellt die SBB vor unterschiedliche Herausforderungen. Steigende Temperaturen und immer häufigere Extremwetterereignisse wie Starkniederschläge oder Hitzewellen wirken sich in unterschiedlicher Hinsicht auf die Sicherheit, auf die Zuverlässigkeit wie auch auf die finanzielle Gesundheit der SBB aus.

Dank eines vorausschauenden Naturgefahrenmanagements und eines gut funktionierenden Mess- und Alarmierungssystems ist die SBB in der Lage, ihre Reisenden und Mitarbeitenden vor Naturgefahren zu schützen. Für den Schutz vor Naturgefahren gibt die SBB jährlich rund 10 bis 15 Millionen Franken aus. Aufgrund des bereits vor 15 Jahren eingeführten risikobasierten Umgangs mit Naturgefahren sind die Ausgaben der SBB für die Naturgefahrenprävention auch im letzten Jahr stabil geblieben – obwohl die Risiken durch den Mehrverkehr zugenommen haben. Bei der Dimensionierung neuer Schutzbauten berücksichtigt die SBB vorausschauend schon heute allfällige Folgen des Klimawandels. Bei der Überwachung der Naturgefahren investiert sie zunehmend in digitale Technologien wie Satellitendaten und Georadar. Sie senkt damit die Risiken an Orten, an denen Verbauungen nicht oder nur schwer zu erstellen



sind. Die datengesteuerten Anlagen erkennen Steinschlag, Felssturz, Hangrutsch, Murgang, Lawinen und Schneerutsch. Ein Alarm im Ernstfall sowie das rechtzeitige Anhalten von Zügen verhindern schwere Unfälle durch Kollisionen mit Fels- oder Erdmaterial oder Entgleisungen.

Auch wenn mit den heute bestehenden Massnahmen das Zufahren sicher und das Restrisiko klein ist, können Extremwetterereignisse Schäden an Infrastruktur, Rollmaterial und Gebäuden verursachen. Die Elementarschadenregelung mit dem Bund und die zusätzlich abgeschlossenen Versicherungen sichern die SBB finanziell gegen die Auswirkungen des Klimawandels ab. Steigende Temperaturen sowie immer häufigere und intensivere Hitzewellen bringen jedoch neue Herausforderungen für den Unterhalt der Anlagen. So steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Anlagen stärker als bisher abgenutzt werden. Ebenso steigt die Gefahr von Wald- und Böschungsbränden. Um die Sicherheit zu gewährleisten, muss die SBB Infrastrukturanlagen allenfalls teilweise früher als geplant ersetzen und den Unterhalt intensivieren. Bei der Festlegung von Anpassungsmassnahmen gilt es zudem, weitere indirekte Effekte, wie beispielsweise Einbussen bei der Energieproduktion oder bei der Arbeitsproduktivität, zu berücksichtigen. Die SBB wird ihre finanziellen Mittel weiterhin dort einsetzen, wo ein adäquater Schutz dringend erforderlich ist. Umso gezielter arbeitet sie an detaillierten Klimarisikoanalysen, die unter anderem eine finanzielle Bewertung der indirekten Risiken einschliessen.

## Klimaszenarien.

Die Sicherheit der Reisenden und Mitarbeitenden steht für die SBB an erster Stelle. Die SBB hat im Berichtsjahr ihre risikobasierte Naturgefahrenprävention fortgeführt. Zudem hat sie ergänzende Analysen durchgeführt und untersucht, inwiefern Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende, Infrastruktur, Rollmaterial und Gebäude vom Klimawandel betroffen sind. Die Ergebnisse sowie erste Berechnungen zu den Auswirkungen auf Betrieb und Finanzen wurden in einer 2024 neu geschaffenen konzernübergreifenden Arbeitsgruppe diskutiert. Sie flossen in die Risikobeurteilungen der Divisionen und des Konzerns ein.

Die SBB führt ihre Klimarisikoanalysen wie folgt durch:

Klimaszenarien:

- Szenario 1 (Worst Case): ungebremste Entwicklung der Treibhausgasemissionen (RCP 8.5)
- Szenario 2 (Realistic Case): Stabilisierung der Treibhausgasemissionen bis 2100 (RCP 4.5)

Zeithorizonte:

- Kurzfristig: Betrachtungszeitraum bis 2030 (Horizont der Mittelfristplanung der SBB)
- Mittelfristig: Betrachtungszeitraum 2030–2050 (Horizont der Langfristplanung der SBB)
- Langfristig: Betrachtungszeitraum 2050–2100 (Horizont für Immobilien und langlebige Infrastrukturen)

Datengrundlagen:

Für ihre Analysen verwendet die SBB die NCCS-Klimadaten CH2018.

Methodik:

Um Klimarisiken detailliert abzuschätzen, analysiert die SBB, welche Anlagen, welches Rollmaterial, welche Gebäude sowie welche Reisenden und Mitarbeitenden von welchen Klimagefahren betroffen sind (Vulnerabilität), an welchen Orten sich die Klimagefahren auswirken (Exposition) und wie stark die Auswirkungen sind (Kritikalität).

Die SBB hat 2024 die folgenden Klimarisikoanalysen neu durchgeführt: zwei Pilotanalysen für Infrastrukturanlagen (Telekom- und Sicherungsanlagen), eine Abschätzung der künftigen Wasserkraftproduktion, eine Analyse inklusive Massnahmenbewertung zuhanden einer Anlage, die dem Unterhalt des Rollmaterials des Personenverkehrs dient, sowie eine Analyse des künftigen Kühl- und Heizenergiebedarfs der bestehenden Anlagen und Immobiliennutzer. 2025 wird die SBB die Klimarisikoanalysen auf weitere Anlagen der Infrastruktur, des Personenverkehrs und des Güterverkehrs sowie von Immobilien ausweiten. Zudem plant sie, die Auswirkungen auf die Arbeitsproduktivität genauer zu untersuchen sowie einige übergreifende Anwendungsszenarien festzulegen und zu bewerten. Aufgrund der Resultate legt die SBB im Anschluss fest, welche weiteren Anpassungsschritte ergänzend zu den bereits bestehenden Massnahmen erforderlich und finanziell tragbar sind.

## Ziele und Kennzahlen zur Anpassung an den Klimawandel.

Die bisher erfassten Kennzahlen zur Anpassung an den Klimawandel sind in folgendem Kapitel zu finden:

- Kapitel «Anpassung an den Klimawandel», Seiten 158–159

Die SBB wird ihre nichtfinanzielle Berichterstattung in den nächsten Jahren schrittweise an die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) der EU anpassen. Sie wird dazu allenfalls weitere Kennzahlen in Übereinstimmung mit den dafür geltenden European Sustainability Reporting Standards (ESRS) definieren und erheben.

140

## Bewertung und Management der Klimarisiken.

Die SBB integriert Klimarisiken nahtlos in ihren allgemeinen Corporate-Risk-Management-Prozess. Dabei identifizieren und bewerten Risk Manager sowie Fachexpertinnen und Fachexperten der Divisionen und Konzernbereiche systemgestützt die Risiken und legen Massnahmen zu deren Handhabung fest. Die Klimarisiken werden wie alle anderen Risiken anhand einer Matrix bewertet, die für einen Planungshorizont von sechs Jahren einerseits die finanziellen Auswirkungen, andererseits die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken abbildet. Die Risk Manager des Konzerns (Corporate Risk Management) konsolidieren die Ergebnisse und stellen im jährlichen Risk-Management-Prozess sicher, dass das Topmanagement sowie die Konzernleitung und der Verwaltungsrat über die Risiken informiert werden und diese steuern.

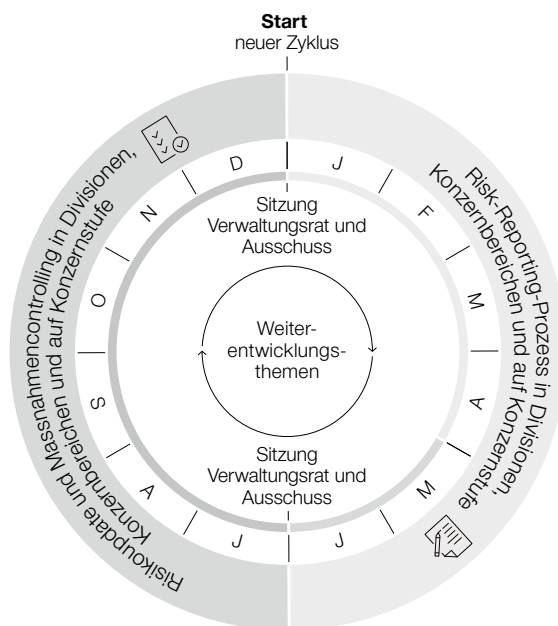
Weiterführende Informationen zum Risk Management sind im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 62 sowie im Finanzbericht auf Seite 101 zu finden.

## Governance von Klimaschutz sowie von klimabedingten Risiken und Chancen.

Klimaschutz ist in der Strategie 2030 der SBB fest verankert. Der Verwaltungsrat hat 2024 das bisherige Ziel bestätigt, die betrieblichen Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren. Zudem hat er, bedingt durch das 2023 beschlossene Klima- und Innovationsgesetz, die Zielvorgaben «Netto-Null in Scope 1 und 2 ab 2040 durch Neutralisierung der unvermeidlichen Restemissionen» sowie «konsequente Senkung aller Treibhausgasemissionen (inklusive Scope 3)» in die SBB Klimastrategie aufgenommen.

### Allgemeiner Risk-Management-Prozess der SBB.

Zusammenspiel von Divisionen und Konzern



Die Konzernleitung und der Verwaltungsrat erhalten vierteljährlich ein Reporting zum Stand der Zielerreichung und der Umsetzung der Massnahmen für Scope 1 und 2. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt über das seit 2018 bestehende, divisions- und fachführungsübergreifende Programm «Energiesparen und Klima». Die SBB misst ihre Treibhausgasemissionen jährlich und publiziert diese zusammen mit den Energiekennzahlen im Nachhaltigkeitsbericht, der von Konzernleitung und Verwaltungsrat abgenommen wird. Die Erreichung des Klimaschutzziels – wie die Erreichung aller anderen Konzernziele – ist für die variable Vergütung der Konzernleitung und der höheren Kadermitarbeitenden relevant.

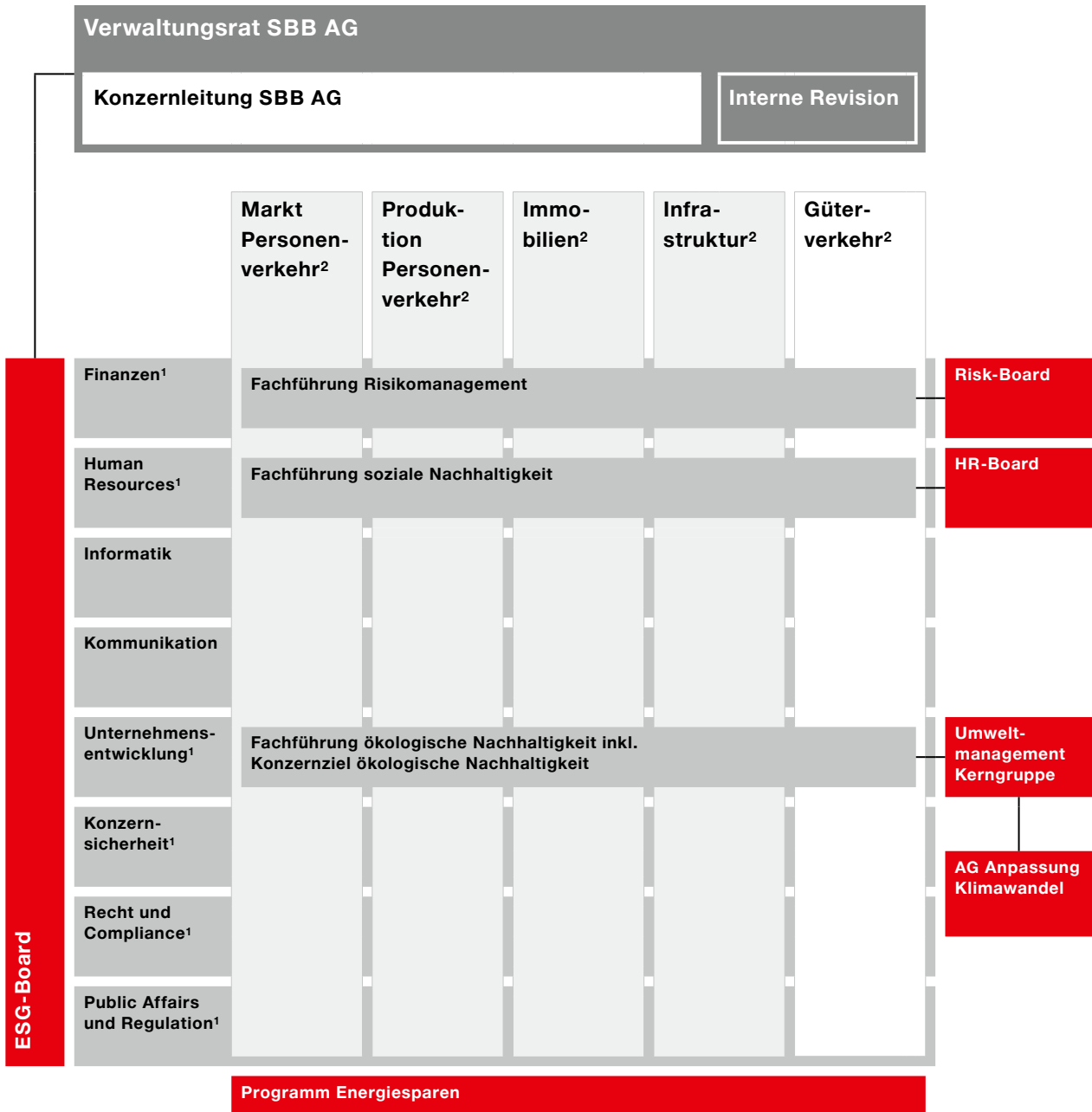
Für die vor- und nachgelagerten Emissionen aus den Scope-3-Kategorien 1 bis 6 hat sich die SBB durch ihr Bekenntnis zur Science Based Targets Initiative (SBTi) bis 2030 eine Reduktion von 30 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2018 zum Ziel gesetzt. Diese Scope-3-Kategorien beinhalten Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von Waren und Dienstleistungen, Anlagegütern und Produktionsmitteln, Aktivitäten zur Energiebereitstellung, Transport und Verteilung (Upstream), Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen sowie Geschäftsreisen. Die SBB hat sich mit der SBTi zudem dazu verpflichtet, die Menge an Diesel für Schienenfahrzeuge, die an Dritte verkauft wird, im Vergleich zu 2018 bis 2030 zu halbieren. Momentan prüft die SBB Massnahmen, um die Scope-3-Emissionen zu senken. Daraus resultierende Ergebnisse sollen 2025 in der Konzernleitung diskutiert werden.

Die Umsetzung von Massnahmen, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, erfolgt durch die Divisionen. 2024 hat die SBB die neue divisionsübergreifende Arbeitsgruppe «Anpassung Klimawandel» geschaffen. Diese Arbeitsgruppe vernetzt sich bereichsübergreifend und konsolidiert die Aktivitäten aus Konzernsicht. Sie berichtet ihrerseits an das divisionsübergreifende Gremium «Umweltmanagement Kerngruppe», das aus den Leiterinnen und Leitern der Umweltteams besteht. Beide Gremien haben 2024 jeweils einmal im Monat getagt.

2024 hat die SBB zur Erfüllung der ESG-Richtlinien (Environment, Social, Governance) eine neue Arbeitsgruppe auf Managementstufe gebildet (ESG-Board). In ihr sind Risk, Finance, Legal, Konzernstatistik sowie die Fachführungen Sicherheit, HR und Umwelt vertreten. Das ESG-Board verfolgt kontinuierlich die regulatorischen Anforderungen im Bereich ESG, prüft die Umsetzung von Massnahmen und steuert die ESG-Risiken einschliesslich der Klimarisiken. Dies gewährleistet eine umfassende interdisziplinäre sowie ganzheitliche Betrachtung der ESG-Themen. Das ESG-Board hat 2024 zweimal getagt; für 2025 sind vierteljährliche Sitzungen vorgesehen. Das ESG-Board legt strategisch relevante Themen oder Entscheide dem für die ESG-Themen zuständigen Konzernleitungsausschuss vor. Je nach Tragweite behandeln anschliessend die Konzernleitung und der Verwaltungsrat die Themen. Der Verwaltungsrat der SBB hat seine Kompetenzen hinsichtlich ESG im Berichtsjahr gestärkt: Neu hat Clara Millard Dereudre, die unter anderem über profunde Kenntnisse im Bereich der Nachhaltigkeitsstrategie verfügt, im Verwaltungsrat der SBB Einsitz genommen.

Governance der ESG-Themen bei der SBB.

Gremien zur Steuerung der ESG-Themen



Division	Fachführung	Segment	Gremien
----------	-------------	---------	---------

<sup>1</sup> Vertretung in ESG-Board <sup>2</sup> Vertretung in Arbeitsgruppe «Anpassung Klimawandel»

Weiterführende Informationen zur Governance sind im Corporate-Governance-Bericht ab Seite 51 zu finden.

# Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

## Klima und Energie.

143

Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle. Da die SBB ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter ausbaut, wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzfortschritte weiterhin wachsen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Neben den betrieblichen Emissionen ist vor allem der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der indirekten Emissionen gross.

### Treibhausgasemissionen.

#### Strategisches Ziel.

Die SBB leistet ihren Beitrag, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie senkt bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent. Bis 2040 senkt sie die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 weiter, um 92 Prozent gegenüber 2018. Ab 2040 gleicht sie die verbleibenden Emissionen mit Massnahmen aus, die im gleichen Umfang CO<sub>2</sub> der Atmosphäre entziehen. Damit erfüllt sie nicht nur das gesetzlich vorgegebene Netto-Null-Ziel, sondern auch die wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), zu der sie sich im Dezember 2021 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten und indirekten energiebedingten Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der Beschaffung sehr gross. Sie will deshalb ihre Scope-3-Emissionen ebenso nach wissenschaftlichen Vorgaben bis 2030 um 30 Prozent verringern.

#### Treibhausgasbilanz.

	Basis-jahr 2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Scope 1:</b>						
<b>Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>						
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	33 900	26 800	26 400	21 900	18 000	↓
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	42 800	38 100	37 700	34 300	31 200	↓
Verluste von Kältemitteln und Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	9 700	11 300	10 300	10 000	8 700	↓
<b>Scope 2:</b>						
<b>Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>						
Elektrizität	25 000	600	900	800	700	↓
Fernwärme	3 000	3 700	3 200	3 700	3 300	↓

	Basis- jahr 2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Scope 3:</b>						
<b>Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>						
Waren und Dienstleistungen	534 000	505 000	476 000	451 000	490 000	↗
Anlagegüter und Produktionsmittel	513 000	499 000	481 000	443 000	475 000	↗
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	29 000	26 000	28 000	24 000	19 000	↘
Transport und Verteilung (Upstream)	40 000	52 000	32 000	35 000	40 000	↗
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	29 000	22 000	21 000	23 000	18 000	↘
Geschäftsreisen	9 000	1 000	2 000	2 000	2 000	→
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	23 000	15 000	23 000	23 000	25 000	↗
Gemietete Objekte	37 000	42 000	31 000	32 000	26 000	↘
Transport und Verteilung (Downstream)	0	0	0	0	0	
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Nutzung verkaufter Produkte	70 000	40 000	61 000	57 000	59 000	↗
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Vermietete Objekte	0	0	0	0	0	
Franchisen	0	0	0	0	0	
Investitionen	15 000	18 000	14 000	14 000	15 000	↗

Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese Emissionen anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO<sub>2</sub>e um. Die Treibhausgasemissionen werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)» und weiterer Standards und Leitlinien berechnet. An einigen Stellen wurden für die berechneten Emissionen Hochrechnungen oder Schätzungen vorgenommen, da keine genauen Zahlen verfügbar waren. Falls zum Redaktionsschluss noch benötigte Grundlagendaten fehlten, wurden ebenfalls Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

2024 wurden die Treibhausgasemissionen für die Jahre 2018–2023 neu berechnet und weichen daher von den Werten in den vorgängig publizierten Geschäftsberichten ab. Die Neuberechnung erfolgte aufgrund der Aktualisierung der Emissionsfaktoren und Berechnungen basierend auf dem allgemein gültigen Standard des Greenhouse Gas Protocol sowie aufgrund des Angleichs der in die Treibhausgasbilanzierung einbezogenen Konzerngesellschaften an die bei der finanziellen Berichterstattung einbezogenen Gesellschaften.

**Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).**

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO<sub>2</sub>e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge, die Verbrennung von fossilen Energieträgern in Gebäudeheizungen oder die Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten. Die SBB nimmt an einem schweizerischen Emissionshandelssystem teil, indem sie durch den Heizungsersatz eingesparte Emissionen verkauft. Bis zum 31. Dezember 2024 wurden für die Zeitspanne von 2021 bis 2030 Bescheinigungen über Emissionsreduktionen im Umfang von 1007 Tonnen CO<sub>2</sub>e an Dritte abgetreten.

**Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).**

Die Treibhausgasemissionen im Scope 2 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015» berechnet. Scope 2 umfasst die CO<sub>2</sub>e-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Hierzu gehören ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste). Aufgrund der komplexen Vernetzung der Bahnstromsysteme und Kraftwerke wird der Nettostromverbrauch bilanziert, um Mehrfachzählungen zu vermeiden.

**Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).**

Die Treibhausgasemissionen im Scope 3 sind entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011» berechnet. Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO<sub>2</sub>e-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung. Die Emissionen der beschafften Waren, Dienstleistungen, Anlagegüter und Produktionsmittel sowie der eingekauften Transportleistungen sind aufgrund des Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten Analyse des Jahres 2020 abgeschätzt.

Weiterführende methodologische Informationen sind im Dokument «SBB Treibhausgasbilanzierung 2024. Grundlagen und Methoden» unter <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/profil/publikationen/geschaefts-nachhaltigkeitsbericht/downloads.html> zu finden.



### Senkung der Treibhausgasemissionen.

	2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Senkung der Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>						
Scope 1 und 2	Basisjahr	-33 800	-35 800	-43 600	-52 500	↗
Scope 3	Basisjahr	-79 000	-131 000	-196 000	-131 000	↘

Die SBB konnte ihre betrieblichen Emissionen 2024 stärker senken als in den Vorjahren. Dies erreichte sie unter anderem, indem sie dem Dieselmotorkraftstoff 25 Prozent hydriertes Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) beimischte, den Kältemittelverbrauch unter anderem bei Personenverkehr senkte und 76 fossile Gebäudeheizungen ersetzte. Die Scope-3-Emissionen hingegen stiegen gegenüber dem Vorjahr an, was auf das deutlich höhere Einkaufsvolumen im Berichtsjahr zurückzuführen ist: Infolge des zunehmenden Verkehrswachstums beschaffte die SBB einerseits neue Triebzüge und investierte andererseits in Ingenieursprojekte zur Instandhaltung und zum Ausbau der Infrastruktur.

Mehr Informationen zu den Treibhausgasemissionen sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf Seite 35–36 und im Kapitel «Fokus Klima» auf den Seiten 134–137 zu finden.

### Intensität der Treibhausgasemissionen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs in g CO<sub>2</sub>e/100 Pkm</b>						
SBB Personenverkehr (FV und RV) inklusive Tochtergesellschaften Normalspur und TGV Lyria innerhalb der Schweiz	22,2	21,7	16,5	14,2	14,0	↘
Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften Normalspur	31,4	32,2	26,0	22,0	21,3	↘
Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz	18,1	17,2	12,7	11,1	10,9	↘
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) in g CO <sub>2</sub> e/100 Ntkm	189,6	186,5	185,4	191,4	171,5	↘

Die spezifischen Treibhausgasemissionen entsprechen den Emissionen aus direktem und indirektem Energieverbrauch (direkt verbrauchter Bahnstrom/Diesel plus Emissionen, die bei der Bereitstellung der Energie entstehen) (Berechnung gemäss EN 16258).

Die CO<sub>2</sub>-Effizienz des Personenverkehrs hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Diese guten Ergebnisse sind auf die höhere Auslastung der Züge und das Energiesparprogramm zurückzuführen. Die CO<sub>2</sub>-Effizienz des Güterverkehrs hat sich deutlich verbessert. Dies ist auf einen Rückgang des Anteils der Dieseltraktion und die Einführung von HVO zurückzuführen.

### Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Ozon abbauende Stoffe in kg CFC-11eq</b>						
Kältemittel	0,01	0,01	0,01	0,02	0,00	↘

Im Jahr 2024 hat die SBB keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 («Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre») gekennzeichnet sind. Die Kältemittelverluste der letzten noch mit dem Kältemittel R22 betriebenen Anlagen sind geschätzt.

### Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Schwefeloxide (SO<sub>x</sub>) und andere signifikante Luftemissionen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg</b>						
NO <sub>x</sub>	456 900	473 800	470 200	428 100	399 500	↘
SO <sub>x</sub>	3 100	3 100	3 600	3 000	2 600	↘
PM 2,5	6 800	7 200	7 300	7 500	7 600	↗
PM 2,5-10	200	200	200	200	200	→
PM 10	7 000	7 400	7 500	7 800	7 900	↗

Die direkt verursachten Luftemissionen berechnen sich aufgrund der verbrauchten Treibstoffe (Diesel und Benzin) und der verbrauchten Brennstoffe für die Wärmeerzeugung (Heizöl, Erdgas, Propan, Holz). Feinstaub aus Abrieb wird momentan nicht erhoben. 2024 wurden die Luftemissionen für die Jahre 2018–2023 neu berechnet und weichen daher von den Werten in den vorgängig publizierten Geschäftsberichten ab. Die Neuberechnung erfolgte aufgrund der Aktualisierung der Emissionsfaktoren, die neu von der UVEK-Datenbank 2021 stammen (Vorjahre: UVEK-Datenbank 2016).

#### SDG



#### Weitere Informationen



Klimaschutz |  
sbb.ch

## Energie.

### Strategisches Ziel.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, indem sie systematisch und stetig Energie spart. Bis 2030 steigert sie so die Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30 Prozent. Sie spart damit gegenüber der unbeeinflussten Entwicklung jährlich 850 Gigawattstunden (GWh) Energie ein, was dem Strombedarf von rund 200 000 Schweizer Haushalten pro Jahr entspricht. Zudem will die SBB auf ihren Gebäuden und Flächen bis 2030 jährlich 100 Gigawattstunden und bis 2040 jährlich 160 Gigawattstunden mittels Photovoltaik produzieren. Fossile Heizungen ersetzt sie bis 2030 durch erneuerbare Heizsysteme und rüstet Gasweicheheizungen im Rahmen des Substanzerhalts kontinuierlich auf Elektrobetrieb um. Strassenfahrzeuge sind bis 2030 zu mindestens 50 Prozent elektrisch unterwegs.

147

### Energieverbrauch.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Strom- und Bahnstromverbrauch in der Schweiz in GWh</b>						
Bahnstrom	1 578	1 646	1 692	1 660	1 665	→
Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung	190	189	145	140	131	↓
Fossiler Diesel für Bahntraktion	103	108	107	97	88	↓
HVO für Bahntraktion	–	–	–	–	10	
Kraftstoff für Strassenfahrzeuge, Maschinen und Geräte	29	28	31	28	26	↓
Strom für Gebäude und Anlagen	285	298	290	285	281	↓
<b>Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen in GWh</b>						
Heizöl	49,8	45,3	57,9	43,9	31,7	↓
Erdgas	58,5	59,8	45,4	43,6	41,3	↓
Propan	4,4	11,2	7,7	5,8	4,7	↓
Biogas	6,3	7,4	5,9	4,8	8,0	↗
Holz	17,1	18,9	20,8	22,6	24,5	↗
Fernwärme	61,5	61,0	53,3	60,3	54,3	↓

Die Messung des Energieverbrauchs basiert auf den eingekauften Mengen. Der Bahnstrom beinhaltet den gesamten Verbrauch aller SBB Fahrzeuge auf dem eigenen Netz und auf Drittnetzen. Der Strom wird auf den Lokomotiven und Triebfahrzeugen mit Energiemessgeräten gemessen. Stehen für einzelne Fahrzeuge keine Messwerte zur Verfügung, werden stattdessen Ersatzwerte herangezogen. Die Erfassung der Wärmeenergie basiert bei kleineren Objekten auf den eingekauften Mengen an Heizöl und dem Lagerstand im Sommer. In diesem Fall erfolgt die Bilanzierung über die letzte vergangene vollständige Heizperiode. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

### Energieintensität.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Spezifischer Energieverbrauch</b>						
des Eisenbahnpersonenverkehrs in kWh/100 Pkm	12,13	11,86	9,01	7,77	7,62	↓
des Schienengüterverkehrs in kWh/100 Ntkm	4,05	4,09	4,11	4,07	4,03	↓
aller Personen- und Güterzüge in kWh/100 Zkm	1 055,09	1 057,17	1 074,39	1 053,15	1 044,73	→
aller Personenzüge in kWh/100 Zkm	992,94	986,86	1 011,15	994,10	990,92	→
aller Güterzüge in kWh/100 Zkm	1 440,26	1 523,18	1 509,90	1 474,12	1 449,92	↓

Der spezifische Energieverbrauch im Personenverkehr berechnet sich aus der Sicht der SBB als Eisenbahnverkehrsunternehmen, inklusive der Normalspur-Tochtergesellschaften des Regionalverkehrs SBB. Der Wert setzt sich aus dem direkten Bahnstrombedarf der Züge und der Transportleistung zusammen. Der spezifische Energiebedarf im Schienengüterverkehr beinhaltet den Bedarf von SBB Cargo sowie die Leistungen von SBB Cargo International AG innerhalb der Schweiz. Der spezifische Energieverbrauch pro Zugkilometer berechnet sich aus der Menge an Bahnstrom und der Transportleistung auf dem Netz von SBB Infrastruktur (Summe aller Züge von Personen- und Güterverkehr).

## Erneuerbare Energie.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom in Prozent	91,1	90,2	90,3	91,8	90,0	↘
Anteil erneuerbarer Energieträger für Wärmeenergie in Prozent	27,3	27,7	27,8	31,6	36,1	↗
davon Anteil erneuerbarer Weichenheizungen in Prozent	—	—	—	66,2	69,2	↗
Anteil Strassenfahrzeuge mit alternativem Antrieb in Prozent	0,4	0,6	1,9	8,4	15,4	↗
Stromproduktion mit Photovoltaik in GWh	5,5	6,2	6,4	8,2	10,6	↗

Der Anteil der erneuerbaren Energieträger am Bahnstrom hängt hauptsächlich von der Regenmenge ab (Füllstand Stauseen für Wasserkraftwerke). Durch den Kauf von Herkunftsnachweisen wird ein Anteil von mindestens 90 Prozent erneuerbarer Energie angestrebt. Die definitive Deklaration des Anteils erneuerbarer Energieträger stützt sich auf Herkunftsnachweise und kann erst im Frühling des Folgejahres erfolgen. Der Anteil der erneuerbaren Energieträger für die Wärmeenergie basiert auf den eingekauften Energiemengen für Gebäude und stationäre Anlagen, ergänzt mit der produzierten Wärmeenergie der eingesetzten Wärmepumpen. Zur Stromproduktion mit Photovoltaik tragen alle Anlagen auf SBB Anlagen und Gebäuden bei, unabhängig davon, ob sie als Contracting-Lösung oder als Eigeninvestition realisiert wurden. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil Strassenfahrzeuge mit alternativem Antrieb stark gestiegen. Die SBB hat 2024 ihre Fahrzeugflotte weiter ausgerüstet und setzt mittlerweile 289 elektrische Strassenfahrzeuge und 93 Hybridfahrzeuge ein.

## Energieeffizienz.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Eingesparte Energie in GWh	440	504	539	568	600	↗

Aufgeführt ist die jährliche Wirkung der im Programm «Energiesparen und Klimaschutz» erfassten Energiesparmassnahmen. Dazu wird die Energie, die mit der Umsetzung der Massnahmen verbraucht wird, mit dem potenziellen Verbrauch bei unbeeinflusster Entwicklung verglichen. Betrachtet wird die Endenergie von allen Energieträgern und über alle Divisionen.

Mehr Informationen zur Energie sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf den Seiten 36–38 und im Kapitel «Fokus Klima» auf den Seiten 134–137 zu finden.

SDG



Weitere Informationen



Nachhaltige Energie |  
sbb.ch

## Kreislaufwirtschaft.

Ein Grossteil der weltweit produzierten Güter wird aus nicht erneuerbaren Rohstoffen hergestellt und nach einmaligem Gebrauch deponiert oder verbrannt. Die Kreislaufwirtschaft hingegen nimmt den Stoffkreislauf der Natur zum Vorbild und versucht, durch mehrere Nutzungen einen Materialgebrauch ohne Abfälle und ohne schädliche Emissionen zu erreichen. Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und verursacht dadurch wesentliche Material- und Energieverbräuche. Mit über 76 Millionen Tonnen ist sie eine der grössten Materialbesitzerinnen der Schweiz. Der dadurch entstehende Materialfluss hat Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

149

### Ressourcenverbrauch.

#### Strategisches Ziel.

Ressourcenschonung ist aus ökonomischen, ökologischen und risikorelevanten Gesichtspunkten ein Schwerpunkt, den die SBB bereits auf mehreren Ebenen am Vertiefen ist. Die Kreislaufwirtschaft spielt dabei eine elementare Rolle. Es gilt, sie in der Kultur und in den Prozessen zu verankern und zum konzernweiten Standard zu machen. Die SBB verfolgt dabei drei strategische Stossrichtungen: erstens die Anpassung interner Prozesse, zweitens die Entwicklung zirkulärer Kundenangebote sowie drittens die Verankerung der Kreislaufwirtschaft in der SBB Unternehmenskultur.

#### Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Baumaterialien für Gleisbau in Tonnen</b>	617 496	643 583	642 251	602 106	525 155	↘
Kiessand	49 612	63 996	59 349	64 215	53 400	↘
Schotter	460 729	466 495	465 499	426 900	370 000	↘
Betonschwellen	56 129	64 765	67 460	65 875	61 860	↘
Holzschwellen	4 355	4 815	4 997	4 463	2 248	↘
Stahlschwellen	2 006	1 680	1 821	2 285	476	↘
Schienen	44 665	41 832	43 125	38 368	37 170	↘
<b>Weitere Materialien in Tonnen</b>						
Schmierstoffe	589	568	472	461	503	↗
Herbizide	1,4	1,9	1,4	0,8	0,6	↘

### Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Aufbereiteter Schotter in Tonnen	100 000	140 000	120 000	120 000	110 000	↘

Die Daten beziehen sich auf Schotter, der bei Gleiserneuerungsarbeiten vor Ort gereinigt und unmittelbar als Schotter wiederverwendet werden konnte.

Mehr Informationen zu Ansätzen der Kreislaufwirtschaft sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf den Seiten 36–37 zu finden.

#### SDGs



#### Weitere Informationen



Kreislaufwirtschaft | sbb.ch

## Abfall.

### Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz stofflich wiederverwertbarer Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Sie will noch mehr ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit bündeln, nach Qualitäten trennen und am Wertstoffmarkt veräussern. Zudem plant die SBB, den Recycling- und Wiederverwendungsanteil sämtlicher Abfälle und Wertstoffe zu erhöhen.

### Angefallener Abfall.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Angefallene Abfälle in Tonnen</b>						
Industrieabfälle	255 409	243 807	268 659	260 630	247 066	↘
davon Gleisaushub (Schotter, Kiessand)	165 459	149 496	181 835	175 903	176 582	→
Sonderabfälle	30 928	51 476	55 369	59 608	46 251	↘
Publikumsabfälle	9 621	9 878	10 782	12 047	12 904	↗

Beim Gleisaushub (Schotter, Kiessand) handelt es sich um die Menge, die nicht vor Ort gereinigt und unmittelbar als Schotter wiederverwendet werden kann. Sie wird an Schweizer Entsorgungsfirmen übergeben, die gemäss eigenen Angaben rund 80 Prozent aufbereiten und beispielsweise als Splitt für Beton wiederverwenden. Die restlichen 20 Prozent müssen deponiert werden. Bei den Publikumsabfällen werden die von der SBB der Entsorgung zugeführten Abfallmengen ausgewiesen.

#### SDGs



#### Weitere Informationen



Abfallbewirtschaftung | sbb.ch



## Nachhaltige Lebensräume.

Der Verlust, die Entwertung oder die Zerstückelung natürlicher Lebensräume bedrohen die in der Schweiz einheimische Flora und Fauna. Die SBB trägt durch ihre Bahninfrastruktur, ihre Immobilien und die geplanten Bauvorhaben zu dieser Gefährdung bei. Gleichzeitig besitzt sie durch ihre Bahnborde einen grünen Korridor, der für die Biodiversität nationale Bedeutung hat. Als Besitzerin der zentral gelegenen Bahnhöfe und angrenzenden Areale beeinflusst sie zudem positiv die Erhaltung des baukulturellen Erbes und die Weiterentwicklung von Quartieren.

151

### Biodiversität.

#### Strategisches Ziel.

Bis 2030 pflegt die SBB einen Fünftel ihrer Böschungen naturnah. Sie fördert die Vernetzung der Lebensräume für Tiere längs und quer zu den Bahnlinien. Sie erfüllt damit den Auftrag des Bundes, ihren Beitrag zur Sicherung der ökologischen Infrastruktur im Rahmen des «Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz» zu leisten. Zudem fördert die SBB standortgerechte und zukunftsfähige Pflanzenarten in Waldflächen und passt sich so vorausschauend an die Auswirkungen des Klimawandels an. Invasive Neophyten auf ökologisch wertvollen Flächen bekämpft die SBB systematisch.

#### Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anteil naturnah gepflegte Flächen</b>						
Gesamtfläche SBB in ha	9 514	9 520	9 537	9 624	9 626	→
Fläche gehölzfreie Böschungen in ha	-	2 500	2 500	2 500	2 500	→
davon Biodiversitätsflächen (naturnah gepflegte Flächen) in Prozent	-	3,1	4,1	5,2	5,8	↗
davon potenzielle Biodiversitätsflächen in Prozent	-	6,8	8,3	9,9	11,3	↗
davon Ersatzflächen aus Projekten in Prozent	-	4,5	4,3	4,6	4,6	→
davon Flächen im Standardunterhalt in Prozent	-	84,9	83,3	80,4	78,4	↘

Die SBB bewirtschaftet jenes Land entlang der Bahnlinien auf naturnahe Weise, das unter die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) fällt, sich in einem Naturschutzgebiet befindet oder ökologisch wertvoll ist. Beim Unterhalt von Biodiversitätsflächen gelten strenge Standards, die eine vielfältige Flora und Fauna fördern. Unter anderem werden die Flächen geschnitten und nicht gemulcht und das Schnittgut zusammengenommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die Mindestschnittshöhen und die Schnittzeitpunkte, und invasive Neophyten werden systematisch bekämpft. Für Planung, Ausführung und Reporting nutzt die SBB das Informationssystem Vegetation (IVEG), seit 2021 werden die Biodiversitätsflächen und die eigenen ökologischen Ersatzflächen systematisch erfasst. Das IVEG beinhaltet bereits heute die nationalen Schutzgebiete. Aktuell werden zusätzlich die kantonalen Schutzgebiete erfasst.

Aufgrund eines erhöhten Mittelbedarfes für die Instandhaltung wurde das Budget für den Grünunterhalt auf Infrastrukturf lächen für das Jahr 2024 stark reduziert. Die Zielvorgabe des Bundes kann nur erreicht werden, wenn die notwendigen Mittel ohne Unterbruch zur Verfügung stehen und nicht mit Sicherheit und Verfügbarkeit des Bahnbetriebes konkurrenzieren.

### Geschützte Arten im Bahnumfeld.

Im Bahnumfeld sind unter anderem die folgenden geschützten Arten nachgewiesen: Aspispiper, Biber, Zaun- und Mauereidechsen, Gelbbauchunken, Feuersalamander, Bergmolch, Schlingnattern, Blauflügelige Sandschrecken, Gottesanbeterinnen, Wildbienen sowie unterschiedliche Orchideenarten, beispielsweise der Frauenschuh oder das Helmknabenkraut.

Die SBB stützt sich bei der Identifikation geschützter Arten auf die Rote Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN), auf die Rote Liste des Bundesamts für Umwelt sowie auf regionale Rote Listen. Aufgeführt sind Arten, die ihren Lebensraum in von Geschäftstätigkeiten der SBB betroffenen Gebieten haben. Die SBB verfügt über ein Geoportal, das den Projektierenden von Erneuerungs- und Ausbauprojekten das Vorkommen bedrohter Arten anzeigt. Die entsprechenden Daten werden von den nationalen Artenschutz-Datencentren zur Verfügung gestellt und regelmässig aktualisiert.

### Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl Standorte mit Amphibienkonflikten</b>						
davon potenzielle Konfliktstellen	-	ca. 350	ca. 350	ca. 350	ca. 350	→
davon sanierte Konfliktstellen	-	5	7	11	14	↗

Die Bahn weist nach heutiger Beurteilung bei keinem der überregionalen Wildtierkorridore eine Barrierewirkung auf. An Standorten, wo die Bahn parallel zur Autobahn verläuft, liegt die Planung und Ausführung von Wildtierpassagen in der Verantwortung des ASTRA. Zur Identifikation von potenziellen Amphibienkonfliktstellen wurde eine GIS-Analyse der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz (karch) im Auftrag des BAFU durchgeführt. Dabei wurde analysiert, ob Bahnlinien auf einer möglichen Wanderachse liegen. Diese potenziellen Konfliktstellen werden zurzeit näher beurteilt und falls notwendig im Feld untersucht, um Massnahmen zu definieren.

Mehr Informationen zur Biodiversität sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf Seite 35 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Biodiversität | sbb.ch

## Nachhaltig bauen und Arealentwicklung.

### Strategisches Ziel.

Bei der Planung und beim Bau neuer Immobilien wendet die SBB den neusten Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) an. Seit August 2022 werden die Projekte nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) oder nach Minergie-P-ECO realisiert. Die SBB verzichtet seit 2016 bei Neubauten und Gebäudesanierungen auf Heizungen mit Öl oder Gas (fossile Heizungen). Bis 2030 will sie alle fossilen Heizungen ihrer Immobilien durch erneuerbare Alternativen ersetzen.

153

### Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten pro Jahr	3	2	4	4	3	↘

### Erneuerbare Heizungsanlagen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl auf erneuerbare Energien umgerüstete Heizungsanlagen	30	24	30	65	76	↗

Mehr Informationen zu nachhaltigen Bauprojekten sind in den Kapiteln «Für die Umwelt» auf Seite 37 und «Für die Gesellschaft» auf Seite 43 zu finden.

#### SDG



#### Weitere Informationen



Nachhaltigkeit  
leben | SBB Immobilien  
(sbb-immobilien.ch)

# Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

154

## Nachhaltige Mobilität.

Mobilität ist die Grundlage einer intakten Gesellschaft und einer funktionierenden Wirtschaft. Doch mehr Verkehr bedeutet mehr Staus, Unfälle, Lärm und Emissionen. Zudem ist der Mobilitätsalltag für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik voller physischer und digitaler Hindernisse. Die Schweiz braucht also Mobilitätslösungen, die sozialverträglich sind, die Umwelt schonen und den Wohlstand vermehren. Der öffentliche Verkehr und damit die SBB spielen dabei eine zentrale Rolle.

## Barrierefreiheit.

### Strategisches Ziel.

Die SBB bietet Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie setzt das Bundesgesetz zur Behindertengleichstellung (BehiG) so bald wie möglich vollständig um. Seit 2024 bietet die SBB an allen noch nicht gemäss BehiG umgebauten Bahnhöfen und Haltestellen Überbrückungs- bzw. Ersatzlösungen an. Die für Kundinnen und Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sollen ab 2025 zu 100 Prozent barrierefrei sein.

### Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG	[414]	[441]	394	463	485	↗

Bahnhöfe oder Haltestellen gelten als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen autonom nutzbar ausgestaltet sind. Als Behinderung gelten voraussichtlich dauerhafte körperliche, kognitive oder psychische Beeinträchtigungen inklusive altersbedingter Einschränkungen. Massnahmen zur hindernisfreien Gestaltung von Bahnhöfen kommen auch vielen weiteren Kundinnen und Kunden zugute. So profitieren davon auch Reisende mit vorübergehenden medizinischen Einschränkungen, mit Kinderwagen, mit schwerem Gepäck oder mit Fahrrädern. Infolge Präzisierung der Anforderungen gelten per 2022 weniger Bahnhöfe als behindertengerecht. Seit Ende 2023 wird neu auch ausgewiesen, wenn ein Bahnhof teilkonform ist. Dies bedeutet, dass er für einen Grossteil der Reisenden autonom nutzbar ist, jedoch kleinere Einschränkungen aufweist (Beispiele: Überhöhungen im Randbereich, nicht barrierefrei nutzbare Nebenzugänge oder zu geringe Liftmasse). Ende 2024 waren von den 485 stufenlos nutzbaren Bahnhöfen 101 Bahnhöfe teilkonform (+31 Bahnhöfe).

## Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial in Prozent	-	-	90,7	92,9	94,3	↗
davon Regionalverkehr	-	-	98,5	98,3	98,5	→
davon Fernverkehr	-	-	62,1	74,0	81,1	↗
davon internationaler Personenverkehr	-	-	40,0	44,0	38,6	↘

Die SBB weist seit 2023 den Grad der Barrierefreiheit beim Rollmaterialeinsatz aus. Gemessen wird der prozentuale Anteil von barrierefreiem Rollmaterial aller täglichen Verbindungen mit Rollmaterial der SBB (inkl. TILO und Lémanis [CH Flirt]). Eine Verbindung entspricht einer Zugnummer im Umlauf. Stichtag und Berechnungsgrundlage ist der erste Dienstag nach Fahrplanwechsel (CH).

Die SBB stellte 2024 mehr Rollstuhlplätze in niederflurigen Wagen zur Verfügung. Dies führte zu einer deutlichen Zunahme an barrierefreiem Rollmaterial im Fernverkehr. Im internationalen Personenverkehr setzte sie täglich auf sieben zusätzlichen Verbindungen hochflurige Züge ein, während der Anteil an Verbindungen mit niederflurigem Rollmaterial stabil bei täglich 22 Verbindungen blieb. Deshalb hat sich der Anteil im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht verschlechtert.

## Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl Shuttlefahrten SBB	-	-	-	-	594	
Anzahl Hilfestellungen SBB	-	-	-	72 018	67 025	↘

Shuttlefahrtdienste verkehren seit 2024 da, wo die Perrons nicht stufenfrei zugänglich sind und somit Hilfestellungen durch das Personal nicht möglich sind. Die Anzahl der Hilfestellungen ergibt sich aus der Jahressumme der Einsätze von Kundenassistierenden, der Bahnhofhilfe und des Personals auf dem Zug.

Die Anzahl Hilfestellungen ist 2024 gegenüber dem Vorjahr gesunken. Dies ist darauf zurückzuführen, dass mehr Bahnhöfe autonom nutzbar waren und mehr niederfluriges Rollmaterial eingesetzt wurde.

## Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints in Prozent	[71,0]	86,3	88,3	92,3	93,4	↗

Seit 2021 misst die SBB den Wert der barrierefreien digitalen Touchpoints anhand einer konkreten Reisekette. Sie gewichtet für die Gesamtbewertung jeden Touchpoint nach Impact (Wie schwerwiegend ist es, wenn der Touchpoint nicht genutzt werden kann?) sowie Häufigkeit (Wie oft wird der Touchpoint genutzt?). Je nach Typ (Website, Mobile App, Digital Signage, Touchdisplay, Akustik sowie digitale Medien) sind die jeweils gültigen rechtlichen Kriterien bzw. Vorgaben als Massstab hinterlegt. Zusätzlich werden bei der Bewertung der Reisekette jeweils die unterschiedlichen Bedürfnisse von Personen mit einer Seh-, einer Hör- oder einer Gehbehinderung berücksichtigt. Aufgrund der neuen Methodik ist der Wert 2020 in eckige Klammern gesetzt.

Bis 2025 kann die SBB nicht alle digitalen Touchpoints zu 100 Prozent barrierefrei anbieten. Grund für die Nichterreichung der Barrierefreiheit für Menschen mit Sehbehinderung ist der verlangsamte Roll-out der Akustikbox, welche die Smart Information Displays auf dem Perron oder die Perronanzeiger akustisch abrufbar machen sollen. In vielen Fällen gibt es jedoch eine Ersatzlösung (oftmals auf dem Smartphone). Das Ziel wird 2025 überprüft und angepasst.

Mehr Informationen zur Umsetzung des barrierefreien Bahnzugangs sind im Kapitel «Für unsere Kundinnen und Kunden» auf Seite 18 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Barrierefreie  
Mobilität | sbb.ch

## Verkehrsverlagerung.

### Strategisches Ziel.

Mit der «Perspektive Bahn 2050» will das Bundesamt für Verkehr die Stärken der Bahn effizient nutzen, einen Beitrag zur Klimastrategie 2050 leisten und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz stärken. Einerseits sollen die Entwicklung der Bahn und die Raumentwicklung aufeinander abgestimmt sein. Andererseits wird eine Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr angestrebt.

156

### Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2022 zu 2023
Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr in Prozent	13,7	13,8	16,8	18,4	–	↗
Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Prozent	36,7	37,5	37,7	37,8	–	→

Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr bzw. am gesamten Güterverkehr auf Schiene und Strasse, gemessen an der Verkehrsleistung in der Schweiz in Personenkilometern, ohne Langsamverkehr, bzw. in Netto-Netto-Tonnenkilometern. Berechnet anhand von Angaben des Bundesamtes für Statistik zu Mobilität und Verkehr, publiziert im Dezember 2024.

### Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Wachstum der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten in Prozent	–40,3	0,4	35,3	15,5	2,6	↘
Wachstum der Nachfrage zu den Nebenverkehrszeiten in Prozent	–39,9	8,5	36,2	17,1	2,4	↘

Als Hauptverkehrszeiten gelten Montag bis Freitag von 6.00 bis 8.59 Uhr sowie von 16.00 bis 18.59 Uhr.

#### SDG



#### Weitere Informationen



Nachhaltige  
Mobilität | sbb.ch

## Sicherheit und Resilienz.

Ein leistungsfähiges, stabiles und resilientes Bahnnetz trägt wesentlich zu einer sicheren und effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei. Zum einen setzt die SBB geeignete Massnahmen um, um negative Auswirkungen des Klimawandels auf den Bahnbetrieb zu minimieren. Zum anderen schützt sie ihren Betrieb vor Angriffen aus dem Cyberspace. Denn ohne sichere Informatikinfrastruktur könnte sich heute kein Zug mehr auf den Schienen bewegen. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung erzeugt die SBB mit ihrer Geschäftstätigkeit zudem eine wachsende Menge an Kundendaten. Es gehört zu ihren zentralen Aufgaben, Kundendaten mit grösster Sorgfalt zu behandeln.

157

### Schutz der Kundendaten.

#### **Strategisches Ziel.**

Die SBB bearbeitet Kundendaten zurückhaltend und ausschliesslich zum Zweck, ihren Kundinnen und Kunden einen Mehrwert zu bieten. Sie verkauft keinerlei Kundendaten und gibt den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, die Bearbeitung ihrer Daten abzulehnen sowie anonym – also ohne Erfassung der Personendaten – zu reisen.

#### **Beschwerden in Bezug auf Kundendaten.**

2024 gab es keine nennenswerten Beschwerden. Die Anforderungen an den Datenschutz bleiben generell hoch. Die SBB hat die erforderlichen Prozesse und Instrumente implementiert und ist bestrebt, sie fortlaufend zu verbessern.

SDG



Weitere Informationen



Datenschutz | [sbb.ch](https://www.sbb.ch)



## Cyber Security.

### Strategisches Ziel.

Die SBB schützt ihre Daten und Anwendungen in Systemen, Anlagen und Fahrzeugen risikogerecht und macht sie wirtschaftlich angemessen widerstandsfähig gegen Bedrohungen. Sie erhöht den Reifegrad hinsichtlich der Informationssicherheit bis 2026 kontinuierlich.

158

### Anzahl Cyber Security-Vorfälle.

Aus Gründen der Vertraulichkeit veröffentlicht die SBB keine Zahlen zu Vorfällen, welche die Cyber Security betreffen.

Mehr Informationen zu Massnahmen hinsichtlich der Cyber Security sind im Kapitel «Für eine robuste Bahn» auf Seite 23 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Cyber Security |  
sbb.ch

## Anpassung an den Klimawandel.

### Strategisches Ziel.

Die SBB kennt die Risiken und Chancen, die sich durch die Auswirkungen des Klimawandels ergeben. Sie steigert durch Anpassungsmassnahmen ihre Widerstandsfähigkeit und minimiert kontinuierlich die nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Sie stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt den Klimawandel bei der Beschaffung. So minimiert die SBB das Risiko, dass es zu signifikanten witterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen sowie zu Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, dem Rollmaterial, Gebäuden, Gütern und Anlagen kommt.

### Schutz vor Naturgefahren.

Die rund 6000 Schutzbauten und 870 000 Quadratmeter Schutzwald sowie ein professionelles Überwachungs- und Alarmierungskonzept bilden für die SBB die Grundlage, um sich in Zukunft weiterhin vor Personen- und Sachschäden durch Naturgefahren zu schützen. Sie berücksichtigt die angenommenen Effekte des Klimawandels insbesondere bei der Planung langlebiger Bauwerke, wie Brücken und Durchlässen. In den vergangenen 15 Jahren hat die SBB die Entwicklungstrends jeweils korrekt antizipiert. So verhinderte sie, dass die Auswirkungen der durch den Klimawandel bedingten Naturgefahren zunahmten. Wie im Vorjahr setzte die SBB 2024 rund sieben Millionen Franken für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen sowie drei bis acht Millionen Franken für neue Schutzmassnahmen ein.

### Temperatur in den Zügen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Verfügbarkeit von Klimaanlage in den Zügen in Prozent	92,5	95,2	96,0	98,8	99,4	→

Für die Verfügbarkeit der Klimaanlage werden Störungsmeldungen pro Flottentyp berücksichtigt. Die Ausfalldauer (von Störungsbeginn bis Abschluss der Meldung) wird in Halbtageschritten gerechnet.

## Gleiszustand.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl pro 100 Hauptgleiskilometer</b>						
Schienenbrüche	0,22	0,30	0,14	0,08	0,08	→
Gleisdeformationen	0,11	0,13	0,30	0,28	0,19	↘

Der Begriff Schienenbruch bezeichnet eine Schiene, die in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder von der sich ein Werkstoffbruchstück gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mindestens 50 Millimeter lange und 10 Millimeter tiefe Lücke entstanden ist. Die Gleisdeformationen setzen sich zusammen aus der Anzahl Gleisverwerfungen (>50 mm) und der Anzahl Verdrückungen (<50 mm).

159

## Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen an den SBB Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse in Mio. Minuten	0,9	3,7	0,3	0,7	2,2	↗

Die Verspätungsminuten jedes unpünktlichen Zuges (3 Minuten und mehr) werden mit den ankommenden Aussteigenden multipliziert. Es werden nur die direkt verursachten und klar nach Ursache zuweisbaren Verspätungsminuten berücksichtigt.

Die Auswirkungen von Störungen aufgrund ausserordentlicher Witterungsbedingungen haben sich im Jahr 2024 um 1,5 Millionen Minuten (+206 Prozent) auf 2,2 Millionen Reisendenverspätungsminuten erhöht. Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr war primär getrieben durch überdurchschnittlichen Schneefall.

Mehr Informationen zur Anpassung an den Klimawandel sind im Kapitel «Fokus Klima» auf den Seiten 138-140 zu finden.

### SDGs



### Weitere Informationen



Naturgefahren und  
Klimawandel | sbb.ch

## Nachhaltige Beschaffung.

Unternehmen haben die Verantwortung, den Schutz von Umwelt und Gesellschaft in ihren Lieferketten sicherzustellen. Einge kaufte Waren und Dienstleistungen sollen unter Bedingungen produziert werden, die für einen verantwortungsvollen Umgang mit Mensch und Natur stehen. Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und arbeitet mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens und berücksichtigt bei der Vergabe neben dem Preis und der Qualität deshalb auch ökologische und soziale Aspekte. So will sie indirekt verursachte Umweltkosten begrenzen und in der Lieferkette ihre Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten wahrnehmen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB treibt aktiv den Wandel hin zu einer qualitätsorientierten, nachhaltigen Beschaffungskultur im Sinne des neuen Bundesgesetzes und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungsrecht (BöB/VöB) voran und hat sich entsprechende Ziele gesetzt: Bis 2027 erhöht die SBB ihren Score auf der Bewertungsplattform EcoVadis auf 80 Punkte im Bereich nachhaltige Beschaffung. Zudem durchlaufen 320 Risikolieferanten eine Nachhaltigkeitsbewertung, in der sie durchschnittlich 50 von 100 Punkten erreichen. Schliesslich verringert die SBB die Wahrscheinlichkeit, dass bei ausgewählten Lieferanten Arbeits- oder Menschenrechte verletzt werden, indem sie von Risikolieferanten Zertifikate verlangt und Audits durchführt.

### Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
EcoVadis-Bewertung der nachhaltigen Beschaffung der SBB in Punkten (1–100)	60	70	70	60	60	→

Die SBB lässt sich alle zwei Jahre neu bewerten. Die nächste Bewertung steht 2025 an.

### Lieferanten, die anhand von ökologischen und sozialen Kriterien überprüft wurden.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten</b>						
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	129	173	249	289	323	↗
Durchschnittswert aller bewerteten Lieferanten in Punkten (1–100)	60,6	59,6	58,8	59,8	61,5	↗

Mit 323 Lieferanten, die Ende 2024 eine Nachhaltigkeitsbewertung durchlaufen haben, hat die SBB eines der strategischen Ziele bereits erreicht. 2025 wird sie sich auf die Verbesserung ihrer eigenen EcoVadis-Bewertung in der Dimension Nachhaltige Beschaffung konzentrieren und ein neues Ziel für die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten setzen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl durchgeführte Sozialaudits</b>						
Erstaudit	1	0	1	1	4	↗
Rezertifizierung	5	6	3	5	3	↘

Mehr Informationen zur nachhaltigen Beschaffung sind im Kapitel «Für die Gesellschaft» auf Seite 43 zu finden.

#### SDGs



#### Weitere Informationen



Nachhaltige  
Beschaffung | [sbb.ch](https://sbb.ch)

# Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

162

## Attraktive Arbeitgeberin.

Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für die Arbeitsbedingungen von rund 35 500 Mitarbeitenden verantwortlich. Dank der vielen unterschiedlichen Berufsbilder in ihrem Betrieb hat sie die Möglichkeit, ihre Mitarbeitenden gemäss den individuellen Bedürfnissen und Ambitionen aktiv zu fördern. Die SBB bildet zahlreiche Jugendliche und Quereinsteigende aus und leistet so einen wichtigen Beitrag für die Schweizer Wirtschaft.

## Anstellungsbedingungen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB gehört zu den besten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Sie bietet ausgezeichnete Rahmenbedingungen für engagierte Menschen in allen Lebensphasen. Die SBB verfügt über fortschrittliche Anstellungsbedingungen mit passenden Lösungen für die jeweiligen Arbeitsumgebungen, insbesondere hinsichtlich Arbeitszeit, Arbeitsort, Zusammenarbeitsformen, Lebensmodellen sowie Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, und sie bietet markt-, anforderungs- und leistungsgerechte Löhne. Sie erhöht die Teilzeitquote, um als Arbeitgeberin attraktiv zu sein und neue Fachkräfte zu gewinnen. Engagierte und überzeugte Mitarbeitende sind der Schlüssel für eine Topleistung und einen Topservice. Die SBB strebte deshalb für 2024 eine Personalmotivation von 79 Punkten an.

### Personalbestand.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalent (FTE)	33 498	33 943	34 227	34 987	35 569	↗
davon SBB AG und SBB Cargo AG (Schweiz)	27 788	28 172	29 005	29 697	30 151	↗
davon Tochtergesellschaften	5 711	5 770	5 222	5 290	5 418	↗
Fluktuation in FTE	1 716	1 932	2 033	2 211	2 138	↘
Teilzeitmitarbeitende in Prozent	22,3	22,9	23,4	24,4	25,4	↗
davon Frauen	55,2	56,2	55,6	56,2	56,9	↗
davon Männer	14,8	15,3	15,9	16,7	17,5	↗

### Elternzeit.

Die SBB geht bei der Elternzeit über die gesetzlichen Ansprüche hinaus. Sie gewährt ihren Mitarbeiterinnen bei der Geburt eines Kindes einen Mutterschaftsurlaub von 18 Wochen. Väter profitieren von einem Vaterschaftsurlaub im Umfang von 20 Tagen. Der Adoptionsurlaub beträgt ebenfalls 20 Tage. Zudem besteht die Möglichkeit, einen unbezahlten Erziehungsurlaub von bis zu drei Monaten zu beziehen. Die Mitarbeitenden werden über ihr Anrecht auf Urlaub informiert.

Die SBB setzt sich für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein. Sie stellt den Mitarbeitenden mehrere Beratungsangebote zur Verfügung und ermöglicht flexible Arbeitsmodelle. Weiter unterstützt die SBB mit FamilyCare Eltern bei der Organisation und der Finanzierung von familienexterner Kinderbetreuung.

Über die genaue Anzahl der Mitarbeitenden, die 2024 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrrate. Diese wird nicht erhoben.

### Arbeitgeberattraktivität.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Rang gemäss Universum-Ranking</b>						
<b>Students</b>						
Business	24	23	15	21	23	↗
Engineering	4	5	5	3	2	↘
IT	5	8	9	8	5	↘
Natural Sciences	8	16	12	10	7	↘
<b>Professionals</b>						
Business	12	9	8	2	4	↗
Engineering	2	1	3	1	1	→
IT	4	4	7	3	4	↗
Natural Sciences	9	9	-	8	7	↘

Universum ist weltweit die Nummer 1 im Bereich Employer Branding und erstellt in 23 Ländern, darunter auch in der Schweiz, ein Ranking der 100 beliebtesten Arbeitgeber. Jedes Jahr publiziert Universum branchenspezifische Rankings, die sich auf Antworten von Studierenden an Universitäten und Fachhochschulen sowie von Berufstätigen stützen.

### Mitarbeitendenzufriedenheit.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl Punkte</b>						
Personalfriedenheit	70	71	71	72	73	↗
Personalmotivation	77	78	78	79	80	↗

Die Personalumfrage wurde zwischen dem 17. September und dem 10. Oktober 2024 durchgeführt. Beteiligt haben sich 23 105 Mitarbeitende (74%, Vorjahr: 74%). Im Vergleich zu 2023 haben 507 Mitarbeitende mehr an der Personalumfrage teilgenommen. Als strategische Steuerungsgrösse ist für die SBB die Personalmotivation entscheidend, die sich aus den Elementen «Arbeitszufriedenheit» (73 Punkte, +1), «Commitment zur SBB» (85 Punkte, +2) und «Eigener Beitrag zur Zielerreichung» (83 Punkte, +/-0) zusammensetzt.

Mehr Informationen zur Mitarbeitendenzufriedenheit sind im Kapitel «Für unsere Mitarbeitenden» auf Seite 30 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Benefits | sbb.ch

## Aus- und Weiterbildung.

### Strategisches Ziel.

Die SBB erkennt die potenziellen Veränderungen in den Berufsfeldern und entwickelt die erforderlichen Kompetenzen bei den Mitarbeitenden. Durch die regelmässig stattfindende strategische Berufsfeld- und Ressourcenplanung betreibt sie eine vorausschauende, nachhaltige Fachkräftesicherung.

164

### Lernende berufliche Grundbildung.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl der durch die login Berufsbildung AG bei der SBB belegten Ausbildungsplätze</b>						
davon Lernende	1 358	1 392	1 410	1 448	1 468	↗
davon Praktikantinnen und Praktikanten	162	162	155	156	140	↘
Anzahl erfolgreich abgeschlossene Lehren	578	564	578	579	575	→
Anteil erfolgreich abgeschlossene Lehren in Prozent	98,3	97,2	96,8	97,9	97,6	→
Anteil von der SBB übernommene Lernende in Prozent	64,4	66,3	68,7	66,8	61,4	↘

### Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl Personen in Ausbildung zur</b>						
Lokführerin / zum Lokführer	-	258	232	219	225	↗
Zugverkehrsleiterin / zum Zugverkehrsleiter	-	81	90	126	130	↗
Zugbegleiterin / zum Zugbegleiter	-	256	112	176	230	↗
Kundenberaterin / zum Kundenberater	-	29	52	77	60	↘

Die Zahlen der Lokführerinnen/Lokführer beinhalten Zweitausbildungen für den Personenverkehr, Kategorie B (Ausführen aller Rangierbewegungen und Führen aller Züge). Die Zahlen der Zugbegleiterinnen/Zugbegleiter und Kundenberaterinnen/Kundenberater beinhalten nur die Zweitausbildungen.

### Teilnehmendentage bei Präsenzveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Teilnehmendentage bei weiterbildenden Kursen und Schulungen	99 282	112 210	112 755	123 067	126 351	↗

Die Anzahl der Kurstage wird mit der Anzahl der Teilnehmenden multipliziert. Eine zweitägige Veranstaltung mit 20 Teilnehmenden ergibt 40 Teilnehmendentage.

### Programm zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Angestellten.

Die rasante Entwicklung der generativen künstlichen Intelligenz (genAI) hat das Potenzial, den Arbeitsalltag grundlegend zu verändern. Um die Mitarbeitenden auf diese Veränderungen vorzubereiten, hat die SBB 2024 eine umfassende Grundlagenschulung zu genAI entwickelt. Zudem analysiert sie die Auswirkungen von genAI auf die verschiedenen Berufe innerhalb des Unternehmens und entwickelt spezifische Angebote, um die Mitarbeitenden bestmöglich zu unterstützen. Mit der Schulung und Inputreferaten bringt sie den Mitarbeitenden die Technologie näher und hilft, mögliche Berührungspunkte abzubauen.



Ein fundiertes Verständnis des komplexen Bahnsystems ist für den Erfolg der SBB essenziell. Daher hat die SBB im Berichtsjahr neue Massnahmen umgesetzt, um neuen Mitarbeitenden den Einstieg zu erleichtern. Virtuelle Lernreisen vermitteln beispielsweise vernetztes Bahnwissen, das für die SBB von zentraler Bedeutung ist. Mit dem neuen Angebot «Blick über den Gartenzaun» fördert sie den physischen Austausch und das Verständnis für vor- und nachgelagerte Prozesse. Darüber hinaus schuf die SBB 2024 die Grundlagen für ein effektives Wissensmanagement innerhalb des Unternehmens.

Mehr Informationen zur Entwicklung der Aus- und Weiterbildung sind im Kapitel «Für unsere Mitarbeitenden» auf Seite 31 zu finden.

165

SDG



Weitere Informationen



Karriere und Entwicklung | [sbb.ch](https://sbb.ch)

## Gesundheit und Arbeitssicherheit.

SBB Mitarbeitende arbeiten in 150 Berufen, die sehr unterschiedliche Anforderungen und Risiken hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit aufweisen. Die SBB schenkt körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten, gefährlichen Arbeiten – beispielsweise im Gleisfeld – oder Schichtarbeiten eine besondere Aufmerksamkeit. Gleichzeitig erachtet sie die psychische Gesundheit als grundlegenden Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens ihrer Mitarbeitenden. Dementsprechend unterstützt sie ihre Mitarbeitenden bei privaten oder beruflichen Schwierigkeiten. So leistet die SBB einen Beitrag, um Fehltagelasten, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

166

### Strategisches Ziel.

In den kommenden drei Jahren sollen die Zielwerte hinsichtlich der Indikatoren «Erschöpfung», «Arbeitsbezogene Gesundheit» und «Organisationale Resilienz» unverändert bleiben. Die Anzahl Fehltagelasten pro Vollzeitstelle soll ferner – trotz des demografischen Wandels in der SBB – nur moderat zunehmen. Bis Ende 2025 möchte die SBB die Anzahl der Berufsunfälle auf tiefem Niveau halten.

### Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Werte der Personalumfrage in Punkten (0–100)</b>						
Erschöpfung	37	37	37	37	36	↘
Arbeitsbezogene Gesundheit	84	83	82	83	83	→
Organisationale Resilienz	73	74	74	74	75	↗

«Erschöpfung» beinhaltet das Gefühl der Überbeanspruchung, des Energieverlustes und des Ausgelaugtseins. Je niedriger der Wert, umso geringer ist die Erschöpfung. Die «Arbeitsbezogene Gesundheit» spiegelt sowohl die derzeitige Selbsteinschätzung der Gesundheit als auch die Selbsteinschätzung der Gesundheit in zwei Jahren wider. Je höher der Wert, umso besser die arbeitsbezogene Gesundheit. Die «Organisationale Resilienz» oder der «Corporate-Health-Index» (Georg Bauer & Gregor Jenny, Universität Zürich) ergänzt die Messungen zur «Organisationalen Energie» (Heike Bruch, Universität St. Gallen) um die Dimension der gesundheitlichen Leistungsfähigkeit. Die «Organisationale Resilienz» widerspiegelt für eine Organisationseinheit das Verhältnis zwischen Ressourcen und Belastungen: 0 = hohe Dominanz von Belastungen, 50 = Ressourcen und Belastungen sind im Gleichgewicht, 100 = Ressourcen dominieren stark.

### Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	13,2	13,2	15,3	14,4	14,9	↗

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle (FTE) ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Nach dem Ausnahmejahr 2022, das durch historisch häufige Erkrankungen an Covid-19 und Grippe geprägt war, stellte sich im Jahr 2023 eine Normalisierung in Richtung Niveau vor der Pandemie ein. Während sich dieser Trend im ersten Quartal 2024 fortsetzte, zeigten die Folgequartale neue Phänomene. Von April bis Oktober 2024 waren die Fehltage in der SBB so hoch wie nie zuvor. Vermutete Gründe sind einerseits, dass Atemwegserkrankungen übers ganze Jahr (insbesondere im Sommer) zugenommen haben und seit Corona das Immunsystem vieler Menschen immer noch geschwächt ist. Andererseits haben psychische Erkrankungen weiter zugenommen, und die Mitarbeitenden zeigen ein verändertes Gesundheitsverhalten. Sie bleiben bei leichten Erkrankungen und geringem Unwohlsein eher kurz zuhause. Diese Phänomene variieren je nach Berufsgruppe, Alterssegment, Geschlecht und Sprachregion stark und erfordern dementsprechend differenzierte Massnahmen.

### Arbeitsbedingte Verletzungen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen	0	0	3	1	1	→

Zudem starb 2024 ein Mitarbeiter einer Drittfirma bei einem Berufsunfall im Rahmen von Arbeiten für die SBB.

Im Jahr 2024 ereignete sich leider ein tödlicher Berufsunfall eines Mitarbeiters von SBB Cargo. Die Anzahl blieb damit gegenüber dem Jahr 2023 stabil. Sowohl die Berufsunfälle mit Ausfalltagen als auch die schweren Berufsunfälle haben gesamthaft im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Das neu fokussierte Sicherheitsprogramm mit Massnahmen für die Betriebs- und Arbeitssicherheit, die neben der mittel- und langfristigen Wirkung auch bereits kurzfristig Wirkung entfalten können, hat sich bewährt.

Mehr Informationen zur Arbeitssicherheit sind im Kapitel «Für eine Robuste Bahn» auf den Seiten 22–23 zu finden.

#### SDGs



#### Weitere Informationen



Gesundheit | sbb.ch

## Diversität und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 110 Nationen. Sie alle sollen sich in einem Arbeitsumfeld bewegen, in dem sie ihre Stärken, Erfahrungen und Denkweisen einbringen können – unabhängig von Herkunft, Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung oder Religion. Die SBB behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung. Sie bekennt sich zudem zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

168

### Strategisches Ziel.

Die SBB hat die Ambition, bis Ende 2025 jedes Führungsteam ab sechs Mitgliedern mit zwei oder mehr Frauen zu besetzen. Zudem soll jedes Führungsteam, das einen SBB Geschäftsbereich leitet, mehrsprachig sein.

### Diversität in Kontrollorganen und unter den Angestellten.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Frauenanteil in Prozent</b>						
bei der SBB	18,4	18,8	19,0	19,4	19,9	↗
im Führungskader	14,3	15,0	16,1	17,6	18,5	↗
in der Konzernleitung	0,0	12,5	12,5	22,2	22,2	→
im Verwaltungsrat	33,3	33,3	33,3	44,4	44,4	→
bei den Neuanstellungen	24,6	26,3	22,0	24,6	26,3	↗
<b>Führungskader nach Mitteilungssprache in Prozent</b>						
Deutsch	78,0	77,0	76,6	76,5	76,1	→
Französisch	16,0	16,6	16,9	16,9	17,0	→
Italienisch	6,0	6,4	6,5	6,7	7,0	↗

### Diskriminierungsfreies Lohnsystem.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Geschlechterspezifische Lohnungleichheit zuungunsten der Frauen in Prozent bei der SBB AG	0,4	0,6	0,7	0,5	0,1	↘

Das Competence Center for Diversity and Inclusion (CCDI) der Universität St. Gallen führt im Auftrag der SBB seit 2015 jährlich eine Lohnvergleichsanalyse durch. Um das „We pay fair“-Siegel gemäss dem Lohnvergleichsinstrument des Bundes (Logib) zu erhalten, darf dabei die Toleranzschwelle von fünf Prozent nicht erklärbarer Lohndifferenz zwischen Frauen und Männern nicht überschritten werden.

Die SBB erreichte in der jährlichen externen Überprüfung der Lohnvergleichheit (Durchführung seit 2015) erneut ein ausgezeichnetes Resultat. Das Label «We Pay Fair» wurde ohne Vorbehalte bestätigt. Ebenso erreichte die SBB mit einem Geschlechterkoeffizienten von 0,1 Prozent zuungunsten der Frauen erneut eine Verbesserung der bereits sehr guten Resultate des Vorjahres (2023: 0,5%).

## Nichtdiskriminierung.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
<b>Anzahl eröffnete Fälle</b>						
Diskriminierung	-	-	9	19	31	↗
Mobbing	-	-	21	27	49	↗
Sexuelle Belästigung	-	-	14	36	44	↗

Es werden die im Berichtsjahr eingegangenen Meldungen bei der Sozialberatung ausgewiesen, für die ein Fall eröffnet wurde. Dabei entscheidet die meldende Person, ob es sich ihrer Meinung nach um Mobbing, sexuelle Belästigung oder Diskriminierung handelt. Wenn Vorfälle nach der Untersuchung anders eingestuft werden, wird dies hier nicht berücksichtigt. Die Kennzahlen wurden 2023 angepasst. Um ein Vergleichsjahr zu haben, wurde eine rückwirkende Berechnung der neuen Kennzahlen für das Jahr 2022 vorgenommen.

169

Ende 2023 wurde eine SBB weite Umfrage zu den Themen Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung durchgeführt. Die mit der Umfrage und den Massnahmen verbundene Sensibilisierung wird als Hauptursache für den Anstieg der Falleröffnungen 2024 im Vergleich zum Vorjahr angesehen.

Mehr Informationen zum Thema Diversität und Chancengleichheit sind im Kapitel «Für unsere Mitarbeitenden» auf Seite 32 zu finden.

### SDGs



### Weitere Informationen



Diversity und  
Inclusion | sbb.ch

# TCFD-Index.

## Governance.

170

Offenlegung	Angaben	Ort
Governance von klimabedingten Risiken und Chancen.	a. Aufsicht des Verwaltungsrats und der Konzernleitung über klimabedingte Risiken und Chancen.	S. 140–142
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken und Chancen.	S. 140–142

## Strategie.

Offenlegung	Angaben	Ort
Tatsächliche und potenzielle Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit, die Strategie und die Finanzplanung.	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabedingte Risiken und Chancen für die Organisation.	S. 137–139
	b. Auswirkungen von klimabedingten Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung.	S. 134–139
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabedingter Szenarien, unter anderem des Szenarios einer Erwärmung um 2 °C oder weniger.	S. 139

## Risikomanagement.

Offenlegung	Angaben	Ort
Prozesse zur Erkennung, Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken.	a. Prozesse zur Erkennung und Bewertung klimabedingter Risiken.	S. 138–141
	b. Prozesse zur Steuerung klimabedingter Risiken und der Finanzplanung der Organisation.	S. 138–141
	c. Integration der Prozesse zur Erkennung, Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement.	S. 140

## Kennzahlen und Ziele.

Offenlegung	Angaben	Ort
Kennzahlen und Ziele zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabedingter Risiken und Chancen.	a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung klimabedingter Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess.	S. 135–137, 140
	b. Scope-1-, Scope-2- und falls angebracht auch Scope-3-Treibhausgasemissionen und die damit verbundenen Risiken.	S. 136, 143–145
	c. Ziele, um klimabedingte Risiken und Chancen zu steuern, einschliesslich der Leistung bezogen auf diese Ziele.	S. 134–137

# GRI-Index.



CONTENT INDEX  
ADVANCED SERVICE

2025

Im Rahmen des «Content Index – Advanced Service» hat GRI Services überprüft, dass der GRI-Index in einer Art und Weise präsentiert wurde, die mit den Anforderungen an die Berichterstattung gemäss den GRI Standards übereinstimmt, und dass die Informationen im Index klar dargestellt und für die Stakeholder zugänglich sind. Die Dienstleistung wurde für die deutsche Version des Berichts vorgenommen.

Anwendungserklärung: Die SBB hat in Übereinstimmung mit den GRI Standards für den Zeitraum vom 1.1. bis 31.12.2024 berichtet.

Verwendeter GRI 1: GRI 1: Grundlagen 2021

Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s): keine

171

## Allgemeine Angaben.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
<b>Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	S. 52
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	S. 131
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 131, 175
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 131
	2-5 Externe Prüfung	S. 131
<b>Tätigkeiten und Mitarbeitende</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 5–6, 129
	2-7 Angestellte	<a href="#">Personal   reporting.sbb.ch</a>
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	<a href="#">Personalmiete   reporting.sbb.ch</a>
<b>Unternehmensführung</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	S. 52–53
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	S. 59, 65
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	S. 55–56
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	S. 59–60, 175
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 61, 69
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 61, 175
	2-15 Interessenkonflikte	S. 55–56, 66
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	S. 61
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 55–58, 65–69
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 61
	2-19 Vergütungspolitik	S. 70
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	S. 70–71
	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 70
<b>Strategie, Richtlinien und Praktiken</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	<a href="#">Nachhaltigkeitsengagement   sbb.ch</a>
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 62–63, 74
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	S. 61
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	S. 62–63, 157
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 62–63
	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 62–63
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	S. 52
	<b>Einbindung von Stakeholdern</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern
2-30 Tarifverträge		<a href="#">GAV   reporting.sbb.ch</a>



## Wesentliche Themen.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	S. 130	
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	S. 131	
<b>Treibhausgasemissionen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 305: Emissionen 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Klimaschutz   sbb.ch</a>	
	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 143	
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 143	
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 144	
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	S. 145	
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	S. 36, 145	
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	S. 145	
	305-7 Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen	S. 146	
<b>Energie</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 302: Energie 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltige Energie   sbb.ch</a>	
	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 147	
	302-3 Energieintensität	S. 37–38, 147	
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	S. 37–38, 148	
SBB Indikator	Erneuerbare Energie	S. 38, 148	
<b>Ressourcenverbrauch</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 301: Materialien 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Kreislaufwirtschaft   sbb.ch</a>	
	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 149	
	301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	S. 36–37, 150	
<b>Abfall</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 306: Abfall 2020	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Abfallbewirtschaftung   sbb.ch</a>	
	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	<a href="#">Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall   sbb.ch</a>	
	306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	<a href="#">Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall   sbb.ch</a>	
	306-3 Angefallener Abfall	S. 150	
<b>Biodiversität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 304: Biodiversität 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Biodiversität   sbb.ch</a>	
	304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	S. 152	
	SBB Indikatoren	Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen	S. 38, 151
		Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere	S. 152
<b>Nachhaltig bauen und Arealentwicklung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltigkeit leben   sbb-immobilien.ch</a>	
	SBB Indikatoren	Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten	S. 153
		Erneuerbare Heizungsanlagen	S. 153

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
<b>Barrierefreiheit</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 SBB Indikatoren	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Barrierefreie Mobilität   sbb.ch</a>
	Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang	S. 18, 154
	Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial	S. 18, 155
	Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen	S. 18, 155
	Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints	S. 18, 155
<b>Verkehrsverlagerung</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 SBB Indikatoren	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltige Mobilität   sbb.ch</a>
	Modalsplit im Personen- und Güterverkehr	S. 25–26, 156
	Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten	S. 156
<b>Schutz der Kundendaten</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Datenschutz   sbb.ch</a>
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	S. 157
<b>Cyber Security</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 SBB Indikator	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Cyber Security   sbb.ch</a> S. 23, 158
	Cyber Security-Vorfälle	Auslassungsgrund: Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht Erklärung: Die SBB will potenziellen Angreifern keinen Einblick in den Umfang und die Art und Weise von Cyber Security-Vorfällen geben.
<b>Anpassung an den Klimawandel</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 SBB Indikatoren	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Naturgefahren und Klimawandel   sbb.ch</a>
	Schutz vor Naturgefahren	S. 25, 158
	Temperatur in den Zügen	S. 158
	Gleiszustand	S. 159
	Verspätungen aufgrund von Extremwetter	S. 159
<b>Nachhaltige Beschaffung</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltige Beschaffung   sbb.ch</a>
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	<a href="#">reporting.sbb.ch   Finanzen</a>
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 161
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	S. 43, 161
SBB Indikator	Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung	S. 160
<b>Anstellungsbedingungen</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Benefits   sbb.ch</a>
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 162
	401-3 Elternzeit	S. 162–163
SBB Indikatoren	Arbeitgeberattraktivität	S. 30, 163
	Mitarbeitendenzufriedenheit	S. 30, 163

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
<b>Aus- und Weiterbildung</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Karriere und Entwicklung   sbb.ch</a>
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellte:n	S. 31, 164
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 164–165
SBB Indikatoren	Lernende berufliche Grundbildung	S. 164
	Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal	S. 164
<b>Gesundheit und Arbeitssicherheit</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Gesundheit   sbb.ch</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a>
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	S. 22–23, 167
SBB Indikatoren	Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 166
	Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall	S. 31, 167
<b>Diversität und Chancengleichheit</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Diversity und Inclusion   sbb.ch</a>
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	S. 32, 59, 65, 168
	405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 70
SBB Indikator	Diskriminierungsfreies Lohnsystem	S. 168
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	S. 32, 169