

Nachhaltigkeits- bericht.

Nachhaltigkeit bei der SBB	124	Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige	
Der Beitrag der SBB zur Erreichung		Verkehrsentwicklung	147
der SDGs	128	Wir sind eine verantwortungsvolle	
Fokus Klima	130	Arbeitgeberin	155
Wir sind klima- und umweltfreundlich		GRI-Index	163
unterwegs	137		

Nachhaltigkeit bei der SBB.

124

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 die Natur – 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 allen Aspekten der Nachhaltigkeit vorbildlich und eine Bahn von Menschen für Menschen zu sein: für Reisende, 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 in vorbildlicher Weise 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. Konsequenterweise fördern wir die 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

125

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. 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, 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 2025 jedes Führungsteam mehrsprachig und mit zwei oder mehr Frauen.

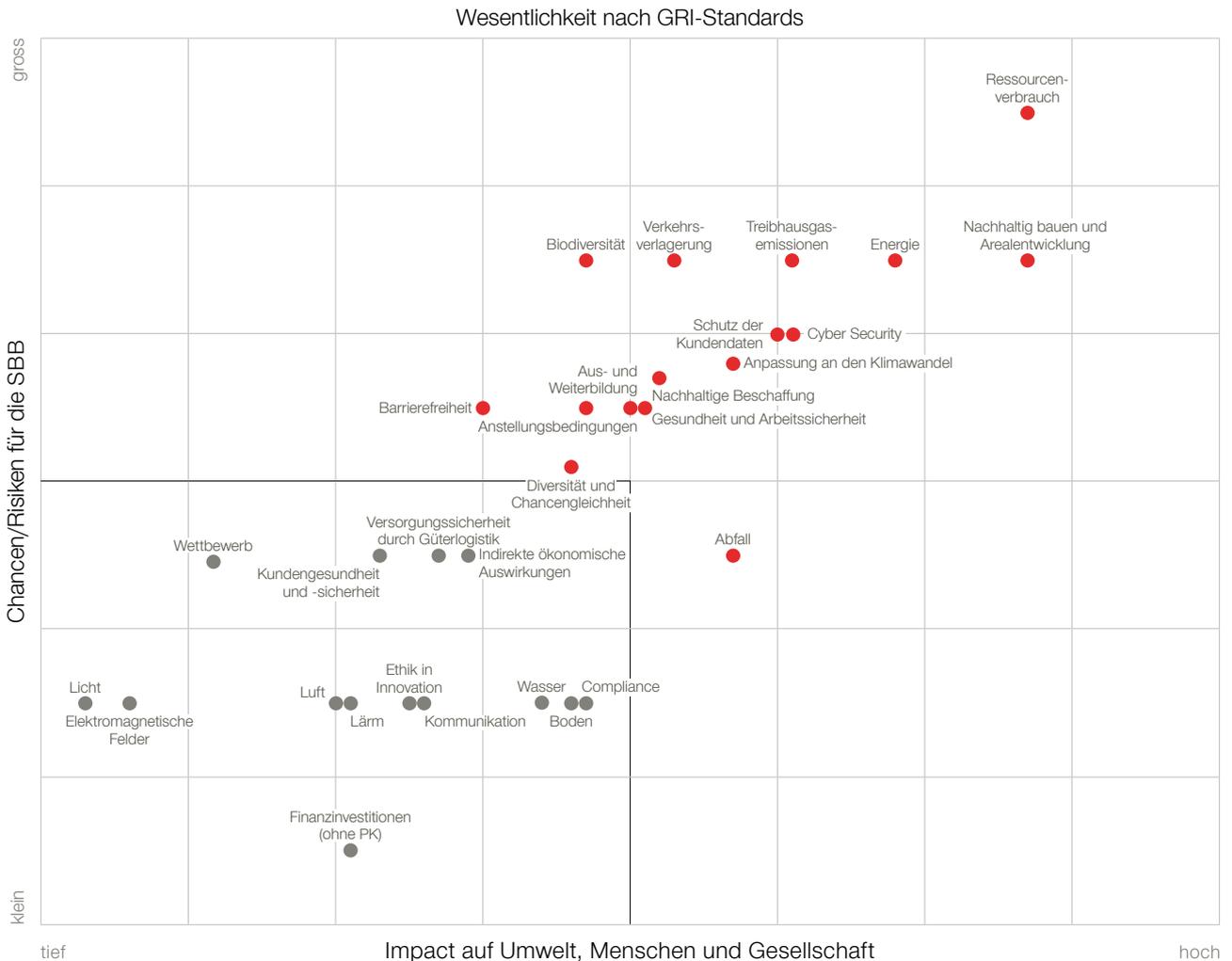
Weitere Ziele sowie Kennzahlen zu den Schwerpunktthemen sind in den Kapiteln ab Seite 137 zu finden. Eine Übersicht über die wichtigsten Kennzahlen befindet sich in der Tabelle «ESG-Kennzahlen» auf Seite 49.

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 Eintretenswahrscheinlichkeit der durch ein Thema ausgelösten Folgeerscheinungen. Daraufhin wurde der Entwurf der Wesentlichkeitsmatrix externen Stakeholdern (NGOs, Bundesämtern, Verbänden usw.) 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 SBB Nachhaltigkeitsengagement und die Schwerpunktthemen festzulegen. Schliesslich verabschiedete die Konzernleitung die Schwerpunkte des Nachhaltigkeitsengagements.

126

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 2023 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 ergänzt.

Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der 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.

Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

128

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 35 000 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 Energie spart, die 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 Arbeitsbedingungen, 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>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 fördert die 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 hochgesteckten 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 vermehrt 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 sowie der Konsumentinnen und Konsumenten an den Bahnhöfen.</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 wichtigsten Zielen, die eigenen CO₂-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 gegenüber der Umwelt und Gesellschaft sein. Sie legt deshalb im vorliegenden Geschäftsbericht erstmals 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 die SBB auswirkt.

Im vorliegenden Bericht veröffentlicht die SBB die klimabedingten Risiken und Chancen, die sich hinsichtlich des Klimaschutzes (Treibhausgasemissionen reduzieren) und der Klimaanpassung (Resilienz gegenüber dem Klimawandel stärken) ergeben. Der Bericht erläutert zudem, wie die SBB mit diesen Risiken und Chancen umgeht und mit welchen Zielen und Massnahmen sie diese behandelt. Die Inhalte werden gemäss den Kapiteln des TCFD-Index offengelegt. Finanzielle Auswirkungen sind bis auf wenige Ausnahmen vorerst qualitativ beschrieben.

Governance.

Offenlegung der Governance von klimabedingten Risiken und Chancen.

a. Aufsicht des Verwaltungsrats und der Konzernleitung über klimabedingte Risiken und Chancen.

Nachhaltigkeit und somit Umwelt- und Klimaschutz sowie die Behandlung von sozialen und ökonomischen Risiken haben für die SBB grosse Priorität. Klimaschutz ist in der Strategie der SBB verankert, die vom Verwaltungsrat verabschiedet wurde. Die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist eines von neun Konzernzielen der SBB.

Zusätzlich zur Strategie und zu den Zielen verantwortet der Verwaltungsrat das Risiko- und Chancenmanagement. Dieses umfasst auch die klimabedingten Risiken, die sich aus einer unzureichenden Mitigation (Reduktion des Treibhausgasausstosses) bzw. Anpassung an den Klimawandel ergeben. Die SBB führt diese Risiken als Konzernrisiken. Sie konsolidiert und rapportiert die Auswirkungen auf den Betrieb und die Finanzen sowie die Festsetzung und Überwachung von Massnahmen über ihren konzernweiten Risikomanagementprozess.

b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken und Chancen.

Die Konzernleitung ist dafür verantwortlich, Risiken zu erkennen, zu beurteilen und zuhanden des Verwaltungsrats Empfehlungen zur Risikobehandlung zu formulieren. Dies umfasst auch klimabedingte Risiken und Chancen.

Ebenso hat die Konzernleitung die Aufgabe, die Erreichung der vom Konzern gesetzten Klimaziele zu überwachen. Aufgrund der quartalsweisen Vorhersagen steuert die Konzernleitung die laufende Umsetzung der Massnahmen zum Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt über ein divisions- und fachführungsübergreifendes Gremium. Die Erreichung des Klimaschutzziels – wie jene aller anderen Konzernziele – ist für die variable Vergütung der Konzernleitung relevant.

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

Strategie.

Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen 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.
- b. Auswirkungen von klimabedingten Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung.
- c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabedingter Szenarien, unter anderem des Szenarios einer Erwärmung um 2 °C oder weniger.

Die SBB ist nicht nur als Mobilitätsanbieterin und Infrastrukturbetreiberin, sondern auch als Energieproduzentin, Immobilienbesitzerin und Arbeitgeberin vom Klimawandel betroffen.

Naturgefahren nehmen mit dem Klimawandel zu.

Sich vorausschauend vor Naturgefahren zu schützen, ist für die SBB keine neue Aufgabe. Sie bewirtschaftet bereits seit Langem Schutzwälder und -bauten und setzt auf die Lageeinschätzungen kompetenter Mitarbeitenden. Doch die physischen Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel nehmen zu. Starkniederschläge werden immer häufiger und intensiver. Dadurch treten Überschwemmungen, Rutschungen, Hangmuren und Murgänge nicht nur in erhöhtem Ausmass und häufiger, sondern auch an bisher nicht betroffenen Orten auf. Im Winter kommt es zudem zu mehr Nass- und Gletschneelawinen, da die Nullgradgrenze stark variiert und tendenziell ansteigt. Wegen der erhöhten Temperaturen schmilzt ausserdem mehr Permafrost, was zu instabilen Hängen führt.

Forschung, Innovation und Prozessmanagement bilden für die SBB die Grundlage eines vorausschauenden Anlagen- und Naturgefahrenmanagements. Durch Expositions- und Vulnerabilitätsanalysen für unterschiedliche Klimaszenarien untersucht die SBB die zu erwartenden Veränderungen, um daraus abzuleiten, welche anlagenspezifischen Anpassungsmassnahmen umzusetzen sind.

Die kontinuierlich steigenden Temperaturen sowie immer häufigere und intensivere Hitzewellen, die mit Trockenperioden einhergehen, führen für die SBB zu weiteren Risiken. Die Wahrscheinlichkeit steigt, dass es zu einer schnelleren Abnutzung, Produktivitätseinbussen und Schäden an Infrastruktur, Rollmaterial und Gebäuden kommt. Zusätzlich erhöht sich das Risiko von Wald- und Böschungsbränden. Diese Risiken können, wie auch im Falle klassischer Naturgefahren, zu Unfällen, Unterbrüchen, Ausfällen oder Verspätungen im Bahnbetrieb führen und die Sicherheit, Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit beeinträchtigen. Auf lange Sicht müssen Anlagen früher als geplant ersetzt oder häufiger repariert werden, und die Unterhaltskosten wie auch die Kosten für die Prävention und die Bewältigung von Extremwetterereignissen steigen. Die Exposition gegenüber physischen Risiken erhöht zudem das Risiko, dass der Buchwert von Vermögenswerten wie etwa von Immobilien sinkt. Erhöhte Kosten bzw. verringerte Einnahmen führen wiederum zu einem steigenden Finanzierungsbedarf.

Die SBB setzt gegenwärtig pro Jahr im Schnitt 10 bis 15 Millionen Franken ein, um sich vor Naturgefahren wie Lawinen, Rutschungen, Steinschlägen, Murgängen oder Überschwemmungen zu schützen. Als Massnahme gegen Hitzeinseln und Starkregen entsiegelt sie heute bereits punktuell Flächen und erhöht deren Wasserspeicherfähigkeit nach dem Schwammstadtprinzip. An besonders exponierten Stellen baut sie zudem die Gleise so ein, dass sie sich bei Hitze weniger schnell ausdehnen.

Hitze als Gesundheitsrisiko.

Mit dem Klimawandel nimmt auch die gesundheitliche Belastung und Gefährdung von Kundinnen, Kunden und Mitarbeitenden zu. Züge ohne oder mit defekter Klimaanlage sowie sonnenexponierte Bahnhöfe stellen für hitzeempfindliche Personen zunehmend ein Gesundheitsrisiko dar. Hitzetage und Tropennächte senken die Arbeitsproduktivität. Während Hitzewellen erhöht sich zudem das Risiko, dass es zu einem Unterbruch der Arbeiten zum Beispiel auf Baustellen oder zu mehr Unfällen im Betrieb und in der Freizeit kommt. Tropische Krankheiten werden in Zukunft auch in unseren Breitengraden häufiger auftreten und, sofern keine Medikamente oder Impfungen dagegen entwickelt werden, die Anzahl Fehltag von Mitarbeitenden erhöhen.

Auswirkungen des Klimawandels auf die Energieversorgung.

Die Züge der SBB fahren heute mit 90 Prozent Strom aus erneuerbarer Energie. Der Strom, der Bahnhöfe, Bürogebäude und Bahninfrastruktur versorgt, stammt bereits vollständig aus erneuerbaren Quellen. Hohe Temperaturen und Trockenheit beeinträchtigen die Energieproduktion und die Stromversorgung durch Wasserkraft. Gleichzeitig steigt im Sommer der Energiebedarf für die Klimatisierung und Kühlung von Zügen, Gebäuden, Werkstätten, Lagern und IT-Infrastrukturen. In Zukunft kann es zudem zu Wassernutzungskonflikten kommen, wenn Wasser aus Stauseen beispielsweise für die Landwirtschaft benötigt wird. Wenn es zu Energieengpässen kommt, muss die SBB mehr Energie für die Bahnproduktion und die Immobilien zukaufen, was bei steigenden Energiepreisen wiederum höhere Kosten verursacht. Wenn Strom aus erneuerbaren Quellen nicht zum benötigten Zeitpunkt verfügbar ist, führt dies dazu, dass die SBB ihre CO₂-Emissionen nicht genügend rasch senken kann. Mit ihrer Energiestrategie und dem 2012 gestarteten Energiesparprogramm steigert die SBB Jahr für Jahr ihre Energieeffizienz, was dazu beiträgt, die energiebedingten Auswirkungen des Klimawandels abzufedern. Zukünftig will die SBB die Produktions- und Speicherkapazität der Wasserkraft weiter ausbauen und in den Ausbau von erneuerbaren Energien wie Fotovoltaik investieren. Die Finanzierung dieser Vorhaben ist jedoch noch nicht gesichert.

Steigende Temperaturen als Chance?

Der Klimawandel bietet für die SBB nicht nur Risiken, sondern auch Chancen. Durch den Anstieg der Nullgradgrenze im Winter sinkt der Aufwand und somit die Kosten für den Unterhalt von Anlagen bei Frost und Schneefall. Zudem benötigt die SBB im Winter zunehmend weniger Energie zum Heizen von Gebäuden und Weichen. Die höheren Wintertemperaturen erlauben es, in den Wintermonaten vermehrt auf den Baustellen zu arbeiten. Da im Winter zukünftig mehr Regen statt Schnee fällt, steht in der kalten Jahreszeit kurz- bis mittelfristig mehr Wasser für die Energieproduktion zur Verfügung. Um abzuschätzen, in welchem Umfang sich die negativen und die positiven Auswirkungen des Klimawandels hinsichtlich des Unterhalts, der Energieproduktion und der Arbeitszeiten ausgleichen sowie finanziell auswirken, sind weitere Studien erforderlich.

Neue Marktchancen auf dem Weg zu einer fossilfreien Zukunft.

Die Bahn bleibt nach dem Langsamverkehr auch in Zukunft das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Dies gehört zu den wichtigsten transitorischen Chancen – das heisst den Chancen, die sich für die SBB aus dem Wandel hin zu einer fossilfreien Gesellschaft ergeben. 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. Im Vergleich zum Individualverkehr beansprucht die Bahn viel weniger Fläche pro Person, zumal die SBB ihr Angebot langfristig mit möglichst geringen Infrastrukturausbauten und möglichst energieeffizient erhöhen will. Dadurch bleiben für Klimaschutz und Klimaanpassung wichtiger Grünraum und entsiegelte Flächen erhalten.

Das erhöhte Bewusstsein der Bevölkerung für den Klimawandel sowie ihre Klimaziele stärken die Bahn als umweltfreundliches Transportmittel. Durch eine proaktive, langfristige Planung will die SBB ihr nachhaltiges Angebot ausbauen, das Marktpotenzial ausnutzen und Mehrverkehr wie Mehreinnahmen schaffen. Mögliche neue Klimaschutzvorschriften – um etwa künftig in grossen und mittleren Städten den Privatverkehr einzuschränken, ergeben für die SBB neue Marktchancen. Die Einschränkung der Rheinschiffahrt bei Niedrigwasser eröffnet für die SBB die Chance, den Warentransport vermehrt auf der Schiene zu führen. Der Transport von CO₂ zur Speicherung im Untergrund stellt für die SBB ein zusätzliches neues Marktfeld dar. Indem die SBB ihre Wasserkraft- und Fotovoltaikproduktion ausbaut, verringert sie ihre Abhängigkeit von Stromimporten. Weil sie vermehrt auf Strom statt Diesel setzt, sinken in Zukunft die Kosten für den Unterhalt ihres Roll-, Bau- und Rangiermaterials. Auf dem Arbeitsmarkt sind nachhaltige Unternehmen mit klaren Klimazielen gemäss neuesten Trends für viele (potenzielle) Mitarbeitende besonders attraktiv, was dem Fachkräftemangel entgegenwirkt.

Lassen sich die Treibhausgasemissionen rasch genug senken?

Es gehört zu den Konzernzielen der SBB, einen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen zu leisten und ihre Treibhausgasemissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben zu reduzieren. Dazu hat sie 2020 ihre Klimastrategie verabschiedet. Um die Klimaziele zu erreichen, muss die SBB alternative, fossilfreie Antriebe für ihre schienenbetriebenen Bau- und Rangierfahrzeuge finden und finanzieren. Gebäude, Weichen und Strassenfahrzeuge werden in Zukunft mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben. Energiemangellagen oder die fehlende Verfügbarkeit von Rohstoffen, Produkten und Personal stellen Marktrisiken dar und verzögern die Umstellung auf erneuerbare Energien. Schwankende Energiepreise sowie Einschränkungen hinsichtlich des Schuldendeckungsgrads beeinflussen zudem, in welchem Umfang die SBB die Produktion von Wasser- und Solarenergie erhöhen oder weitere erneuerbare Energien wie Wind zukaufen kann.

Die SBB hat sich ambitionierte Klimaziele gesetzt und will ihre CO₂-Emissionen massiv senken. Als bundesnaher Betrieb ist sie gemäss dem im Juni 2023 angenommenen Klimagesetz aufgefordert, bis 2040 Netto-Null-Emissionen anzustreben. Wenn es der SBB nicht gelingt, ihre Klimaziele zu erreichen, beeinflusst dies ihr Image. Die Bahn wird gegenüber anderen elektrischen Verkehrsträgern möglicherweise nicht mehr als klimafreundliches Verkehrsmittel angesehen. Der Anteil am Modalsplit könnte sinken, und dies könnte entsprechende Umsatzeinbussen nach sich ziehen. Ebenso stellt ein Einbruch des Wintertourismus für die SBB ein Risiko dar, Marktanteile und somit Einnahmen zu verlieren. Allenfalls erfolgende Abgänge von klimaaffinen Mitarbeitenden verschärfen zudem den Fachkräftemangel.

Allfällige neue Vorschriften und Standards können dazu führen, dass die SBB ihren CO₂-Ausstoss zum Beispiel über eine Abgabe entgelten muss. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, wird die SBB zudem ihre unvermeidbaren Emissionen der Atmosphäre entziehen müssen, was hohe Kosten zur Folge haben wird.

Fortschrittliche Lösungen für den Klimaschutz.

Die für den Klimaschutz notwendige Förderung erneuerbarer Energien und das Bedürfnis nach Massnahmen, um den eigenen Betrieb an den Klimawandel anzupassen, erhöhen die Innovationsfähigkeit eines Unternehmens. Daraus ergeben sich für die SBB technologische Chancen. Innovative Lösungen zu entwickeln, das Potenzial von Technologien zu nutzen und den digitalen Wandel voranzutreiben, sind in der Strategie der SBB als zentrale Erfolgsfaktoren verankert. Zusammen mit Forschungspartnern und der Industrie will die SBB neue Lösungen für klimarelevante Probleme entwickeln und ihren Kundinnen, Kunden und Partnern zur Verfügung stellen.

Auch die Lieferketten sind vom Klimawandel betroffen.

Die SBB beschafft unzählige Güter und Dienstleistungen aus der ganzen Welt. Werden ihre Lieferketten durch Naturereignisse unterbrochen, entstehen Verzögerungen und Preisschwankungen im Einkauf. Dies wiederum kann zu Verspätungen, Verschiebungen und Verteuerungen von Unterhalts- und Ausbauprojekten führen. Um den CO₂-Ausstoss ihrer Zulieferer zu reduzieren und ihre Klimarisiken in der Lieferkette zu minimieren, setzt die SBB unter anderem auf Kreislaufwirtschaft. Indem sie ihre Ressourcen effizient einsetzt, spart sie Energie und damit Kosten. Sie will zudem in Zukunft ihre Lieferketten besser kennenlernen. Denn transparente Lieferketten bilden die Grundlage, um Klimarisiken, die sich aus Naturgefahren ergeben, in der Beschaffung effektiv zu steuern. Die Transformation zu einer fossilfreien Lieferkette ist äusserst anspruchsvoll, und Klimaklagen gegen Lieferanten mit entsprechendem Imageschaden stellen für die SBB ein weiteres transitorisches Risiko dar.

Zusammenfassend nehmen für die SBB durch den Klimawandel die folgenden Risiken zu:

- Gefährdung von Personen und Sachwerten
- Ausfälle von Zügen, Energie, Personal und Einnahmen
- Verspätungen von Zügen, Projekten und Beschaffungen
- Kosten für die Instandhaltung, die Behebung von Schäden, Anpassungsmassnahmen, Energie und Beschaffung, CO₂-Abgaben und CO₂-Negativemissionen
- Fehltage infolge neuer Krankheiten sowie hitzebedingter Ausfälle und Unfälle
- Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit (Komfort in den Zügen, Erreichung Klimaziele)

Finanzierung der Anpassung an den Klimawandel.

Die SBB kann die finanziellen Auswirkungen des Klimawandels sowie den Investitionsbedarf für die Mitigation und Adaptation aktuell noch nicht vollumfänglich und solide abschätzen. Ungewiss ist, ob künftig externe Lenkungsabgaben eingeführt werden, um die Schweizer Klimaziele zu erreichen. Um die finanziellen Auswirkungen der Klimaveränderung auf Infrastruktur, Rollmaterial und Immobilien zu erkennen sowie erforderliche Anpassungsmassnahmen einschliesslich der Kostenfolgen festzulegen, sind weiterführende Studien nötig.

Ein funktionierendes Bahnsystem mit einer resilienten Infrastruktur stellt landesweit den Transport von Menschen und Gütern auf der Schiene sicher, was für eine funktionierende Volkswirtschaft überlebenswichtig ist.

Mit ihrer Klima- und Energiestrategie trägt die SBB dazu bei, dass die Schweiz ihre Klima- und Energieziele für 2050 erreicht. Welche Klimarisiken die SBB dabei letztendlich akzeptiert und mit welchen eigenen und öffentlichen finanziellen Mitteln sie diese behandeln oder verhindern soll, muss unter anderem mit dem Eigner und Besteller weiter geklärt werden.

Risikomanagement.

Offenlegung von Prozessen zur Erkennung, Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken.

- a. Prozesse zur Erkennung und Bewertung klimabedingter Risiken.**
- b. Prozesse zur Steuerung klimabedingter Risiken und der Finanzplanung der Organisation.**
- c. Integration der Prozesse zur Erkennung, Bewertung und Steuerung klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement.**

Die SBB erkennt und bewertet ihre klimabedingten Risiken integriert im Rahmen des Corporate-Risk-Management-Prozesses. Dabei bewerten und steuern die jeweiligen Risikoabteilungen der Divisionen Infrastruktur, Markt Personenverkehr, Produktion Personenverkehr und Immobilien sowie das Segment Güterverkehr und die Konzernbereiche die jeweiligen Risiken und Massnahmen für ihre Bereiche. Die Konsolidierung der Risiken aus den einzelnen Bereichen erfolgt durch das Corporate Risk Management.

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement sind im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 62 sowie im Finanzbericht auf Seite 100 zu finden.

Kennzahlen und Ziele.

Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabedingter Risiken und Chancen.

- a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung klimabedingter Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess.**
- b. Scope-1-, Scope-2- und – falls angebracht – auch Scope-3-Treibhausgasemissionen und die damit verbundenen Risiken.**
- c. Ziele, um klimabedingte Risiken und Chancen zu steuern, einschliesslich der Leistung bezogen auf diese Ziele.**

Um ihre klimabedingten Risiken und Chancen zu steuern, hat die SBB für die unten aufgeführten TCFD-Kategorien die folgenden Ziele und Messgrössen definiert:

Treibhausgasemissionen.

Die SBB trägt dazu bei, dass die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie hat dazu in ihrer Klimastrategie die folgenden Ziele verankert: Die SBB senkt bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent. Bis 2040 senkt sie die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 gegenüber 2018 um 92 Prozent. Dies entspricht den wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets initiative (SBTi), zu deren Erfüllung sich die SBB im Dezember 2021 verpflichtet hat. Ebenso hat sich die SBB im Rahmen der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes verpflichtet, Energie zu sparen und ihre Treibhausgasemissionen zu senken.

Im Gegensatz zu den betrieblichen Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO₂-Fussabdruck in der Beschaffung sehr gross. Die SBB will deshalb bis 2030 zusätzlich ihre Scope-3-Emissionen um 30 Prozent verringern.

Kennzahlen:

- Treibhausgasbilanz
- Senkung der Treibhausgasemissionen

Kapitel «Treibhausgasemissionen», S. 137–138
Kapitel «Treibhausgasemissionen», S. 138

Transitionsrisiken.

Die SBB reduziert ihre Treibhausgasemissionen, indem sie Energie spart, Energie effizienter nutzt, auf erneuerbare Energien setzt, klimaschädliche technische Gase ersetzt und die Kreislaufwirtschaft als Standard etabliert. So heizt sie bis 2030 ihre Gebäude und bis 2040 die Weichen vollständig mit erneuerbaren Energien oder Strom. Schienen- und Strassenfahrzeuge wie auch Baustellengeneratoren stellt sie auf elektrobetriebene oder hybride Antriebe um. Durch emissionsbezogene Zuschlagskriterien will die SBB bei der Beschaffung die CO₂-Emissionen in ihrer Lieferkette reduzieren. Ausserdem ersetzt sie technische Gase und Kältemittel durch klimafreundliche Alternativen.

Kennzahlen:

- | | |
|--|--|
| - Erneuerbare Heizungsanlagen | Kapitel «Nachhaltig bauen», S. 146 |
| - Anteil erneuerbare Weichenheizungen | Kapitel «Energie», S. 141 |
| - Anteil Strassenfahrzeuge mit alternativem Antrieb | Kapitel «Energie», S. 141 |
| - Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen | Kapitel «Energie», S. 140 |
| - Diesel für Bahntraktion | Kapitel «Energie», S. 140 |
| - Kraftstoff für Strassenfahrzeuge, Maschinen und Geräte | Kapitel «Energie», S. 140 |
| - Verluste von Kältemitteln | Kapitel «Treibhausgasemissionen», S. 137 |

Der durch die Aktivitäten der SBB entstehende Materialfluss hat erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Die SBB führt seit 2021 ein Kompetenzzentrum für Kreislaufwirtschaft. Dieses initiiert und entwickelt zirkuläre Geschäftsmodelle, um den Rohstoffinput zu reduzieren, die Nutzung von Rohstoffen zu verlängern und Material aktiv zu erhalten.

Kennzahlen:

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| - Baumaterialien für Gleisbau | Kapitel «Ressourcenverbrauch», S. 142 |
| - Aufbereiteter Schotter | Kapitel «Ressourcenverbrauch», S. 143 |

Physische Risiken.

Schutzbauten und Schutzwald sowie eine professionelle Überwachung und Alarmierung bilden für die SBB bereits seit Langem die Grundlage für den Schutz vor Naturgefahren. Für ihre Infrastrukturanlagen führt sie Expositions- und Vulnerabilitätsanalysen für unterschiedliche Klimaszenarien durch und legt im Anschluss spezifische Adaptationsstrategien fest. Bis 2030 will die SBB den Anteil der Anlagen, die akuten oder chronischen Klimarisiken ausgesetzt sind, mittels entsprechender Massnahmen senken. Analysen und Massnahmen für Rollmaterial und Immobilien folgen.

Kennzahlen:

- | | |
|---|---|
| - Anzahl Schutzbauten/Fläche Schutzwald | Kapitel «Anpassung Klimawandel», S. 152 |
| - Verfügbarkeit von Klimaanlagen in den Zügen | Kapitel «Anpassung Klimawandel», S. 152 |
| - Gleiszustand | Kapitel «Anpassung Klimawandel», S. 152 |
| - Verspätungen aufgrund von Extremwetter | Kapitel «Anpassung Klimawandel», S. 152 |

Klimabedingte Chancen.

Die Bahn soll auch in Zukunft als klimafreundlichstes Verkehrsmittel der Schweiz gestärkt werden. Die «Perspektive BAHN 2050» des Bundesamts für Verkehr strebt zu diesem Zweck eine Verdopplung des Bahnanteils im Modalsplit (Bahnanteil am Gesamtverkehr) an.

Kennzahlen:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| - Modalsplit im Personen- und Güterverkehr | Kapitel «Verkehrsverlagerung», S. 149 |
|--|---------------------------------------|

Durch ein umfassendes Programm erhöht die SBB bis 2030 ihre Energieeffizienz im Vergleich zum Jahr 2010 um 30 Prozent. Sie spart damit gegenüber einer unbeeinflussten Entwicklung 850 Gigawattstunden Energie. Die SBB will auf ihren Gebäuden und Flächen bis 2030 jährlich 100 Gigawattstunden und bis 2040 jährlich 160 Gigawattstunden mittels Fotovoltaik erzeugen.

Kennzahlen:

- | | |
|--|---------------------------|
| - Energieeffizienz/eingesparte Energie | Kapitel «Energie», S. 141 |
| - Stromproduktion mit Fotovoltaik | Kapitel «Energie», S. 141 |

Durch die Umstellung auf die Kreislaufwirtschaft strebt die SBB eine verbesserte Ressourceneffizienz an. Sie reduziert ihren Abfall durch Recycling und den Einsatz von wiederverwertbarem Material. Weitere spezifische Indikatoren zur Steuerung der Kreislaufwirtschaft werden aktuell entwickelt.

Kennzahlen:

- Angefallener Abfall

Kapitel «Abfall», S. 143

Bei der Planung und beim Bau neuer Immobilien wendet die SBB die Standards DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen), SNBS Gold (Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz) sowie Minergie P-ECO an. Sie investiert damit in zukunftsfähige, klimaangepasste Gebäude.

Kennzahlen:

- Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten

Kapitel «Nachhaltig bauen», S. 146

Kapitaleinsatz.

Die SBB hat 2023 in unterschiedliche Massnahmen investiert, um ihre Treibhausgasemissionen weiter zu verringern: So rüstete sie beispielsweise 65 Gebäudeheizungen auf erneuerbare Energien um, beschaffte 150 elektrische Strassenfahrzeuge mit der dazugehörigen Ladeinfrastruktur und erarbeitete die Grundlagen für klimafreundliche Kältemittel. Für Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren (ausser Hitze) wendet die SBB im Durchschnitt pro Jahr 10 bis 15 Millionen Franken auf. Davon entfielen im Jahr 2023 wiederum gut acht Millionen Franken auf Investitionen sowie sieben Millionen auf die Überwachung und den Unterhalt der Schutzmassnahmen.

Internes Carbon Pricing.

Die SBB setzt aktuell kein internes Carbon Pricing ein. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, rechnet sie aktuell damit, ab 2040 für die Entfernung von CO₂ aus der Atmosphäre bis zu 1000 Franken pro Tonne CO₂ zu bezahlen.

Vergütungen.

Die Vergütung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalar und einem variablen Lohnanteil zusammen. Der variable Lohnanteil basiert auf dem Zielerreichungsgrad der Konzernziele. Die ökologische Nachhaltigkeit der SBB durch die Senkung ihrer Treibhausgasemissionen sicherzustellen, ist eines von neun Konzernzielen und fließt so in die Vergütung ein.

Kennzahlen:

- Erfolgsorientierter Lohnbestandteil

Corporate-Governance-Bericht, S. 72

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Klima und Energie.

137

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 Effizienzbemühungen weiterhin wachsen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Neben den betrieblichen Emissionen ist vor allem der CO₂-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 CO₂ der Atmosphäre entziehen. Damit erfüllt sie nicht nur das gesetzlich vorgegebene Netto-Null-Ziel, sondern folgt auch den wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets initiative (SBTi), zu deren Erfüllung sich die SBB im Dezember 2021 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten und indirekten energiebedingten Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO₂-Fussabdruck der Beschaffung sehr gross. Sie will deshalb ihre Scope-3-Emissionen ebenso nach wissenschaftlichen Vorgaben bis 2030 um 30 Prozent verringern.

Treibhausgasbilanz.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Scope 1:						
Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂e						
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	31 700	26 900	27 500	27 300	22 000	↓
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	39 000	36 400	37 100	37 800	34 400	↓
Verluste von Kältemitteln	9 600	7 000	9 400	8 900	8 500	↓
Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	2 100	2 400	1 500	1 000	1 100	↗
Scope 2:						
Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen CO₂e						
Elektrizität	500	500	500	800	500	↓
Fernwärme	3 300	3 900	3 900	3 400	3 800	↗

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Scope 3:						
Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO₂e						
Waren und Dienstleistungen	141 000	142 000	143 000	163 000	154 000	↘
Anlagegüter und Produktionsmittel	745 000	915 000	712 000	639 000	636 000	→
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	23 000	23 000	24 000	26 000	22 000	↘
Transport und Verteilung (Upstream)	14 000	13 000	16 000	11 000	12 000	↗
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	27 000	20 000	21 000	25 000	21 000	↘
Geschäftsreisen	8 000	3 000	2 000	3 000	4 000	↗
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	30 000	20 000	19 000	29 000	30 000	↗
Gemietete Objekte	0	0	0	0	0	
Transport und Verteilung (Downstream)	0	0	0	0	0	
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Nutzung verkaufter Produkte	46 000	23 000	28 000	50 000	50 000	→
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Vermietete Objekte	0	0	0	0	0	
Franchisen	0	0	0	0	0	
Investitionen	13 000	15 000	16 000	12 000	12 000	→

Bei der Berechnung der CO₂-Äquivalente (CO₂e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese Emissionen anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO₂e 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 noch keine genauen Zahlen verfügbar waren. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, aber ohne weitere Tochtergesellschaften. Bei Redaktionsschluss sind noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2023 vorgelegen. An diesen Stellen wurden Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet.

Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO₂e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge oder Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten.

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 CO₂e-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).

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 CO₂e-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, Produktionsmittel und der eingekauften Transportleistungen sind aufgrund des Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten Analyse des Jahres 2020 abgeschätzt.

Senkung der Treibhausgasemissionen.

	2018	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Senkung der Treibhausgasemissionen nach Science Based Targets in Tonnen CO₂e						
Scope 1 + Scope 2	Basisjahr	-17 100	-14 300	-15 000	-23 800	↗
Scope 3	Basisjahr	190 000	-3 000	-24 000	-43 000	↗

Die Emissionen in den Scopes 1 und 2 sind gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Im Scope 3 ist die Emissionsentwicklung vor allem durch den Einkauf von Waren und Dienstleistungen geprägt. In Jahren mit grösseren Beschaffungen, vor allem von Zügen, sind die Emissionen im Scope 3 markant höher, beispielsweise im Jahr 2020.

Mehr Informationen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf Seite 36 zu finden.

Intensität der Treibhausgasemissionen.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs in g CO₂e/100 Pkm						
SBB Personenverkehr (FV und RV) inklusive Tochtergesellschaften Normalspur und TGV Lyria innerhalb der Schweiz	14,5	22,2	21,7	16,5	14,2	↓
Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften Normalspur	23,1	31,4	32,2	26,0	22,0	↓
Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz	11,3	18,1	17,2	12,7	11,1	↓
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) in g CO ₂ e/100 Ntkm	188,0	189,6	186,5	185,4	191,4	↑

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).

Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Ozon abbauende Stoffe in kg CFC-11eq						
Kältemittel	0,21	0,01	0,01	0,01	0,02	↑

Im Jahr 2023 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_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg						
NO _x	460 500	431 100	447 500	446 000	405 500	↓
SO _x	14 900	14 100	13 600	15 700	12 500	↓
PM 2,5	2 900	3 200	3 300	3 400	3 500	↑
PM 2,5–10	1 100	1 000	1 100	1 100	1 000	↓
PM 10	4 000	4 200	4 400	4 500	4 500	→

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.

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 Fotovoltaik produzieren. Bis 2030 bezieht sie Wärme für Gebäude und bis 2040 Wärme für Weichenheizungen vollständig aus erneuerbaren Energieträgern. Strassenfahrzeuge sind bis 2030 zu mindestens 50 Prozent elektrisch unterwegs.

Energieverbrauch.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Strom- und Bahnstromverbrauch in der Schweiz in GWh						
Bahnstrom	1 734	1 578	1 635	1 692	1 660	↘
Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung	140	190	189	145	139	↘
Diesel für Bahntraktion	110	102	107	106	96	↘
Kraftstoff für Strassenfahrzeuge, Maschinen und Geräte	31	29	28	31	28	↘
Strom für Gebäude und Anlagen	280	285	298	290	281	↘
Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen in GWh						
Heizöl	53,1	50,7	46,0	58,9	43,3	↘
Erdgas	78,8	59,9	60,9	47,8	44,5	↘
Propan	6,3	4,4	11,1	7,6	5,8	↘
Biogas	2,0	5,0	6,3	3,5	2,3	↘
Holz	13,8	17,1	18,9	20,8	22,6	↗
Fernwärme	53,1	61,5	61,0	53,3	60,3	↗

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.

Der Energieverbrauch für Strom und Wärme ist 2023 insgesamt gesunken. Der Anteil Heizöl, der zum grossen Teil die eingekaufte Menge Heizöl abbildet, sank im Vergleich zum Vorjahr markant und lag insgesamt leicht unter den Werten vor 2022. Infolge der drohenden Energiemangellage stellte die SBB im vierten Quartal 2022 die Zweitstoffanlagen zur Einsparung von Erdgas auf Heizöl um und füllte ihre Heizöltanks komplett auf.

Energieintensität.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Spezifischer Energieverbrauch						
des Eisenbahnpersonenverkehrs in kWh/100 Pkm	7,90	12,13	11,86	9,01	7,77	↘
des Schienengüterverkehrs in kWh/100 Ntkm	4,35	4,05	4,09	4,11	4,07	→
aller Personen- und Güterzüge in kWh/100 Zkm	1 110,93	1 055,09	1 057,17	1 074,39	1 053,15	↘
aller Personenzüge in kWh/100 Zkm	1 040,44	992,94	986,86	1 011,15	994,10	↘
aller Güterzüge in kWh/100 Zkm	1 541,40	1 440,26	1 523,18	1 509,90	1 474,12	↘

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 Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur).

Die Energieeffizienz des Personenverkehrs hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert und das Vor-Corona-Niveau übertroffen. Dieses gute Ergebnis ist auf die höhere Auslastung der Züge zurückzuführen.

Erneuerbare Energie.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom in Prozent	95,5	91,1	90,2	90,3	90,0	→
Anteil erneuerbarer Energieträger für Wärmeenergie in Prozent	20,4	26,5	27,2	26,5	30,7	↗
davon Anteil erneuerbarer Weichenheizungen in Prozent	-	-	-	-	66,2	-
Anteil Strassenfahrzeuge mit alternativem Antrieb in Prozent	0,2	0,4	0,6	1,9	8,4	↗
Stromproduktion mit Fotovoltaik in GWh	4,6	5,5	6,1	6,3	7,4	

141

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. 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 Fotovoltaik tragen alle Anlagen auf SBB Anlagen und Gebäuden bei, unabhängig davon, ob sie als Contracting-Lösung oder als Eigeninvestition realisiert wurden.

Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil Strassenfahrzeuge mit alternativem Antrieb stark gestiegen. Die SBB hat 2023 ihre Fahrzeugflotte weiter ausgerüstet und setzt mittlerweile 171 elektrische Strassenfahrzeuge und 47 Hybridfahrzeuge ein.

Energieeffizienz.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Eingesparte Energie in GWh	394	440	504	539	569	↗

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, verglichen mit dem potenziellen Verbrauch bei unbeeinflusster Entwicklung. Betrachtet wird die Endenergie von allen Energieträgern und über alle Divisionen.

Mehr Informationen zur Energie sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf den Seiten 37–38 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. Sie besitzt mit über 76 Millionen Tonnen Material eine der grössten Materialbanken der Schweiz. Der dadurch entstehende Materialfluss hat erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

142

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. Die SBB entwickelt aktuell spezifische Zielgrössen zur Steuerung der Kreislaufwirtschaft, die 2024 zum Einsatz kommen sollen.

Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Baumaterialien für Gleisbau in Tonnen	674 051	617 496	643 583	642 251	625 166	↓
Kiessand	41 574	49 612	63 996	59 349	64 215	↗
Schotter	510 261	460 729	466 495	465 499	449 960	↓
Betonschwellen	59 329	56 129	64 765	67 460	65 875	↓
Holzschwellen	6 480	4 355	4 815	4 997	4 463	↓
Stahlschwellen	2 434	2 006	1 680	1 821	2 285	↗
Schienen	53 973	44 665	41 832	43 125	38 368	↓
Weitere Materialien in Tonnen						
Schmierstoffe	612	589	568	472	461	↓
Herbizide	1,9	1,4	1,9	1,4	0,8	↓

Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Aufbereiteter Schotter in Tonnen	190 000	100 000	140 000	120 000	120 000	→

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.

143

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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Angefallene Abfälle in Tonnen						
Industrieabfälle	339 402	254 124	243 275	266 171	250 255	↓
davon Gleisaushub (Schotter, Kiessand)	242 669	165 459	149 496	181 835	175 903	↓
Sonderabfälle	45 939	30 625	49 746	65 979	57 612	↓
Publikumsabfälle	12 866	9 617	10 088	10 641	10 834	↗

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.

144

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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anteil naturnah gepflegte Flächen						
Gesamtfläche SBB in ha	9 540	9 514	9 520	9 537	9 624	↗
Fläche gehölzfreie Böschungen in ha	-	-	2 500	2 500	2 500	→
davon Biodiversitätsflächen (naturnah gepflegte Flächen) in Prozent	-	-	3,1	4,1	5,2	↗
davon potenzielle Biodiversitätsflächen in Prozent	-	-	6,8	8,3	9,9	↗
davon Ersatzflächen aus Projekten in Prozent	-	-	4,5	4,3	4,6	↗
davon Flächen im Standardunterhalt in Prozent	-	-	84,9	83,3	80,4	↘

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 Mindestschnitthöhen 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.

Geschützte Arten im Bahnumfeld.

Im Bahnumfeld sind unter anderem die folgenden geschützten Arten nachgewiesen: Aspispiper, Biber, Zaun- und Mauereidechsen, Gelbbauchunken, 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-Datencentern zur Verfügung gestellt und regelmässig aktualisiert.

Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Standorte mit Amphibienkonflikten						
davon potenzielle Konfliktstellen	-	-	>700	>700	>700	→
davon bekannte Konfliktstellen	-	-	35	35	35	→
davon im Reportingjahr entschärfte Konfliktstellen	-	-	5	2	4	↗

Die Bahn zeigt momentan bei keinem der überregionalen Korridore eine Barrierewirkung für Wildtiere. Zur Identifikation von potenziellen Konfliktstellen 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. Zudem führt die SBB eine Liste von Konfliktstellen an SBB Strecken, die bereits bekannt sind. Diese wurden aufgrund von Meldungen an den Standorten erfasst.

Mehr Informationen zur Biodiversität sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf den Seiten 38 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) 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.

146

Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten pro Jahr	1	3	2	4	4	→

Erneuerbare Heizungsanlagen.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl ersetzte fossile Heizungsanlagen auf erneuerbare Energien	26	30	24	30	65	↗

Mehr Informationen zu nachhaltigen Bauprojekten sind in den Kapiteln «Für die Umwelt» auf den Seiten 36–37 und «Für die Gesellschaft» auf Seite 42 zu finden.

SDG



Weitere Informationen



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

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Nachhaltige Mobilität.

147

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. Ab 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG	[394]	[414]	[441]	394	463	↗

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 2023 waren von den 463 stufenlos nutzbaren Bahnhöfen 70 Bahnhöfe teilkonform.

Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial in Prozent	-	-	-	-	91,8	-
davon Regionalverkehr	-	-	-	-	98,4	-
davon Fernverkehr	-	-	-	-	75,0	-
davon Internationaler Personenverkehr	-	-	-	-	30,0	-

Die SBB weist seit 2023 den Grad der Barrierefreiheit beim Rollmaterialeinsatz aus. Dieser misst den prozentualen 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).

Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints in Prozent	[64,0]	[71,0]	86,3	88,3	92,3	↗

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 ein Touchpoint genutzt?). Je nach Typ (Website, Mobile App, Digital Signage, Touch Display, 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- und einer Gehbehinderung berücksichtigt. Aufgrund der neuen Methodik sind die Werte 2019 und 2020 in [...] gesetzt.

Mehr Informationen zur Umsetzung des barrierefreien Bahnzugangs sind im Kapitel «Für unsere Kundinnen und Kunden» auf Seite 17 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.

149

Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2021 zu 2022
Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr in Prozent	16,7	13,7	13,8	16,8	–	↗
Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Prozent	37,1	36,6	37,3	37,5	–	→

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 2023.

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

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Wachstum der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten in Prozent	4,2	–40,3	0,4	35,3	15,5	↘
Wachstum der Nachfrage zu den Nebenverkehrszeiten in Prozent	6,2	–39,9	8,5	36,2	17,1	↘

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.

150

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.

2023 haben datenschutzrechtliche Auskunfts- und Löschbegehren stark zugenommen, weshalb die SBB mit den bestehenden Ressourcen mehr Zeit benötigte, um diese zu bearbeiten. Verschiedene Medien berichteten ab dem 15. Februar 2023 über ein neues Kundenfrequenzmesssystem, das die SBB zur Beschaffung ausgeschrieben hatte. Die Berichterstattung war nicht durchwegs korrekt. Die SBB erfasst seit Jahren an grösseren Bahnhöfen die Anzahl der Bahnstufennutzenden mittels eines sogenannten Kundenfrequenzmesssystems. Mithilfe der Zähl- und Bewegungsdaten verbessert sie Reinigungsintervalle, Informationsanzeigen, Sitzgelegenheiten sowie das Verkaufsangebot und passt diese an die sich ändernden Benutzerzahlen und -bedürfnisse an. Die SBB nutzt die Daten zudem, um Durchgänge bei Umbauprojekten zu bemessen. Sie will durch das Kundenfrequenzmesssystem Personenflüsse besser kennen, um die Bahnhöfe so sicher und angenehm wie möglich zu gestalten und Hindernisse und Engpässe zu vermeiden. Die SBB erfasst dabei keine persönlichen Daten der Bahnstufennutzenden. Das geplante neue Kundenfrequenzmesssystem ändert daran nichts: Es sind keinerlei Rückschlüsse auf Einzelpersonen möglich, der Datenschutz wird jederzeit sichergestellt, es werden keine Personendaten erfasst und keine Gesichtserkennung eingesetzt. Nachdem das Vorhaben in der Öffentlichkeit viele Fragen aufgeworfen und Besorgnis ausgelöst hatte, verzichtete die SBB darauf, mit dem neuen Kundenfrequenzmesssystem Kundensegmente nach Alter, Geschlecht oder Grösse zu erfassen. Das neue Messsystem soll Gleiches leisten, aber aufgrund neuer technischer Möglichkeiten mit einer besseren Qualität und in einem höheren Detaillierungsgrad.

Im August 2023 herrschte kurzzeitig eine Verunsicherung hinsichtlich des neuen Cookie-Banners in der SBB Mobile App. Einige Kundinnen und Kunden beschwerten sich, dass darin als Partnerunternehmen das russische Unternehmen Yandex aufgeführt war. Tatsächlich war die Lieferantenliste unseres Cookie-Banners versehentlich nicht auf dem aktuellen Stand. Dies betraf alle Kundinnen und Kunden des technischen Dienstleisters unseres Cookie Banners, nicht nur die SBB. Die SBB hat jedoch zu keiner Zeit Daten ihrer Kundinnen und Kunden mit Yandex geteilt und die Lieferantenliste des Cookie-Banners im Anschluss an die Meldungen bereinigt.

Mehr Informationen zum Schutz der Kundendaten sind im Kapitel «Für die Gesellschaft» auf Seite 43 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Datenschutz | 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.

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 Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, Gebäuden, Gütern und Anlagen kommt.

Schutz vor Naturgefahren.

Die bereits bestehenden rund 5000 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. Die SBB hat in den vergangenen zehn Jahren Entwicklungstrends jeweils korrekt antizipiert. So verhinderte sie, dass die Auswirkungen der durch den Klimawandel bedingten Naturgefahren zunahmen. Wie im Vorjahr setzte die SBB 2023 rund sieben Millionen Franken für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen ein.

152

Temperatur in den Zügen.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Verfügbarkeit von Klimaanlage in den Zügen in Prozent	-	92,5	95,2	96,0	98,6	↗

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

Gleiszustand.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl pro 100 Hauptgleiskilometer						
Schienenbrüche	0,43	0,22	0,30	0,14	0,16	↗
Gleisdeformationen	0,46	0,11	0,13	0,30	0,28	↘

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).

Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen an den SBB Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse in Mio. Minuten	0,9	0,9	3,7	0,3	0,7	↗

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 2023 um rund 376 000 Minuten (+113 Prozent) auf 709 374 Reisendenverspätungsminuten erhöht. Die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr war primär getrieben durch die anspruchsvolleren Witterungsbedingungen. Überdurchschnittlicher Schneefall, Sommerhitzewellen, lang andauernde Perioden mit Starkniederschlägen sowie Stürme setzten das Bahnsystem unter Stress.

Mehr Informationen zur Anpassung an den Klimawandel sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf Seite 39 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.

153

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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
EcoVadis-Bewertung der nachhaltigen Beschaffung der SBB in Punkten (1–100)	50	60	70	70	60	↓

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

Die SBB hat 2023 bei der EcoVadis-Bewertung zehn Punkte verloren. Die Bewertungsplattform bescheinigt der SBB nach wie vor einen vorbildlichen Umgang mit der Umwelt und einen Fortschritt beim Thema Ethik. Bei den Themen Arbeits- und Menschenrechte sowie bei der nachhaltigen Beschaffung musste die SBB jedoch einen Rückgang der Punktzahl in Kauf nehmen. Die Gründe sind einerseits die schwierige Situation bei der Arbeitssicherheit und andererseits das noch fehlende übergreifende Management der menschenrechtlichen Sorgfalt. Für Verbesserungen in beiden Bereichen wurden im Berichtsjahr bereits Massnahmen getroffen (siehe S. 22–23 für die Arbeitssicherheit und S. 42–43 für die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht).

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

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten						
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	96	129	173	249	289	↗
Durchschnittswert aller bewerteten Lieferanten in Punkten (1–100)	60,0	60,6	59,6	58,8	59,8	↗
Anzahl durchgeführte Sozialaudits						
Erstaudit	4	1	0	1	1	→
Rezertifizierung	7	5	6	3	5	↗

Mehr Informationen zu den durchgeführten Sozialaudits sind im Kapitel «Für die Gesellschaft» auf Seite 43 zu finden.

SDGs



Weitere Informationen



Nachhaltige
Beschaffung | sbb.ch

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

Attraktive Arbeitgeberin.

Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für die Arbeitsbedingungen von 35 000 Mitarbeitenden verantwortlich. Dank der zahlreichen 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 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 2023 eine Personalmotivation von 78 Punkten an.

Personalbestand.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitäquivalent (FTE)	32 535	33 498	33 943	34 227	34 987	↗
davon SBB AG und SBB Cargo AG (Schweiz)	26 983	27 788	28 172	29 005	29 697	↗
davon Tochtergesellschaften	5 553	5 711	5 770	5 222	5 290	↗
Fluktuation in FTE	1 956	1 716	1 932	2 033	2 211	↗
Teilzeitmitarbeitende in Prozent	21,6	22,3	22,9	23,4	24,4	↗
davon Frauen	55,3	55,2	56,2	55,6	56,2	↗
davon Männer	14,3	14,8	15,3	15,9	16,7	

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

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 2023 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrrate. Diese wird nicht erhoben.

Arbeitgeberattraktivität.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Rang gemäss Universum-Ranking						
Students						
Business	18	24	23	15	21	↗
Engineering	4	4	5	5	3	↘
IT	7	5	8	9	8	↘
Natural Sciences	10	8	16	12	10	↘
Professionals						
Business	7	12	9	8	2	↘
Engineering	1	2	1	3	1	↘
IT	6	4	4	7	3	↘
Natural Sciences	-	9	9	-	8	-

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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Punkte						
Personalzufriedenheit	66	70	71	71	72	↗
Personalmotivation	73	77	78	78	79	↗

Die Personalumfrage wurde zwischen dem 19. September und dem 12. Oktober 2023 durchgeführt. Beteiligt haben sich 22 598 Mitarbeitende (74%) (Vorjahr: 71%); Bemerkung: Im Vergleich zu 2022 haben 1593 Mitarbeitende mehr an der Personalumfrage teilgenommen. Als strategische Steuerungsgrösse ist für die SBB die Personalmotivation entscheidend, die sich aus den Elementen «Arbeitszufriedenheit» (72 Punkte, +1), «Commitment zur SBB» (83 Punkte, +/-0) 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 die entwickelt erforderlichen Kompetenzen bei den Mitarbeitenden. Durch die regelmässig stattfindende strategische Berufsfeld- und Ressourcenplanung betreibt sie eine vorausschauende, nachhaltige Fachkräftesicherung.

Lernende berufliche Grundbildung.

157

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl der durch die login Berufsbildung AG bei der SBB belegten Ausbildungsplätze						
davon Lernende	1 367	1 358	1 392	1 410	1 448	↗
davon Praktikantinnen und Praktikanten	155	162	162	155	156	↗
Anzahl erfolgreich abgeschlossene Lehren	618	578	564	578	579	↗
Anteil erfolgreich abgeschlossene Lehren in Prozent	97,5	98,3	97,2	96,8	97,9	↗
Anteil von der SBB übernommene Lernende in Prozent	56,5	64,4	66,3	68,7	66,8	↘

Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Personen in Ausbildung zur						
Lokführerin / zum Lokführer	-	-	258	232	219	↘
Zugverkehrsleiterin / zum Zugverkehrsleiter	-	-	81	90	126	↗
Zugbegleiterin / zum Zugbegleiter	-	-	256	112	176	↗
Kundenberaterin / zum Kundenberater	-	-	29	52	77	↗

Die Zahlen der Kundenbegleiterinnen/Kundenbegleiter und Kundenberaterinnen/Kundenberater beinhalten nur die Zweitausbildungen.

Teilnehmendentage bei Präsenzveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Teilnehmendentage bei weiterbildenden Kursen und Schulungen	94 044	99 282	112 210	112 755	123 067	↗

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.

Das Programm fit4future hat sich 2023 weiterhin mit den Veränderungen der Arbeitswelt und den Entwicklungsperspektiven in den Berufsfeldern der SBB auseinandergesetzt und diese verstärkt mit Projekten aus anderen Bereichen vernetzt. So baute fit4future im Berichtsjahr den Bereich Bahnwissen auf, um allen Mitarbeitenden wertvolles SBB-spezifisches Wissen in Form von Lernreisen zur Verfügung zu stellen. Neue Mitarbeitende oder solche, die intern die Stelle wechseln, bauen so nun schneller das benötigte Bahnwissen auf.

Schwerpunkt des Programms fit4future bleibt jedoch die digitale Transformation, insbesondere die Auswirkungen der generativen künstlichen Intelligenz. Um die digitalen Kompetenzen bei den Mitarbeitenden zu verankern, führte die SBB im Berichtsjahr eine Vielzahl von Schulungen durch. Sie vereinfachte die Kompetenzanalyse und passte sie an die Bedürfnisse der Bereiche an. Zudem hat sie das Lerncoaching ausgebaut und stellt dieses neu auch in französischer Sprache zur Verfügung.

Mehr Informationen zur Entwicklung der Aus- und Weiterbildung sind im Kapitel «Für unsere Mitarbeitenden» auf Seite 32 zu finden.

158

SDG



Weitere Informationen



Karriere und Entwicklung | 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 die SBB 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 Fehltag, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

159

Strategisches Ziel.

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

Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Werte der Personalumfrage in Punkten (0–100)						
Erschöpfung	40	37	37	37	37	→
Arbeitsbezogene Gesundheit	82	84	83	82	83	↗
Organisationale Resilienz	70	73	74	74	74	→

«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 «Organisationale 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	13,1	13,2	13,2	15,3	14,4	↓

Verbesserte Berücksichtigung der individuellen Beschäftigungsgrade bei der Berechnung der Absenzen. Rückwirkende Anpassung der bereits publizierten Absenzen.

160

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle (FTE) ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken, befindet sich jedoch noch nicht wieder auf Vor-Pandemie-Niveau. Bislang kann als belastbare Begründung festgehalten werden, dass Covid-19 (SarsCoV-2) seit 2020 und insbesondere auch im Jahr 2023 das Infektionsgeschehen ungünstig beeinflusst hat: einerseits als eigenständiges Krankheit auslösendes Virus, andererseits in Kombination mit anderen respiratorischen Viren und bakteriellen Krankheitserregern. Mit hoher Wahrscheinlichkeit spielt auch ein verändertes Verhalten bei Krankheit eine Rolle: Mitarbeitende melden sich eher wegen Krankheit von der Arbeit ab, anstatt krank zu arbeiten. Dieses Verhalten ist jedoch nicht in allen Personengruppen gleich ausgeprägt und wird aktuell differenziert und sorgfältig analysiert.

Arbeitsbedingte Verletzungen.

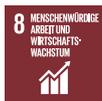
	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen	1	0	0	3	1	↓

Es starben im Jahr 2023 bei Berufsunfällen im Rahmen von Arbeiten für die SBB keine Mitarbeitenden von Drittfirmen.

Im Jahr 2023 ereignete sich kurz vor Jahresende leider ein tödlicher Berufsunfall eines Mitarbeiters von SBB Cargo. Die tödlichen Berufsunfälle gingen damit gegenüber dem Jahr 2022 zurück, wobei die schweren Berufsunfälle anstiegen. Für das Jahr 2024 werden die Massnahmen der Sicherheitsprogramme weitergeführt und zur Erhöhung der Wirkung und zur besseren Zielerreichung unter anderem auf das operative Handlungsfeld Arbeitssicherheit fokussiert.

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

SDGs



Weitere Informationen



Gesundheitsförderung
und Prävention | sbb.ch

Diversität und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 107 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.

161

Strategisches Ziel.

Die SBB hat sich bis 2025 zur Ambition gesetzt, 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.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Frauenanteil in Prozent						
bei der SBB	17,7	18,4	18,8	19,0	19,4	↗
im Führungskader	13,1	14,3	15,0	16,1	17,6	↗
bei den Neuanstellungen	27,1	24,6	26,3	22,0	24,6	↗
Führungskader nach Mitteilungssprache in Prozent						
Deutsch	78,4	78,0	77,0	76,6	76,5	→
Französisch	15,9	16,0	16,6	16,9	16,9	→
Italienisch	5,6	6,0	6,4	6,5	6,7	↗

Mehr Informationen zur Förderung der Diversität sind im Kapitel «Für unsere Mitarbeitenden» auf Seite 31 zu finden.

Nichtdiskriminierung.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
Anzahl eröffnete Fälle						
Diskriminierung	-	-	-	9	19	↗
Mobbing	-	-	-	21	27	↗
Sexuelle Belästigung	-	-	-	14	36	↗

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.

Im Jahr 2023 wurde der Prozess zum Umgang mit Meldungen zu Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung angepasst. Alle Meldungen – auch diejenigen via Compliance-Meldestelle – werden an die Sozialberatung weitergeleitet, damit die Vorfälle nach den internen Vorgaben bearbeitet werden können. Die Sozialberatung hat im Jahr 2023 aufgrund der Meldungen 82 neue Fälle eröffnet, was im Vergleich zum Vorjahr rund einer Verdopplung entspricht. Ende 2023 hat die SBB eine Umfrage zu den Themen Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung durchgeführt. Im ersten Quartal 2024 werden die Ergebnisse erwartet. Darauf basierend werden Massnahmen sowie zusätzliche Sensibilisierungen umgesetzt.

162

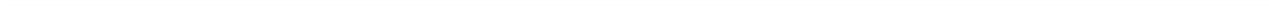
SDGs



Weitere Informationen



Diversity und
Inclusion | sbb.ch



GRI-Index.



CONTENT INDEX
ADVANCED SERVICE

2024

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 Prüfung 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 31.12.2023 berichtet.

Verwendeter GRI 1: GRI 1: Grundlagen 2021

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

163

Allgemeine Angaben.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	S. 52
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	S. 127
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 7, 127
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 127
	2-5 Externe Prüfung	S. 127
Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 5–6, 125
	2-7 Angestellte	Personal reporting.sbb.ch
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	Personalmiete reporting.sbb.ch
Unternehmensführung 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. 7, 59–60
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 61, 69
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 7, 61–62
	2-15 Interessenkonflikte	S. 55–56, 66
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	S. 61–62
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 55–58, 66–69
	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
	Strategie, Richtlinien und Praktiken GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen		S. 62–63, 74
2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen		S. 61–62
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen		S. 62–63, 150
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
Einbindung von Stakeholdern GRI 2: Allgemeine Angaben 2021		2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern
	2-30 Tarifverträge	GAV reporting.sbb.ch

Wesentliche Themen.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	S. 126
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	S. 127
Treibhausgasemissionen		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Klimaschutz sbb.ch
	GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 137
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 138
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	S. 139
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	S. 36, 138
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	S. 139
	305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	S. 139
Energie		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Energie sbb.ch
	GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation
	302-3 Energieintensität	S. 37–38, 140
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	S. 37–38, 141
SBB Indikator	Erneuerbare Energie	S. 38, 141
Ressourcenverbrauch		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Kreislaufwirtschaft sbb.ch
	GRI 301: Materialien 2016	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen
	301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	S. 37, 143
Abfall		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Abfallbewirtschaftung sbb.ch
	GRI 306: Abfall 2020	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen
	306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall sbb.ch
	306-3 Angefallener Abfall	S. 143
Biodiversität		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Biodiversität sbb.ch
	GRI 304: Biodiversität 2016	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
SBB Indikatoren	Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen	S. 144
	Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere	S. 145
Nachhaltig bauen und Arealentwicklung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltigkeit leben sbb-immobilien.ch
	SBB Indikatoren	Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten
	Erneuerbare Heizungsanlagen	S. 146

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
Barrierefreiheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Barrierefreie Mobilität sbb.ch
SBB Indikatoren	Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang	S. 17, 147
	Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial	S. 17–18, 148
	Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints	S. 17–18, 148
Verkehrsverlagerung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Mobilität sbb.ch
SBB Indikatoren	Modalsplit im Personen- und Güterverkehr	S. 149
	Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten	S. 149
Schutz der Kundendaten		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Datenschutz sbb.ch
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	S. 150–151
Cyber Security		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Cyber Security sbb.ch S. 23, 151
SBB Indikator	Cyber Security-Vorfälle	Auslassungsgrund: Vertraulichkeitsbeschränkung Erklärung: Die SBB will potenziellen Angreifern keinen Einblick in den Umfang und die Art und Weise von Cyber Security-Vorfällen geben.
Anpassung an den Klimawandel		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Naturgefahren und Klimawandel sbb.ch
SBB Indikatoren	Schutz vor Naturgefahren	S. 152
	Temperatur in den Zügen	S. 152
	Gleiszustand	S. 152
	Verspätungen aufgrund von Extremwetter	S. 152
Nachhaltige Beschaffung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Beschaffung sbb.ch
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	reporting.sbb.ch Finanzen
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 154
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	S. 43, 154
SBB Indikator	Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung	S. 153
Anstellungsbedingungen		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Benefits sbb.ch
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 30, 155
	401-3 Elternzeit	S. 155–156
SBB Indikatoren	Arbeitgeberattraktivität	S. 156
	Mitarbeitendenzufriedenheit	S. 156

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
Aus- und Weiterbildung		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Karriere und Entwicklung sbb.ch
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	S. 157
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 157–158
SBB Indikatoren	Lernende berufliche Grundbildung	S. 157
	Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal	S. 157
Gesundheit und Arbeitssicherheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Gesundheitsförderung und Prävention sbb.ch
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI sbb.ch
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	S. 22–23, 160
SBB Indikatoren	Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 30–31, 159
	Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall	S. 31, 160
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	Diversity und Inclusion sbb.ch
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	S. 31, 59, 65, 161
	405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 31
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	S. 161–162