

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