SBB CFF FFS

SBB Geschäftsbericht.

2024

Titelbild.
Flurina Winkler, 17 Jahre, Automatikerin im 2. Lehrjahr, Bildungszentrum Altstetten

Inhalt.

Prolog 5

Konzernlagebericht 5
Das Jahr 2024 in Zahlen 8
Jahreschronik: 2024 auf einen Blick 10
Für unsere Kundinnen und Kunden 13
Für eine robuste Bahn 21
Für unsere Mitarbeitenden 29
Für die Umwelt 35
Für die Gesellschaft 41
Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse 45

Corporate Governance 51

Finanzbericht 75

Nachhaltigkeitsbericht 125

Vincent Ducrot, CEO, und
Monika Ribar, Präsidentin des
Verwaltungsrates

Gut unterwegs, heute und in Zukunft.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir freuen uns: Noch nie waren so viele Menschen mit der SBB unterwegs wie 2024. Täglich nutzten 1,39 Millionen Reisende unsere Züge. Unsere Mitarbeitenden haben sich mit grossem Engagement für Kundinnen und Kunden eingesetzt und Herausforderungen gemeistert wie die über 20 000 Baustellen oder die termingerechte Wiederinbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im September.

Mit dem finanziellen Ergebnis 2024 sind wir insgesamt zufrieden, wenn auch mit Vorbehalten. Die SBB erzielte einen Gewinn von 275 Millionen Franken. Die höhere Nachfrage im Personenverkehr und günstige Wetterbedingungen für den Energiebereich haben dazu beigetragen, ebenso der erneut solide Beitrag von SBB Immobilien. Demgegenüber steht ein hoher Verlust im Segment Güterverkehr, unter anderem wegen der schwachen Konjunktur in güterverkehrsaffinen Branchen wie der Baubranche.
Der Anstieg der SBB Verschuldung konnte dank Spar- und Effizienzmassnahmen gedämpft werden. Der Bund wird mit einem Kapitalzuschuss von 850 Millionen Franken 2025 einen wichtigen Beitrag leisten, um die Verluste im Fernverkehr während der Coronapandemie zu wesentlichen Teilen auszugleichen. Dafür sind wir dankbar. Trotzdem sind unsere Schulden nach wie vor sehr hoch. Wir müssen daher weiter und noch verstärkt sparen und effizienter werden; nur so können wir den unternehmerischen Handlungsspielraum vergrössern.

Betrieblich waren wir 2024 gut unterwegs, Pünktlichkeit so gut wie noch nie. Trotz Mehrverkehr konnten wir die Pünktlichkeit im Personenverkehr weiter steigern und haben einen historischen Höchststand erreicht. In der Westschweiz haben wir den grössten Fahrplanwechsel seit Bahn 2000 umgesetzt. Die ersten Wochen brachten einen stabilen Betrieb; an Verbesserungen arbeiten wir weiter. Nach wie vor nicht zufriedenstellend ist die Pünktlichkeit von Zügen aus dem Ausland. Deutlich unter dem Vorjahr lag die Pünktlichkeit bei SBB Cargo Schweiz. Gründe sind die Teilsperre des Gotthard-Basistunnels und die veraltete Flotte.
Die Sicherheit hat sich dank konkreter Massnahmen verbessert. Berufs- und Rangierunfälle nahmen ab. Sehr betroffen macht uns, dass 2024 bei Unfällen zwei Mitarbeitende tödlich verunglückt sind. Dies verpflichtet uns, unsere Sicherheitskultur stetig weiterzuentwickeln. Für die Sicherheit der Reisenden haben wir die Präsenz der Transportpolizei und von Transsicura verstärkt, Bodycams eingeführt, ein neues Security-Trainingszentrum eröffnet und gemeinsam mit den Sozialpartnern eine Kampagne gegen Aggressionen im ÖV gestartet.

Zufriedene Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende. Die SBB Züge sind immer besser ausgelastet. Trotzdem sind unsere Kundinnen und Kunden zufriedener als im Vorjahr. Die gute Pünktlichkeit sowie die Erweiterung des Abo-Sortiments haben dazu beigetragen. Das Halbtax PLUS und das GA Night sind beliebt. Verbesserungsbedarf sehen wir weiterhin bei der Kundeninformation und bei der Behebung von Störungen. Die Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo Schweiz ist aufgrund von schlechterer Pünktlichkeit und Preisanpassungen gesunken.
Unsere Mitarbeitenden sind so zufrieden und motiviert wie noch nie seit Messbeginn vor über 20 Jahren. Ihr Engagement und ihre Professionalität sind der Schlüssel für eine erfolgreiche SBB.

Fortschritte bei der Digitalisierung. Seit 2024 können internationale Tickets via SBB Mobile gekauft werden. Im Rangierbetrieb kamen erste ferngesteuerte Lokomotiven zum Einsatz. Die drei grossen Digitalisierungsprogramme – integrierte Produktionsplanung beim Personenverkehr (IPP), durchgehende Planung und Steuerung bei der Infrastruktur (TMS) sowie Einführung neue SAP-Generation – ermöglichen die Weiterentwicklung der Bahnsteuerung und eine schnellere Analyse des Fahrplans, was zu einer besseren Pünktlichkeit beiträgt. Die Digitalisierung hilft, den Bahnverkehr der Zukunft effizienter und produktiver zu betreiben. Aufgrund grosser Datenmengen eignet sich der Bahnbetrieb hervorragend für den Einsatz von künstlicher Intelligenz, so etwa bei der Störungsbehebung dank schneller Analyse des Fahrplans oder beim präventiven Unterhalt von Rollmaterial. Hier eröffnen sich für die Zukunft vielversprechende Möglichkeiten.

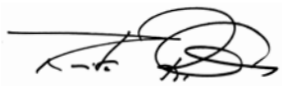
Herausforderungen 2025: Güterverkehr, Bauen, internationaler Reiseverkehr und Fachkräfte. Die SBB setzt auf einen starken, zukunftsfähigen Schienengüterverkehr. Dafür richten wir diesen grundlegend neu aus. Durch Investitionen in eine moderne Flotte, Automatisierung und ein neues Produktionsmodell werden wir die Kosten senken. Zudem setzen wir auf langfristige Partnerschaften mit den Kunden. Für die Sanierung des Einzelwagenladungsverkehrs zählen wir auf die Verabschiedung des Gütertransportgesetzes durch das eidgenössische Parlament.
Weiter wird uns und unsere Kundinnen und Kunden das steigende Bauvolumen fordern. So sind 2025 viele Totalsperren notwendig. Die SBB kommt mit vielen Grossprojekten ans Limit dessen, was unter laufendem Betrieb gebaut werden kann. Das Angebot im internationalen Personenverkehr einschliesslich Nachtzügen wollen wir ausbauen, auch auf Wunsch der Politik. Herausfordernd bleibt der Fachkräftemangel: Es ist wichtig, die besten Mitarbeitenden zu gewinnen und zu halten.

Bahnausbau ist nötig, ebenso Priorisierung nach Kundennutzen. Das stark frequentierte Bahnnetz wird in den kommenden Jahren noch dichter befahren, die Nachfrage wird weiter steigen. Was es deshalb im nächsten grossen Ausbauschritt ab 2035 braucht, ist seit Längerem klar: 20 Prozent mehr Sitzplätze in der ganzen Schweiz, im Fernverkehr flächendeckend den Halbstundentakt und auf vielen Strecken sogar den Viertelstundentakt, im Güterverkehr ein schweizweites Expressnetz und einen Halbstundentakt auf der West-Ost-Achse.
Bei der Konkretisierung der Planungen hat sich leider gezeigt: Anpassungen sind nötig, die Mehrkosten gross. Aber nur so kann das Bahnsystem auch künftig stabil und pünktlich betrieben werden. Heute wissen wir dank besserer Simulationsmethoden für Fahr- oder Umsteigezeiten viel präziser als 2014, wie viele Abstellanlagen, neue Kreuzungsstellen, Doppelspurausschnitte oder Perronverlängerungen notwendig sind. Zudem haben wir entschieden, auf schnelleres Fahren in Kurven mit dem FV-Dosto zu verzichten. Die Folge: Schweizweit sind rund 80 zusätzliche Projekte nötig. Hinzu kommen Mehrkosten bei bereits beschlossenen Projekten. Bahnhöfe mit sehr vielen Reisenden müssen höheren Anforderungen oder angepassten Normen und Vorgaben genügen.
Angesichts der hohen Zusatzkosten hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) folgerichtig entschieden, Schiene und Strasse zu priorisieren. Die externe Überprüfung durch die ETH wird hier Grundlagen für die richtigen Entscheide liefern, gerne arbeiten wir mit. Aus unserer Sicht müssen bestehende Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Entscheidend ist zudem der grösstmögliche Kundennutzen des weiteren Bahnausbaus. Und zwar in der ganzen Schweiz: Es gilt, die Bedürfnisse der Agglomerationen bis hin zu den Randregionen zu berücksichtigen. Hinzu kommt die Wirtschaftlichkeit: Neue Bahnanlagen müssen unterhalten werden – die Folgekosten für den Substanzerhalt betragen jährlich rund drei Prozent der Baukosten, weshalb die Gesamtkosten für den Substanzerhalt insgesamt ansteigen.

Mit Mut und Innovation die Mobilität neu denken. Das vor einem Jahr vorgestellte Zielbild für die Mobilität ab Mitte Jahrhundert kann dabei als Kompass dienen. «Flexibler, häufiger, schneller» heisst für uns, von Tür zu Tür zu denken, alle Verkehrsmittel nach ihren Stärken einzusetzen und den Mut zu haben, das Knotenprinzip oder die Haltepolitik zu hinterfragen. Wenn Züge weniger halten, wird die Bahn schneller. Rufbusse oder automatisierte Fahrzeuge, wie wir sie 2025 im Furttal testen, stellen sicher, dass Menschen in maximal 15 Minuten einen Bahnhof erreichen und dort alle 15 Minuten einen Anschluss haben.
Angesichts der offenen Fragen zum Bahnausbau ist es erst recht wichtig, die Mobilität vorausschauend zu planen – und dies mit Blick auf künftige Bedürfnisse von Reisenden, Güterverkehrskunden und der Schweiz, die wir verbinden. Die SBB ist überzeugt, dass die Bahn damit eine Schlüsselrolle in einer zukünftigen, klimafreundlichen Gesamtmobilität spielen wird.

Für das Vertrauen und die Unterstützung danken wir herzlich: unseren Kundinnen und Kunden, die mit uns fahren, bei uns einkaufen und ihre Güter von uns transportieren lassen, unseren engagierten Mitarbeitenden sowie dem Bundesrat, dem Parlament, den Kantonen, Städten und Gemeinden sowie all unseren Partnerinnen und Partnern.

Herzliche Grüsse



Monika Ribar
Präsidentin des Verwaltungsrates
SBB AG

Vincent Ducrot
CEO SBB AG

Zu den Bildern in diesem Geschäftsbericht: In diesem Jahr porträtieren wir Lernende, die ihre Ausbildung bei der SBB absolvieren. Sie repräsentieren die nächste Generation von Fachkräften, die mit Engagement und frischen Ideen die Zukunft der SBB mitgestalten. Herzlichen Dank!

Die SBB legt im Geschäftsbericht neben den ökonomischen Leistungen auch die wesentlichen Leistungen zu ökologischen, sozialen und Governance-Themen offen.

Wir wollen ein wirtschaftlich gesundes Bahnunternehmen sein und einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zu einem attraktiven Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz leisten.

SBB. Weil Verbindungen die Schweiz ausmachen.

Zum Weiterlesen:

Einsteigen bei der SBB

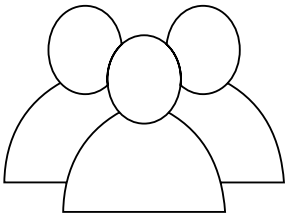
Nachhaltigkeit bei der SBB

Strategie SBB 2030

Die SBB in Zahlen und Fakten

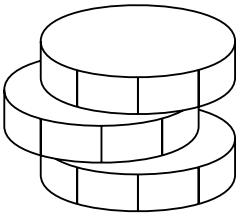
SBB News

Das Jahr 2024 in Zahlen.



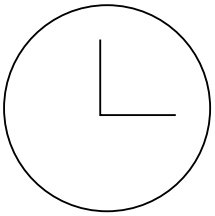
1,39 Millionen Reisende täglich

Im Jahr 2024 waren so viele Reisende wie noch nie mit der SBB unterwegs (2023: 1,32 Millionen).



Jahresergebnis: 275 Millionen Franken

Mehr Passagiere brachten mehr Erträge. Auch das bessere Ergebnis von Infrastruktur Energie sowie der wiederum solide Gewinn von Immobilien trugen zum guten Ergebnis bei (2023: 267 Millionen Franken).



93,2 Prozent Zugspünktlichkeit

Trotz Mehrverkehr konnte die SBB die Pünktlichkeit im Personenverkehr weiter steigern (2023: 92,5%).

12,1 Milliarden Franken Schulden

Ein weiterer Anstieg der Verschuldung konnte durch die konsequente Weiterführung der Spar- und Effizienzmassnahmen der SBB gedämpft werden. Trotzdem muss die SBB weiter und noch verstärkt sparen und effizienter werden.

Schuldendeckungsgrad: 8,2

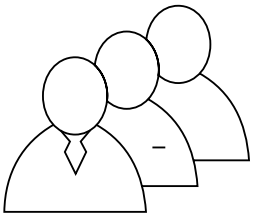
Der Schuldendeckungsgrad misst, wie viele Jahre das laufende Ergebnis erzielt werden müsste, um die Schulden vollständig zurückzuzahlen. Der Bund hat der SBB das Ziel gesetzt, den Schuldendeckungsgrad bis 2030 auf den Wert 6,5 zu senken.

170 000 Tonnen Güter

transportiert der Güterverkehr der SBB an einem durchschnittlichen Arbeitstag in der Schweiz.

400 000 Arbeitsstunden

wurden für die Instandsetzungsarbeiten unter schweren und harten Bedingungen im Gotthard-Basistunnel geleistet.

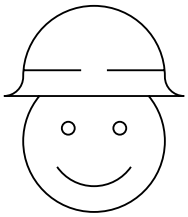


35 569 Mitarbeitende (Vollzeitstellen)

zählte die SBB 2024. Die Mitarbeitenden arbeiten für eine sichere, saubere und pünktliche Bahn.

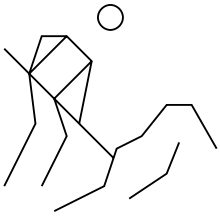
18,5 Prozent Frauen im Kader, 19,9 Prozent Frauen insgesamt

Der Frauenanteil im Kader (2023: 17,6%) und insgesamt (2023: 19,4%) steigt kontinuierlich. Die SBB will diesen weiter erhöhen.



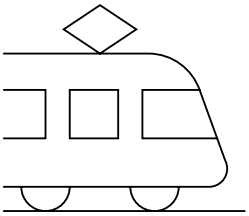
Personalmotivation: 80/100 Punkte

Die Mitarbeitenden wurden in den vergangenen Jahren immer motivierter und zufriedener (2023: 79 Punkte).



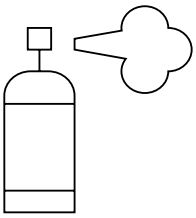
20 000 Baustellen

betreibt die SBB jährlich, künftig werden es noch mehr. Bauen und Fahren ist eine Herausforderung.



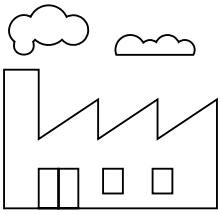
11 569 Züge

waren täglich auf dem Netz der SBB unterwegs.



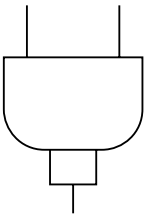
45,9 Prozent betriebliche Treibhausgasemissionen

weniger hat die SBB gegenüber 2018 ausgestossen. Bis 2030 sollen es 50 Prozent weniger sein.



76 fossile Gebäudeheizungen

hat die SBB 2024 durch erneuerbare Heizungen ersetzt.



600 GWh weniger Energie

hat die SBB 2024 dank Energiesparmassnahmen verbraucht. Bis 2030 sollen es 850 GWh weniger sein.

Jahreschronik: 2024 auf einen Blick.

01

1.1. Die Übergangsfrist für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) endet. Die SBB bietet an allen noch nicht umgebauten Bahnhöfen Überbrückungs- bzw. Ersatzmassnahmen an.

02

8.2. Die SBB eröffnet im Hauptbahnhof Zürich das neue Reisezentrum. Die renovierten Räumlichkeiten befinden sich im aufwendig sanierten, denkmalgeschützten Südtrakt des Bahnhofs.

03

11.3. Nach knapp einem Jahr Sperrung für den Schwerverkehr können Trams die Basler Margarethenbrücke wieder nutzen.

11.3. Die SBB publiziert an der Jahresmedienkonferenz ihre viel beachtete Standortbestimmung zur Zukunft der Bahn.

19.3. Als eine der ersten Bahnen in Europa testet die SBB erfolgreich eine ferngesteuerte Lokomotive unter laufendem Betrieb. Die Technologie könnte in Zukunft beispielsweise für kurze Bewegungen auf Baustellen eingesetzt werden.

04

8.4. Die Arbeiten für den neuen Bahnhof Avry-Matran beginnen. Der Bahnhof ersetzt die beiden veralteten Haltestellen Rosé und Matran und ermöglicht in der Region einen 15-Minuten-Takt.

18.4. Die ikonische SBB Uhr von Hans Hilfiker wird 80 Jahre alt. Mit einem grünen Sekundenzeiger und zahlreichen weiteren Massnahmen zeigt die SBB unter dem Motto «Ein Tick grüner» ihr ökologisches Engagement auf.

05

19.5. Am Pfingstsonntag ereignet sich bei Mörschwil (SG) ein Hangrutsch. Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten kann die Strecke St. Gallen St. Fiden–Goldach ab Ende September wie geplant wieder zweispurig befahren werden.

24.5. Ab Ende 2030 soll eine direkte S-Bahn zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass verkehren. Für den Betrieb des neuen Angebots hat die SBB 33 weitere Flirt Evo Züge bei Stadler Rail bestellt.

30.5. SBB Cargo Schweiz hat mit dem Testzug DAC+ die technische Idee des digitalen Güterzugs erfolgreich bestätigt und den Bericht beim Bundesamt für Verkehr eingereicht.

06

7.6. Im Rahmen der Modernisierungsarbeiten der Broye-Linien werden die ersten von insgesamt zwölf Bahnhöfen eingeweiht: Châtillens und Palézieux-Village. Im Sommer folgen die Bahnhöfe Granges-Marnand und Henniez.

9.6. Die SBB baut das internationale Angebot aus. Am 9. Juni verkehrte der erste Giruno zwischen Zürich HB und Frankfurt am Main.

29.6. Einweihung des Projekts «Grüner Bahnhof Delémont». Im Rahmen der Arbeiten wurden unter anderem das Bahnhofsareal begrünt, das Heizsystem erneuert, Solarpanels installiert, die Böden entsiegelt und zusätzliche Sitzgelegenheiten installiert.

07

7.7. Im Zürcher Weinland erneuert die SBB während einer fünfwöchigen Totalsperre die Schienen auf einer Länge von mehr als vier Kilometern.

08

21.8. Der Bundesrat heisst die Wahl von André Wyss in den Verwaltungsrat der SBB gut. Wyss soll im Jahr 2026 das Präsidium von Monika Ribar übernehmen.

30.8. Eröffnung des neuen lebendigen Quartiers Pont-Rouge in Genf mit 600 Wohnungen, Büros, Geschäften, Restaurants und Cafés, Freizeitbereichen und öffentlichen Einrichtungen.

09

1.9. Bezug der neuen Betriebszentrale Parc du Simplon in Renens, in der 400 Mitarbeitende den gesamten Westschweizer Bahnverkehr steuern.

2.9. Knapp 13 Monate nach der Entgleisung eines Güterzugs kann der Betrieb durch den Gotthard-Basistunnel termingerecht wieder vollständig aufgenommen werden.

26.9. SBB Cargo Schweiz bestellt bis zu 129 moderne Streckenlokomotiven bei Stadler Rail.

27.9. Grundsteinlegung: Im ehemaligen Basler Industrieareal Lysbüchel entsteht der neue Stadtteil Volta mit bis 2500 Arbeitsplätzen und Wohnraum für bis 2000 Personen.

10

24.10. Der erste vollständig erneuerte InterCity-Neigezug (ICN) verlässt das Werk Yverdon. Die 44 Züge werden bis 2031 komplett modernisiert. Dabei werden zahlreiche Verbesserungen in den Bereichen Technik und Kundenkomfort vorgenommen.

24.10. Reisende können über SBB Mobile internationale Billette und Reservierungen buchen.

11

7.11. Nach dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts können nach den begonnenen Infrastrukturarbeiten auch die blockierten Arbeiten für den Bau des Hauptgebäudes der neuen SBB Instandhaltungsanlage in Arbedo-Castione aufgenommen werden.

24.11. Fünf Jahre baute die SBB für 116 Millionen Franken das neue Stellwerk in Genf. Nach umfangreichen Tests und einer 20-stündigen Totalsperre geht das Stellwerk erfolgreich in Betrieb.

12

15.12. Der stark überarbeitete SBB Fahrplan bringt die grösste Veränderung für die Westschweiz seit Bahn 2000. Er bietet mehr Züge und Direktverbindungen und verbessert den Regionalverkehr. Um die Pünktlichkeit zu erhöhen und den Fahrplan zu stabilisieren, werden Fahrzeiten verlängert.

Aryas Baban, 19 Jahre, Detailhandelsfachmann EFZ öffentlicher Verkehr, Kundenbegleiter im 2. Lehrjahr, Depot Lausanne

«Schon als kleiner Junge bewunderte ich die Kundenbegleitenden der SBB und ihre beeindruckende Uniform. Keine Überraschung also, dass ich heute stolz hier stehe. Ich schätze es, wie dank des Engagements meiner Kolleginnen und Kollegen alles reibungslos funktioniert. Natürlich gibt es auch schwierige Momente, wenn Reisende kein Verständnis zeigen. Die fortschreitende Modernisierung ist unvermeidlich, und obwohl ich sie unterstütze, mache ich mir Sorgen, dass dabei viele alltägliche Aspekte meines Berufs verloren gehen könnten.»

Für unsere Kundinnen und Kunden.

Noch nie waren so viele Reisende mit der SBB unterwegs wie im Jahr 2024 – täglich 1,39 Millionen. Trotz Mehrverkehr sind die Reisenden insgesamt zufriedener als im Vorjahr. Einen Rekord gab es bei der Anzahl verkaufter Halbtaxabonnemente. Beim Halbtax PLUS wurden die Erwartungen der SBB übertroffen.
Im Segment Güterverkehr blieb die Situation anspruchsvoll. Die Verkehrsleistung wie auch die Zufriedenheit der Güterverkehrskunden ist gesunken.

Kennzahlen/Fakten

+2,5%

Personenkilometer (gegenüber 2023)

77,4/100

Punkten bei der Kundenzufriedenheit (2023: 77,9)

Unterstützte Sustainable Development Goals

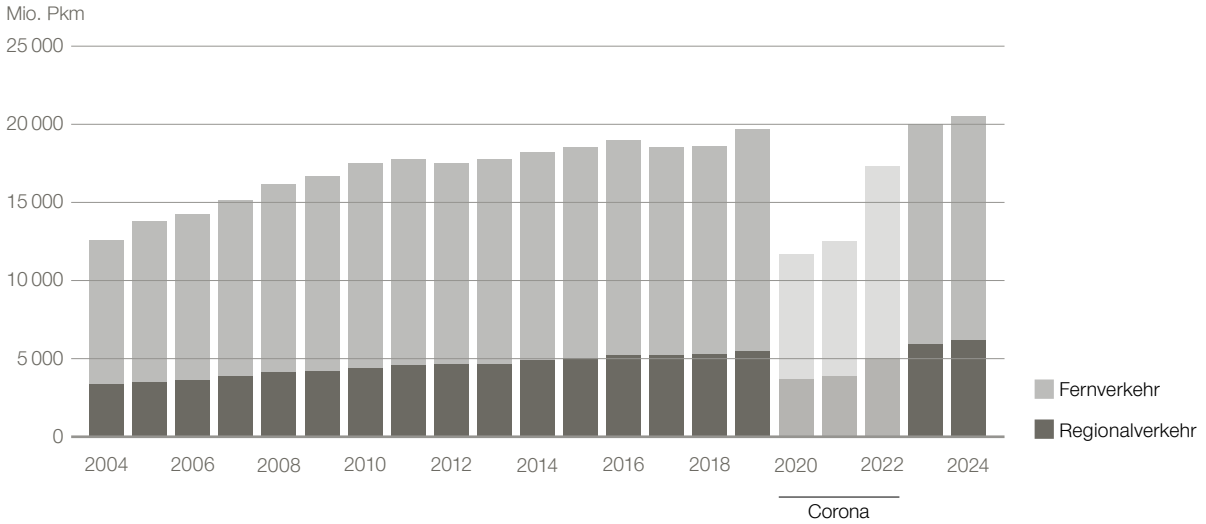
So viele Reisende wie noch nie.

Die Nachfrage im Fernverkehr entwickelte sich positiv, insbesondere auf der West-Ost-Achse sowie aufgrund des generellen Nachfragewachstums, was zu einer Steigerung der Verkehrsleistung um 2,0 Prozent führte. Damit wurde erstmals das Niveau von 2019 überschritten. Diese positive Entwicklung wurde jedoch wegen Baustellen und der Sperrung des Gotthard-Basistunnels teilweise gedämpft. Im internationalen Personenfernverkehr sank die Verkehrsleistung um 6,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr, beeinflusst durch Baustellen und Streiks. Im Regionalverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung um 3,8 Prozent, wobei alle Regionen, insbesondere Zürich, die Westschweiz und das Tessin, ein anhaltend hohes Wachstum verzeichneten. Die Frequenzen an den Bahnhöfen sind gegenüber 2023 leicht gestiegen (+0,9%).
Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld SBB Cargo Schweiz reduzierte sich gegenüber Vorjahr um 8,4 Prozent, hauptsächlich aufgrund der schwachen konjunkturellen Lage in Europa sowie temporärer Werkschliessungen im Wallis. Im Geschäftsfeld SBB Cargo International reduzierte sich die Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 5,7 Prozent. Die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Italien führte zu einer Reduktion der Anzahl gefahrener Züge pro Verkehrsrelation, ebenso wirkten sich viele Baumassnahmen auf der Nord-Süd-Transitachse negativ aus.

Gute Kundenzufriedenheit trotz höherer Auslastung.

Die Kundenzufriedenheit (gesamt) ging 2024 um 0,5 Punkte auf 77,4 Punkte zurück. Während sich die Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo Schweiz gegenüber Vorjahr um −6,1 Punkte auf 67,6 Punkte verschlechterte, stiegen die Werte für die Kundenzufriedenheit Privatkundinnen und -kunden um +0,5 Punkte auf 79,2 Punkte.
Trotz Zunahme der Kundenfrequenz verbesserte sich die Zufriedenheit mit dem Platzangebot im Zug (+2,0 Punkte) bei gleichzeitiger Zunahme der Auslastung (Kundenfrequenzen) sowie der Ausstattung des Rollmaterials (+1,1 Punkte). Der Grund dafür sind gezielte Angebotserweiterungen und eine bessere Rollmaterialverfügbarkeit. Ebenso lag die Zufriedenheit mit der Pünktlichkeit (+1,5 Punkte) und dem Fahrplanangebot (+1,3 Punkte) konstant über dem Vorjahr. Die Betriebsqualität war im ersten Halbjahr auch bei hoher Bautätigkeit dank mildem Wetter hoch. Das zweite Halbjahr war mit zunehmenden Einzelereignissen (z.B. Starkniederschläge im In- und Ausland) herausfordernder, was zu punktuellen Einbrüchen bei der Kundenzufriedenheit führte. Die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis verbesserte sich um 1,4 Punkte, insbesondere dank neuer Sortimente (hauptsächlich Halbtax PLUS), obwohl gleichzeitig die Tarife per Fahrplanwechsel im Dezember 2023 angehoben wurden. Die Tarifmassnahme beeinflusste die Zufriedenheit mit den

Es wird immer mehr Zug gefahren.
Der 2004 mit Bahn 2000 eingetretene Nachfrageanstieg hat sich in den letzten Jahren wieder fortgesetzt



Für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr braucht es eine moderne und effiziente Flotte.

Billettpreisen (–3,3 Punkte) und Abos (–1,0 Punkte) negativ. Weiterhin sehr zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Kundeninformation im Regelfall (91,0 Punkte, +0,8 Punkte), dem Servicepersonal Elvetino (89,8 Punkte, +0,6 Punkte), der Security Zug (89,3 Punkte, +0,1 Punkte) und der Kundenbegleitung (89,2 Punkte, +0,4 Punkte). Den grössten negativen Einfluss hatte die Zufriedenheit mit dem Incoming-Verkehr aus Italien und Deutschland, der zu einem Rückgang der Zufriedenheit bei der Störungsbehebung (–1,2 Punkte) und -information (–0,4 Punkte) führte. Die Kundenzufriedenheit am Bahnhof verbesserte sich in allen Bereichen leicht, mit Ausnahme des Sicherheitsempfindens (–0,1 Punkte), das aber auf hohem Niveau blieb. Die Zufriedenheit mit den kommerziellen Angeboten nahm zu (+0,1 Punkte), wobei die Zufriedenheit an kleinen Bahnhöfen insgesamt stieg, und der Hauptbahnhof Zürich dank seines vielfältigen Angebots wiederum einen sehr positiven Einfluss auf die Bewertung hatte. Trotz Verbesserung blieb das Platzangebot (+0,1 Punkte) wegen Baustellen und steigender Anzahl Reisenden (insbesondere Bahnhöfe Bern und Lausanne) auf tiefem Niveau. Auch Wegweisung (+0,1 Punkte) und Umstieg (+0,3 Punkte) verbesserten sich, blieben jedoch wegen Baustellen herausfordernd. Die Sauberkeit (+0,4 Punkte) verbesserte sich am stärksten.
Die Kundenzufriedenheit bei SBB Cargo Schweiz hat sich rückläufig entwickelt: Die spontane Gesamtzufriedenheit betrug 67,6 von 100 Punkten. Dies entspricht einem Rückgang von 6,1 Punkten gegenüber Vorjahr. Die Gründe für die rückläufige Entwicklung waren mangelhafte Pünktlichkeit (z.B. wegen Einführung eines neuen IT-Systems, Baustellen, Personalengpässen im Rangierbahnhof Limmattal und geringerer Verfügbarkeit bei den Rangier- und Streckenlokomotiven), Anspannungen wegen der kurz- bis mittelfristigen Preiserhöhungen, die eingeschränkte Wagenverfügbarkeit sowie die noch nicht optimal funktionierende Information bei Abweichungen. Nun wird ein breiter Fächer an Verbesserungsmassnahmen umgesetzt, besonders zur Stabilisierung der Pünktlichkeit aufgrund des stark überalterten Systems.

Kundeninformation aktiv weiter verbessern.

Die Ambition der SBB ist es, Reisende jederzeit mit aktuellen Informationen und alternativen Reiseempfehlungen oder Bahnersatzinformationen zu bedienen. Deshalb informiert die SBB seit August 2024 aktiv via Pushnachrichten in der SBB Mobile App über geplante Fahrplanänderungen, insbesondere bei Baustellen. So können Kundinnen und Kunden ihre Reise besser planen und gegebenenfalls alternative Routen wählen. Um die Orientierung und den Komfort in den Bahnhöfen zu verbessern, werden seit Oktober 2024 Gleisänderungen auf den Perronanzeigern angezeigt. Am 1. Mai 2024 wurde das Center of Competence Kundeninformation (CoC KI) gegründet. Es hat das Ziel, die Kundeninformation aus Kundensicht zu verbessern. Der Schwerpunkt liegt auf einer einheitlichen Information, besonders bei Störungen.

Investitionen in die Zukunft des Güterverkehrs bei SBB Cargo Schweiz.

Um Güter in Zukunft sicher, effizienter und rentabel zu transportieren, setzt SBB Cargo Schweiz auf ein neues Produktionsmodell und langfristige Partnerschaften. 2024 verlängerte SBB Cargo Schweiz den bestehenden Vertrag mit der Schweizerischen Post vorzeitig bis Ende 2028, und mit der Detailhändlerin Migros wurden bestehende Verkehrskonzepte optimiert. Güterverkehrskunden wünschen sich pünktliche Züge, schnelle Information im Störungsfall und wettbewerbsfähige Preise. In diesen Bereichen will SBB Cargo Schweiz besser werden.
Für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr braucht es eine moderne und effiziente Flotte. Deshalb erneuert SBB Cargo Schweiz ihre Wagen und Lokomotiven bis 2040 vollständig. 2024 wurde die Beschaffung von bis zu 129 modernen, energieeffizienten Streckenlokomotiven von Stadler Rail ausgelöst. Die ersten 36 Lokomotiven werden ab 2027 geliefert und machen den Betrieb robuster, effizienter und pünktlicher. Ausserdem vereinfacht ein einheitlicher Loktyp die Instandhaltung und senkt die Betriebskosten der Flotte um etwa 60 Prozent. Seit Ende 2024 unterstützen 35 angemietete Vectron-Streckenlokomotiven von Siemens den Güterverkehr in der Schweiz.
Der Schienengüterverkehr soll in den nächsten Jahren automatischer und digitaler werden. Neue technische Lösungen machen körperlich anstrengende und zeitintensive manuelle Arbeiten sicherer und körperlich weniger belastend. Im kombinierten Verkehr setzt SBB Cargo Schweiz erfolgreich die automatische Bremsprobe ein. Dadurch muss das Rangierpersonal nicht mehr einen 500 Meter langen Zug ablaufen und alle Bremsen manuell

prüfen, sondern kann diesen Vorgang direkt auf dem Tablet durchführen.

Flexibler Betrieb gefragt bei SBB Cargo International.

Die langen Sperrungen auf der deutschen Infrastruktur waren auch 2024 herausfordernd für SBB Cargo International. Um während der dreiwöchigen Rheintalsperrung im August möglichst viele Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse aufrechtzuerhalten, organisierte SBB Cargo International gemeinsam mit Captrain France, DB InfraGO und SNCF Réseau einen Shuttle durch das Elsass. Im Januar 2024 gegründet, erhielt SBB Cargo France im November die Sicherheitsbescheinigung von der European Union Agency for Railways (ERA). Seit Dezember 2024 können Züge auch auf der linksrheinischen Strecke fahren, was angesichts der umfangreichen Infrastrukturarbeiten in Deutschland bis in die 2040er-Jahre einen grossen Vorteil darstellt. Trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfelds konnten einige neue Güterverkehrskunden gewonnen werden, was zu einem positiven Jahresergebnis führte.

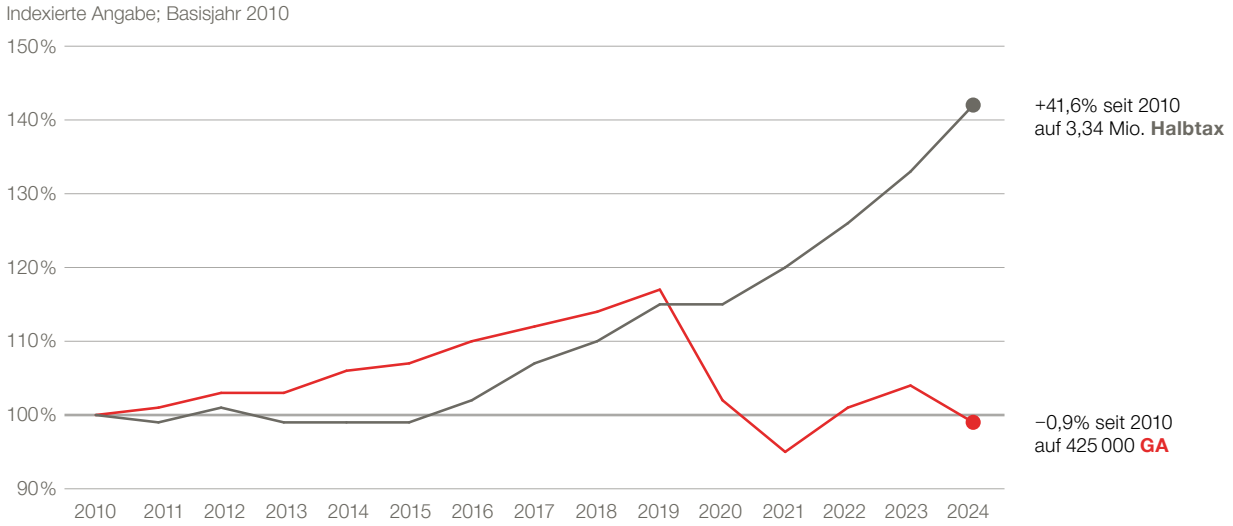
Preise im öffentlichen Verkehr bleiben stabil.

Die Mehreinnahmen aus der 2023 umgesetzten Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr haben dazu beigetragen, steigende Kosten für Löhne, Unterhalt und Energie aufzufangen. Zudem haben 2024 erneut mehr Menschen den öffentlichen Verkehr benutzt. Die Branchenvereinigung Alliance SwissPass hat darum im März 2024 entschieden, auf eine Preiserhöhung im öffentlichen Verkehr für das Jahr 2025 zu verzichten. Mit einem attraktiven ÖV-Angebot soll eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr weiter gefördert werden.

Neue Angebote im internationalen Personenverkehr.

Der internationale Personenverkehr (IPV) hat grosses Potenzial. Die SBB baut deshalb ihr Angebot gezielt aus, erhöht die Frequenzen und verbessert das Ticketing sowie den Kundenservice. Gemeinsam mit Trenitalia plant die SBB, das aktuelle Angebot zwischen der Schweiz und Italien mit weiteren Verbindungen zu ergänzen. Ab 2026 werden eine zusätzliche Verbindung von Zürich nach Mailand und Venedig sowie neue direkte Verbindungen von Zürich nach Florenz und Livorno angeboten. Seit Oktober 2024 ermöglicht die SBB den Kauf von internationalen

Weniger Generalabonnemente, deutlich mehr Halbtax.
Nach Corona (2020) bewirkt im Jahr 2024 das erfolgreiche Halbtax PLUS einen Rückgang beim GA



Seit Oktober 2024 ermöglicht die SBB den Kauf von internationalen Billetten und Reservierungen via SBB Mobile.

Billetten und Reservierungen via SBB Mobile und trägt damit einem häufig geäusserten Kundenwunsch Rechnung. So können Reisende ihre Verbindungen speichern und sich unterwegs über den Status ihrer Reise sowie mögliche Umsteigevorgänge informieren. Tickets für Nachtzüge sind vorläufig noch nicht über SBB Mobile buchbar und können weiterhin auf der Website sbb.ch oder im Reisezentrum gekauft werden.
Die Qualität entsprach 2024 leider nicht auf allen Linien den Anforderungen der SBB. So kam es etwa im Nachtverkehr vereinzelt zu Ausfällen, oder Reisende konnten aufgrund fehlender Wagen nicht in der gebuchten Kategorie reisen. Während die Pünktlichkeit der TGV-Lyria-Züge mit rund 81 Prozent und der EC-Verbindungen Milano–Zürich mit knapp 90 Prozent für unsere Kundinnen und Kunden auf einem guten Niveau war, trafen die Züge aus Deutschland – vor allem in Basel und in St. Margrethen – oft mit zu viel Verspätung ein. Bei den EC Mailand–Genf/Bern/Basel konnte die Pünktlichkeit an der Grenze ab April dank Vorverlegung der Abfahrtszeit bei sechs von acht Zügen deutlich gesteigert werden (von <20% auf >60%). Eine weitere Steigerung wird per 2025 erwartet, da neu alle acht Züge ab Mailand über mehr Fahrzeit verfügen. Gemeinsam mit den Partnerbahnen setzt die SBB alles daran, die Qualität und die Pünktlichkeit zu erhöhen.

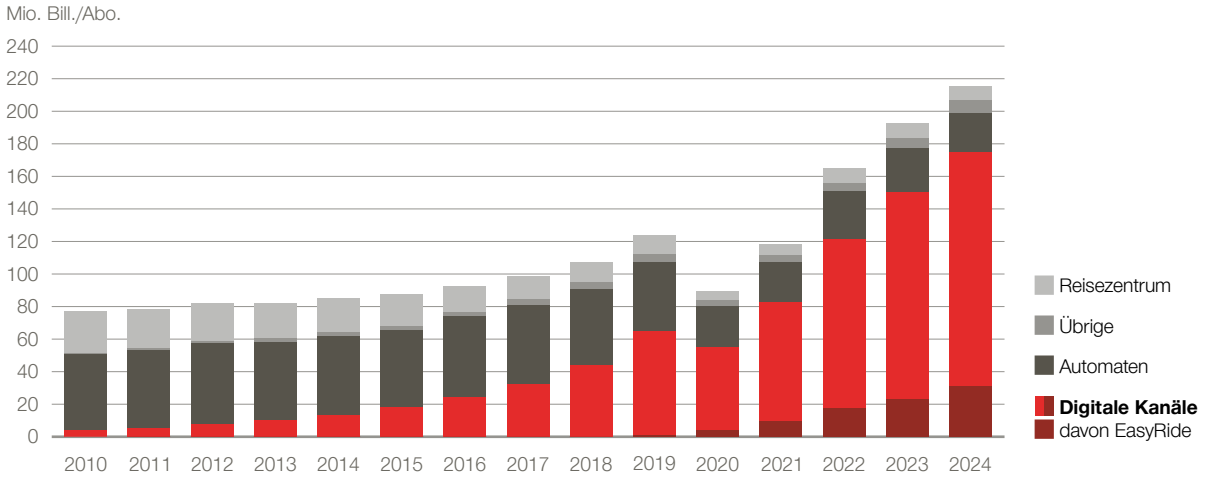
Rückgang beim GA, erneuter Rekord bei Halbtax-Abos.

Im Jahr 2024 wurde das neue Produkt Halbtax PLUS stark und zielgerichtet vermarktet. Es schliesst die Lücke zwischen Halbtaxabonnement und Generalabonnement und entspricht dem Kundenbedürfnis nach mehr Flexibilität. Das von der Branche gesetzte Ziel von 52 000 verkauften Guthabenpaketen per Ende 2024 wurde mit 204 800 verkauften Paketen fast um das Vierfache übertroffen. Die Einführung des Halbtax PLUS sowie die umgesetzte Tarifmassnahme zum Fahrplanwechsel 2023/2024 führten zu einer erwarteten Verschiebung vom Generalabonnement hin zu Einzelfahrausweisen. Der Umlauf der Generalabonnemente entwickelte sich entsprechend rückläufig (–5,0%; Bestand Ende Jahr 424 865 Stück). Dagegen stieg die Anzahl Halbtaxabonnemente auf einen neuen Höchststand von 3 338 282 Stück (+6,1%).

Trend zu digitalen Verkaufskanälen setzt sich fort.

Die SBB hat 215,3 Millionen Billette (+11,6% gegenüber dem Vorjahr; Einzelbillette, Abonnemente, Mehrfahrtenkarten etc.) über ihre Kanäle verkauft, davon 96,0 Prozent (+0,7 Prozentpunkte) via Selbstbedienung (Website, Mobile, Automat und Übrige). Über die digitalen Verkaufs-

Trend zu digitalen Billetten.
Immer mehr Billette werden über digitale Verkaufskanäle abgesetzt



Übrige: Automatische Abonnementsverlängerung, unbedienter Partnervertrieb und SBB Contact Center.

Die SBB sorgt für einen sicheren, sauberen und komfortablen Zugang zur Bahn.

kanäle (Website, Mobile inkl. EasyRide) wurden 81,1 Prozent aller Billette vertrieben (+3,3 Prozentpunkte; Anteil an Selbstbedienung 84,5%). 14,5 Prozent (+2,4 Prozentpunkte) aller Billette wurden über das automatische Ticketing EasyRide verkauft. Der Ticketabsatz an den Automaten betrug 11,2 Prozent (−2,8 Prozentpunkte; Anteil an Selbstbedienung 11,7%). Der Absatz von Billetten über den bedienten Vertrieb (Reisezentren und Contact Center Brig) ist leicht gesunken (4,0%, −0,8 Prozentpunkte). Der Digitalshift im Vertrieb setzt sich damit weiter fort. Im internationalen Billettverkauf erhöhte sich die Digitalquote im Jahresdurchschnitt auf 64,5 Prozent (+11,0 Prozentpunkte). Per Ende Jahr lag der Anteil bei 73,0 Prozent. Der Grund für diese Steigerung beim internationalen Personenverkehr lag insbesondere darin, dass die relevanten Sortimente inklusive Sparbilletten für die Nachbarländer neben sbb.ch seit Oktober 2024 neu auf SBB Mobile verfügbar sind.

Barrierefreies Reisen: SBB bleibt weiter dran.

Die SBB hat bereits über eine Milliarde Franken investiert, um ihre Bahnhöfe und Züge, die Kundeninformation sowie ihre Dienstleistungen hindernisfrei zu machen. Und doch ist sie nicht am Ziel: Ende 2024 konnten rund 80 Prozent aller Fahrgäste im Bahnverkehr stufenfrei reisen. An Bahnhöfen, wo dies noch nicht möglich ist, bietet die SBB seit Anfang 2024 Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen wie Shuttlefahrdienste oder Hilfe durch Personal an. Die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen war geringer als erwartet: Die SBB hat für den gesamten ÖV in der Schweiz rund 1600 Shuttlefahrten organisiert – davon rund 40 Prozent für SBB-Bahnhöfe. Zudem hat sie 67 000 Hilfestellungen durch Personal angeboten, 6,9 Prozent weniger als im Vorjahr. Die sinkende Nachfrage nach Personalhilfe erklärt sich durch den vermehrten Einsatz niederfluriger und somit autonom nutzbarer Züge und den laufenden Umbau der Bahnhöfe. Die SBB bleibt weiter dran: Sie wird in den kommenden Jahren rund 250 verbleibende Bahnhöfe barrierefrei umbauen und ist dafür auf ausreichende Mittel in den Leistungsvereinbarungen zwischen SBB und Bund angewiesen. Ein barrierefreier ÖV kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen zugute, sondern auch älteren Personen oder Reisenden mit Gepäck, Kinderwagen oder Velos. Mit den Funktionen der App SBB Inclusive hat die SBB einen Standard in der digitalen Barrierefreiheit gesetzt. Dies bestätigt die Goldmedaille in der erstmals verliehenen Kategorie Accessibility bei den Best of Swiss App Awards 2024. «SBB Inclusive» ist die barrierefreie Reisebegleiterin für Menschen mit Behinderungen.

Aufwertung von Bahnhöfen in der ganzen Schweiz.

Die SBB sorgt für einen sicheren, sauberen und komfortablen Zugang zur Bahn und wertet sowohl grosse als auch kleine und mittlere Bahnhöfe auf. So wurden in Horgen beispielsweise die verschiedenen Automaten und Dienstleistungen gut auffindbar in einer «Servicezone» gebündelt, der Bahnhof Chiasso renoviert und in St-Imier ein neuer Verweilbereich geschaffen. Das kommerzielle Angebot wird an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden angepasst und soll zum Standort passen. Der Bahnhof Aarau hat neue Verpflegungs- und Einkaufsmöglichkeiten mit regionalem Charakter erhalten. Ebenso schaffen eine moderne und funktionale Möblierung und viel Grün in der neuen Verweilzone mehr Aufenthaltsqualität. Ausserdem wurden schweizweit an rund 100 Bahnhöfen Toiletten umgebaut oder neu erstellt, was die Qualität, Sauberkeit, Verfügbarkeit und den Komfort für Kundinnen und Kunden deutlich verbessert. So wurden die am meisten frequentierten Kundentoiletten in Zürich HB und Bern mit neuen Hygienecentern nach dem Umbau wieder eröffnet. Auch im Jahr 2025 investiert die SBB in den Um- und Neubau von über 100 weiteren Kundentoiletten in den Bahnhöfen.

Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln.

Mit dem Ausbau ihrer Bahnhöfe zu zukunftsfähigen und effizienten Arealen und Verkehrsdrehscheiben verbindet die SBB Raum- und Verkehrsplanung. So wie beispielsweise am Bahnhof Rotkreuz mit Reisezentrum, Wohnungen, Büros und vielfältiger Erdgeschossnutzung. Verschiedene Verkehrsmittel werden barrierefrei kombiniert. 2024 fand dazu ein Projektwettbewerb statt, im Frühling 2025 wählt eine Jury das Projekt aus, welches weiter geplant und umgesetzt wird. In Liestal setzen SBB und Stadt auf eine qualitative Innenentwicklung mit einem neuen Bahnhofsgebäude, einem Bushof sowie einem Wohn- und Geschäftshaus mit 23 Wohnungen. In Rheinfelden hat das Stimmvolk dem Projekt «Neue Mitte» zugestimmt: Der

Bahnhofsbereich wird in den nächsten Jahren zu einem lebendigen Ort mit Wohnungen, Dienstleistungen und kombinierter Mobilität entwickelt. Vernetzte Mobilitätslösungen wie der gesicherte Veloparkturm in Wallisellen und Sharingzonen an acht Bahnhöfen fördern die kombinierte Mobilität. In Brugg können 20 Velos über eine App gemietet werden, und an 50 P+Rail-Standorten sind Parkplätze reservierbar. 2024 kamen 17 neue Standorte hinzu. Ende November 2024 wurde Mellingen-Heitersberg als erster P+Rail-Standort mit einer SBB eCharge-Ladestation ausgestattet. In den nächsten Jahren folgen rund 40 P+Rail-Standorte.

Ardian Tanaj, 15 Jahre, Gleisbauer EFZ im 1. Lehrjahr, Team Olten

«Ich habe viel Gutes über die SBB gehört und mich deshalb beworben. Mir gefällt der offene Umgang mit uns Lernenden. Das aufregendste Erlebnis bisher war das Wechseln der Schwellen, besonders das Schieben der schweren Schwellen unter die Schiene war herausfordernd. Ich kann es kaum erwarten, sobald ich 16 Jahre alt bin, auf der Nachtbaustelle zu arbeiten. Ich hoffe, nach meiner Lehre weiterhin auf einen offenen Umgang im Team und am Arbeitsplatz zählen zu können.»

Für eine robuste Bahn.

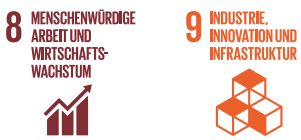
Betrieblich lieferte die SBB 2024 eine hohe Qualität. Die Pünktlichkeit im Personenverkehr konnte weiter gesteigert werden und hat einen historischen Höchststand erreicht. Auch regional, in der Westschweiz und im Tessin, haben sich die Werte verbessert. In der Westschweiz wurde der grösste Fahrplanwechsel seit Bahn 2000 umgesetzt. Deutlich unter dem Vorjahr lag die Pünktlichkeit bei SBB Cargo Schweiz. Im Bereich Sicherheit erzielte die SBB grosse Fortschritte. Die Mitarbeitenden meisterten mit ihrem täglichen Engagement grosse Herausforderungen im Bahnverkehr. Um den Schienengüterverkehr zu stärken, richtet die SBB diesen von Grund auf neu aus.

Kennzahlen/Fakten

98,7 %
Anschluss-pünktlichkeit

20 000
Baustellen

Unterstützte Sustainable Development Goals



2024 waren die Züge der SBB so pünktlich wie noch nie.

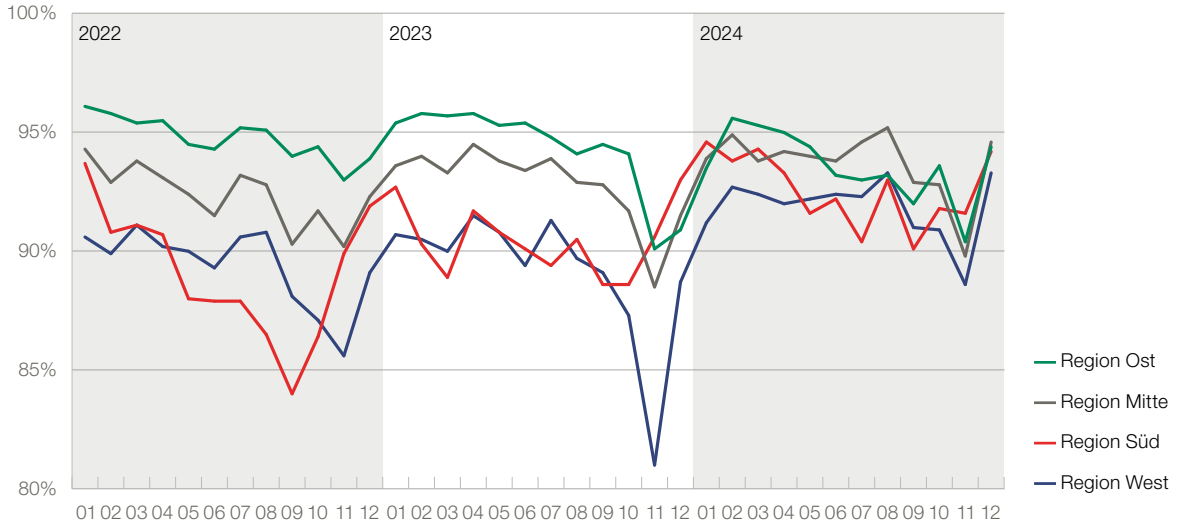
Das Jahr 2024 war für die SBB ein Jahr mit einem Rekordwert bei der Zugspünktlichkeit: 93,2 Prozent (2023: 92,5%) der Züge kamen rechtzeitig an. Die Verbesserung ist auf die gute divisionsübergreifende Zusammenarbeit, die hohe technische Zuverlässigkeit des Rollmaterials und der Infrastrukturanlagen zurückzuführen. Auch die vollständige Wiederaufnahme des Verkehrs durch den Gotthard-Basistunnel verlief erfolgreich.
Die Anschlusspünktlichkeit blieb konstant. Die Region Ost bleibt weiterhin auf hohem Niveau die stärkste Region, verzeichnete jedoch als einzige Region eine Stagnation, während sich die anderen verbesserten.
Die Regionen Süd, Mitte und West konnten ihre Zugspünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Die Region Ost schnitt etwas schwächer ab, blieb aber an der Spitze, gleichauf mit der Region Mitte.
Der internationale Personenverkehr war weiterhin eine Herausforderung, insbesondere bei Verbindungen über die Gotthardachse, die durch die starken Schneefälle im November und die hohe Bauaktivität beeinflusst wurden. Besonders in der Region West führten die Anpassungen der publizierten an die betrieblichen Fahrplanzeiten zu einer deutlichen Verbesserung. Dennoch mangelte es nach wie vor an Reserven. Dies wurde für die Romandie mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 korrigiert.

Die Sendungspünktlichkeit im Wagenladungsverkehr SBB Cargo Schweiz lag bei 88,0 Prozent (Vorjahr: 89,8%). Hauptgründe dafür sind die Folgen der IT-Systemumstellung vom Dezember 2023, die Herausforderungen infolge der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel vom 10. August 2023, Personalengpässe im Rangierbahnhof Limmattal und geringere Verfügbarkeit bei den Rangier- und Streckenloks.

Fortschritte bei der Sicherheit.

Der Zug ist ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Die Sicherheit hat sich gegenüber Vorjahr in allen Teilzielen deutlich verbessert. Dass im Sicherheitsprogramm bei der Betriebs- und Arbeitssicherheit neu auch Massnahmen enthalten sind, die bereits kurzfristig Wirkung entfalten, hat sich bewährt.
Aggressionen gegen Personal oder Kundinnen und Kunden bleiben leider auf hohem Niveau stabil und erfordern zusätzliche Massnahmen zur Befähigung der Mitarbeitenden im Umgang mit zunehmender Gewalt. Ebenso haben Angriffe auf kritische Infrastrukturen in Europa weiter zugenommen, und auch bei der Cybersicherheit sind die Bedrohungen steigend.
Sowohl die Berufsunfälle mit Ausfalltagen als auch die schweren Berufsunfälle haben im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Die SBB musste 2024 dennoch acht

Regionale Zugspünktlichkeit.
Die Regionen Süd, Mitte und West konnten ihre Zugspünktlichkeit verbessern



In der Westschweiz war das Jahr von zahlreichen Inbetriebnahmen und dem Beginn wichtiger Arbeiten geprägt.

schwere Berufsunfälle verzeichnen. Davon waren drei Mitarbeitende von Drittfirmen. Im 2024 gab es zwei tödliche Berufsunfälle. Die Unfälle treffen die gesamte SBB sehr.
Die Anzahl Rangierunfälle konnte reduziert werden. Im Jahr 2024 wurde der Roll-out einer technischen Entwicklung zur Warnung vor Zwergsignalfällen gestartet, mit positiver Wirkung auf die Rangierunfälle. Dieser Roll-out soll 2025 weiter vorangetrieben werden.
Mit zwei Zugunfällen hat sich das Resultat weiter verbessert und ist auf einem neuen Tiefststand. Die beiden Ereignisse verursachten lediglich Sachschaden.

Ausbau der Cybersicherheit für den Schweizer Bahnverkehr.

Die SBB baute 2024 in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Bundesamt für Cybersicherheit (BACS) ein branchenspezifisches Spezialistenteam auf, um den Schutz der kritischen Infrastrukturen und die Resilienz des Schweizer Bahnverkehrs gegenüber Cyberangriffen weiter zu erhöhen. Mit dem sogenannten Rail-ISAC will die SBB die nationale und internationale Zusammenarbeit mit Partnerbahnen im Bereich der Cybersicherheit fördern und die verschiedenen Schweizer Bahnen mit Werkzeugen, Daten und Empfehlungen zur Feststellung, Verhinderung und Bewältigung von Cyberangriffen unterstützen. Aktuell befindet sich der Betrieb des Rail-ISAC in einer Pilotphase, die 2025 fortgesetzt wird. Der Schutz der Branche hilft auch der SBB, denn als Systemführerin arbeitet sie in vielen Bereichen wie Ticketing, Fahrplan und Betrieb eng mit Partnerbahnen zusammen und ist deshalb daran interessiert, den Schutz der Branche integral zu verbessern.

Modernes Rollmaterial für Zugreisen.

2024 hat die SBB weitere Züge bestellt. Mit diesen will sie der steigenden Nachfrage nach Zugreisen im In- und Ausland gerecht werden sowie alte Züge durch neue, komfortablere Modelle ersetzen. Zusammen mit Trenitalia plant die SBB, das Angebot zwischen der Schweiz und Italien auszubauen. Dazu wurden im Februar 2024 für rund 170 Millionen Franken fünf zusätzliche Giruno-Züge bei Stadler Rail bestellt. Bis 2026 wird die Giruno-Flotte der SBB somit 41 Züge umfassen. In der Region Basel sollen ab Dezember 2030 zwei grenzüberschreitende S-Bahn-Linien in Betrieb genommen werden, die S2 Olten–Basel-Mulhouse und die S4 Laufen–Basel–St-Louis. Die beiden Linien werden künftig den Flughafen EuroAirport anfahren – sobald der Schienenanschluss hergestellt ist, was voraussichtlich 2034/2035 der Fall sein wird. Um dieses neue Angebot zu betreiben, hat die SBB im Mai 2024 33 moderne Fahrzeuge des Typs Flirt Evo France bestellt. Insgesamt werden dafür rund 320 Millionen Franken investiert. Bereits 2022 bestellte die SBB gemeinsam mit Thurbo und RegionAlps 286 einstöckige Triebzüge des Typs Flirt Evo für den Regionalverkehr in der Ostschweiz, im Wallis und in weiteren Regionen, die ab 2026 schrittweise in Betrieb genommen werden. Die drei ersten Züge – einer im Design der SBB sowie je einer im Design der SBB Tochtergesellschaften RegionAlps und Thurbo – wurden im November 2024 in Weinfelden den Medien und Vertretern der Kantone vorgestellt.
Zusätzlich modernisiert die SBB die IC 2000- und ICN-Züge, um deren Lebensdauer um 20 Jahre zu verlängern. Dabei werden zahlreiche Verbesserungen in den Bereichen Technik und Kundenkomfort vorgenommen. Bereits hergestelltes Rollmaterial möglichst lange im Einsatz zu behalten, schont Ressourcen und reduziert die bei der Herstellung verursachten Treibhausgasemissionen.

Baustellen für den Bahnausbau.

In der Deutschschweiz lag der Fokus auf der Realisierung der Grossprojekte Vierspurausbau Liestal und Entflechtung Basel–Muttenz. Im Rahmen des Ausbaus des Knotens Bern besichtigten im September rund 18 000 Interessierte die Baustelle von Zukunft Bahnhof Bern. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde der Doppelspurausbau im Rheintal fertiggestellt, wodurch Fernverkehrszüge zwischen St. Gallen und Sargans im Halbstundentakt verkehren können. Zudem wurden in Zürich der barrierefreie Bahnhof Wipkingen und das sanierte Wipkinger Viadukt wieder eröffnet, sodass die Züge wieder bis zum Hauptbahnhof Zürich fahren. In der Westschweiz war das Jahr von zahlreichen Inbetriebnahmen und dem Beginn wichtiger Arbeiten geprägt: Der Bahnhof Fribourg/Freiburg, vier Bahnhöfe in der Broye und der Bahnhof Vernier – der letzte noch nicht sanierte Bahnhof auf der Linie Genf–La Plaine – wurden modernisiert. Ein bedeutender Meilenstein war die erfolgreiche Inbetriebnahme des erneuerten und nun grössten Stellwerks der Schweiz in Genf, das für den Bau des Tiefbahnhofs mitentscheidend

ist. Das Vorprojekt für den Tiefbahnhof wurde im Oktober abgeschlossen und der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Tessin begannen der Bau der Eisenbahninfrastruktur für die neue Instandhaltungsanlage in Arbedo-Castione sowie der Bau des zweiten Gleises zwischen Contone und Ponte Ticino. Zudem wurde nach Abschluss der Reparaturarbeiten im Gotthard-Basistunnel der bereits zuvor geplante Halbstundentakt der Gotthard-Achse eingeführt.

Grosse Fortschritte in der Digitalisierung.

Die konsequente Digitalisierung in allen Bereichen ermöglicht der SBB eine optimierte Nutzung des Bahnnetzes, was sowohl Reisenden als auch Güterverkehrskunden zugutekommt. Zu den bedeutenden Digitalisierungsprojekten der SBB zählen die integrierte Produktionsplanung im Personenverkehr, die grundlegende Weiterentwicklung der Bahnsteuerung mittels Traffic Management System sowie die Einführung der neuen SAP-Generation S/4. Weitere Meilensteine im Bereich Digitalisierung sind erste ferngesteuerte Rangierlokomotiven im Rangierbetrieb und die Möglichkeit, internationale Tickets via SBB Mobile zu kaufen.
Digitalisierung und Künstliche Intelligenz (Artificial Intelligence, AI) helfen der SBB beim Bewältigen des Bahnverkehrs der Zukunft. Mit einer eigenen AI-Initiative wird die Entwicklung von AI-Anwendungen gefördert, die nicht nur die Effizienz, sondern auch die Sicherheit und Nachhaltigkeit der Eisenbahn verbessern und für das Kerngeschäft Bahn grosse Optimierungspotenziale bringen. So wird beispielsweise durch Künstliche Intelligenz der Wartungsbedarf von Radsätzen erkannt und vorausgesagt oder die Belegung der Züge prognostiziert. Und die SBB Inclusive App hilft Menschen mit Sehbehinderung, mit der Handykamera Tür und Türknopf am Zug zu finden.

Netzzustand gut bis ausreichend.

Der Gesamtzustand der Infrastruktur wird gemäss Netzzustandsbericht 2024 analog dem Vorjahr insgesamt als «gut bis ausreichend» mit einer Gesamtnote von 2,8 klassiert. Der angestrebte Zielwert von 2,7 konnte somit nicht erreicht werden, und die Anlagenstruktur zeigt Anzeichen von Überalterung. Im Berichtsjahr hatte die Infrastruktur Anlagen im Wiederbeschaffungswert von rund 130 Milliarden Franken zu betreiben und unterhalten. Der Rückstand im Substanzerhalt ist leicht angestiegen und beträgt nun rund 8,4 Milliarden Franken. Die Betriebssicherheit war jederzeit gewährleistet.

Wiederinbetriebnahme Gotthard-Basistunnel.

Knapp 13 Monate nach der Entgleisung eines Güterzugs am 10. August 2023 hat die SBB den Betrieb durch den mit 57 Kilometern längsten Eisenbahntunnel der Welt am 2. September 2024 termingerecht wieder vollständig aufgenommen. Für die Instandsetzungsarbeiten wurden im Tunnel 400 000 Arbeitsstunden geleistet. Die Fahrbahn musste auf sieben Kilometern komplett erneuert werden. Zudem wurden das Spurwechseltor, zwei Schnellfahrweichen und viele weitere sicherheits- und betriebsrelevante Anlagenteile ersetzt. Die SBB setzte alles daran, um nach der Entgleisung den Güter- und Personenverkehr schrittweise wieder aufzunehmen. Während der Wiederinstandsetzung verkehrten rund 26 500 Güterzüge und rund 1750 Personenzüge durch den Tunnel. Die divisionsübergreifende sowie partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Güterverkehrsbranche ermöglichte es, das Angebot stetig zu optimieren. Um die Auswirkungen eines ähnlichen, sehr unwahrscheinlichen Ereignisses wirksam reduzieren zu können, gilt im Bereich der beiden Portal-Spurwechsel vor dem Gotthard-Basistunnel neu eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h. Zudem plant die SBB mittelfristig die Installation von streckenseitigen Entgleisungsdetektoren bei den Spurwechseln im und vor dem Gotthard-Basistunnel, prüft den vermehrten und optimierten Einsatz von Zugkontrolleinrichtungen und setzt sich auf europäischer Ebene für risikomindernde Massnahmen im Güterverkehr ein.

Den Güterverkehr fit für die Zukunft machen.

Die SBB will den Schienengüterverkehr grundlegend neu ausrichten und auf eine nachhaltige Basis stellen – für die Landesversorgung, die Sicherheit und die Klimaziele. Das Konzept «Suisse Cargo Logistics» dient als Rahmen. Die Bahn soll für lange Strecken und für den Transport schwerer Güter eingesetzt werden und wo dies von den Kunden nachgefragt wird. Um unsere Kunden ans Schienennetz

Derzeit betreibt die SBB jährlich 20 000 Baustellen, künftig werden es noch mehr.

anzuschliessen, ist die SBB auch auf Partnerschaften mit der Strasse angewiesen. SBB Cargo Schweiz plant, die Kosten zu senken, ein verlässliches Angebot mit kostendeckenden Preisen anzubieten und in moderne Lokomotiven, Güterwagen und Infrastruktur zu investieren. So kann die SBB weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verlagerungspolitik des Bundes leisten. Langfristige Partnerschaften, Automatisierung, Digitalisierung und ein effizientes Produktionsmodell sind ebenfalls Teil der Strategie. Zur Sanierung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz als Rückgrat der Wirtschaft und zur vorübergehenden Abfederung von Preiserhöhungen benötigt SBB Cargo Schweiz eine zeitlich begrenzte Unterstützung des Bundes, basierend auf der Revision des Gütertransportgesetzes. Das Parlament hat dazu die Beratungen im Jahr 2024 aufgenommen; diese sollten in der Frühjahrssession 2025 abgeschlossen werden. Gemeinsam mit Mitarbeitenden, Kunden und Politik ist die Transformation des Güterverkehrs der SBB machbar.

Schutz vor Naturgefahren.

Die SBB betreibt auf 3266 Kilometern einen zuverlässigen und sicheren Personen- und Güterverkehr. Rund ein Drittel dieses Netzes ist potenziellen Naturgefahren wie Lawinen, Rutschungen, Felsstürzen oder Überschwemmungen ausgesetzt. Auch im Jahr 2024 kam es zu Vorfällen wie einem Erdrutsch in St. Fiden oder einer Überschwemmung der Bahnstrecke zwischen Siders und Visp. Sicherheit und Verfügbarkeit haben für die Reisenden höchste Priorität. Deshalb betreibt die SBB eine aktive und risikobasierte Naturgefahrenprävention. Auf einer Gesamtlänge von 340 Kilometern schützen rund 8700 Hektar Wald das Bahnnetz vor Lawinen, Steinschlag und weiteren Naturgefahren. Zusätzlich sorgen weitere Massnahmen wie rund 6000 Schutzbauten, die Überwachung mit Alarmsystemen sowie der Lawinendienst für den Schutz von Kundinnen, Kunden und Mitarbeitenden. Die SBB investiert jährlich 10 bis 15 Millionen Franken in die Naturgefahrenprävention.

Weiterhin Fokus auf ein robustes Bahnsystem.

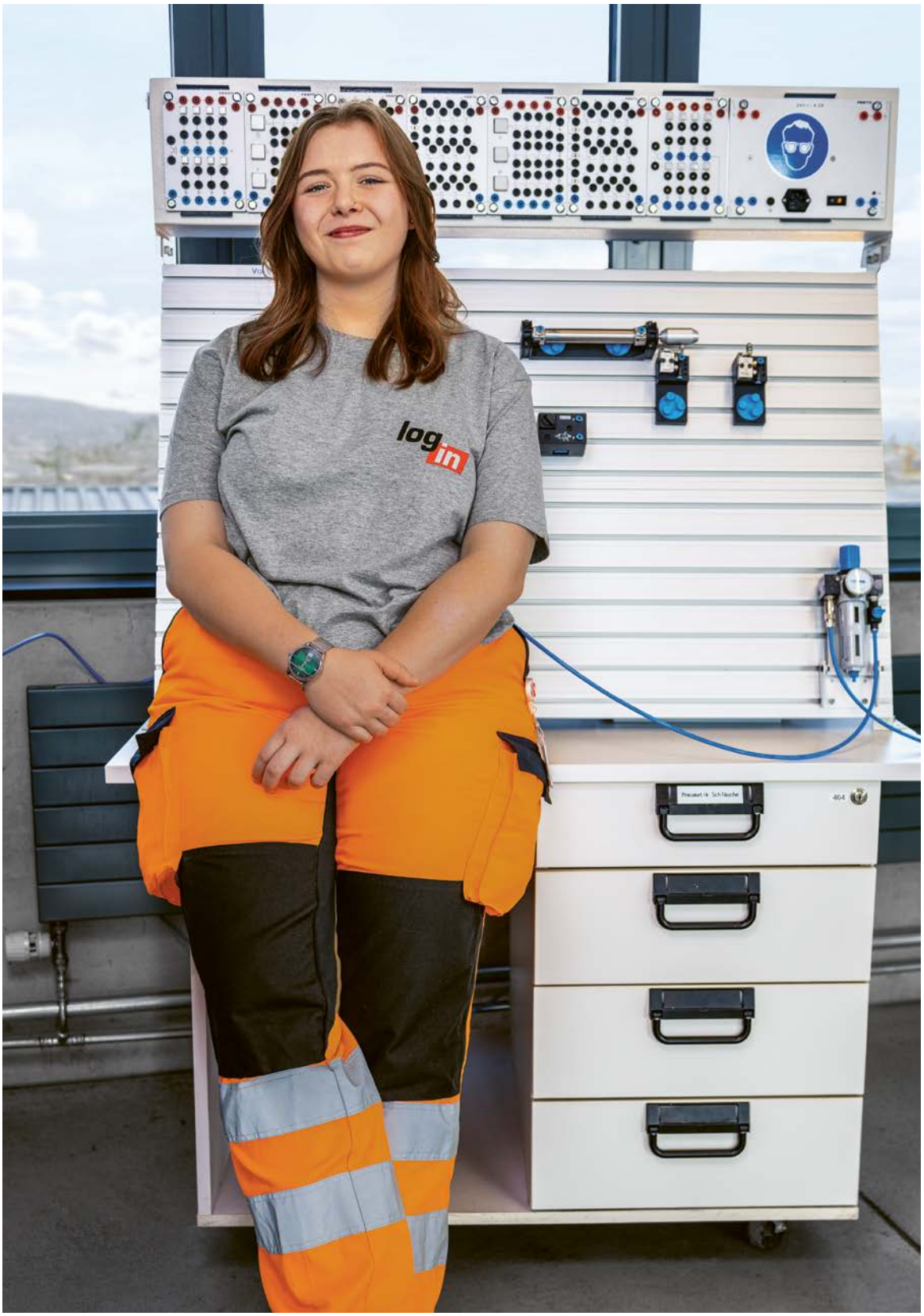
Um den politischen Auftrag zur Erhöhung des Modalsplits zu erfüllen, ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr unerlässlich. Die SBB bietet ihren Kundinnen und Kunden ein attraktives und verlässliches Bahnangebot. Angesichts der erfreulichen Nachfrageentwicklung bleibt ein robuster und gleichzeitig flexibler Fahrplan von zentraler Bedeutung. So wurden beispielsweise im Fahrplan 2025 in der Romandie mehr Zeitreserven eingeplant, um auf einem Netz mit vielen Baustellen den Kundenbedürfnissen besser zu entsprechen und die Pünktlichkeit zu verbessern. Im Auftrag des Bundes erweitert die SBB ihr Angebot bedarfsgerecht weiter, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten. Dies erfordert eine erhöhte Kapazität auf dem Bahnnetz, was wiederum vermehrten Unterhalt und die Erneuerung von Anlagen bedingt. Der Ansatz der SBB, gleichzeitig zu bauen und das Angebot nur minimal zu reduzieren, stösst an seine Grenzen. Daher werden die Kundinnen und Kunden der SBB künftig mehr vorübergehende Angebotseinschränkungen in Kauf nehmen müssen, beispielsweise Streckensperrungen mit Bahnersatz oder die Ausdünnung des Angebots an Abenden und Wochenenden, in Einzelfällen auch tagsüber ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Im Jahr 2025 wird es mehrwöchige Totalsperren auf der Strecke zwischen Freiburg und Bern sowie im Laufental geben. Dies ermöglicht es, die Arbeiten in deutlich kürzerer Zeit und in besserer Qualität auszuführen. Gleichzeitig werden die Auswirkungen für Anwohnende möglichst gering gehalten. Derzeit betreibt die SBB jährlich 20 000 Baustellen, künftig werden es noch mehr.

Angebotskonzept 2035 – Konsolidierung notwendig.

2019 hat das Parlament den Bahnausbauschritt 2035 beschlossen. Dieser basiert auf dem Angebotskonzept 2035, das einen grossen Angebotsausbau vorsieht: Um dem weiter steigenden Mobilitäts- und Transportbedürfnis gerecht zu werden, sieht der vom Parlament beschlossene Ausbauschritt 2035 auf rund 60 Strecken neue Viertel- und Halbstundentakte sowie eine Erhöhung der Sitzplätze um 20 Prozent vor. Im Güterverkehr ist ein schweizweites Expressnetz für zeitkritische Güter geplant.
Das Angebotskonzept basiert auf Planungsparametern aus dem Jahr 2014. Neue Mess- und Simulationsmetho-

den haben gezeigt, dass diese Parameter angepasst werden müssen, um auch künftig ein verlässliches Angebot fahren zu können. Auch der Verzicht auf bogenschnelles Fahren mit der Wankkompensation, ein erhöhter Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur wie Abstellanlagen und Wendeanlagen sowie Verzögerungen bei laufenden Projekten haben dazu geführt, dass das Angebotskonzept konsolidiert werden muss. Diese Konsolidierung soll es ermöglichen, das Bahnangebot für die Kundinnen und Kunden in den nächsten Jahrzehnten wie geplant deutlich auszubauen und gleichzeitig stabil und pünktlich zu produzieren. Die Konsolidierung ist auch eine Voraussetzung für die Planung weiterer Ausbauschritte.

Die Arbeiten im Berichtsjahr haben gezeigt, dass die Konsolidierung deutlich aufwendiger ist als bisher angenommen. Es müssen über die ganze Schweiz verteilt zusätzliche Erweiterungen im Bahnnetz, beispielsweise zusätzliche Gleise, Streckenanpassungen und neue Abstellanlagen, realisiert werden. Insgesamt sind für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 aus fachlicher Sicht für die Konsolidierung, die Deckung der Mehrkosten bereits beschlossener Projekte und die Anpassung grosser Bahnhöfe aufgrund höherer Anzahl Reisenden in den nächsten rund 20 Jahren rund 14 Milliarden Franken zusätzlich nötig. Die SBB hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) 2024 mit der Prüfung von Varianten zur Kostenreduktion begonnen, um einen robusten und finanzierbaren Vorschlag mit Mehrwert für die gesamte Schweiz zu erarbeiten.



Flurina Winkler, 17 Jahre, Automatikerin im 2. Lehrjahr, Bildungszentrum Altstetten
«Die Motivation, ein Teil der Mobilität zu sein und hinter die Kulissen zu blicken, hat mich zur SBB gebracht. Die Offenheit und das starke Teamgefühl hier sind einfach grossartig. Besonders schätze ich, dass die SBB uns bei Weiterbildungen unterstützt. Unvergesslich bleibt für mich, als ich nach einem Unfall die Frontklappe eines Zuges austauschen durfte. Meine grösste Herausforderung bisher war, eine Steckdose im Zug nur anhand eines Schemas zu finden. Jeder Arbeitstag bringt neue Überraschungen. In Zukunft wünsche ich mir, dass die Arbeitsmaterialien noch besser organisiert sind, um effizienter und schneller arbeiten zu können.»

Für unsere Mitarbeitenden.

Im Jahr 2024 zählte die SBB 35 569 Mitarbeitende (Vollzeitstellen). Laut Personalumfrage war ihre Motivation so hoch wie noch nie. Mit der Verlängerung der Gesamtarbeitsverträge bleibt die SBB auch in Zukunft eine attraktive und marktfähige Arbeitgeberin. Für die betrieblichen Berufe hat sie im Berichtsjahr neue Akzente bei der Arbeitszeitgestaltung, der Aus- und Weiterbildung und der Sicherheit gesetzt. Obwohl Massnahmen für die Förderung der körperlichen und psychischen Gesundheit der Mitarbeitenden Wirkung zeigen, bleiben die Fehltage, insbesondere bei jungen Mitarbeitenden, ein Aufpassfeld. Die gezielte Auseinandersetzung mit Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung ermöglicht der SBB, eine inklusivere und sicherere Arbeitsumgebung zu schaffen.

Kennzahlen/Fakten

14,9

Fehltage pro Vollzeitstelle
(2023: 14,4 Tage)

25,4%

Teilzeitmitarbeitende
(2023: 24,4%)

Unterstützte Sustainable Development Goals

Personalmotivation so hoch wie noch nie.

Die Rückmeldungen zur Personalumfrage 2024 sind sehr positiv ausgefallen. 2024 sind die meisten Werte wiederum gestiegen oder stabil geblieben – auch auf sehr hohem Niveau. Die Personalmotivation stieg im Vergleich zum Vorjahr um einen Punkt und erreichte mit 80 Punkten den höchsten Wert seit Messbeginn. Auch dieses Jahr konnten die direkten Vorgesetzten beim Vertrauen in die Führung die hohen Werte halten (83 Punkte, +1). Das Vertrauen in die Konzernleitung wurde wie im Vorjahr mit 63 Punkten bewertet. Sämtliche Themen zur Arbeitssituation verbesserten sich gegenüber 2023 nochmals oder wurden auf dem Vorjahresniveau bestätigt. In der Umfrage 2024 beurteilten die Mitarbeitenden die Anstellungsbedingungen wie Lohn, Ferien und Sozialleistungen mit 69 Punkten um einen Punkt besser als im Vorjahr. Damit bestätigt sich der Aufwärtstrend bei der Arbeitgeberattraktivität der SBB: 2022 lag der Wert bei 65 Punkten. Wie im Vorjahr beteiligten sich mit 74 Prozent fast drei Viertel der Mitarbeitenden an der somit sehr repräsentativen Umfrage.

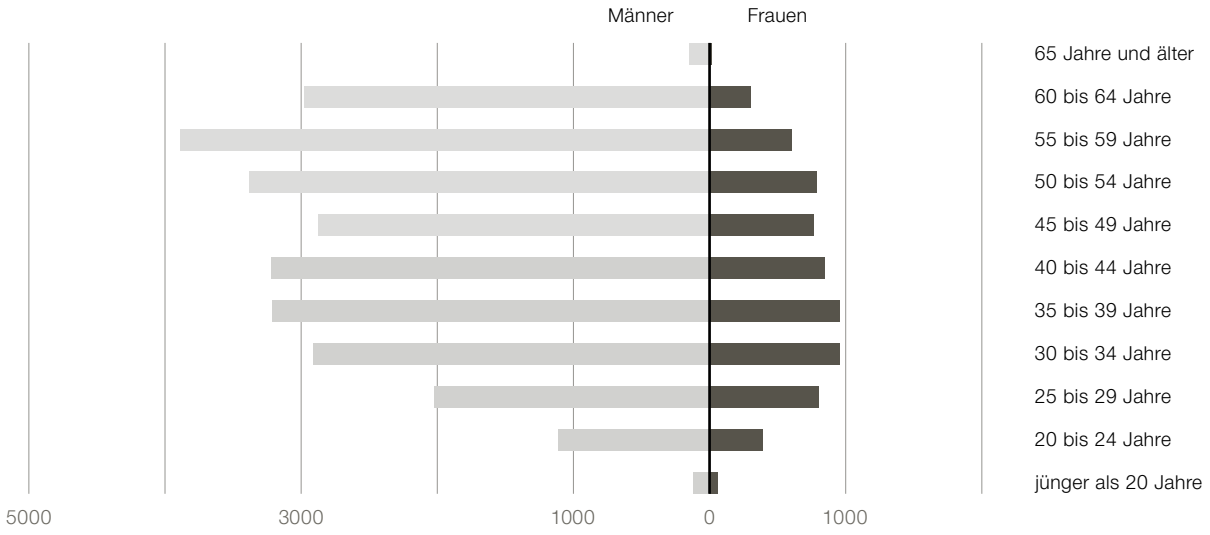
Weiterhin attraktive und marktfähige Anstellungsbedingungen.

Die SBB und die Sozialpartner haben 2024 die Verhandlungen zur Verlängerung der Gesamtarbeitsverträge (GAV) von SBB und SBB Cargo sowie zu den Lohnmassnahmen 2025 einvernehmlich abgeschlossen. Die Laufzeiten der bestehenden GAV werden bis Ende 2028 verlängert. Damit bietet die SBB ihren Mitarbeitenden weiterhin attraktive und marktfähige Anstellungsbedingungen. 2025 setzt die SBB Lohnmassnahmen in der Höhe von 1,5 Prozent der Lohnsumme um. Zudem erhalten die Mitarbeitenden eine Einmalprämie als Beitrag an die höheren Lebenshaltungskosten. Mit diesen Massnahmen berücksichtigen die SBB und ihre Sozialpartner die Teuerungssituation ebenso wie die finanzielle Lage der SBB.

Bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit in der Schicht- und Tourenarbeit.

Im Projekt WEST (Weiterentwicklung der Schicht- und Tourenarbeit) erarbeitete die SBB im Berichtsjahr unterschiedliche Flexibilisierungsansätze, um den in Schichten und Touren arbeitenden Mitarbeitenden mehr Mitbestimmung in der Arbeitszeitgestaltung zu ermöglichen. Bis Sommer 2025 pilotiert sie in vier Bereichen die Flexibilisie-

Deutlich mehr Männer als Frauen in jeder Altersklasse.
Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel 2024 der SBB AG und von SBB Cargo AG (Schweiz)



Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von Fachkräften ist für die SBB zentral.

rungsansätze «Wunscheingabe» (zum Beispiel zu Schichtlage, Ferien oder arbeitsfreien Tagen) und «Tauschbörse» für Schichten und Touren. Erste Ergebnisse zeigen, dass das Bedürfnis nach mehr Flexibilität in der Arbeitszeitgestaltung bei den Mitarbeitenden hoch ist und ein grosses Interesse an der Tauschbörse und der Wunscheingabe besteht. Die SBB prüft deshalb weitere Möglichkeiten für individuelle Arbeits- und Beschäftigungsmodelle wie unterschiedliche Formen von Teilzeitarbeit, periodische Arbeitszeit oder Jobsharing für Mitarbeitende in Schicht- und Tourenarbeit.

Anpassung der Arbeitsplätze an Work Smart.

Die Auswertung der 2024 SBB intern durchgeführten Work-Smart-Umfrage zeigt: Büromitarbeitende schätzen es, ihre Arbeitszeit und ihren Arbeitsort flexibel zu wählen. Dabei sollen in der Regel 60 Prozent der Arbeit vor Ort und nicht mehr als 40 Prozent der Arbeit im Homeoffice erbracht werden. Diese Regelung hat sich bewährt und wird deshalb fortgesetzt. Im Sinne der Zusammenarbeit und um Kosten zu sparen, führte die SBB im Berichtsjahr Mitarbeitende an grossen Bürostandorten wie im Parc du Simplon in Renens weiter zusammen und passte die Arbeitsplätze den Mitarbeitendenbedürfnissen an. In den kommenden Jahren wird die SBB zudem Arbeitsplätze, Pausen- und Sanitärräume in den Betriebsgebäuden und Bahnhöfen systematisch aufwerten. So profitieren beispielsweise Mitarbeitende der Zugführung und der Zugbegleitung am Standort Bern Parkterrasse seit 2024 von aufgewerteten Räumlichkeiten. In Brig wiederum arbeiten die verschiedenen Abteilungen von Infrastruktur neu unter einem Dach zusammen und nutzen gemeinsam die angepassten Räume. Die SBB will damit eine einheitlich hohe Qualität erreichen, kulturell zusammenrücken, Synergien vor Ort nutzen und, wo sinnvoll, freigewordene Flächen vermieten.

Neue Ausbildungskonzepte für den Betrieb.

Die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung von Fachkräften ist für die SBB zentral. Um ihren Mitarbeitenden eine attraktive Lernumgebung zu bieten, fokussiert sich die SBB nebst der trainergesteuerten Schulung vermehrt auf selbstgesteuertes Lernen und den Praxistransfer. 2020 startete sie mit der Entwicklung einer neuen Simulationsumgebung für Triebfahrzeugführende, für die sie im Berichtsjahr erste gelieferte Simulatoren installierte und testete. Die neue Umgebung besteht neben dem Operator-Arbeitsplatz aus Universal- und Realsimulatoren. Die Universalsimulatoren verfügen über einen generischen Führerstand, sind transportierbar und eignen sich gut, um Prozesse zu erlernen. Die Realsimulatoren bieten ein realistisches Fahrerlebnis an den Originalführerpulten der Triebfahrzeuge Stadler 511 RV Dosto und Stadler Flirt 523. Die SBB hat ihre Ausbildungskonzepte auch für weitere Berufe im Betrieb verbessert. So stehen in der Betriebszentrale Renens neu erweiterte Lern- und Trainingssysteme zur Verfügung, um die Planung und Durchführung von Trainingseinheiten zu erleichtern. Mit dem Modul «Rangiersicherheit» berücksichtigt die SBB zudem erstmals das Thema Human Factors im Bereich der Arbeitsstellensicherheit. Human Factors ist ein Sammelbegriff für physische, psychische und soziale Einflüsse bei der Zusammenarbeit von Menschen mit Technik oder Maschinen.

Psychische Gesundheit im Fokus: SBB stärkt junge Talente.

Im Jahr 2024 waren SBB Mitarbeitende etwas häufiger krankgeschrieben als im Vorjahr: durchschnittlich 14,9 Tage pro Vollzeitstelle (+0,5 Tage im Vergleich zu 2023). Besondere Aufmerksamkeit richtet die SBB auf die Gesundheit der jüngeren Mitarbeitenden unter 35 Jahren. Ihre Fehltage stiegen in den vergangenen Jahren stark an, sowohl im Vergleich zu früher als auch im Vergleich zu anderen Altersgruppen. Um die Ursachen besser zu verstehen, analysierte die SBB die Fehltage und führte Fokusgruppen mit jungen Mitarbeitenden durch. Der Anstieg ist multifaktoriell bedingt und betrifft verschiedene Berufsgruppen unterschiedlich. Erste Verbesserungsmassnahmen wurden 2024 umgesetzt: Ein Training zur Stärkung der psychischen Gesundheit für junge Mitarbeitende ist gestartet, und das Onboarding für Lehrabgängerinnen und Lehrabgänger in der Kundenberatung enthält neu ein 100-Tage-Gespräch. Zudem intensiviert die SBB die Zusammenarbeit mit ihrer Ausbildungspartnerin login im Bereich Gesundheit.

Die SBB verfolgt eine Nulltoleranzpolitik gegenüber Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung.

Innovative Ansätze zur Förderung der körperlichen Gesundheit.

Zur Stärkung der körperlichen Gesundheit wendet die SBB seit 2024 ein sogenanntes Motion Capture System an. Dieses System unterstützt die SBB bei der ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen, indem es die Bewegungen von Mitarbeitenden – insbesondere von solchen mit körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten – aufzeichnet und auswertet. Die Bewegungsabläufe und die Auswirkungen von Kräften auf den menschlichen Körper werden realitätsnah erfasst. Die SBB leitet aus den gewonnenen Erkenntnissen Massnahmen zur Vermeidung von körperlicher Überbelastung ab und beugt damit Verletzungen und krankheitsbedingten Absenzen vor. Als weitere Massnahme führt die SBB sogenannte Gesundheitsgespräche durch. Mitarbeitende ab 40 Jahren besprechen mit externen Präventionsspezialisten vertraulich ihre Gesundheitsbelastungen und erhalten spezifische Empfehlungen. Im Jahr 2024 fanden bei den Rangiermitarbeitenden 82 solche Gespräche statt, viele Mitarbeitende hatten bereits ihre zweite Gesprächsrunde seit dem Roll-out im Jahr 2021.

Vielfalt und Inklusion als Teil der Unternehmenskultur.

Die SBB fokussiert in ihrer Diversity-Strategie auf Geschlecht, Sprache, Generationen, LGBTIQ+, kulturelle Vielfalt und Menschen mit Behinderung. Geschlecht und Sprache werden priorisiert. 2024 hat die SBB die Schwerpunkte für ihr zukünftiges Engagement festgelegt. Sie will das Bewusstsein der Mitarbeitenden und Führungskräfte für Vielfalt und Inklusion stärken, familienfreundliche Rahmenbedingungen beibehalten und mit internen Netzwerken eine inklusive und respektvolle Unternehmenskultur fördern, in welcher der Mensch im Mittelpunkt steht. Im Berichtsjahr unterstützte die SBB dementsprechend verschiedene Frauennetzwerke und förderte den Dialog unter den Organisatorinnen. Damit will die SBB Mitarbeiterinnen an das Unternehmen binden und den Frauenanteil – speziell in Führungspositionen – erhöhen.

SBB startet Mehrsprachigkeitstage für Mitarbeitende.

Als Abbild der Schweizer Bevölkerung sprechen SBB Mitarbeitende verschiedene Erstsprachen, allen voran Deutsch, Französisch und Italienisch. Um diese Mehrsprachigkeit zu stärken, hat die SBB 2024 zum ersten Mal Mehrsprachigkeitstage durchgeführt. Dazu fanden in Bern, Renens und Bellinzona Informations- und Sensibilisierungsveranstaltungen statt. Im Fokus standen konkrete Angebote und Tools wie das Sprachentandem. Bei diesem treffen sich zwei Mitarbeitende mit unterschiedlichen Erstsprachen und tauschen sich wöchentlich aus. So verbessern sie ihre Sprachkenntnisse in der jeweils anderen Sprache. Ein Matching Tool erleichtert die Suche nach einer passenden Tandemperson. 2024 sind rund 30 solche Sprachtandems entstanden – Tendenz steigend.

Gemeinsam stark gegen Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung.

Die SBB verfolgt eine Nulltoleranzpolitik gegenüber Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung. Sie ist im Verhaltenskodex als integraler Bestandteil des Arbeitsvertrags verankert. Ende 2023 hat die SBB alle Mitarbeitenden zu entsprechenden Erlebnissen am Arbeitsplatz in den letzten zwei Jahren befragt. Die SBB ist eines der ersten Unternehmen in der Schweiz, die hierzu eine Vollbefragung unabhängig von der Personalumfrage durchgeführt haben, und nimmt damit eine Vorreiterrolle ein. Die Rücklaufquote von fast 50 Prozent ermöglichte ein gutes Bild der Situation. Auf Ebene SBB sind die Ergebnisse vergleichbar mit den Ergebnissen nationaler und internationaler Studien: Zwölf Prozent der Befragten berichteten von Diskriminierung, sieben Prozent von Mobbing und vier Prozent von sexueller Belästigung. Die SBB leitete aus den Umfrageergebnissen Massnahmen ab, die auf eine langfristige Kulturveränderung ausgelegt sind. Neu stehen Schulungen zur Definition und zu möglichen Formen von Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung, zum Umgang damit sowie zu den möglichen Meldestellen zur Verfügung. Zusätzlich fördert die SBB an Kaderanlässen die Selbstreflexion und den Austausch zum Thema. Eine Meldung ist bei der SBB für Direktbetroffene wie auch Personen, die eine Situation beobachtet haben, vertraulich oder anonym möglich. Die SBB plant, die Umfrage in einigen Jahren zu wiederholen. So kann sie überprüfen, ob die Massnahmen wirken, und bei Bedarf weitere Schritte einleiten.

Athena Antoniadis, 15 Jahre, Polymechanikerin EFZ im 1. Lehrjahr, Bellinzona
«Die Welt der Mobilität hat mich schon immer fasziniert, deshalb habe ich mich bei der SBB beworben. Besonders begeistern mich die Vielfalt und die unzähligen Möglichkeiten, neue Erfahrungen zu sammeln. Ein Highlight war der Besuch des Sortierzentrums in Chiasso – was für ein beeindruckendes Erlebnis! Zugegeben, an die Arbeitszeiten muss ich mich noch gewöhnen. Ich freue mich darauf, in der Zukunft noch intensiver mit neuen Technologien zu arbeiten.»

Für die Umwelt.

Die SBB hat 2024 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen signifikant gesenkt. Dies unter anderem dank der Beimischung von emissionsärmerem Kraftstoff für dieselbetriebene Schienenfahrzeuge und des Ersatzes von Öl- und Gasheizungen. Um die vorgelagerten Emissionen zu verringern, setzte die SBB bei Lokomotiven, bei der Bahntechnik und beim Bauen auf Wiederverwenden anstatt Wegwerfen. Punkto Energie setzte sie Spar- und Effizienzmassnahmen um und baute die Solarenergie für den Eigenbedarf aus. Die biodiversitätsfreundliche Pflege der Grünflächen stellte 2024 aufgrund von beschränkten finanziellen Mitteln eine Herausforderung dar.

Kennzahlen/Fakten

10,6 GWh

mit Photovoltaik produzierter Strom
(2023: 8,2 GWh)

52 500

Tonnen weniger betriebliche Treibhausgasemissionen gegenüber 2018

Unterstützte Sustainable Development Goals

Seit 2012 setzt die SBB mehr als 200 verschiedene Energiesparmassnahmen um.

Fossiler Diesel auf dem Abstellgleis.

Der grösste Anteil der direkten Treibhausgasemissionen der SBB stammt aus der Verbrennung von Diesel, den sie als Kraftstoff für ihre rund 1000 Schienenfahrzeuge und Maschinen einsetzt. Dazu gehören unter anderem Bau- und Unterhaltsfahrzeuge, aber auch Rangierloks und die Lösch- und Rettungszüge oder Notstromgeneratoren. Bis die SBB ihre dieselbetriebenen Fahrzeuge und Maschinen mit emissionsfreien Antrieben ersetzt hat, verwendet sie seit 2024 als Übergangslösung neu Dieselkraftstoff, der eine Beimischung von 25 Prozent hydriertem Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) aus Abfall- und Reststoffen enthält. Die SBB senkte damit die Treibhausgasemissionen der dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge um rund zehn Prozent oder 2500 Tonnen CO_2e. Bis 2030 will die SBB den HVO-Anteil ihres Dieselkraftstoffs auf 30 Prozent erhöhen.

Betriebliche Treibhausgasemissionen weiter gesenkt.

Die SBB hat ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen im Berichtsjahr gegenüber 2018 um 45,9 Prozent auf 61 900 Tonnen CO_2e reduziert (2023: 70 700 Tonnen CO_2e) und ihre für 2024 gesetzten Klimaschutzziele übertroffen. Dies erreichte sie unter anderem, indem sie dem Dieselkraftstoff hydriertes Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) beimischte, den Kältemittelverbrauch unter anderem beim Personenverkehr senkte und 76 fossile Gebäudeheizungen im eigenen Immobilienportfolio ersetzte. Aus methodischen Gründen passte die SBB 2024 die Berechnung der Treibhausgasemissionen für die Jahre 2018–2023 rückwirkend an.
Ein wichtiger Schritt zu einem CO_2-freien Gebäudebetrieb ist der Ersatz von synthetischen und umweltbelastenden Kältemitteln, denn PFAS-haltige (PFAS = per- und polyfluorierte Alkylverbindungen), fluorbasierte Gase in Klimaanlagen und Wärmepumpen tragen ebenfalls zu den direkten Treibhausgasemissionen des Unternehmens bei. Die SBB ersetzt sie deshalb nach und nach mit natürlichen Kältemitteln – so beispielsweise 2024 im Areal Central Malley in Prilly und Renens, in Bellinzona «Pedemonte», bei den Bahnhöfen Chiasso und Lugano oder bei der Lokremise in Erstfeld.

Neue Cargo-Loks auch mit Batterieantrieb ausgerüstet.

Eine moderne und effiziente Flotte ist die Voraussetzung für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr. Deshalb hat die SBB im Berichtsjahr beschlossen, ihre Flotte mit modernen Streckenlokomotiven zu erneuern. Diese kommen ab 2027 schrittweise zum Einsatz, sind energieeffizienter als die bisherigen Loks und tragen dazu bei, die direkten CO_2-Emissionen der SBB zu reduzieren. Dank effizienter Antriebssysteme und fortschrittlicher Betriebsmodi für die Abstellung brauchen die Lokomotiven bei höherer Leistung weniger Energie als herkömmliche Fahrzeuge. 22 der bestellten Streckenlokomotiven besitzen neben dem Elektroantrieb auch einen Batterieantrieb (sogenanntes Last-Mile-Modul). Damit können die Loks auf Gleisen ohne Oberleitung fahren und die ersten und letzten Kilometer von der Abholung bis zur Zustellung von Gütern beim Kunden übernehmen. Der zusätzliche Einsatz von dieselbetriebenen – und damit CO_2-intensiven – Rangierlokomotiven fällt somit weg.

Wiederverwenden statt Wegwerfen: auch bei Lokomotiven und Bahntechnik.

Im Rahmen des Wartungsprozesses der SBB leistet der Güterverkehr einen wertvollen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und damit zur Reduktion der vorgelagerten Treibhausgasemissionen. Viele seiner Lokomotiven befinden sich bereits seit über 50 Jahren im Einsatz. Nachdem ein Fahrzeug das Ende seiner Betriebszeit erreicht hat, bauen Mitarbeitende in der Serviceanlage beim Rangierbahnhof Limmattal noch funktionsfähige Teile aus. Diese Ersatzteile werden entweder in einem SBB Werk aufbereitet oder direkt in andere Altbauloks eingebaut. Dank der Teile eines ausrangierten Fahrzeugs stehen drei bis fünf andere noch funktionstüchtige Altbauloks weiterhin tagtäglich auf dem Schweizer Schienennetz im Einsatz.
Dieses Vorgehen eignet sich auch für die Bahntechnik. Neben rund 330 Fahrleitungsartikeln arbeitet die SBB auch Kabelschutzrohre auf. Bei Baustellen im Gleisbereich müssen gleisnahe Kabel mit Kabelschutzrohren vor Verletzungen geschützt werden. Bisher hat die SBB nach den Bauarbeiten die Kabelschutzrohre meistens entsorgt und für die nächste Baustelle wieder neu beschafft. Mittels einer kurzen internen Aufarbeitung ist es heute möglich, die Kabelschutzrohre bis zu zehnmal wiederzuverwenden.

Im Jahr 2024 verwendete die SBB durch die Aufarbeitung insgesamt 5470 Teile weiter und sparte so gut zehn Tonnen Treibhausgase in der vorgelagerten Lieferkette ein.

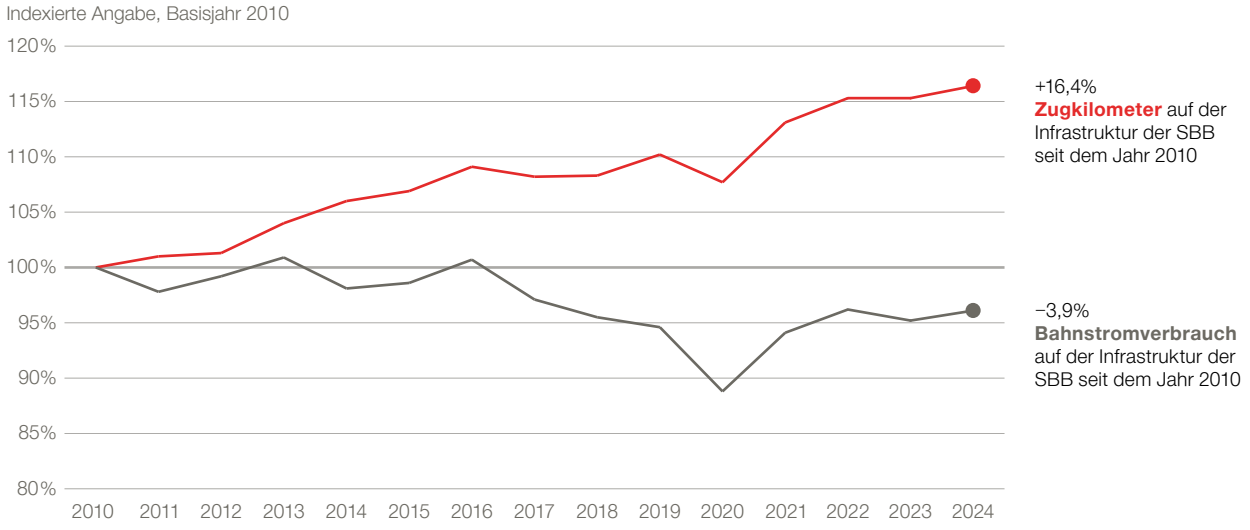
Zwölf Kilometer gebrauchte Schienen für das neue Gebäude X.

Seit 2024 ist die SBB Mitglied der Charta «Kreislauforientiertes Bauen» und treibt mit anderen Akteuren die Transformation zu einer ökologischeren Immobilienwirtschaft voran. Im Rahmen des Projektwettbewerbs für das neue Gebäude X auf dem Areal der Werkstadt Zürich hat die SBB 2024 ein Siegerprojekt auserkoren, das ganz auf Wiederverwenden setzt. So beispielsweise mit der unkonventionellen Verwendung von zwölf Kilometern gebrauchten Schienen aus dem SBB Materiallager als Tragewerk. Wiederverwendete Bauteile finden sich auch in der Gebäudehülle, bestehend aus gebrauchten Fenstern und gebrauchten Welleternitplatten. Dieses Vorgehen schont Ressourcen und führt zu einer umweltschonenden Erstellung, bei der die Maximalvorgabe von fünf Kilogramm Treibhausgase pro Quadratmeter und pro Jahr nicht überschritten wird.

Energiesparziel von 600 Gigawattstunden erreicht.

Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Um möglichst verantwortungsvoll mit der zur Verfügung stehenden Energie umzugehen, setzt sie seit 2012 mehr als 200 verschiedene Energiesparmassnahmen um. 2024 hat sie vorwiegend bestehende Massnahmen weitergeführt und dadurch 600 Gigawattstunden eingespart (2023: 568 GWh). Dies erreichte sie, indem sie beispielsweise in weiteren Gebäuden die Energieeffizienz steigerte und Heizungen, Lüftungen, Klimaanlagen und Gebäudeisolierungen verbesserte. Zudem rüstete sie weiteres Rollmaterial so um, dass Heizungen, Ventilatoren, Kompressoren, Pumpen und Aggregate nur noch bei Bedarf und automatisch ein- oder ausgeschaltet werden. Auch ermöglichte sie weiteren Lokführenden, mit Systemen, die den Zugverkehr sekundengenau überwachen, ihre Fahrweise situativ an die aktuelle Verkehrslage anzupassen. So müssen die Fahrzeuge weniger vor Signalen bremsen oder halten und reduzieren damit das energieintensive Anfahren und Beschleunigen. Dank dieser Massnahmen benötigten die Züge 2024 3,9 Prozent weniger Energie als im Jahr 2010 – dies obwohl 16,4 Prozent mehr Züge fuhren als damals.

Immer mehr Züge benötigen immer weniger Energie.
Entwicklung Bahnstromverbrauch und Zugkilometer



2024 wurde die 100. Photovoltaikanlage der SBB in Betrieb genommen.

Intelligente und stromsparende Beleuchtung.

Um bei Dunkelheit die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden zu gewährleisten, beleuchtet die SBB ihre Bahnhöfe. Gleichzeitig braucht künstliches Licht Energie und hat negative Auswirkungen auf die umliegende Fauna, da es Insekten und Kleintieren die zeitliche und örtliche Orientierung erschwert. Mit einer intelligenten Beleuchtung werden Lichtemissionen reduziert und Energie gespart. Die SBB ersetzt daher ihre Beleuchtungen an Bahnhöfen kontinuierlich. So erneuerte sie 2024 beispielsweise die Beleuchtung der Halle Landesmuseum und der Passage Bahnhofstrasse am Zürcher Hauptbahnhof sowie des Bahntechnik-Centers in Hägendorf. Sie besteht neu aus stromsparenden LED-Leuchten und kann mit Sensoren bedarfsgerecht gesteuert werden. Damit spart die SBB rund 550 000 kWh Energie pro Jahr ein. Dies entspricht einem Energieverbrauch von rund 129 Haushalten pro Jahr.

Von der Sonne in die Fahrleitung.

Bis 2040 will die SBB auf ihren Flächen jährlich 160 Gigawattstunden Strom mittels Photovoltaik produzieren. Bei bestehenden Bauwerken wie auch bei Neubau- und Sanierungsprojekten prüft sie darum, ob sich diese für Photovoltaikanlagen eignen. 2024 hat sie auf diversen Dächern Photovoltaikanlagen installiert, so am Bahnhofplatz in Chur, am Bahnhof Liestal und am Bahnhof Bern. Die per Photovoltaik gewonnene Energie möchte die SBB hauptsächlich für den Eigenverbrauch nutzen: rund zwei Drittel für Haushaltsstrom, ein Drittel für Bahnstrom. 2024 hat die SBB beim Frequenzumformerwerk Giubiasco eine erste Freiflächen-Photovoltaikanlage in Betrieb genommen, die direkt ins Bahnstromnetz einspeist. Gleichzeitig wurde damit die 100. Photovoltaikanlage der SBB in Betrieb genommen.

Naturnahe Böschungspflege finanziell herausfordernd.

Der Aktionsplan Biodiversität des Bundes sieht vor, dass die SBB bis 2030 ein Fünftel ihrer Böschungen naturnah pflegt. Die Mittel, die der SBB dafür zur Verfügung stehen, sind indes beschränkt und dienen verschiedenen Verwendungszwecken. Mit denselben Geldern müssen beispielsweise Gleise geschliffen sowie Brücken, Signale und Fahrleitungen unterhalten werden. Aufgrund der finanziell angespannten Lage beschränkte sich die SBB 2024 beim Unterhalt von Grünflächen darauf, einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Dies wirkte sich negativ auf ihre Biodiversitätsziele aus. So breiteten sich beispielsweise invasive Neophyten stärker aus, was die Qualität der Biodiversitätsflächen reduzierte. Die Erkennung und Bekämpfung von invasiven Neophyten ist aufwendig und zeitintensiv. Die SBB beteiligt sich deshalb an einer Forschungsinitiative, bei der Neophyten zukünftig systematisch und grossflächig aus der Luft identifiziert werden sollen. Dadurch soll die Ausbreitung von Neophyten besser überwacht und gemanagt werden.

Lara Joy Fodor, 20 Jahre, Logistikerin Verkehr im 3. Lehrjahr, Zürich

«Der Schnuppertag in der Logistik hat mich motiviert, mich zu bewerben. Der Zusammenhalt im Team und die gegenseitige Verlässlichkeit faszinieren mich. Zusammen mit einem anderen Lernenden durfte ich am Projekt ‹Werbeloks› mitarbeiten. Seit Anfang 2024 fahren die folierten Ee-922-Lokomotiven mit unserer Werbung durch die deutschsprachige Schweiz. Viele denken, bei –5 Grad sei es schwierig zu arbeiten, aber ich empfinde es als viel anstrengender, bei über 30 Grad in der prallen Sonne zu arbeiten. Mein Traum ist es, Lokführerin zu werden, und darauf arbeite ich hin.»

Für die Gesellschaft.

Die SBB übernimmt als Mobilitätsanbieterin, Beschafferin und Immobilienbesitzerin eine vielseitige gesellschaftliche Verantwortung. Sie hat 2024 zahlreiche Schulklassen für Themen rund um den öffentlichen Verkehr und neu auch für Fake News sensibilisiert. Mitarbeitende, die ihre ursprüngliche Tätigkeit aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht mehr ausüben können, haben intern eine neue, sinnvolle Beschäftigung gefunden. Um die Sicherheit von Reisenden und Mitarbeitenden zu verbessern, setzte sich die SBB 2024 für einen gegenseitigen respektvollen Umgang in Zügen und an Bahnhöfen ein. Zudem hat sie sich verstärkt mit den Menschenrechtsthemen in der Wertschöpfungskette auseinandergesetzt und Massnahmen für faire Arbeitsbedingungen im Tiefbau und für eine nachhaltige Schienenherstellung ergriffen. Die SBB betreibt weiterhin eine Baukultur mit hoher Qualität und stellt so der Gesellschaft hochwertigen Lebensraum mit Mehrwert für künftige Generationen und die Umwelt zur Verfügung.

Kennzahlen/Fakten

132

Mitarbeitende in integrativen Arbeitsplätzen bei SBB Anyway

≈10

verbale und/oder körperliche Aggressionen gegen Mitarbeitende pro Tag

Unterstützte Sustainable Development Goals

Fake oder Fakt: neues Modul für SBB Schul- und Erlebniszug.

Im SBB Schul- und Erlebniszug erarbeiten Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit einem Moderatorenteam Inhalte rund um die Themen Sicherheit, nachhaltige Energienutzung, Mobilität, Berufswahl und neu Fake News. Die SBB hat den Zug 2024 in Zusammenarbeit mit der SRG um einen Wagen zu diesem Thema erweitert. Die Schülerinnen und Schüler erfahren hautnah, was es heisst, Opfer von Fake News zu werden, und was ein unbedacht gepostetes Bild in einem falschen Kontext auslösen kann. Das rollende Klassenzimmer erreichte seit 2003 bereits über 17 000 Schulklassen mit mehr als 330 000 Jugendlichen an jährlich 12 bis 15 Standorten in der ganzen Schweiz. Das Angebot ist für Schulen kostenlos.

Arbeitsplätze für Mitarbeitende mit gesundheitlichen Einschränkungen.

Für Mitarbeitende, die ihre ursprüngliche Tätigkeit aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen nicht mehr ausüben können, hat die SBB vor über 20 Jahren den Bereich Anyway gegründet. Hier profitieren Beschäftigte von angepassten Rahmenbedingungen, bleiben im Arbeitsmarkt und leisten einen wertvollen Beitrag zum Erfolg der SBB. Anyway umfasst sechs Betriebe, bei denen 2024 durchschnittlich 132 Mitarbeitende beschäftigt waren. Viele der erbrachten Dienstleistungen sind für den Bahnbetrieb relevant. Seit 2024 übernimmt Anyway beispielsweise kostenneutral die Revision der Feuerlöscher für drei Divisionen. Die Mitarbeitenden kümmern sich dabei um jährlich 7000 Geräte. Anyway leistet mit dieser und weiteren Tätigkeiten im Recycling einen wichtigen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft. Die Mitarbeitenden schätzen es, eine sinnvolle Aufgabe zu haben, die zur Sicherheit der Kundinnen und Kunden beiträgt. Dieses soziale Engagement bringt Vorteile für die Beschäftigten und hat positive Auswirkungen auf die Gesellschaft sowie auf die SBB selbst, indem es die Integration und Teilhabe aller fördert.

Gemeinsam respektvoll unterwegs.

Die SBB verzeichnet pro Tag rund zehn verbale und/oder körperliche Aggressionen gegen Mitarbeitende. Diese werden tendenziell gröber – eine gesellschaftliche Entwicklung, die der SBB Sorgen bereitet. Um dem entgegenzuwirken, startete sie 2024 mit den Sozialpartnern die Kampagne «Gemeinsam respektvoll unterwegs». Mit Kaktus- und Ballonmenschen auf Plakaten und Bildschirmen sensibilisierte sie Reisende und Mitarbeitende in den Zügen und an den Bahnhöfen für einen respektvollen Umgang miteinander. Zudem eröffnete die SBB ein neues Security-Trainingszentrum im Centre Loewenberg, um Mitarbeitende mit Kundenkontakt praxisnah im Umgang mit Gewalt und Aggressionen zu schulen. Dort lernen sie, in kritischen Situationen professionell und deeskalierend zu handeln, ohne sich selbst zu gefährden. Um die Sicherheit zu erhöhen, verstärkte die SBB 2024 zudem die Präsenz der SBB Transportpolizei und von Transsicura an ausgewählten Bahnhöfen und in stärker betroffenen Zügen. Neu ist die SBB Transportpolizei zudem mit Bodycams ausgerüstet, die sie bei Bedarf aktivieren kann.

Menschenrechtsthemen analysiert.

Die SBB hat bei der Wahrnehmung der menschenrechtlichen Sorgfalt Fortschritte gemacht. 2024 hat sie eine interdisziplinäre Steuerungsgruppe zusammengestellt, die die menschenrechtliche Sorgfalt koordiniert und zuhanden des Managements rapportiert. Zudem hat die SBB entlang der gesamten Wertschöpfungskette analysiert, wo am meisten Menschen am stärksten von potenziellen Menschenrechtsverletzungen betroffen sein könnten. Dabei ging sie von einem breiten Verständnis der Menschenrechtsthematik aus, das auch Themen wie Arbeitssicherheit, Diskriminierung oder faire Entlöhnung beinhaltet. Zudem hat sie in der Analyse die eigenen Mitarbeitenden genauso als potenziell betroffene Gruppe berücksichtigt wie die Kundinnen und Kunden und die Menschen in der Liefer- und Entsorgungskette. Die Analyse ermöglicht der SBB, auf die prioritären Menschenrechtsthemen zu fokussieren und wirksame Massnahmen zu entwickeln. Die Erkenntnisse sind beispielsweise ins SBB Risikomanagement eingeflossen, indem bestehende Risiken angepasst und neue Risiken im Bereich des Einkaufs, des Personalmanagements und der Sicherheit aufgenommen wurden.

Zu einer hohen Baukultur gehört die verantwortungsvolle Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld.

Korrekte und faire Arbeitsbedingungen im Tiefbau.

Die Bahninfrastruktur wird stetig ausgebaut und erneuert. Jährlich gibt es auf dem SBB Netz rund 20 000 Baustellen. Viele Arbeiterinnen und Arbeiter auf diesen Baustellen sind nicht bei der SBB, sondern bei beauftragten Bauunternehmen und Subakkordanten angestellt. Um sicherzustellen, dass diese Mitarbeitenden ihre Arbeit unter korrekten vertraglichen Arbeitsbedingungen erledigen können, nutzt die SBB seit Herbst 2024 bei Aufträgen im Tiefbaubereich das Informationssystem Allianz Bau (ISAB). Die Plattform sammelt Informationen zur Einhaltung von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) und anderen Mindestarbeitsbedingungen der Auftragnehmenden und ihrer Subunternehmen. Bei örtlichen Kontrollen müssen eingesetzte Mitarbeitende eine ISAB-Card als GAV-Bescheinigung vorlegen können. Ziel des ISAB ist es, dass bei Vergaben nur Firmen berücksichtigt werden, die sich an korrekte und faire Arbeitsbedingungen halten.

Zuschlag für nachhaltiges Angebot von Schienen.

Die SBB berücksichtigt als Auftraggeberin neben dem Preis und der Qualität, wo sinnvoll, auch die ökologischen und sozialen Auswirkungen der eingekauften Produkte und Dienstleistungen. So mussten interessierte Lieferanten 2024 in der Ausschreibung für Schienen offenlegen, wie gross der Anteil von recycelten Materialien ist, wie viel Treibhausgas bis und mit der Erstellung der Schienen entsteht, woher die Materialien für deren Produktion kommen und ob die Rohstoffe aus einer verantwortungsvollen Quelle stammen. Wer an die SBB liefern wollte, musste sich zudem zur Einhaltung des Amfori-BSCI-Sozial- und -Verhaltenskodex in den Produktionsstätten verpflichten und der SBB die Möglichkeit einräumen, dies vor Ort überprüfen zu lassen. Der Zuschlag ging an sehr nachhaltige Angebote: Der Anteil an Recyclingmaterial beträgt bei einem grossen Teil der Schienen 100 Prozent. Da sie in einem Elektroofen produziert werden, sind die Treibhausgasemissionen für ihre Herstellung um zwei Drittel geringer. Bei Schienen aus Neumaterial wurde die Lieferkette transparent gemacht, und das Eisenerz stammt aus einer durch Responsible Steel auditierten und zertifizierten Mine, was die Achtung der Menschenrechte, faire Arbeitsbedingungen, eine gute Umweltleistung und eine ethische Geschäftsführung sicherstellt.

Die SBB schafft Mehrwert für Städte und Gemeinden.

Die SBB schafft als integrierte Bahn attraktive Bahnhöfe für Kundinnen und Kunden, entwickelt das Bahnhofsumfeld zusammen mit Städten und Gemeinden mit einer hohen Baukultur weiter und erzielt wiederkehrende Erträge, die vollumfänglich im Bahnsystem bleiben. Zu einer hohen Baukultur gehört die verantwortungsvolle Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld, die durch qualifizierte Wettbewerbe, Mitwirkung und Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden entsteht. In Basel beispielsweise wurde im September 2024 der Grundstein für den neuen Stadtteil Basel Volta im ehemaligen Industrieareal Lysbüchel gelegt. Auf dem Gebiet entstehen 2000 bis 2500 Arbeitsplätze sowie Wohnraum für 1500 bis 2000 Personen, davon mindestens drei Viertel preisgünstig. Die SBB schafft ein Quartier mit Vorbildcharakter sowie Mehrwert für künftige Generationen und die Umwelt: Zentral sind gut gestaltete Frei- und Grünräume nach dem Prinzip der Schwammstadt, um das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität zu verbessern, aber auch öffentliche Erdgeschosse mit Gastronomie, Detailhandel und Dienstleistungen, welche die Gebäude und die Umgebung beleben. Der knappe Siedlungsraum wird optimal genutzt, und die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten sind kurz, was die Verkehrsinfrastruktur entlastet und für Lebensqualität sorgt. Das Areal soll für alle zugänglich sein und die Vielfalt fördern. Dies gilt auch für das Projekt «Rösslimatt Luzern», wo seit 2013 in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern ein neues Stadtquartier entsteht. Am 1. September 2024 konnte dort der Frohburgsteg mit einer neuen Freitreppe und einem Lift in Betrieb genommen werden. Der Steg verbindet den Bahnhof Luzern mit dem Quartier Tribschen-Langensand und dem neuen Stadtteil Rösslimatt direkt und barrierefrei.

Yannick Husner, 16 Jahre, Fachmann öffentlicher Verkehr, Zugverkehrsleiter im 2. Lehrjahr, Olten
«Dank meiner Eltern, die auch bei der SBB arbeiten, war ich schon immer viel mit der Bahn unterwegs. Bereits bei der Modelleisenbahn des Grossvaters habe ich Züge gelenkt. Die SBB bietet eine riesige Vielfalt an Berufen und Möglichkeiten. Ein besonderes Erlebnis meiner bisherigen Ausbildung war für mich das Rangieren. Im operativen Betrieb müssen wir während der gesamten Arbeitszeit höchst konzentriert sein und die komplexen Fahrdienstvorschriften einhalten. Nach meiner Lehre möchte ich als Zugverkehrsleiter arbeiten, schliesse aber nicht aus, später in die Planung zu gehen oder an spannenden Projekten mitzuarbeiten.»

Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse.

Trotz Gewinn und konsequenter Spar- und Effizienzmassnahmen bleibt die finanzielle Situation herausfordernd. Das Jahresergebnis liegt mit 275 Millionen Franken leicht über dem Vorjahr. Die höhere Nachfrage im Personenverkehr hat sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr zu mehr Erträgen geführt. Auch das bessere Ergebnis von Infrastruktur Energie sowie der wiederum solide Gewinn von Immobilien trugen zum guten Ergebnis bei. Die Verschuldung ist leicht angestiegen und bleibt mit 12,1 Milliarden Franken hoch. Der Schuldendeckungsgrad liegt immer noch über der vom Bund definierten Zielvorgabe von 6,5. Um die Verschuldung zu stabilisieren und notwendige Investitionen zu finanzieren, sind verstärkte Massnahmen erforderlich.

Kennzahlen/Fakten

275	12,1	8,2
Millionen Franken Gewinn	Milliarden Franken verzinsliche Nettoverschuldung	Schuldendeckungsgrad (Zielvorgabe Bund: 6,5 bis 2030)

Die SBB leistet ihren Beitrag zur Stabilisierung der finanziellen Situation.

Das Jahresergebnis 2024 liegt mit 275 Millionen Franken leicht über dem Vorjahr. Positiv wirkten dabei insbesondere die höhere Nachfrage im Personenverkehr sowie das bessere Ergebnis von Infrastruktur Energie aufgrund der gestiegenen Produktion infolge höherer Zuflüsse. Auch der erneute Gewinn von Immobilien trug zum guten Ergebnis bei. Demgegenüber wirkte im Segment Güterverkehr Schweiz die konjunkturelle Situation mit rückläufigen Mengen negativ. Weiter belasteten kostenseitig einerseits höhere Personalkosten aufgrund Zunahme interner Mitarbeitenden und teuerungsbedingter Lohnmassnahmen und andererseits höhere Instandhaltungsleistungen für das Rollmaterial.

Finanzielle Situation weiterhin stark belastet.

Die SBB Verschuldung ist gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen, um 7,2 Prozent auf 12,1 Milliarden Franken, unter anderem wegen höherer Investitionen für die Beschaffung von Rollmaterial. Ein weiterer Anstieg der Verschuldung konnte durch die konsequente Weiterführung der Spar- und Effizienzmassnahmen der SBB gedämpft werden. Die SBB leistet so ihren eigenen Beitrag zur Stabilisierung der finanziellen Situation. Dies ist anspruchsvoll, weil aufgrund schnell wachsender Nachfrage zusätzliche Investitionen zum Beispiel in Rollmaterial und Energieanlagen nötig sind. Spar- und Effizienzmassnahmen müssen daher weiter verstärkt werden. Nur so kann die SBB den unternehmerischen Handlungsspielraum vergrössern. Der Bund wird mit einem Kapitalzuschuss von 850 Millionen Franken 2025 einen wichtigen Beitrag leisten, um die Verluste im Fernverkehr während der Coronapandemie zu wesentlichen Teilen auszugleichen. Um die Verschuldung nachhaltig zu stabilisieren und Investitionen zu finanzieren, ist ein jährlicher Gewinn von rund 500 Millionen Franken notwendig. Der Schuldendeckungsgrad liegt per Ende 2024 bei 8,2 (2023: 7,8). Die vom Bund definierte Obergrenze von 6,5 wird weiterhin überschritten.

Markt Personenverkehr.

Die Personenverkehrserträge haben gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Prozent auf 3974 Millionen Franken zugenommen. Der Fernverkehr erzielte einen Gewinn von 148 Millionen Franken (2023: 117 Millionen Franken). Zurückzuführen ist dies vor allem auf die positive Entwicklung der Nachfrage, insbesondere im Wochenendverkehr. Das Ergebnis im Regionalverkehr reduzierte sich auf −17 Millionen Franken (2023: 23 Millionen Franken). Dies ist vor allem auf gestiegene Kosten zurückzuführen, insbesondere bei den planmässigen Instandhaltungsleistungen für das Rollmaterial, die aufgrund der Wartungszyklen in einzelnen Jahren schwanken.

Immobilien.

Stabilisierend wirkte sich das wiederum solide Ergebnis bei Immobilien aus. Dieses lag mit 264 Millionen Franken leicht unter dem Vorjahr (2023: 281 Millionen Franken), vor Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und Beiträge an die Pensionskasse. Die Mieterträge Dritter nahmen gegenüber dem Vorjahr um 4,6 Prozent zu, insbesondere dank Neuinbetriebnahmen von Wohn- und Geschäftsliegenschaften. Gleichzeitig war der Aufwand für Instandsetzung, Betrieb und Reinigung der Gebäude, insbesondere in den Bahnhöfen, höher, und es fallen positive Einmaleffekte aus Verkaufsgewinnen vom Vorjahr weg.

Güterverkehr Schweiz und International.

Bei SBB Cargo Schweiz resultierte 2024 eine deutliche Verschlechterung des Ergebnisses (2024: −76 Millionen Franken, 2023: −40 Millionen Franken). Bereinigt um Verkäufe von Rollmaterial über 29 Millionen Franken im Jahr 2023 liegt das Ergebnis von SBB Cargo Schweiz −7 Millionen Franken tiefer als im Vorjahr. Die Verkehrsleistung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um −8,4 Prozent. Die Baubranche sowie Chemie- und Transitverkehre verursachten den Rückgang. ChemOil, eine Tochter von SBB Cargo Schweiz und grösster Schweizer Schienenlogistiker für Gefahrgut, verzeichnete 2024 erneut ein erfolgreiches Jahr, vor allem dank stärkerer internationaler Chemieverkehre in kundeneigenen Kesselwagen. Der restliche Verkehr blieb stabil. Das Ergebnis bei SBB Cargo International liegt 2024 über dem Vorjahr (2024: 3,5 Millionen Franken, 2023: −2,5 Millionen Franken). Die konjunkturelle Situation vor allem in Deutschland und Italien, die Einschränkungen im Gotthard-Basistunnel sowie die mangelnde Infrastrukturverfügbarkeit in Deutschland beeinflussten die Verkehrsleistung negativ (−5,7% gegenüber dem Vorjahr). Dank höherer Nebenerträge, so unter ande-

rem aus Lokvermietungen und dem lancierten Massnahmenprogramm konnten die Mengenverluste im Ergebnis kompensiert werden.

Infrastruktur

Infrastruktur Netz erzielte 2024 ein Jahresergebnis von 2,3 Millionen Franken (2023: −22,9 Millionen Franken). Positiv wirkte sich die Steuerung der Unterhaltsleistungen aus. Höhere Personalkosten aufgrund der Zunahme bei Ausbau- und Erneuerungsprojekten sowie teuerungsbedingte Lohnmassnahmen belasteten das Ergebnis. Das Jahresergebnis von Infrastruktur Energie verbesserte sich ebenfalls, auf 115 Millionen Franken (2023: 77,8 Millionen Franken). Gründe sind die gestiegene Produktion infolge höherer Zuflüsse, die zu geringerem Einkauf am Markt sowie tieferen Netznutzungskosten führten.

Verwendung der Mittel aus der Leistungsvereinbarung.

Für den Substanzerhalt (Erneuerung) wurden 1803 Millionen Franken (+77 Millionen Franken ggü. Vorjahr) verwendet. Es wurden Mittel aus der Leistungsvereinbarung in der Höhe von 1790 Millionen Franken ausbezahlt. Die SBB hat den zwingenden Substanzerhalt sichergestellt und weitere Fortschritte bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erzielt. Angesichts der Ausbauschritte wird der Substanzerhaltungsbedarf weiter steigen, der mit Rücksicht auf Finanzierbarkeit, Machbarkeit und Fahrbarkeit bewältigt werden muss.

SBB Konzern in Zahlen.

Konzernerfolgsrechnung.

Konsolidierter Abschluss in Millionen CHF	**2024**	**2023**	+/–	+/– in %
Betriebsertrag	11 406	11 424	–19	–0,2
Betriebsaufwand	–11 012	–11 050	38	–0,3
Betriebsergebnis/EBIT	**393**	**374**	19	5,1
Finanzergebnis	–110	–115	5	–4,6
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	6	30	–25	–81,7
Ergebnis vor Steuern	**289**	**289**	–1	–0,2
Steuern und Minderheitsanteile	–14	–23	9	–39,5
Konzernergebnis	**275**	**267**	8	3,2
Free Cashflow[1]	–809	186	–996	533,9
Verzinsliche Nettoverschuldung	12 072	11 263	809	7,2
Schuldendeckungsgrad	8,23	7,82	0,40	5,2
Entgelte der öffentlichen Hand[2]	3 056	3 180	–124	–3,9
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 344	2 378	–34	–1,4
Abgeltungen Regionalverkehr	710	800	–90	–11,2
Abgeltungen Güterverkehr	1,9	1,8	0,1	4,2

[1] Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand
[2] Nur erfolgswirksame Leistungen

Segmentergebnisse.

Einzelabschlüsse in Millionen CHF	**2024**	**2023**	+/–	+/– in %
Personenverkehr				
Fernverkehr	147,9	116,6	31,2	26,8
Regionalverkehr	–17,0	23,0	–40,1	–173,9
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	62,1	57,9	4,2	7,2
Immobilien[1]				
vor Ausgleichszahlungen	264,3	281,4	–17,2	–6,1
nach Ausgleichszahlungen	36,7	53,9	–17,2	–31,8
Güterverkehr[2]				
Cargo Schweiz	–76,0	–39,9	–36,1	90,6
Cargo International	3,5	–2,5	6,1	–239,3
Infrastruktur[3]				
Energie	115,2	77,8	37,4	48,0
Netz	2,3	–22,9	25,2	–110,0

[1] Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und von 77,5 Millionen Franken für die Pensionskasse.
[2] Cargo Schweiz: Die SBB hält 100 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.
[3] Inkl. Ausgleichszahlung

Mengen und Leistungen.

	2024	2023	+/–	+/– in %
Personenverkehr				
Passagiere pro Tag (Millionen)	1,39	1,32	0,07	5,2
Personenkilometer (Millionen)	20 502	19 993	509	2,5
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	27,3	27,2	0,1	0,5
Billettverkäufe (Millionen)	215,3	192,9	22,4	11,6
Selbstbedienungsquote (%)	96,0	95,2	0,7	0,8
davon digitale Kanäle (%)	81,1	77,8	3,3	4,3
Immobilien				
Mietertrag Dritte (Millionen CHF)	713	681	31	4,6
Güterverkehr				
Nettotonnen pro Tag	170 000	175 000	–5 000	–2,9
Nettotonnenkilometer (Millionen)[1]	15 518	16 305	–787	–4,8
SBB Cargo AG (Schweiz)	4 234	4 622	–389	–8,4
SBB Cargo International AG	11 288	11 972	–684	–5,7
Infrastruktur				
Trassenkilometer (Millionen)	195,0	193,2	1,8	0,9
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	81,2	80,8	0,4	0,4

[1] Konsolidierte Angabe für SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG

ESG-Kennzahlen (Environment, Social, Governance).

	2024	2023	+/–	+/– in %
Umwelt				
Senkung der betrieblichen Treibhausgasemissionen Scope 1 + Scope 2 gegenüber 2018 (Tonnen CO_2e)	–52 500	–43 600	–8 900	20,4
Senkung der indirekten Treibhausgasemissionen Scope 3 gegenüber 2018 (Tonnen CO_2e)	–131 000	–196 000	65 000	–33,2
Energieverbrauch (GWh)	2 468	2 482	–24	–1,0
davon Bahnstrom (GWh)	1 655	1 660	–5	–0,3
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom (%)[1]	90,0	91,8	...	...
Aufbereiteter Schotter (Tonnen)	110 000	120 000	–10 000	–8,3
Anteil Biodiversitätsflächen (%)	5,8	5,2	0,6	11,5
Anzahl nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten pro Jahr	3	4	–1	–25,0
Gesellschaft				
Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG	485	463	22	4,8
Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints (%)	93,4	92,3	1,1	1,2
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen an den Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse (Millionen Minuten)	2,2	0,7	1,5	214,3
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	323	289	34	11,8
Anzahl durchgeführte Sozialaudits	7	6	1	16,7
Mitarbeitende				
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitstellen (FTE)	35 569	34 987	583	1,7
Anzahl Lernende berufliche Grundbildung	1 468	1 448	20	1,4
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	14,9	14,4	0,5	3,7
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen[2]	1	1	—	—
Anteil Frauen in der SBB Belegschaft (%)	19,9	19,4	0,5	2,6
Anteil Frauen im Führungskader (%)	18,5	17,6	0,9	4,9
Corporate Governance				
Anteil Frauen in der Konzernleitung (%)	22,2	22,2	—	—
Anteil Frauen im Verwaltungsrat (%)	44,4	44,4	—	—
Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zum Medianlohn aller Mitarbeitenden	8,4:1	8,6:1	...	...

[1] Keine Angabe der Veränderung zum Vorjahr, da Wert 2024 erst provisorisch.
[2] Ohne Mitarbeitende von Drittfirmen: 2024 starb bei Berufsunfällen im Rahmen von Arbeiten für die SBB ein Mitarbeitender einer Drittfirma.

Mittelflüsse der SBB 2024.

In Millionen CHF und Wachstum gegenüber 2023

Mittelherkunft
10 750 (–2,1%)

Kundinnen und Kunden
64 Prozent
6871 (–1,0%)

- Kundenumsatz 6856 (0,1%)
- Personenverkehrserträge 3974 (6,5%)
- Güterverkehrserträge 732 (–1,8%)
- Trassenerträge 109 (6,4%)
- Mieterträge 718 (4,7%)
- Nebenerträge 1323 (–16,5%)
- Übrige 14 (–84,5%)
- Verkäufe von Sachanlagen 12 (–86,4%)
- Devestitionen Finanzanlagen 2 (2,7%)

Bund
31 Prozent
3359 (–6,0%)

- Entgelte für bestellte Leistungen Betrieb, Unterhalt und Erneuerung (Leistungsvereinbarung) 2210 (0,5%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau 798 (–19,1%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Regionalverkehr 320 (–11,6%)
- Übrige Beiträge 31 (16,8%)

Kantone und übrige Körperschaften
5 Prozent
520 (36,8%)

- Entgelte für bestellte Leistungen Regionalverkehr 390 (–7,7%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau 35 (43,1%)
- Übrige Beiträge 94 (243,7%)

SBB

Free Cashflow
–809 (n.m.)

- Fernverkehr –569 (n.m.)
- Regionalverkehr 130 (–61,5%)
- Produktion Personenverkehr –76 (39,1%)
- Immobilien –199 (28,7%)
- Güterverkehr –93 (–81,2%)
- Infrastruktur Netz –115 (n.m.)
- Infrastruktur Energie –4 (85,2%)
- Übrige Segmente 117 (–5,3%)

Mittelverwendung
11 559 (7,1%)

Mitarbeitende
42 Prozent
4824 (3,0%)

- Löhne und übriger Personalaufwand 4158 (2,7%)
- Sozialversicherungsaufwand 666 (4,6%)

Lieferanten und Geschäftspartner
58 Prozent
6735 (10,3%)

- Investitionen 3187 (22,9%)
- Sonstiger Betriebsaufwand 2675 (–8,3%)
- Material, Zinsen und übrige Mittelflüsse 872 (–46,7%)

Corporate Governance

Offen und verständlich.

Die Unternehmensleitung der SBB pflegt gegenüber der Öffentlichkeit eine offene und verständliche Corporate Governance: Sie setzt sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verantwortung, Kompetenzen, Leistung und Vergütung ein.

Rechtsform und Konzernstruktur	52
Verwaltungsrat	54
Konzernleitung	64
Vergütungen	70
Revisionsstelle	73
Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär und Einbindung der Stakeholder	73

Rechtsform und Konzernstruktur.

Grundsätze.

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach Information und Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation so weit wie möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2021), am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2023) sowie an den Standards der Global Reporting Initiative. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.
Die Prinzipien und Regeln der SBB zur Corporate Governance sind in erster Linie in den Statuten, im Organisationsreglement und in seinen Anhängen sowie in den Reglementen der Verwaltungsratsausschüsse festgelegt. Im Verhaltenskodex der SBB und im Geschäftsreglement des Verwaltungsrats bekennt sich die SBB zur umfassenden Integrität und zur Beachtung der Gesetze und zu weiter gehenden externen und internen Vorgaben. Die SBB erwartet von ihren Mitarbeitenden, dass sie Verantwortung für ihr Handeln übernehmen, Rücksicht auf Menschen, Gesellschaft und Umwelt nehmen, die geltenden Regeln befolgen und integer sind.

Rechtsform.

Das Unternehmen «Schweizerische Bundesbahnen SBB» ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern. Sie basiert auf dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998.

Struktur.

Die Organisationsstruktur der SBB ist auf der Seite gegenüber zu finden.
Die Divisionen und Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.
Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzerngesellschaften und assoziierte Beteiligungen sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 105). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.
Die Divisionen und die Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die Konzerngesellschaften werden durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen geführt. Die SBB Cargo AG ist zu 100 Prozent im Besitz der SBB.

Bedeutende Aktionäre.

Seit der Gründung der SBB AG ist der Bund zu 100 Prozent Eigentümer des Aktienkapitals. Gemäss Art. 7 Abs. 3 SBBG muss der Bund zu jeder Zeit die kapital- und stimmenmässige Mehrheit besitzen.

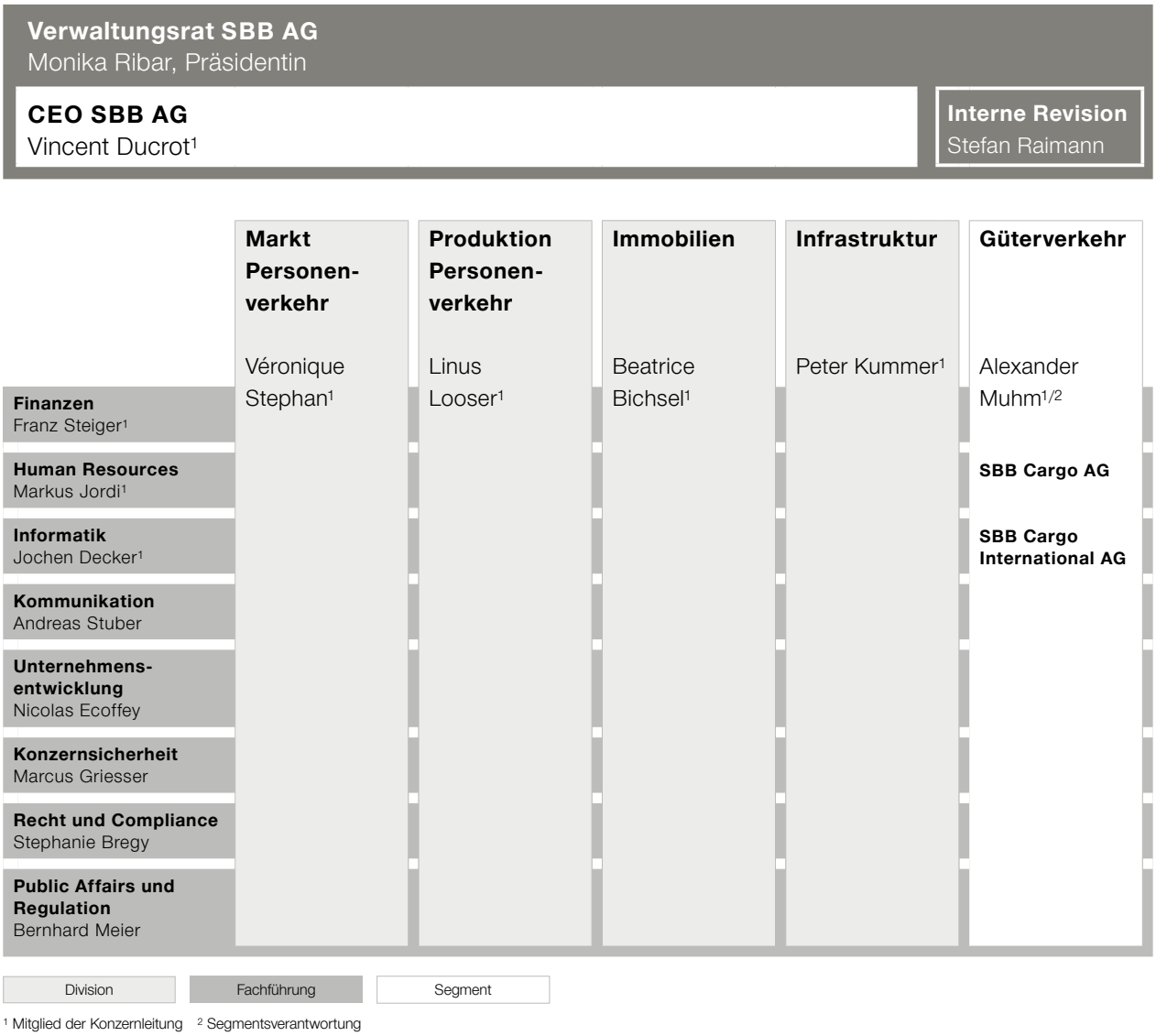
Mitgliedschaften in Verbänden.

Die SBB ist national und international in diversen Bahn- und Verkehrsgremien zu Regulation, Technik und Sicherheit vertreten. Die wichtigsten vier Verbände sind dabei der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (LITRA), die Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) und die Union Internationale des Chemins de fer (UIC).

Kreuzbeteiligungen.

Es bestehen weder bei der SBB noch bei ihren voll konsolidierten Tochtergesellschaften kapital- oder stimmenmässige Kreuzbeteiligungen.

Organisationsstruktur der SBB per 31. Dezember 2024.



[1] Mitglied der Konzernleitung [2] Segmentsverantwortung

Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2024 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Verwaltungsrat.

Von links nach rechts: Clara Millard Dereudre, Edith Graf-Litscher, Thomas C. Ahlburg, Monika Ribar, Georg Kasperkovitz, Pierre-Alain Urech, Andreas R. Herzog, Véronique Gigon, Fabio Pedrina

Mitglieder des Verwaltungsrats.

Am 31. Dezember 2024 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

Name	Nationalität	Geburtsjahr	Funktion	Amtsantritt
Monika Ribar	Schweiz	1959	Präsidentin	2014
Pierre-Alain Urech	Schweiz	1955	Vizepräsident	2015
Thomas C. Ahlburg	Schweiz	1969	Mitglied	2023
Véronique Gigon	Schweiz	1963	Mitglied	2019
Edith Graf-Litscher	Schweiz	1964	Mitglied	2023
Andreas R. Herzog	Schweiz	1957	Mitglied	2021
Georg Kasperkovitz	Österreich	1966	Mitglied	2016
Clara Millard Dereudre	Frankreich	1972	Mitglied	2024
Fabio Pedrina	Schweiz	1954	Mitglied	2017

Der Verwaltungsrat (VR) sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.
Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2024 wurde diese zum einen durch Fabio Pedrina und zum anderen durch Edith Graf-Litscher wahrgenommen.

Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die nachstehende Aufstellung legt wesentliche Angaben zur Ausbildung und zur beruflichen Laufbahn, wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der Verwaltungsratsmitglieder offen.
Die VR-Mitglieder nehmen die ihnen durch Gesetz, Statuten und Organisationsreglement übertragenen Verantwortlichkeiten und Kompetenzen eigenverantwortlich und ohne Instruktionen wahr. Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sind die VR-Mitglieder primär der SBB gegenüber verantwortlich. Sie handeln in Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den Bestimmungen gemäss Statuten und Organisationsreglement. Sie erkennen ihre Verantwortung gegenüber der SBB vollumfänglich an.
Jedes VR-Mitglied ist verantwortlich, seine persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse so zu ordnen, dass Reputationsrisiken und Interessenkonflikte mit der SBB vermieden werden. Die VR-Mitglieder legen alle ihre Mandate in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie ihre Beratermandate für Gesellschaften, Institutionen oder Stiftungen des privaten und öffentlichen Rechts unverzüglich offen, und zwar unabhängig davon, wie sie selbst das Mandat beurteilen. Auch befristete Mandate und die Auflösung von Mandaten sind zu melden. Es gilt das Prinzip der Selbstdeklaration. Jedes VR-Mitglied meldet diese Mandate laufend der Verwaltungsratspräsidentin, und die Verwaltungsratspräsidentin meldet sie laufend dem Vorsitzenden des Personal- und Organisationsausschusses. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. Veränderungen bezüglich Mandaten der VR-Mitglieder werden dem UVEK in der Regel einmal jährlich, Veränderungen bezüglich Mandaten der Verwaltungsratspräsidentin laufend gemeldet.
Die VR-Mitglieder sind dafür verantwortlich, dass andere direkte oder indirekte berufliche Beziehungen keinerlei Auswirkungen auf ihre Tätigkeit für die SBB – und umgekehrt – haben. Gelangt ein VR-Mitglied nach seinem besten Urteilsvermögen zur Ansicht, es könne sich hinsichtlich eines vom Verwaltungsrat zu fassenden Beschlusses in einem Interessenkonflikt befinden, so setzt es den Verwaltungsrat unverzüglich hiervon in Kenntnis. Die VR-Mitglieder sind verpflichtet, in den Ausstand zu treten, wenn Geschäfte behandelt werden, die ihre eigenen Interessen oder jene ihnen nahestehender oder von ihnen vertretener natürlicher oder juristischer Personen berühren.
Das Thema Interessenbindungen ist ein Standardtraktandum in jeder Sitzung des Personal- und Organisationsausschusses (PA) der SBB (gemäss Reglement des PA des Verwaltungsrats der SBB; Bewilligung neuer Mandate, Information über die Niederlegung neuer Mandate, weiter gehende Informationen im Zusammenhang mit Interessenbindungen). In der auf die PA-Sitzung folgenden VR-Sitzung informiert der PA-Vorsitzende über den Inhalt des im PA Besprochenen, inklusive der allfälligen Änderungen hinsichtlich Interessenbindungen der VR-Mitglieder.
Einmal jährlich wird eine Umfrage zu allen Mandaten der Mitglieder des VR und der Konzernleitung (KL) durchgeführt. Das Ergebnis dieser Umfrage fliesst in eine Gesamt-

übersicht der Mandate der VR- und KL-Mitglieder, die im VR erörtert wird und als Grundlage für den Geschäftsbericht der SBB dient.
Die VR-Sekretärin hat im Sinne einer Sensibilisierungsmassnahme die VR-Mitglieder über den Kurzbericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates betreffend Nachkontrolle zur Überwachung der Interessenbindungen in den Verwaltungsräten der bundesnahen Unternehmen vom 5. Juli 2024 und über die geltenden Vorgaben informiert.
Die VR-Mitglieder und Mitarbeitende müssen eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinat, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte mit der Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.
Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim VR der SBB gegeben.
Die Mitglieder des Verwaltungsrats üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB an. Fabio Pedrina arbeitet unter anderem als Ortsplaner einiger Tessiner Gemeinden entlang der SBB Strecken. Es liegen keine Interessenkonflikte vor, und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen wie Ausstandsregeln angewandt.
Die übrigen Mitglieder standen persönlich in keiner geschäftlichen Beziehung zur SBB (zum Beispiel als Lieferant, Kreditgeber).

Monika Ribar
Lic. oec. HSG, Ökonomin

Berufliche Stationen:

2006–2013	CEO der Panalpina AG, Basel
2005–2006	CFO der Panalpina AG, Basel
2000–2005	Chief Information Officer (CIO) der Panalpina AG, Basel
1991–2000	Verschiedene Funktionen in den Bereichen Controlling, IT und globales Projektmanagement der Panalpina AG, Basel

Wesentliche Mandate:
– Sika AG, Baar, VR-Mitglied
– Swiss Board Institute, Genf, Mitglied des Vorstandes

Pierre-Alain Urech
Dipl. Bau- und Verkehrsingenieur ETHZ,
Nachdiplomstudium an der EPFL

Berufliche Stationen:

2004–2019	CEO der Romande Energie SA, Morges
1999–2003	Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, Leiter Division Infrastruktur
1995–1998	Generaldirektor der SBB, Departementschef Infrastruktur
1994–1995	Kreisdirektor SBB Lausanne
1991–1994	Delegierter der Generaldirektion SBB für Bahn 2000
1983–1991	Verschiedene Kaderfunktionen in den Bau- und Betriebsabteilungen der SBB
1980–1983	Projektingenieur in der Bauabteilung der Generaldirektion SBB

Wesentliche Mandate:
– Banque cantonale vaudoise (BCV), Lausanne, VR-Mitglied
– Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident (bis 26.3.2024)
– Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied

---

Thomas C. Ahlburg

Dipl. ing. ETH Zürich, Dr. rer. pol. Georg-August-Universität Göttingen (DE)

Berufliche Stationen:

2021–heute	CEO und Co-Owner der Awema AG und der Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn
2012–2021	Verschiedene Führungsfunktionen, inkl. 2018–2020 Group CEO der Stadler Rail Group, Bussnang
2010–2012	General Manager Görlitz Plant, Bombardier Transportation GmbH, Görlitz (DE)
2006–2010	Verschiedene Führungsfunktionen bei MT Aerospace AG, Augsburg (DE)

Wesentliche Mandate:
- Awema AG, Oberneunforn, Vizepräsident
- Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn, VR-Präsident
- TRIKNO AG, Felben-Wellhausen, VR-Präsident
- Chocolat Bernrain, Kreuzlingen, VR-Mitglied (seit 19.8.2024)

Véronique Gigon

Lic. iur., Rechtsanwältin, Master of Business Administration (MBA)

Berufliche Stationen:

2012–2018	Stellvertretende Generalsekretärin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bern
1992–2012	Verschiedene Führungsfunktionen und ab 2008 stellvertretende Direktorin beim Bundesamt für Kommunikation (BAKOM), Biel
1989–1991	Gerichtsschreiberin am Obergericht, Neuchâtel
1988–1989	Rechtsanwältin, Neuchâtel

Wesentliche Mandate:
- Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied (bis 26.6.2024)
- Parc du Doubs, Saignelégier, Vorstandspräsidentin (bis 31.10.2024)

Edith Graf-Litscher

Bahnbetriebsdisponentin SBB, Krankenversicherungs-Expertin und Marketingplanerin, jeweils mit eidgenössischem Fachausweis

Berufliche Stationen:

2008–heute	Gewerkschaftssekretärin bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV)
2005–2023	Mitglied des Nationalrates
2005–2008	Agenturleiterin Thurgau, ÖKK Versicherungen, Frauenfeld
1997–2005	Leiterin Service-Center Ostschweiz, Atupri Krankenkasse, Zürich
1994–1996	Sachbearbeiterin bei der Krankenkasse SBB, Zürich
1982–1994	Bahnbetriebsdisponentin bei der SBB

Wesentliche Mandate:
- asut, Schweizerischer Verband der Telekommunikation, Bern, Vorstandsmitglied

Andreas R. Herzog

Betriebsökonom

Berufliche Stationen:

2002–2019	CFO der Bühler AG, Uzwil
2001–2002	CFO der Eichhof Holding AG, Luzern
1996–2001	Vice President Finance, Swarovski, Feldmeilen
1990–1995	Verschiedene Managementpositionen im Finanzbereich von SMH (heute Swatch Group), Biel, Frankfurt a.M.
1984–1990	Verschiedene Positionen im Finanzbereich von Ciba-Geigy, Basel, Mexiko, Kolumbien, Elfenbeinküste

Wesentliche Mandate:
- HOCHDORF Holding AG, Hochdorf, VR-Vizepräsident
- Meyer Burger Technology AG, Thun, VR-Mitglied
- Wirtschaftskammer Schweiz-China, Zürich, Advisory Board

Georg Kasperkovitz

Dr. techn., Master of Business Administration (MBA)

Berufliche Stationen:

2023	Executive President Division EMEAAA, MCC Label, Rosemont (USA)
2020–2022	Executive President Division Europe, Trivium Packaging B.V., Schiphol (NL)
2016–2020	CEO Consumer Packaging bei Mondi plc, London (UK), Johannesburg (RSA)
2012–2016	Vorstand (CFO und COO) der Rail Cargo Austria AG, Wien (AT)
1999–2012	Berater und Partner (2006–2012), McKinsey & Company, Inc., US, DE
1993–1998	Country Manager Slowakei, Électricité de France SA, Bratislava (SK)

Wesentliches Mandat:
– keines

Clara Millard Dereudre

EDHEC Business School (Master of Sciences), Frankreich, Master of Business Administration (MBA) Northwood University, Michigan (USA)

Berufliche Stationen:

2021–heute	Direktorin Smart City, Mitglied der Geschäftsführung, Services Industriels de Genève (SIG)
2019–heute	Professorin für nachhaltiges Marketing (SUMAS, Gland, EDHEC, Frankreich)
1994–2019	Globale Direktorin für Vertrieb, Marketing, Innovation, Strategie und nachhaltige Entwicklung, Dow Chemical, Frankreich, Schweiz (ZH), USA

Wesentliche Mandate:
– Haute école de gestion (HEG), Genf, Präsidentin des akademischen Rats
– Fondation pour l'innovation technologique, Genf, Stiftungsratsmitglied
– Smart Data Energie SA, Bulle, VR-Vizepräsidentin
– Compagnie Luminotechnique SA, Satigny, VR-Mitglied

Fabio Pedrina

Lic. oec. publ. Universität Zürich und Raumplaner ETHZ-NDS/FSU/REG-A

Berufliche Stationen:

2007–heute	Mitinhaber und VR-Mitglied der Studio Habitat.ch SA, Airolo
2003–2022	Alleininhaber des Planungsbüros Publiplan SA
1999–2011	Mitglied des Nationalrates
1989	Gründer und Mitinhaber des Planungsbüros Publiplan SA
1985–1989	Selbstständiger Berater bei verschiedenen öffentlichen Projekten (Raum-, Umwelt-, Finanzplanung und touristische Planung)

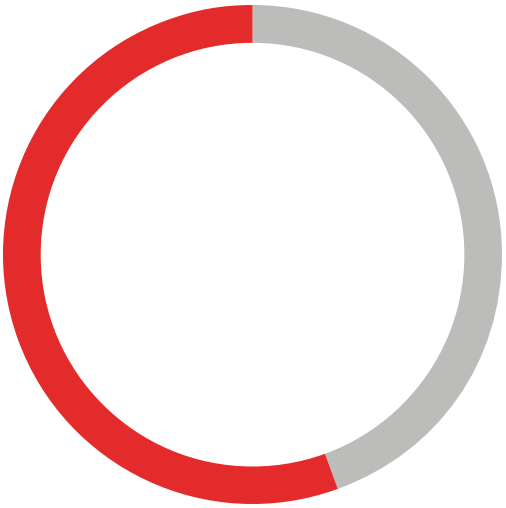
Wesentliches Mandat:
– keines

Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin bzw. der Verwaltungsratspräsident werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist. Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im Mai 2025 statt.

Verwaltungsrat nach Sprache und Geschlecht.
In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2024

Deutschsprachig 55,6% (5)
Französischsprachig 33,3% (3)
Italienischsprachig 11,1% (1)



Frauen 44,4% (4)
Männer 55,6% (5)

Verwaltungsrat nach Amtszeit.
In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2024

Unter 4 Jahren 44,4% (4)
Zwischen 4 und 8 Jahren 22,2% (2)
Zwischen 8 und 12 Jahren 33,3% (3)

Der Verwaltungsrat der SBB erfüllt damit die Vorgaben des Bundesrats für die Vertretung der Sprachgemeinschaften und für die Vertretung der Geschlechter.

Nachfolgeplanung.

Der Verwaltungsrat prüft regelmässig, ob die Qualifikationen, Fähigkeiten und Erfahrungen seiner Mitglieder den Bedürfnissen des Verwaltungsrats und den Anforderungen an seine Tätigkeit entsprechen. Frühzeitig leitet er die Suche nach neuen Mitgliedern ein, um die erforderlichen Kompetenzen und die Diversität im Gremium sicherzustellen. Der Verwaltungsrat definiert gestützt auf seine Kompetenzmatrix zuhanden des zuständigen Ad-hoc-Nominationsausschusses ein spezifisches Anforderungsprofil mit den gewünschten Qualifikationen, Fähigkeiten, Erfahrungen und Eigenschaften. Gestützt auf dieses evaluiert der Nominationsausschuss potenzielle Kandidatinnen und Kandidaten und gibt dem Verwaltungsrat nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) Empfehlungen für die Wahl neuer Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung ab. Die Vertretenden der Gewerkschaften werden von diesen vorgeschlagen und zuhanden des Bundesrats zur Wahl nominiert. Der Such- und Auswahlprozess für die Nachfolge des Präsidiums wird durch das UVEK geführt. Aufgrund der Amtszeitbeschränkung von zwölf Jahren verliess Alexandra Post Quillet im April 2024 den Verwaltungsrat der SBB. Ihre Nachfolge trat Clara Millard Dereudre an.

Interne Organisation und Arbeitsweise.

Monika Ribar ist seit Juni 2016 Präsidentin, Pierre-Alain Urech seit 2019 Vizepräsident des Verwaltungsrats der SBB. Der Verwaltungsrat wählt die Vorsitzenden seiner Ausschüsse sowie deren Mitglieder. Er bezeichnet eine Sekretärin oder einen Sekretär, die oder der nicht Mitglied des Verwaltungsrats zu sein braucht.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrats. Er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2024 acht ordentliche und zwei ausserordentlichen Sitzungen sowie zwei Klausursitzungen ab.
Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitz des Ausschusses. Jedes Mitglied des Verwaltungsrats kann die Aufnahme von Traktanden beantragen. Der CEO nimmt an den Verwaltungsratssitzungen teil.

Ausschüsse des Verwaltungsrats.

Einzelne Aufgaben hat der Verwaltungsrat an Ausschüsse delegiert. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen. Die ständigen Verwaltungsratsausschüsse der SBB waren am 31. Dezember 2024 wie folgt zusammengesetzt:

Verwaltungsrat.

Prüfungsausschuss	Personal- und Organisationsausschuss	Risk- und Compliance-Ausschuss	Ausschuss Politischer Dialog
Andreas R. Herzog[1]	Pierre-Alain Urech[1]	Pierre-Alain Urech[1]	Fabio Pedrina[1]
Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar
Thomas C. Ahlburg	Edith Graf-Litscher	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Fabio Pedrina	Clara Millard Dereudre	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon
			Edith Graf-Litscher

[1] Vorsitz

Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Ausschusssitzungen teil.
Der Prüfungsausschuss tagte fünfmal im Geschäftsjahr. Er behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, Treasury, Steuern, Versicherungen, internes Kontrollsystem sowie Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die der Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert hat. Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der Internen und der Externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.
Der Personal- und Organisationsausschuss traf sich im Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und zwei ausserordentlichen Sitzungen (Auswahlprozess Nachfolge Leitung HR). Er behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Vergütung (inkl. Anstellungsbedingungen) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (zum Beispiel Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses hinsichtlich Interessenbindungen des Verwaltungsrats der SBB und die Überwachung der Einhaltung des Geschäftsreglements des Verwaltungsrats der SBB sicher. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze (CEO und erste Führungsebene) sowie mit weiteren wichtigen personellen und sozialen Themen.
Der Risk- und Compliance-Ausschuss kam im Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. Er behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung, den jährlichen Corporate Risk Report (inkl. Massnahmencontrolling), den Legal & Compliance Report, die Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk- und Compliance-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB, Compliance Policy und Code of Conduct) und Aktivitäten in diesem Bereich sowie die Beurteilung und Überwachung kritischer Sicherheitsrisiken (Informationssicherheit, Security, Arbeitssicherheit, Betriebssicherheit). Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance, die Leiterin des Corporate Risk Management sowie neu auch der Leiter Konzernsicherheit nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.
Der Ausschuss Politischer Dialog tagte dreimal im Geschäftsjahr. Er besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, zum Beispiel im Rahmen von Vernehmlassungen, Stellungnahmen oder wesentlichen parlamentarischen Geschäften auf nationaler oder kantonaler Ebene, definiert die Schwerpunktsetzung Politik und Regulation, bereitet wichtige konzernrelevante Konzessionsgesuche vor, erstattet gegenüber dem Bund Bericht (insbesondere Eignerbericht) und bereitet die SBB Position zur Erneuerung der strategischen Ziele Bund/SBB vor. Der Leiter Public Affairs und Regulation, der Leiter Regulation und Internationales und die Leiterin

Eignerbeziehung, Public Affairs und Statistik sind Teilnehmende der Sitzungen des Ausschusses Politischer Dialog.

Selbstevaluation.

Der Verwaltungsrat führt einmal jährlich eine Selbstevaluation durch. Dabei werden die Arbeit des Gesamtgremiums und seiner Ausschüsse sowie die Leistung der Präsidentin bewertet. Die Beurteilung befasst sich mit den Verantwortungen und Kompetenzen, der Strategiearbeit, der Organisation, der Zusammensetzung, der Zusammenarbeit, den Weiterentwicklungsmöglichkeiten sowie den Arbeitsabläufen des Gremiums. Es soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats der SBB sowie seine Strukturen den Erwartungen der Mitglieder und der zugehörigen Interessengruppen bestmöglich entsprechen. Es sollen Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden, um die Arbeit des Verwaltungsrats und allenfalls die Zusammenarbeit mit der Konzernleitung effizienter zu gestalten. Der Verwaltungsrat und die Ausschüsse besprechen die Ergebnisse der Umfrage in einer Sitzung und legen Schwerpunkte und Massnahmen für das folgende bzw. laufende Jahr fest. Die Präsidentin führt ferner mit jedem Mitglied ein persönliches Jahresgespräch. Die vorgeschlagenen Weiterentwicklungsmöglichkeiten werden geprüft und wo sinnvoll sukzessive in die Jahresplanung aufgenommen.
Im Jahr 2023 liess der Verwaltungsrat durch eine externe Firma ein Assessment seiner Arbeit durchführen. Resultat des externen Assessors war, dass der Verwaltungsrat der SBB insgesamt hinsichtlich Effektivität und Effizienz der Organisation und der betrachteten Tätigkeitsbereiche gut positioniert ist. Die in einem Workshop erarbeiteten Massnahmen zur Verbesserung seiner Arbeit hat der VR im Jahr 2024 umgesetzt und weiterentwickelt. Im Berichtsjahr fand wiederum eine interne Selbstevaluation statt. Die Resultate bespricht die Verwaltungsratspräsidentin einerseits mit den einzelnen VR-Mitgliedern, andererseits sind diese Thema in der ersten Verwaltungsratssitzung des neuen Jahres.
Im Rahmen der zweimal pro Jahr stattfindenden Klausuren befasst sich der Verwaltungsrat vertieft mit mindestens einem Thema zu einer anstehenden Herausforderung und tauscht sich dazu eingehend mit dem zuständigen Management aus. Neue VR-Mitglieder erhalten im Rahmen eines umfangreichen Einführungsprogramms einen breiten Einblick in die Organisation und Tätigkeit der SBB und werden aufgabenbezogen in ihre Arbeit eingeführt.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrats beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Das Organisationsreglement wird regelmässig angepasst, letztmals in der VR-Sitzung vom 11. Dezember 2024 (Inkraftsetzung am 1. Januar 2025).

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:
- Performance Cockpit: institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns und ein Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);
- langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Bereichen;
- Geschäftsbericht zuhanden der Generalversammlung;
- Jahresbericht über die Erreichung der strategischen Ziele zuhanden des Bundesrats;
- Revisionsplan für die Interne Revision;
- Revisionsberichte der Internen und der Externen Revisionsstelle sowie umfassender Bericht der Externen Revisionsstelle;
- Corporate Risk Report;
- Risiko-Update und Massnahmen-Controlling;
- Legal & Compliance Report;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Netzzustandsbericht;
- Bericht zur Leistungsvereinbarung und zu den Systemaufgaben;
- Investitionsreporting;
- Jahresbericht Sicherheit;
- Jahresbericht Pünktlichkeit;
- Rollmaterialeinsatzplan Personenverkehr;
- Richtplan;
- Statusbericht Politik, Regulation und Stakeholdermanagement;
- Resultate der jährlichen Umfrage zur Personalmotivation.

Interne Revision.

Die Interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, den Prüfungsausschuss, den Risk- und Compliance-Ausschuss und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie ist direkt der Verwaltungsratspräsidentin unterstellt und damit von der operativen Leitung des Konzerns unabhängig. Die Interne Revision erstattet dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses laufend Bericht.

Risk Management.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrats und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management, das sich an ISO 31000 orientiert. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikobehandlung ergriffen. Im Rahmen des Massnahmen-Controllings werden diese Massnahmen beurteilt und nach Bedarf angepasst. Auf oberster Ebene setzen sich die Konzernleitung, der Risk- und Compliance-Ausschuss sowie der Verwaltungsrat mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gemäss Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

Internes Kontrollsystem der Finanzberichterstattung.

Das interne Kontrollsystem (IKS) gewährleistet mit angemessener Sicherheit die Verlässlichkeit der Finanzberichterstattung. Es soll wesentliche Fehler in der Konzernrechnung und in den Jahresrechnungen der Konzerngesellschaften verhindern, aufdecken und korrigieren. Das IKS umfasst die Bestandteile Kontrollumfeld, Beurteilung der Rechnungslegungsrisiken, Kontrollaktivitäten, Überwachung der Kontrollen sowie Information und Kommunikation. Der dem CFO unterstellte Fachbereich Accounting steuert und überwacht das IKS. Die Interne Revision prüft periodisch das Vorhandensein und die Wirksamkeit des IKS. Im Rahmen der Überwachung und der Prüfung festgestellte bedeutsame Mängel im IKS werden zusammen mit den Korrekturmassnahmen im Statusbericht jährlich dem Prüfungsausschuss berichtet. Ändert sich die Einschätzung der Risiken gemäss IKS wesentlich, wird der Vorsitzende des Prüfungsausschusses zeitnah informiert. Die Behebung der Mängel durch Korrekturmassnahmen wird durch den Fachbereich Accounting überwacht. Der Prüfungsausschuss beurteilt auf Basis der periodischen Berichterstattung die Funktionsfähigkeit des IKS.

Compliance Management.

Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB betreibt ein Compliance Management System (CMS), das sich am ISO-Standard 37301:2021 orientiert. Im Jahr 2024 erlangte die SBB als erstes bundesnahes Unternehmen in der Schweiz die Zertifizierung des CMS SBB nach ISO 37301:2021.

Der Verwaltungsrat legt die übergeordneten Vorgaben fest und verantwortet die Oberaufsicht. Der Verhaltenskodex der SBB (Code of Conduct) enthält die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln, die für alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden und Lieferanten gleichermassen verbindlich sind. Die Compliance Policy regelt die Organisation, die Vorgaben und die Verantwortlichkeiten für das Compliance Management der SBB. In der «Weisung Antikorruption» legt der Verwaltungsrat den Umgang mit Zuwendungen, Interessenbindungen und Beteiligungen fest. Die SBB toleriert keinerlei Bestechung oder andere Korruption.

Die SBB verfügt über eine unabhängige und mit adäquaten Ressourcen ausgestattete Compliance-Organisation. Der Chief Compliance Officer steuert das CMS als Ganzes. Für die sieben Themen der Kern-Compliance (Abgeltungen, Antikorruption, Beschaffungsrecht, Datenschutz, Geldwäscherei, Vermögensdelikte und Wettbewerbsrecht) sind Compliance Officers eingesetzt.

Die Compliance-Organisation stellt das Gesetzesmonitoring sicher und analysiert die Compliance-Risiken. Es werden Massnahmen definiert und umgesetzt, um das Risiko von Verstössen zu vermindern. Die Mitarbeitenden werden risikobasiert und zielgruppenspezifisch geschult. Die Wirksamkeit des CMS wird überwacht. Zudem wird es laufend verbessert und weiterentwickelt. Zweimal jährlich wird der Verwaltungsrat über das CMS und die wesentlichen Compliance-Vorkommnisse informiert.

Die SBB toleriert keine Verstösse gegen gesetzliche Bestimmungen, gegen ihren Verhaltenskodex oder gegen andere Regelungen. Zur Meldung von vermuteten oder tatsächlichen Compliance-Verstössen betreibt die Compliance-Organisation eine sichere, vertrauliche, webbasierte Compliance-Meldestelle (compliance.sbb.ch). Sie steht den Mitarbeitenden der SBB und ihrer Konzerngesellschaften sowie Kundinnen und Kunden und Geschäftspartnern auf Wunsch auch anonym zur Verfügung.

Potenzielle Verstösse werden durch die Compliance-Falluntersuchungsstelle nach einem standardisierten Prozess konsequent und vertraulich untersucht. Verstösse werden

sanktioniert. Insgesamt erhielt die Compliance-Falluntersuchungsstelle im Jahr 2024 352 Meldungen. In 162 Fällen wurde eine Untersuchung eröffnet (46%). 2024 wurden 158 Falluntersuchungen abgeschlossen. Bei 74 Prozent der Fälle wurde der Verdacht auf einen Verstoss gegen externe oder interne Vorgaben bestätigt.

Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 gelten die Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten in nichtfinanziellen Belangen, bezüglich Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten sowie bezüglich Kinderarbeit. Die SBB fällt nicht in den Anwendungsbereich der Berichterstattung über nichtfinanzielle Belange, weshalb keine gesetzliche Berichterstattungspflicht besteht. Sie erstellt jedoch auf freiwilliger Basis bereits seit vielen Jahren einen Jahresbericht nach dem Berichterstattungsframework der Global Reporting Initiative und legt darin neben den ökonomischen Leistungen auch die wesentlichen Leistungen zu ökologischen, sozialen und Governance-Themen offen. Für Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten geht die SBB davon aus, dass sie solche im Berichtsjahr nicht oder nicht in gesetzlich relevanter Menge importiert hat, weshalb keine Berichterstattungspflicht besteht. Hinsichtlich Kinderarbeit hingegen kann aufgrund von internen Indizien davon ausgegangen werden, dass die SBB den entsprechenden gesetzlichen Berichterstattungs- und Sorgfaltspflichten unterliegt.

Für die Achtung der Menschenrechte in der ganzen Wertschöpfungskette wendet die SBB die der schweizerischen Gesetzgebung gleichwertigen und international anerkannten Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den Leitfaden der Internationalen Arbeitsorganisation und des Internationalen Verbands der Arbeitgeber für Unternehmen zum Umgang mit Kinderarbeit an. Die SBB managt das Thema entlang der sechs Kernelemente der menschenrechtlichen Sorgfalt. Die Kernelemente beinhalten unter anderem das öffentliche Bekenntnis zur Achtung der Menschenrechte, die Ermittlung und Priorisierung von Menschenrechtsrisiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die unternommenen Abhilfemassnahmen sowie das interne Monitoring und die externe Kommunikation. Eine interdisziplinäre Steuerungsgruppe koordiniert im Rahmen des ESG-Managements die Umsetzung und rapportiert zuhanden des Managements. Die SBB strebt eine kontinuierliche Verbesserung an und legt den Fortschritt im Rahmen der Jahresberichterstattung offen. Diese wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt.

Konzernleitung.

Von links nach rechts: Beatrice Bichsel, Markus Jordi,
Jochen Decker, Alexander Muhm, Franz Steiger, Vincent Ducrot,
Linus Looser, Véronique Stephan, Peter Kummer

Mitglieder der Konzernleitung.

Am 31. Dezember 2024 setzte sich die Konzernleitung der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

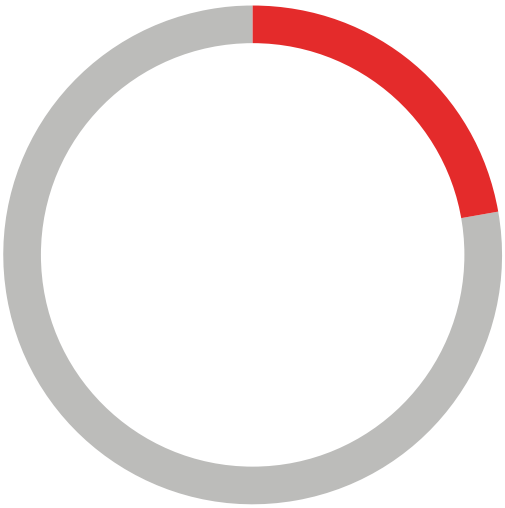
Name	Nationalität	Geburtsjahr	Funktion	Ernennung in die KL per
Vincent Ducrot	Schweiz	1962	CEO	April 2020
Véronique Stephan	Schweiz	1969	Leiterin Markt Personenverkehr	Mai 2021
Linus Looser	Schweiz	1980	Leiter Produktion Personenverkehr	Mai 2021
Beatrice Bichsel	Schweiz	1981	Leiterin Immobilien	September 2023
Peter Kummer	Schweiz	1965	Leiter Infrastruktur	Januar 2013
Alexander Muhm	Schweiz	1977	Leiter Güterverkehr	Januar 2019
Franz Steiger	Schweiz	1972	Leiter Finanzen	September 2021
Markus Jordi	Schweiz	1961	Leiter Human Resources	Oktober 2007
Jochen Decker	Deutschland	1971	Leiter Informatik	Januar 2021

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung (KL). Die KL, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit. Die Konzernleitung besteht aus neun Mitgliedern. Konzernleitungsmitglieder werden vom Verwaltungsrat gewählt und sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.
Der CEO ist gegenüber dem Verwaltungsrat für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzernleitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied gegenüber dem Verwaltungsrat.

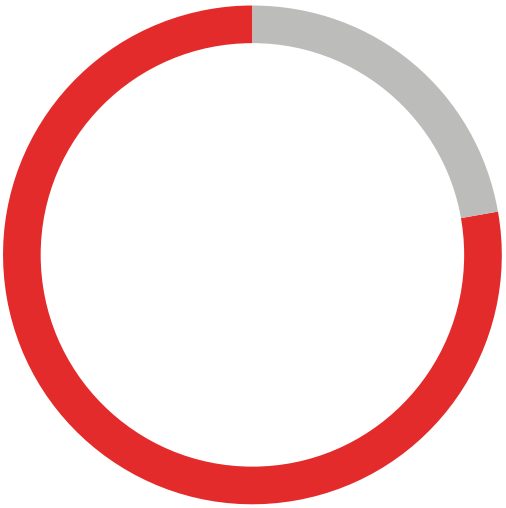
Änderungen im Geschäftsjahr.

Im Geschäftsjahr 2024 gab es keine personellen Änderungen in der KL. Hingegen wurde eine Nachfolge für die Leitung HR rekrutiert (Funktionsübernahme per 1. Juni 2025).

Konzernleitung nach Sprache und Geschlecht.
In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2024



Deutschsprachig 77,8% (7)
Französischsprachig 22,2% (2)



Frauen 22,2% (2)
Männer 77,8% (7)

Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Gemäss der SBB internen «Weisung Antikorruption» (Ziffer 3) weisen die Vorgesetzten ihre Mitarbeitenden in geeigneter Form, insbesondere auch bei Stellenantritt, auf ihre Verpflichtungen betreffend Umgang mit Interessenbindungen hin. Die Vorgesetzten prüfen gemeldete oder von ihnen selbst festgestellte Interessenbindungen darauf, ob Interessenkonflikte für ihre Mitarbeitenden vorliegen oder daraus entstehen könnten. Sie entscheiden über angemessene Massnahmen (zum Beispiel Ausstand allgemein oder für einen einzelnen Geschäftsfall, Aufgabe einer Nebenbeschäftigung oder Auflagen betreffend eine Nebenbeschäftigung).

Gemäss Kaderreglement (Ziffer 7.1) dürfen KL-Mitglieder grundsätzlich (Ausnahmen in begründeten Fällen möglich) nur eine Nebenbeschäftigung haben, kein Präsidium übernehmen, und Nebenbeschäftigungen in Unternehmen, die in einer Geschäftsbeziehung mit der SBB AG stehen, werden nur in Ausnahmefällen bewilligt.

Die Übernahme von Nebenbeschäftigungen bedarf vor der Annahme eines solchen Mandates der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats der SBB bzw. beim CEO derjenigen des Verwaltungsrats der SBB. Massgebliche Prüfkriterien sind insbesondere die zeitliche Belastung, das Entgelt, die Konkurrenzsituation mit der SBB, Auswirkungen auf die Reputation der SBB und potenzielle Interessenkonflikte.

Als Nebenbeschäftigung gilt (Ziffer 7 Kaderreglement), unabhängig des prozentualen Anteils, jede neben dem SBB-Arbeitsverhältnis entgeltlich oder unentgeltlich ausgeübte Tätigkeit, die im Anstellungs- oder Auftragsverhältnis oder als selbstständig erwerbende Person ausgeübt wird. Nicht unter Nebenbeschäftigungen fallen reine Mitgliedschaften in Vereinen. Auch ehrenamtliche Tätigkeiten, die dem Gemeinwohl dienen, zum Beispiel im Vorstand eines Sportvereins oder in einem Stiftungsrat bei einer sozialen Institution, werden nicht als Nebenbeschäftigung qualifiziert, sofern der Zeitaufwand bescheiden ist und die Tätigkeit unentgeltlich erfolgt.

Für Verwaltungsrats- oder Stiftungsratsmandate im Auftrag der SBB gelten die vorstehenden Regelungen zu den Nebenbeschäftigungen nicht.

Für die Übernahme öffentlicher Ämter ist Folgendes zu beachten (Ziffer 7.3 Kaderreglement): Ein Amt gilt dann als öffentlich, wenn es sich um eine Mitgliedschaft in der Exekutive, Legislative oder Judikative handelt. Die Mitgliedschaft in einer Vormundschaftsbehörde, ein Amt als Vormunds-, Beistands- oder Beiratsperson und die Mitgliedschaft in einer vom Staat anerkannten kirchlichen Behörde sind dem öffentlichen Amt gleichgestellt. Falls die Ausübung des öffentlichen Amtes zur Beeinträchtigung der Interessen der SBB führen könnte, ist sie nicht mit den arbeitsvertraglichen Verpflichtungen der Mitglieder der Konzernleitung vereinbar. Die Ausübung des öffentlichen Amtes bedarf vorgängig der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats der SBB bzw. beim CEO derjenigen des Verwaltungsrats der SBB. Die Mitglieder der Konzernleitung informieren den Verwaltungsrat der SBB bereits im Vorfeld über eine Kandidatur für ein öffentliches Amt.

Die KL-Mitglieder befassten sich mehrfach eingehend mit dem Thema und weisen eine hohe Sensibilität dafür auf. Ihre eigenen Mandate wurden mit dem CEO besprochen, bei Bedarf vertieft geprüft, und gegebenenfalls wurden Massnahmen ergriffen.

Im Rahmen der Behandlung des Geschäftsberichts der SBB wird einmal jährlich die Gesamtübersicht über die Mandate der KL-Mitglieder erörtert und die Interessenbindungen auf ihre Konformität mit den internen Vorgaben geprüft.

Mitarbeitende müssen eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinat, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte zur Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.

Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim Management der SBB gegeben.

Die nachfolgende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2024 sowie über die Ausbildung und die berufliche Laufbahn, wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der jeweiligen Mitglieder.

Vincent Ducrot

Diplomierter Ingenieur EPFL und Nachdiplom in technischen Betriebswissenschaften ETHZ, Certified Projects Director IPMA

Berufliche Stationen:

Seit 4/2020	CEO der SBB
2011–2020	Generaldirektor der Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009–2010	Leitung Personenverkehr SBB a.i.
1999–2011	Leiter Fernverkehr SBB
2000–2002 und 1997–1998	Delegierter der SBB Expo.02
1993–1997	Verantwortlicher Softwareprodukte, Informatik SBB
1990–1993	Senior Consultant IT, JMA Information Engineering
1986–1990	Ingénieur IT, Inser SA

Wesentliche Mandate:
- SBB Cargo AG, Olten, VR-Vizepräsident
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied
- Digitalswitzerland, Zürich, Mitglied
- LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern, Mitglied des Vorstands
- OuestRail, Monthey, Mitglied

Véronique Stephan

Lic. oec. HSG, lic. iur.

Berufliche Stationen:

Seit 5/2021	Leiterin Markt Personenverkehr SBB
2020–2021	Chief Commercial Officer, Corplex, London
2015–2020	Vice President Commercial, Ball Packaging EMEA, London
2003–2015	Sales & Business Development Director, Johnson & Johnson Consumer, Zug und Athen
2000–2001	Vice President Marketing, surfEU.com, Zürich
1998–2000	Brand Manager, L'Oréal, Madrid
1995–1997	Consultant, McKinsey, Zürich

Wesentliche Mandate:
- Stephan S.A., Givisiez, VR-Mitglied
- Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied
- Alliance SwissPass, Bern, Mitglied Strategierat
- RailAway, Luzern, VR-Präsidentin
- Equality4Tourism, Zürich, Vorstandsmitglied

Linus Looser

Lic. oec. publ., Master in Management and Economics

Berufliche Stationen:

Seit 5/2021	Leiter Produktion Personenverkehr SBB
2019–2021	Leiter Bahnproduktion, Personenverkehr SBB
2015–2019	Leiter Verkehrsmanagement, Personenverkehr SBB
2013–2015	Leiter Bahnproduktion Schweiz, Personenverkehr SBB
2010–2012	Leiter Bahnproduktion Zürich, Personenverkehr SBB
2008–2009	Leiter Entwicklung und Services, Personenverkehr SBB
2007–2008	Management Trainee der SBB

Wesentliche Mandate:
- login Berufsbildung AG, Bern, VR-Mitglied
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands
- Kommission Bahnproduktion des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Kommissionspräsident (seit 1.1.2024)

Beatrice Bichsel

MLaw, Rechtsanwältin, Executive MBA HSG

Berufliche Stationen:

Seit 9/2023	Leiterin Immobilien SBB
2020–2023	Leiterin Facility Management, Immobilien SBB
2018–2020	Leiterin Recht, Compliance und Beschaffung, Immobilien SBB
2013–2018	Teamleiterin Recht und Compliance, Immobilien SBB
2011–2013	Rechtsanwältin bei Recht und Beschaffung Immobilien und Regulationsverantwortliche Immobilien SBB
2008–2012	Juristin/Rechtsanwältin, Häusermann + Partner AG und Immoveris AG, Bern

Wesentliche Mandate:
- ISS AG, Integrated Scientific Services, Biel, VR-Mitglied
- Transsicura AG, Bern, VR-Präsidentin
- SBB Historic, Erstfeld, Mitglied des Stiftungsrats (seit Juli 2024)

Peter Kummer

Lic. rer. pol.

Berufliche Stationen:

Seit 8/2020	Leiter Infrastruktur SBB
2009–2020	Leiter Informatik SBB
2007–2009	Leiter IT-Architektur und Qualität, Informatik SBB
1999–2007	Leiter Unternehmensarchitektur (IT), Schweizerische Mobiliar Versicherungsgesellschaft AG, Bern
1992–1999	Verschiedene Funktionen in den Bereichen IT Consulting, Unternehmensarchitektur und Strategie

Wesentliche Mandate:
- BLS Netz AG, Frutigen, VR-Mitglied
- Spitalzentrum Biel, Biel, VR-Mitglied (seit 25.6.2024)

Alexander Muhm

Architekt (Arch. Dipl. Ing. Dr. techn., Technische Universität Wien), Executive MBA, Universität St. Gallen (HSG)

Berufliche Stationen:

Seit 7/2023	Segmentleiter Güterverkehr und Geschäftsführer SBB Cargo
2019–2023	Leiter Immobilien SBB
2013–2018	Leiter Development, Immobilien SBB
2012–2013	Leiter Portfolio Bahnhöfe, Immobilien Portfoliomanagement SBB
2009–2012	Gesamtprojektleiter, Immobilien Development SBB
2005–2009	Gesamtprojektleiter, ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH, Wien

Wesentliche Mandate:
- SBB Historic, Erstfeld, Mitglied Stiftungsrat
- SBB Cargo AG, Olten, Geschäftsführer
- Cargo International AG, Olten, VR-Präsident
- ChemOil, Basel, VR-Präsident
- Hupac, Chiasso, VR-Mitglied
- RAIpin, Olten, VR-Mitglied

Franz Steiger

Executive MBA, Universität Zürich, Executive Master in Corporate Finance am Institut für Finanzdienstleistungen, Zug, eidg. dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling, Fachmann im Finanz- und Rechnungswesen mit eidg. Fachausweis

Berufliche Stationen:

Seit 9/2021	Leiter Finanzen SBB
2017–2021	Leiter Finanzen, Immobilien SBB
2016–2017	Leiter Transformation und Digitalisierung, Stellvertreter des CEO, Mitglied der Geschäftsleitung, Switzerland Global Enterprise, Zürich
2005–2016	CFO und Leiter Business Support, Mitglied der Geschäftsleitung, Switzerland Global Enterprise (ehemals Osec), Zürich
2000–2005	Controller, Direktor Finanzen, Mitglied der Geschäftsleitung, Hertz AG, Schlieren
1991–2000	Verschiedene Funktionen in den Bereichen Controlling, Projektmanagement bei Landis & Gyr / Elektrowatt / Siemens Building Technologies

Wesentliches Mandat:
- SBB Cargo AG, Olten, VR-Präsident

Markus Jordi

Lic. iur.

Berufliche Stationen:

Seit 10/2007	Leiter Human Resources SBB
2001–2007	Leiter Group Human Resources, Bâloise Holding, Member of the Extended Group Executive Board, Bâloise Holding / Basler Versicherungen Schweiz, Basel
1994–2001	Leiter Personal und Ausbildung (Gesamtbank), Solothurner Kantonalbank / Solothurner Bank SoBa / Baloise Bank SoBa, Solothurn
1989–1994	Assistent des Konzernpersonaldirektors, von Roll AG, Gerlafingen

Wesentliche Mandate:
- SBB Cargo AG, Olten, VR-Mitglied
- Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Brüssel, Member of the HR Directors Conference und Member of the Steering Committee European Sectoral Social Dialogue
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Präsident des Vereinsvorstands

- Pensionskasse SBB, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats
- SBB Historic, Erstfeld, Mitglied des Stiftungsrats
- Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied
- Stiftung Entschädigungsfonds für Asbestopfer, Bern, Vizepräsident des Stiftungsrats
- Pensionskasse Kanton Solothurn, Solothurn, Vizepräsident der Verwaltungskommission

---

Jochen Decker
Dr. rer. nat., Diplom-Biochemiker Universität Regensburg

Berufliche Stationen:

Seit 1/2021	Leiter Informatik SBB
2015–2021	Leiter IT-Architektur und Digitalisierung SBB
2011–2015	Leiter IT-Operations Management SBB
2008–2011	Leiter IT Service Design SBB
2005–2008	Manager bei Q-Perior «Strategisches IT Management»
2002–2005	Consultant bei Accenture «Strategic IT Effectiveness»

Wesentliche Mandate:
- Digitalswitzerland Foundation, Zürich, Mitglied des Vorstandes
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands SBB
- OpenRail Association, Brüssel, Vorstandsvorsitzender (seit 29.1.2024)

Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2024 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2024 aus dem CEO, den Leitenden der Divisionen Produktion Personenverkehr, Markt Personenverkehr, Immobilien und Infrastruktur, dem Leiter des Segments Güterverkehr sowie den Leitern der Fachführungen Finanzen, Human Resources und Informatik.
Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiterinnen und Leiter der Fachführungen Kommunikation, Unternehmensentwicklung, Sicherheit, Recht und Compliance, Public Affairs und Regulation sowie die Leitungen wesentlicher Projekte ausserhalb der Konzernleitung.

Vergütungen.

Der Verwaltungsrat hat die Vergütung sowie die Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrats. Die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats besteht aus einem Fixhonorar, einem Zusatzhonorar für Ausschusssitzungen und einer Spesenpauschale. Als Nebenleistung erhalten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner (sofern im gleichen Haushalt lebend) während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat ein Generalabonnement. Die AHV-pflichtigen Vergütungen an Verwaltungsräte (Fixhonorar und Zusatzhonorar aus Ausschusstätigkeit) sind grundsätzlich dem BVG unterstellt. Da die Arbeitgeberbeiträge an die berufliche Vorsorge aus dem VR-Honorar des betreffenden VR-Mitglieds finanziert werden müssen, werden diese bei der Berechnung der Obergrenze der Vergütung der VR-Mitglieder und der VR-Präsidentin nicht hinzugerechnet.
Die Vergütung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalär und einem variablen Lohnanteil zusammen. Der variable Lohnanteil basiert gänzlich auf dem Zielerreichungsgrad der neun Konzernziele (Konzernerfolgsbeteiligung). Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnementen an die Mitglieder der Konzernleitung sowie an deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und Lebenspartner (sofern im gleichen Haushalt lebend) sowie eine Spesenpauschale. Hinzu kommen die Beiträge an die berufliche Vorsorge (Pensionskasse SBB und Kaderzusatzversicherung).
Bei der Festsetzung der Vergütungen für die Konzernleitung berücksichtigt der Verwaltungsrat das unternehmerische Risiko, die Grösse des Verantwortungsbereichs sowie die Kaderlohnverordnung des Bundes. Die Vergütungen, die die Mitglieder der Konzernleitung der SBB erhalten, sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert. Die Vergütungen der Verwaltungsrats- und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

Vergütungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung Anton Häne wurde im Berichtsjahr ein Honorar im Umfang von 112 000 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (zum Beispiel SBB Historic, Pensionskasse SBB, Projekt Jubiläum 125 Jahre SBB) ausgerichtet (im Vorjahr: 81 000 Franken).

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

Sämtliche Aktien befinden sich im Besitz des Bundes. Es bestehen keine Aktienbeteiligungs- oder Optionspläne.

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Konzernleitung haben keine Honorare oder anderen Vergütungen für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten der SBB oder einer Konzerngesellschaft erhalten. Ebenso wenig wurden Darlehen, Vorschüsse oder Kredite gewährt.

Höchste Gesamtvergütungen.

Die Vergütungen für die Verwaltungsratspräsidentin (290 263 Franken, inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) und für den CEO (1 034 890 Franken, inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Vergütungen im Berichtsjahr. Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des Medianlohnes aller Mitarbeitenden betrug 2024 8,4:1.

Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

Der VR hat die unübertragbare und unentziehbare Aufgabe, die Berichterstattung an die Generalversammlung über die Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge für Honorare und Vergütungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).
Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 26. April 2023 den maximalen Betrag der Gesamtvergütung für den Verwaltungsrat auf 1 124 041 Franken, für die Verwaltungsratspräsidentin auf 293 128 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) und für die Konzernleitung auf 6 337 807 Franken festgesetzt. Im Vergleich zu den von der Generalversammlung vom 26. April 2023 beschlossenen Beträgen musste die Generalversammlung 2024 neue Beträge für die Gesamtvergütung festlegen:

- Gesamtvergütung des Verwaltungsrates (VR) von 1 138 420 Franken (inkl. VRP) (vormals 1 124 041 Franken, Differenz von 14 379 Franken).
- Gesamtvergütung der Verwaltungsratspräsidentin (VRP) von 296 867 Franken (vormals 293 128 Franken, Differenz von 3 739 Franken).
- Gesamtvergütung der Konzernleitung (KL) von 6 407 015 (vormals 6 337 807 Franken, Differenz von 69 208 Franken).

Der Grund für diese Korrektur liegt in der Einberechnung der Arbeitgeberbeiträge an die Familienausgleichskasse.

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 72):
- für den Gesamtverwaltungsrat 1 087 557 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 290 263 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Konzernleitung 6 309 250 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherungen).

Die Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2023 und 2024, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf den CEO entfallenden Betrags. Der variable Lohnanteil für die Konzernleitungsmitglieder (inkl. CEO, ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge und Sozialversicherung) beträgt total 660 745 Franken und somit 16,6 Prozent des Basissalärs (total 3 968 441 Franken).
Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und die vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten.

Verwaltungsrat.

CHF	**2024**	2023
Alle Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	897 696	901 906
Spesenpauschalen	78 521	78 331
GA	47 638	38 542
Beiträge an die Sozialversicherungen	63 702	59 121
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	1 087 557	1 077 900
Vergütung VR	1 023 855	1 018 779
Verwaltungsratspräsidentin		
Honorar	246 000	248 600
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 894	5 852
Beiträge an die Sozialversicherungen	15 869	18 469
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	290 263	295 421
Vergütung VRP	274 394	276 952
Übrige acht Mitglieder des Verwaltungsrats		
Honorare	651 696	653 306
Spesenpauschalen	56 021	55 831
GA	41 744	32 690
Beiträge an die Sozialversicherungen	47 833	40 652
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	797 294	782 479
Vergütung VR (ohne VRP)	749 461	741 827

Konzernleitung.

CHF	**2024**	2023
Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO)[1]		
Fixes Grundsalär	3 968 441	3 677 701
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil[2]	660 745	600 814
Spesenpauschalen	178 800	166 000
GA	67 776	69 256
Beiträge an die Sozialversicherungen	337 066	306 727
BVG/Kaderzusatzversicherung	1 096 422	1 006 664
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung	6 309 250	5 827 162
Vergütung KL	4 875 762	4 513 771
CEO		
Fixes Grundsalär	633 043	633 043
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil[2]	105 402	103 503
Spesenpauschale	25 200	25 200
GA	15 059	14 438
Beiträge an die Sozialversicherungen	53 227	52 089
BVG/Kaderzusatzversicherung	202 959	198 623
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung	1 034 890	1 026 896
Vergütung CEO	778 704	776 184

[1] Seit September 2023 9 Mitglieder in der Konzernleitung. 2024 durchgehend 9 Mitglieder in der Konzernleitung.
[2] Der Prozentsatz des variablen Lohnanteils der Konzernleitung beträgt 15 Prozent des Fixlohnes (bei 100% Konzernzielerreichung)

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Für das Geschäftsjahr 2024 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betrugen für das Berichtsjahr insgesamt 1 224 965 Franken (Vorjahr: 1 167 465 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs Aufträge im Umfang von 477 260 Franken (Vorjahr: 253 202 Franken) durchgeführt.

Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der Externen Revision.

Der Prüfungsausschuss beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der Externen Revisionsstelle. Er lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisionsergebnisse mit den Revisoren und macht sich ein Bild vom Zusammenwirken der Externen und der Internen Revisionsstelle.

Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär und Einbindung der Stakeholder.

Steuerung der SBB.

Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Die Statuten sehen im Zusammenhang mit den Mitwirkungsrechten der Aktionäre (namentlich Stimmrechtsbeschränkungen und Vertretungen, statutarische Quoren, Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung sowie Eintragungen im Aktienbuch) keine vom Gesetz abweichenden Bestimmungen vor.
Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).
Der Bund beschränkt sich bei der Führung der SBB auf die politischen und die finanziellen Vorgaben. Er verfügt insbesondere über folgende Steuerungsinstrumente:

- Festlegung der langfristigen Zielvorgaben im Eisenbahngesetz;
- Festlegung eines vierjährigen Zahlungsrahmens für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Parlament;
- Festlegung der strategischen Ziele für die SBB durch den Bundesrat (der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung dieser Ziele) und Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele durch den Bundesrat;
- Festlegung der konkreten Verwendung von Verpflichtungskrediten für Erweiterungsinvestitionen in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen UVEK und SBB;

- Festlegung der Ziele hinsichtlich des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Vergütung des VR sowie seines Vorsitzes (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Vergütung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäftsberichts inklusive Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD;
- Aufforderung zur Vorbildrolle von bundesnahen Betrieben, beispielsweise über die Initiative «Vorbild Energie und Klima» und den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte 2024–2027.

Einbindung der Stakeholder.

Als bundesnahes Unternehmen gehören der Bund als Eigner sowie Behörden, Politik und Verbände auf den drei Ebenen Bund, Kanton, Gemeinden zu den wichtigen Stakeholdern der SBB. Durch die üblichen politischen Prozesse ist die SBB in regelmässigem Austausch mit diesen Stakeholdern. Sie organisiert zudem auf eigene Initiative mehrmals jährlich und geografisch dezentral Dialogplattformen zu aktuellen Themen.

Ein weiterer zentraler Stakeholder sind unsere Kundinnen und Kunden. Sie werden über diverse Formate wie zum Beispiel über das freiwillige Mitgestaltungsformat «SBB Kundenstimme» angesprochen und in die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen einbezogen. Je nach Inhalt werden Interviews, Umfragen, Produkttests oder Gruppengespräche durchgeführt. Dabei begegnen unsere Kundinnen und Kunden zum Teil direkt Projektmitarbeitenden und geben inhaltlich Feedback. 2024 haben rund 100 000 Kundinnen und Kunden aus allen Regionen der Schweiz in verschiedenen Formaten Rückmeldungen gegeben, beispielsweise zu Themen wie Kundeninformation, Rollmaterial oder Pünktlichkeit.

Die SBB betreibt eine Software für die Kontaktpflege mit Stakeholdern und Interessengruppen aus Politik, Verbänden, Bund, Kantonen, Gemeinden und Organisationen. Die Software erleichtert die Koordination von Terminen und verhindert Doppelspurigkeiten. Kontakte und Informationsvermittlung zwischen der SBB und den Stakeholdern werden so einfach und zentral sichergestellt.

Die SBB ist eines der in den Medien meistzitierten Unternehmen der Schweiz. Wöchentlich erscheinen in den elektronischen sowie in den Online- und Printmedien rund 350 Artikel und Berichte über die SBB. Die Mediensprecherinnen und Mediensprecher beantworten im gleichen Zeitraum durchschnittlich über 100 Anfragen von Journalistinnen und Journalisten. Die SBB Medienstelle ist dementsprechend das Eingangstor und die Koordinationsstelle aller Medienkontakte. Sie reagiert einerseits auf Anfragen dieser Stakeholdergruppe, bindet sie andererseits aber auch proaktiv in aktuelle Themen der SBB ein.

Die SBB betreibt ein professionelles Sozialpartnermanagement. Dies beinhaltet die Pflege der kooperativen Beziehung zwischen der SBB und ihren Sozialpartnern (Gewerkschaft des Verkehrspersonals [SEV], Personalverband transfair, Kaderverband des öffentlichen Verkehrs [KVöV], Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter [VSLF]). Sie bilden die Verhandlungsgemeinschaft, die den Gesamtarbeitsvertrag und die jährlichen Lohnmassnahmen mit der SBB verhandelt.

Finanzbericht.

Finanzbericht SBB Konzern

Konzernerfolgsrechnung SBB	76
Konzernbilanz SBB	77
Konzerngeldflussrechnung SBB	78
Konzerneigenkapitalnachweis SBB	79
Anhang zur Konzernrechnung 2024	80
Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung	106

Finanzbericht SBB AG

Erfolgsrechnung SBB AG	109
Bilanz SBB AG	110
Anhang zur Jahresrechnung SBB AG	111
Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses	121
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	122

Konzernerfolgsrechnung SBB.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Anmerkung	**2024**	2023
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 815,0	4 577,5
Leistungen der öffentlichen Hand	2	3 056,2	3 179,8
Mieterträge Liegenschaften	3	718,2	685,7
Nebenerträge	4	1 323,2	1 551,8
Eigenleistungen	5	1 493,0	1 429,4
Total Betriebsertrag		**11 405,6**	11 424,3
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	6	−932,8	−899,6
Personalaufwand	7	−4 824,1	−4 685,3
Sonstiger Betriebsaufwand	8	−2 675,5	−2 919,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	0,0	−0,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	−2 336,5	−2 304,6
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	−243,4	−240,7
Total Betriebsaufwand		**−11 012,3**	−11 049,8
Betriebsergebnis/EBIT		**393,4**	374,4
Finanzergebnis	10	−110,1	−115,4
Ordentliches Ergebnis		**283,3**	259,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	5,6	30,4
Konzerngewinn vor Steuern		**288,9**	289,5
Ertragssteuern	12	−12,3	−19,4
Minderheitsanteile	13	−1,6	−3,5
Konzerngewinn		**275,0**	266,5

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	**31.12.2024**	31.12.2023
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	14	167,0	152,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	326,7	367,1
Andere Forderungen	16	191,3	146,5
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	521,5	477,1
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	609,5	585,7
Total Umlaufvermögen		**1 816,1**	1 728,8
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	19	502,6	489,5
Sachanlagen	20	45 171,1	44 286,6
Sachanlagen im Bau	20	7 664,3	7 280,5
Immaterielle Anlagen	21	1 258,2	1 236,3
Total Anlagevermögen		**54 596,2**	53 292,9
Total Aktiven		**56 412,3**	55 021,7

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	**31.12.2024**	31.12.2023
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 747,1	1 161,2
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,6	0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	544,6	712,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	249,1	270,5
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 882,6	1 994,4
Kurzfristige Rückstellungen	27	320,5	429,9
Total kurzfristiges Fremdkapital		**4 744,4**	4 569,5
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 532,9	10 254,0
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	27 317,2	26 617,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	655,7	665,9
Langfristige Rückstellungen	27	437,4	466,9
Total langfristiges Fremdkapital		**38 943,1**	38 004,2
Total Fremdkapital		**43 687,5**	42 573,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 279,9	1 013,1
Konzerngewinn		275,0	266,5
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		**12 624,0**	12 348,8
Minderheitsanteile	13	100,8	99,2
Total Eigenkapital		**12 724,8**	12 448,0
Total Passiven		**56 412,3**	55 021,7

Konzerngeldflussrechnung SBB.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Anmerkung	**2024**	2023
Konzerngewinn		275,0	266,5
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	19, 20, 21	2 560,7	2 541,5
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	20, 21	19,2	4,5
Abnahme/Zunahme Rückstellungen		−139,0	69,2
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen		28,4	5,3
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		−9,1	−64,0
Anteilige Gewinne aus Anwendung der Equity-Methode		−1,3	−2,9
Ergebnis Minderheitsanteile		1,6	3,5
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	−102,2	−47,8
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		**2 633,3**	2 775,8
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		−1 506,1	−1 480,7
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		**1 127,2**	1 295,1
Mittelzufluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		0,0	6,9
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		−3 841,0	−3 187,9
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		12,3	90,4
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		−6,2	−3,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		1,6	1,6
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		−309,2	−329,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Immateriellen Anlagen		0,3	0,0
Finanzierung Bahninfrastruktur über À-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 506,1	1 480,7
Finanzierung Bahninfrastruktur über Darlehen der öffentlichen Hand		699,7	833,2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		**−1 936,5**	−1 108,6
Aufnahme/Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		6,9	−434,6
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		816,9	264,9
Kapitalrückzahlungen an Minderheitsaktionäre		0,0	−11,0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		**823,8**	−180,7
Total Geldfluss		**14,5**	5,8
Flüssige Mittel per 1. Januar		152,5	146,7
Flüssige Mittel per 31. Dezember		167,0	152,5
Veränderung flüssige Mittel		**14,5**	5,8

Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF	**2024**	2023
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	1 127,2	1 295,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öffentlichen Hand	−4 142,2	−3 422,5
Zuwendungen der öffentlichen Hand für die Finanzierung der Bahninfrastruktur	2 205,7	2 313,9
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	**−809,3**	186,5
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen	823,8	−180,7
Total Geldfluss	**14,5**	5,8

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
Eigenkapital per 1.1.2023	**9 000,0**	**2 069,1**	**1 062,6**	**−10,9**	**12 120,8**	**74,9**	**12 195,7**
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	−37,2	0,0	−37,2	21,2	−16,0
Konzerngewinn	0,0	0,0	266,5	0,0	266,5	3,5	270,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	−1,4	−1,4	−0,4	−1,7
Eigenkapital per 31.12.2023	**9 000,0**	**2 069,1**	**1 291,9**	**−12,3**	**12 348,8**	**99,2**	**12 448,0**
Konzerngewinn	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0	1,6	276,6
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,3
Eigenkapital per 31.12.2024	**9 000,0**	**2 069,1**	**1 566,9**	**−12,0**	**12 624,0**	**100,8**	**12 724,8**

Das Aktienkapital ist in 180 Millionen Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär.
Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. Dezember 2024 beträgt CHF 2156,1 Mio. (Vorjahr: CHF 2140,2 Mio.).

Anhang zur Konzernrechnung 2024.
Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines.

Die für die vorliegende Konzernrechnung angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des Schweizerischen Aktienrechts und der gesamten Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER). Sie vermitteln ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.
Der Finanzbericht der SBB ist in deutscher, französischer und italienischer Sprache verfügbar. Massgebend ist die Version in deutscher Sprache.

Abschlussdatum.

Das Berichtsjahr umfasst für alle in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften zwölf Monate. Das Geschäftsjahr ist identisch mit dem Kalenderjahr.

Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Die SBB hat die per 1. Januar 2024 in Kraft getretenen Fachempfehlungen FER 28 «Zuwendungen der öffentlichen Hand» und FER 30 «Konzernrechnung» im Berichtsjahr erstmalig angewendet. Während FER 30 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernrechnung der SBB hat, werden gemäss FER 28 neben Bund und Kantonen neu auch Gemeinden und ausländische Körperschaften als öffentliche Hand definiert. Zudem sind die Finanzierungen der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand in der Geldflussrechnung neu Bestandteil der Investitionstätigkeit (bisher: Finanzierungstätigkeit).
Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die finanzielle Lage und das Ergebnis der SBB. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an denen die SBB AG direkt oder indirekt die Stimmenmehrheit besitzt.
Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften. Die SBB hat weder Anteile noch Optionen auf Anteile noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.
Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 105 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Purchase-Methode. Konzerninterne Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet. Noch nicht durch Verkäufe an Dritte realisierte Zwischengewinne auf konzerninternen Lieferungen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.
Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Beteiligung werden deren Vermögen und deren Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über maximal fünf Jahre linear abgeschrieben bzw. aufgelöst.
Für alle Beteiligungen, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält und/oder die Kontrolle über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden zu 100 Prozent erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert als Minderheitsanteile ausgewiesen. An der EuroBasilea AG und der Lémanis SA hält die SBB AG einen Stimmrechtsanteil von mehr als 50 Prozent. Diese Beteiligungen werden nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen, da aufgrund von Vereinbarungen und Statutenbestimmungen die Kontrolle nicht gegeben ist.
Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen, dessen Tätigkeit einer gemeinschaftlichen Führung unterliegt (echtes Joint Venture), so wird die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen gleichwertigen Einfluss und eine gleichwertige Kontrolle über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotal erfasst.
Beteiligungen, bei denen die SBB einen massgeblichen Einfluss ausübt, werden nach der Equity-Methode in die Konzernrechnung einbezogen. Von einem massgeblichen Einfluss ist in der Regel dann auszugehen, wenn der Stimmrechtsanteil zwischen 20 und 50 Prozent liegt. Die Equity-Bewertung der Beteiligungen schliesst einen allfälligen, zum Erwerbszeitpunkt identifizierten Goodwill bzw. Badwill mit

ein. Bewertungsanpassungen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Beteiligungen, welche die SBB weder kontrolliert, noch einen massgeblichen Einfluss ausübt (in der Regel Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil von weniger als 20 Prozent), werden zu Anschaffungskosten abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen als Finanzanlagen erfasst.

Fremdwährungsumrechnung.

Die Umrechnung der zu konsolidierenden Jahresrechnungen in fremder Währung erfolgt nach der Stichtagskursmethode. Aktiven und Fremdkapital werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags umgerechnet. Das Eigenkapital wird zum historischen Kurs bewertet. Erträge, Aufwendungen und Geldflüsse werden zum Durchschnittskurs des Jahres umgerechnet. Die aus der Anwendung dieser Methode entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral mit den Gewinnreserven verrechnet.

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs **2024**	Durchschnittskurs 2023	Stichtagskurs **31.12.2024**	Stichtagskurs 31.12.2023
EUR	0,95	0,97	0,94	0,93

Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines.

Die Konzernrechnung basiert auf den nach einheitlichen Bewertungs- und Gliederungsgrundsätzen erstellten Jahresabschlüssen der Konzerngesellschaften. Es gilt der Grundsatz der Einzelbewertung von Aktiven und Verbindlichkeiten.
Der Ausweis erfolgt in Millionen Schweizer Franken, auf eine Nachkommastelle gerundet. Daraus können sich Rundungsdifferenzen ergeben.

Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das Bargeld in den von der SBB betriebenen Bankomaten wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.
Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** und die **Anderen Forderungen** sind zum Nominalwert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen ausgewiesen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln berücksichtigt. Den latenten Ausfallrisiken wird mit einer Wertberichtigung nach Altersgliederung und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.

Vorräte, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das Halten von strategischen Ersatzteilen zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs wird gesondert berücksichtigt. Solange die Verwendung absehbar ist, werden diese zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigung bilanziert.
Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert (Niederstwertprinzip) bewertet. Die erfolgswirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten nebst den nicht konsolidierten Beteiligungen auch langfristige Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften und Dritten, Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen, langfristige Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteirisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Aktivsaldo. Die langfristigen Darlehen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für

konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

	Nutzungsdauer in Jahren
Fahrzeuge	
Schienenfahrzeuge	20–33
Strassen- und übrige Fahrzeuge	5–20
Kunstbauten und Fahrbahn	
Brücken	80
Tunnel	80
Gleise	25–50
Weichen	25–50
Bahnstrom- und Sicherungsanlagen	
Fahrleitungsanlagen	25–50
Übertragungsleitungen	40–60
Kraftwerke, Generatoren und Elektrotechnik	20–40
Kraftwerke, wassertechnische Bauten	80
Stellwerke, Signale, Zugbeeinflussungsanlagen	20–50
Übrige Sachanlagen	
Publikumsanlagen	20–80
Telekom	4–20
Betriebsmittel und Einrichtungen	5–40
Gebäude	
Werkstätten, Betriebs-, Büro- und Wohngebäude	20–75

Zinsaufwendungen, die bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des verzinsbaren Fremdkapitals.

Geleaste Anlagewerte, die wirtschaftlich gesehen einem Anlagekauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachanlagevermögen aktiviert und über die gleiche Nutzungsdauer wie artverwandte Anlagen abgeschrieben. Die Leasingverpflichtungen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Als unbebaute Grundstücke gelten Grundstücke, die innerhalb einer Bauzone liegen und auf denen keine Bauten errichtet sind.

Die **Sachanlagen im Bau** beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten zu Sachanlagen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Die **Immateriellen Anlagen** umfassen erworbene immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), die linear über die voraussichtlichen Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Selbst hergestellte Immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie identifizierbar und die Kosten zuverlässig bestimmbar sind und sie über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen.

Die geschätzten Nutzungsdauern der Immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

	Nutzungsdauer in Jahren
Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	5–8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.

Auf jeden Bilanzstichtag wird bei allen Aktiven geprüft, ob Anzeichen für eine Wertbeeinträchtigung (Impairment) bestehen. Eine Wertbeeinträchtigung liegt vor, wenn der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Nettomarktwert und Nutzwert) übersteigt. Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Konzernergebnis belastet wird.

Fremdkapital.

Das Fremdkapital wird mit Ausnahme der Rückstellungen und Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden zu Nominalwerten bilanziert. Als **langfristig** gelten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten.

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen Darlehen, Vorschüsse des Bundes und von Dritten wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Passivsaldo. Die Bankschulden enthalten auch die Darlehen der Eurofima, einer europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Die SBB wird für Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur mehrheitlich durch vollverzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Bundes finanziert (kommerzielle Darlehen).

Die **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur** betreffen Darlehen von Bund und Kantonen. In der Regel handelt es sich dabei um zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen.

In den **langfristigen Verbindlichkeiten** sind langfristige Erlösabgrenzungen enthalten.

Rückstellungen werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird die Rückstellung diskontiert.

In der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben sind neben noch nicht bezogenen Ferien und Dienstaltersgeschenken auch Überzeitguthaben und Zeitguthaben aus dem Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» enthalten. Dieses bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit, Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen.
Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie aus den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der Liability-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

Verzinsliche Nettoverschuldung.

Die verzinsliche Nettoverschuldung ergibt sich aus den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich der flüssigen Mittel. Falls vorhanden werden ebenfalls Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen sowie die in den langfristigen Finanzanlagen enthaltenen Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten abgezogen.

Vorsorgeverpflichtung.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden der SBB AG, der SBB Cargo AG sowie einzelner Konzerngesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB durchgeführt. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgebenden und der Arbeitnehmenden finanziert. Die übrigen Konzerngesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.
Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich, gestützt auf die letzten vorliegenden Abschlüsse der Vorsorgeeinrichtungen sowie auf eine Risikoeinschätzung basierend auf einer dynamischen Bewertung, bestimmt und gemäss Swiss GAAP FER 16 bewertet und ausgewiesen. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird nur aktiviert, wenn die Überdeckung für den zukünftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft verwendbar ist. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen zur Bildung einer langfristigen Verbindlichkeit erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst. In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind auch die Verpflichtungen der SBB für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

Erfolgsrechnung.

Die Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Sie werden nach Abzug von Preisnachlässen, Rabatten, Skonti und Kreditkartengebühren ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung.
Die wichtigsten Erlösquellen der SBB sind die Personen- und Güterverkehrserträge, die Leistungen der öffentlichen Hand und die Mieterträge aus Liegenschaften.
Die **Personenverkehrserträge** umfassen den SBB Anteil aus den Einnahmen an verkauften Einzelbilletten und an verkauften Abonnementen, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnementen. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Strecken werden hochgerechnet zu Erlösen je Transportunternehmen.
Die **Güterverkehrserträge** werden aufgrund der in der Periode geleisteten Transporte erfasst.
Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes, der Kantone und übriger Körperschaften (Gemeinden und ausländische Körperschaften) für die Bahninfrastruktur und den Regionalen Personenverkehr. Die Leistungen beinhalten die ungedeckten Kosten, die auf Vereinbarungen mit Bestellern basieren, und werden gebucht, wenn eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt werden und der Wert verlässlich schätzbar ist. Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand werden passiviert und über die Nutzungsdauer als Reduktion der Abschreibungen erfolgswirksam aufgelöst. Investitionsförderungen werden aufgrund gesetzlicher Bestimmungen direkt mit dem Vermögenswert verrechnet.
Bei den **Mieterträgen Liegenschaften** handelt es sich um auf die Periode abgegrenzte Erlöse aus der Vermietung von Ladenflächen in Bahnhöfen sowie von Büroflächen, Wohnungen und weiteren Nutzungsarten.
Die ausgewiesenen **Eigenleistungen** widerspiegeln die Leistungen von produktiven Einheiten zur Erstellung von bilanzierten Sachanlagen und Vorräten.
Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

Derivative Finanzinstrumente.

Die Tresoreriepolitik der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente nur zur Absicherung von Grundgeschäften abgeschlossen. Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei der Erfolg im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts verbucht wird.

Instrumente zur Absicherung von zukünftigen Geldflüssen werden bis zur Realisierung des künftigen Cashflows im Anhang offengelegt. Bei Eintritt des zukünftigen Geldflusses oder bei Veräusserung des Derivats wird der aktuelle Wert des Finanzinstruments bilanziert und kongruent zum abgesicherten Cashflow im Periodenergebnis erfasst. Der langfristige Anteil wird in den übrigen Finanzanlagen ausgewiesen und bei Fälligkeit in die aktiven Rechnungsabgrenzungen umgebucht.

Eventualverpflichtungen und -forderungen.

Unter den Eventualverpflichtungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter verstanden. Sie werden zum Nominalwert ausgewiesen. Eventualforderungen werden ausgewiesen, wenn die Wahrscheinlichkeit eines Zuflusses von wirtschaftlichem Nutzen besteht.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Hierunter werden alle weiteren eingegangenen Verpflichtungen aufgeführt, die nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert offengelegt. Dies beinhaltet im Wesentlichen Investitionsverpflichtungen für Rollmaterialbeschaffungen und Bahninfrastrukturausbauten sowie Energieabnahmeverpflichtungen.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2024 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:
- Liquidation öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern (Januar 2024)
- Gründung SBB Cargo France SAS, Huningue, als Tochtergesellschaft der SBB Cargo International AG (75-Prozent-Anteil; Februar 2024)
- Anteilserhöhung um 0,13 Prozent auf 99,60 Prozent an der Sensetalbahn AG, Bern (Dezember 2024)
- Anteilserhöhung um 3,34 Prozent auf 27,18 Prozent an der Hupac SA, Chiasso (Dezember 2024)

Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG.

Die Herausforderungen des Binnenschienengüterverkehrs in der Schweiz wirken sich negativ auf die wirtschaftliche Perspektive der SBB Cargo AG aus. Umsatz und Profitabilität haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr werden einzelne Wagen oder Wagengruppen mit unterschiedlichen Gütern und Enddestinationen bei den Kunden abgeholt, gebündelt, in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt, über kurze Distanzen transportiert und dem Empfänger zugestellt. Der Betrieb eines solchen Netzwerks ist fixkostenlastig und die Konkurrenz auf der Strasse gross.
Der politische Prozess bezüglich des neuen Gütertransportgesetzes ist im Gange. Die Unsicherheiten betreffend Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs sind gross, weshalb bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der Vermögenswerte die Netto-Marktwert-Methode angewendet wird. Trotz eines erneuten Verlustes von SBB Cargo AG wurde per 31. Dezember 2024 kein weiterer Wertberichtigungsbedarf festgestellt.

Finanzielle Stabilisierung der SBB.

Im September 2024 hat die Bundesversammlung mit der Verabschiedung des überarbeiteten Bundesgesetzes über die SBB (SBB-Gesetz) einen einmaligen Kapitalzuschuss für die SBB in der Höhe von CHF 850 Mio. beschlossen. Dieser dient zur Reduktion der verzinslichen Verschuldung der SBB. Zusätzlich werden die Bedingungen zum Bezug von Tresoreriedarlehen beim Bund konkretisiert. Ein Bezug solcher Darlehen ist nur möglich, solange die in den strategischen Zielen des Bundesrates definierten Vorgaben zur Nettoverschuldung eingehalten werden. Der Kapitalzuschuss wird erst nach der Inkraftsetzung des geänderten Gesetzes im Verlaufe des Geschäftsjahres 2025 erwartet.

Auswirkungen des Unfalls im Gotthard-Basistunnel auf die Jahresrechnung.

Am 10. August 2023 ereignete sich im Gotthard-Basistunnel eine Entgleisung eines Güterzugs, bei der die Infrastruktur und die Fahrbahn des Tunnels stark beschädigt wurden. Am 2. September 2024 konnte der Betrieb durch den Tunnel wieder vollständig aufgenommen werden.
Die Schadenssumme beträgt nach aktuellem Kenntnisstand rund CHF 150 Mio., wofür im Vorjahr Rückstellungen gebildet und Ansprüche an die Rückversicherer bilanziert wurden. Die bei der SBB verbliebenen Selbstbehalte belasteten das Vorjahresergebnis. Im Berichtsjahr wurden die Rückstellungen im Umfang der aufgelaufenen Kosten verwendet. Zahlungen der Rückversicherer werden ab 2025 erwartet.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	**2024**	2023
Personenverkehrsertrag	3 974,5	3 730,6
Güterverkehrsertrag	731,9	744,9
Infrastruktur (Trassenertrag)	108,6	102,1
Verkehrserträge	**4 815,0**	4 577,5

Die Verkehrserträge haben um CHF 237,4 Mio. (+5,2%) zugenommen.
Die Personenverkehrserträge stiegen um CHF 243,9 Mio. (+6,5%), hauptsächlich aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung sowie den Tarifmassnahmen.
Die schwache Konjunktur in güterverkehrsaffinen Branchen führte zu tieferen Mengen im Güterverkehr Schweiz (Ganzzüge und Wagenladungsverkehr) und im internationalen kombinierten Güterverkehr. Als Folge davon reduzierte sich der Güterverkehrsertrag um CHF 13,0 Mio. (–1,8%).

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	320,5	362,7
Kantone	356,1	405,0
Andere Körperschaften	33,8	32,4
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	**710,4**	800,1
Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen		
Abschreibungen Infrastruktur	1 506,1	1 480,7
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	365,6	362,5
Betriebsbeitrag Infrastruktur	325,9	350,4
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	2 197,6	2 193,6
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	140,5	175,2
Kantone	5,7	9,1
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	146,2	184,3
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	**2 343,8**	2 377,9
Abgeltungen für den Güterverkehr		
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den alpenquerenden Güterverkehr	1,9	1,8
Total Abgeltungen für den Güterverkehr	**1,9**	1,8
Leistungen der öffentlichen Hand	**3 056,2**	3 179,8

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind.
Die Reduktion der Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs von CHF 89,6 Mio. (–11,2%) resultiert aus der erwarteten positiven Nachfrageentwicklung und den sich daraus ergebenden höheren Personenverkehrserträgen.
Die Leistungen für die Bahninfrastruktur nahmen um CHF 34,0 Mio. (–1,4%) ab. Einerseits aufgrund von Projektverzögerungen und andererseits aufgrund tieferer Betriebsbeiträge basierend auf der Leistungsvereinbarung.
Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr von den Abgeltungszahlungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.
Von den gesamten Leistungen der öffentlichen Hand sind im Berichtsjahr CHF 3051,7 Mio. (Vorjahr: CHF 3182,7 Mio.) als flüssige Mittel zugeflossen.

3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge stiegen insbesondere aufgrund Neuinbetriebnahmen von Wohn- und Geschäftsliegenschaften gegenüber dem Vorjahr um CHF 32,6 Mio. (+4,7%) auf CHF 718,2 Mio.

4 Nebenerträge.

Mio. CHF	**2024**	2023
Bahnbetriebsleistungen	39,9	42,7
Dienstleistungen	240,0	230,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	56,0	59,2
Erträge aus Vermietungen	88,9	98,1
Energieertrag	391,2	463,6
Geldwechsel	25,6	26,9
Provisionen	42,8	36,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	41,6	44,0
Kostenbeteiligungen	278,4	405,5
Leistungen Bauprojekte	18,4	15,3
Übrige Nebenerträge	100,6	130,5
Nebenerträge	**1 323,2**	1 551,8

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 228,6 Mio. (–14,7%) ab.
Die Abnahme des Energieertrages von CHF 72,4 Mio. (–15,6%) resultiert aus der fortgesetzten Stabilisierung des Energiemarkts, die zu niedrigeren Marktpreisen führte.
Die Kostenbeteiligungen nahmen um CHF 127,1 Mio. (–31,3%) ab. Im Vorjahr waren die Ansprüche an die Rückversicherer aus dem Unfall im Gotthard-Basistunnel enthalten.
Die übrigen Nebenerträge nahmen aufgrund der im Vorjahr realisierten Gewinne aus Anlageverkäufen um CHF 30,0 Mio. (–23,0%) ab.
In den Nebenerträgen sind CHF 18,6 Mio. (Vorjahr: CHF 12,2 Mio.) Fördergelder vom Bund für Photovoltaikanlagen und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen enthalten.

5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	**2024**	2023
Investitionsaufträge	969,2	942,5
Lageraufträge	523,8	486,9
Eigenleistungen	**1 493,0**	1 429,4

6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm aufgrund von Mehrleistungen für die Vorratshaltung von Fahrzeugteilen um CHF 33,2 Mio. (+3,7%) auf CHF 932,8 Mio. zu.

7 Personalaufwand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Lohnaufwand	3 448,2	3 305,6
Personalmiete	462,5	500,9
Sozialversicherungsaufwand	666,2	637,2
Übriger Personalaufwand	247,2	241,6
Personalaufwand	**4 824,1**	4 685,3

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 138,8 Mio. (+3,0%).
Aufgrund des steigenden Bedarfs an Mitarbeitenden, insbesondere für den Aufbau im Bereich Infrastruktur und Produktion Personenverkehr, sowie durch die Internalisierung von Reinigungsfachkräften erhöhte sich die Anzahl an Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt um 583 auf 35 569.
Zudem erhöhte sich der Personalaufwand aufgrund der Lohnerhöhungen zum Ausgleich der Teuerung.

8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Bahnbetriebsleistungen	554,2	582,3
Miete von Anlagen	81,9	80,1
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	610,6	597,5
Fahrzeugaufwand	243,5	224,4
Energieaufwand	434,3	545,4
Verwaltungsaufwand	102,3	93,9
Informatikaufwand	240,0	238,7
Werbeaufwand	52,9	48,0
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	106,0	118,4
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	106,8	104,0
Übriger Betriebsaufwand	143,0	286,2
Sonstiger Betriebsaufwand	**2 675,5**	2 919,0

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 243,5 Mio. (–8,3%) ab.
Die Bahnbetriebsleistungen nahmen um CHF 28,0 Mio. (–4,8%) ab. Dies unter anderem aufgrund veränderter Kostenverteilschlüssel in Kooperationsverträgen mit europäischen Bahnunternehmen und tieferer Kosten für Bahnersatz bei Infrastrukturbauten.
Der Energieaufwand sank insbesondere aufgrund eines tieferen Marktpreisniveaus und eines geringeren Energieeinkaufs um CHF 111,1 Mio. (–20,4%).
Der übrige Betriebsaufwand nahm um CHF 143,2 Mio. (–50,0%) ab, das insbesondere wegen der grossen Belastung im Vorjahr aus der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Unfall im Gotthard-Basistunnel.
Die in der Position «Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung mittels Pauschalsätzen auf den ihnen zufliessenden Beiträgen der öffentlichen Hand.

9 Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen.

Mio. CHF	**2024**	2023
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,0	0,6
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 248,5	2 228,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	240,4	233,1
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	88,0	76,4
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	3,0	7,7
Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen	**2 579,9**	2 545,9

Die Abschreibungen nahmen insbesondere aufgrund von Inbetriebnahmen von Infrastrukturbauten und den Fernverkehrszügen IR-Dosto sowie aufgrund von Immobilienneueröffnungen um CHF 34,0 Mio. (+1,3%) zu.

10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	**2024**	2023
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	3,5	3,4
Zinsaufwand Dritte	–66,0	–66,3
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	–56,9	–52,5
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	3,9	5,5
Fremdwährungserfolg	5,4	–0,8
Übriger Finanzerfolg	0,1	–4,8
Finanzergebnis	**–110,1**	–115,4

Im Zinsaufwand Dritte ist unter anderem der Zinsaufwand für die Verbindlichkeiten gegenüber der Vorsorgeeinrichtung enthalten (vgl. Anmerkung «Transaktionen mit nahestehenden Personen»).

11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	**2024**	2023
Gewinn aus Immobilienveräusserungen	5,6	30,5
Verlust aus Immobilienveräusserungen	0,0	−0,1
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	**5,6**	30,4

12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	**2024**	2023
Laufende Ertragssteuern	14,1	18,8
Latente Ertragssteuern	−1,9	0,6
Ertragssteuern	**12,3**	19,4

Die SBB AG und die Konzerngesellschaften des Regionalen Personenverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf Bundes- und Kantonsebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.
Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 74,1 Mio. (Vorjahr: CHF 109,4 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Stand 1.1.	99,2	74,9
Veränderung gehaltene Anteile	0,0	21,2
Ergebnisanteil	1,6	3,5
Fremdwährungsdifferenzen	0,1	−0,4
Stand 31.12.	**100,8**	99,2

14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kasse	42,4	52,3
Bank- und Postguthaben	92,4	66,0
Festgeld (bis 3 Monate)	1,2	0,0
Transferkonten	31,1	34,1
Flüssige Mittel	**167,0**	152,5

15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	305,4	344,7
gegenüber Aktionär Bund	16,5	13,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	18,0	18,3
Wertberichtigungen	−13,1	−9,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**326,7**	367,1

16 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus der Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten. Sie nahmen im Berichtsjahr um CHF 44,9 Mio. zu und betragen per Bilanzstichtag CHF 191,3 Mio.

17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Vorräte	773,0	727,6
Angefangene Arbeiten	27,3	62,3
Anzahlungen für Kundenaufträge	0,0	−42,7
Wertberichtigungen	−278,8	−270,1
Vorräte und angefangene Arbeiten	**521,5**	477,1

Bei der Zunahme der Vorräte und angefangenen Arbeiten um CHF 44,4 Mio. (+9,3%) handelt es sich um Vorratsteile für die Fahrzeugflotte.

18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen	18,0	20,3
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	480,1	460,7
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	79,4	71,5
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	32,1	33,2
Aktive Rechnungsabgrenzungen	**609,5**	585,7

19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Übrige Beteiligungen	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Übrige Finanzanlagen	Total
Nettobuchwert 1.1.2023	34,7	251,8	1,1	1,3	193,4	482,4
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2023	50,0	251,8	1,1	1,3	193,4	497,7
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	−6,9	0,0	0,0	0,0	−6,9
Bewertungsänderung	−0,1	3,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Zugänge	0,6	0,1	0,0	0,3	3,6	4,6
Abgänge	0,0	0,0	−0,1	−0,2	−1,4	−1,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	8,9
Stand 31.12.2023	**50,5**	**248,0**	**1,0**	**1,4**	**204,5**	**505,4**
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1.1.2023	−15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	−15,3
Zugänge	−0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	−0,6
Stand 31.12.2023	**−15,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**−15,9**
Nettobuchwert 31.12.2023	**34,6**	**248,0**	**1,0**	**1,4**	**204,5**	**489,5**
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2024	50,5	248,0	1,0	1,4	204,5	505,4
Bewertungsänderung	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,3
Zugänge	4,3	1,9	0,0	0,4	40,8	47,4
Abgänge	0,0	0,0	−0,2	−0,2	−1,4	−1,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	−33,8	−33,8
Stand 31.12.2024	**54,7**	**251,2**	**0,8**	**1,5**	**210,1**	**518,4**
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 1.1.2024	−15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	−15,9
Stand 31.12.2024	**−15,9**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**−15,9**
Nettobuchwert 31.12.2024	**38,9**	**251,2**	**0,8**	**1,5**	**210,1**	**502,6**

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 0,2 Mio.) enthalten.
Per Bilanzstichtag sind in den übrigen Finanzanlagen CHF 40,8 Mio. (Vorjahr: CHF 0,0 Mio.) Barsicherheiten auf Zinsderivaten enthalten.

20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Kunstbauten und Fahrbahn	Bahnstrom- und Sicherungsanlagen	Übrige Sachanlagen	Grundstücke und Gebäude	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1.1.2023	8 346,7	18 016,3	6 532,6	4 065,5	6 931,9	6 631,9	50 525,0
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2023	20 198,2	26 670,4	13 647,8	8 714,7	10 045,0	6 641,6	85 917,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	−0,1	0,0	0,0	−0,2
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	3 366,2	3 366,8
Abgänge	−375,4	−135,9	−111,9	−322,8	−8,8	0,0	−954,9
Umbuchungen	555,2	945,6	446,8	390,8	386,8	−2 718,8	6,4
Stand 31.12.2023	**20 378,0**	**27 480,1**	**13 982,7**	**8 783,0**	**10 423,0**	**7 289,0**	**88 335,8**
Kumulierte Wertberichtigungen							
Stand 1.1.2023	−11 851,5	−8 654,0	−7 115,2	−4 649,2	−3 113,1	−9,7	−35 392,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	−628,3	−540,8	−417,0	−445,6	−192,1	0,0	−2 223,8
Wertbeeinträchtigungen	−2,2	0,0	−0,6	−1,4	−0,2	0,0	−4,4
Abgänge	346,5	110,8	86,7	302,8	5,3	0,0	852,1
Umbuchungen	−0,7	−0,1	−0,4	0,1	0,0	1,2	0,0
Stand 31.12.2023	**−12 136,1**	**−9 084,2**	**−7 446,6**	**−4 793,2**	**−3 300,1**	**−8,5**	**−36 768,7**
Nettobuchwert 31.12.2023	**8 242,0**	**18 395,9**	**6 536,2**	**3 989,8**	**7 122,9**	**7 280,5**	**51 567,1**
davon Leasing	50,5						50,5
davon Renditeobjekte					2 747,8		2 747,8
davon unbebaute Grundstücke					37,5		37,5
Anschaffungswerte							
Stand 1.1.2024	20 378,0	27 480,1	13 982,7	8 783,0	10 423,0	7 289,0	88 335,8
Investitionen	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	3 560,8	3 561,2
Abgänge	−206,6	−184,5	−138,8	−147,9	−15,8	3,2	−690,4
Umbuchungen	587,4	1 071,2	556,8	687,2	323,1	−3 182,0	43,6
Stand 31.12.2024	**20 758,9**	**28 366,7**	**14 400,7**	**9 322,6**	**10 730,3**	**7 671,0**	**91 250,2**
Kumulierte Wertberichtigungen							
Stand 1.1.2024	−12 136,1	−9 084,2	−7 446,6	−4 793,2	−3 300,1	−8,5	−36 768,7
Planmässige Abschreibungen	−643,0	−534,4	−411,4	−446,1	−194,5	0,0	−2 229,4
Wertbeeinträchtigungen	−5,2	−0,2	0,0	−13,8	0,0	0,0	−19,2
Abgänge	203,9	129,0	117,4	139,7	12,4	0,0	602,4
Umbuchungen	−0,6	3,3	−3,5	−16,9	15,9	1,8	0,0
Stand 31.12.2024	**−12 581,0**	**−9 486,5**	**−7 744,0**	**−5 130,3**	**−3 466,3**	**−6,7**	**−38 414,8**
Nettobuchwert 31.12.2024	**8 177,9**	**18 880,3**	**6 656,6**	**4 192,3**	**7 264,0**	**7 664,3**	**52 835,4**
davon Leasing	44,5						44,5
davon Renditeobjekte					2 761,4		2 761,4
davon unbebaute Grundstücke					37,5		37,5

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 678,6 Mio. (Vorjahr: CHF 493,5 Mio.).
Die Investitionen sind gemindert um Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierungsmassnahmen oder um die Finanzierung eines höheren Ausbaustandards bei Bahnhöfen in der Höhe von CHF 123,2 Mio. (Vorjahr: CHF 71,5 Mio.).
Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 19,8 Mio. (Vorjahr: CHF 18,3 Mio.) aktiviert.
Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.
Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 88,0 Mio. (Vorjahr: CHF 76,4 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.
In den Investitionen sind keine geldunwirksamen Transaktionen enthalten (Vorjahr: CHF 178,9 Mio.).

Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, wie den Ausbau der Doppelspur am Bielersee und im St. Galler Rheintal. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Luzern und Waadt investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in die Bahnhöfe in Lausanne und Bern.

21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1.1.2023	2,0	157,8	480,2	513,8	1 153,8
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2023	13,1	360,1	1 983,7	522,0	2 878,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	−0,1
Investitionen	0,0	0,0	0,6	329,1	329,7
Abgänge	0,0	−4,0	−90,6	0,0	−94,6
Umbuchungen	0,0	9,4	313,8	−329,6	−6,4
Stand 31.12.2023	**13,1**	**365,4**	**2 207,6**	**521,5**	**3 107,5**
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1.1.2023	−11,2	−202,3	−1 503,6	−8,2	−1 725,2
Planmässige Abschreibungen	−0,7	−6,2	−226,2	0,0	−233,0
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	−0,1	0,0	−0,1
Abgänge	0,0	3,9	83,1	0,0	86,9
Stand 31.12.2023	**−11,8**	**−204,6**	**−1 646,7**	**−8,2**	**−1 871,3**
Nettobuchwert 31.12.2023	**1,3**	**160,8**	**560,9**	**513,3**	**1 236,3**
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2024	13,1	365,4	2 207,6	521,5	3 107,5
Investitionen	0,0	0,0	1,9	307,3	309,2
Abgänge	0,0	−0,3	−247,5	−0,6	−248,4
Umbuchungen	0,0	2,8	221,4	−267,8	−43,6
Stand 31.12.2024	**13,1**	**367,9**	**2 183,5**	**560,3**	**3 124,8**
Kumulierte Wertberichtigungen					
Stand 1.1.2024	−11,8	−204,6	−1 646,7	−8,2	−1 871,3
Planmässige Abschreibungen	−0,7	−6,2	−233,5	0,0	−240,4
Abgänge	0,0	0,1	244,6	0,3	245,1
Umbuchungen	0,0	0,0	−6,7	6,7	0,0
Stand 31.12.2024	**−12,5**	**−210,6**	**−1 642,4**	**−1,1**	**−1 866,6**
Nettobuchwert 31.12.2024	**0,7**	**157,2**	**541,1**	**559,2**	**1 258,2**

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 144,1 Mio. (Vorjahr: CHF 138,3 Mio.).
Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.
Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 3,0 Mio. (Vorjahr: CHF 7,7 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.

Die Kategorie Rechte beinhaltet Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Wassernutzungskonzessionen, Baurechte, Rechte an Untertunnelungen, Durchleitungen und weitere Rechte. Die Immateriellen Anlagen im Bau umfassen Softwareprojekte und Anzahlungen für Wassernutzungskonzessionen.

22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	741,1	515,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,4	0,5
Darlehen des Bundes (kommerziell)	905,0	550,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	99,6	95,8
Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	**1 747,1**	1 161,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		
Bankverbindlichkeiten	2 438,9	2 758,3
Leasingverbindlichkeiten	22,5	28,2
Personalkasse	662,3	708,8
Darlehen von Dritten	100,0	100,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	6 680,0	5 930,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	629,2	728,7
Total langfristige Finanzverbindlichkeiten	**10 532,9**	10 254,0
Finanzverbindlichkeiten	**12 280,0**	11 415,3

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 563,4 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in die kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 728,7 Mio.).
Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 864,7 Mio. auf CHF 12 280,0 Mio. Diese Erhöhung ist das Resultat des negativen Free Cashflows.

23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,3	0,4
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,3	0,4
Total kurzfristige Darlehen	**0,6**	0,7
Langfristige Darlehen		
Darlehen vom Bund (zinslos)	25 170,0	24 499,7
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 147,2	2 117,6
Total langfristige Darlehen	**27 317,2**	26 617,4
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	**27 317,8**	26 618,1

Die Zunahme der zinslosen Darlehen ist auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) und der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) zurückzuführen.

Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Bund.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 499,6	4 487,0
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	19 586,5	18 936,6
Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds	922,5	914,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	161,7	162,2
Darlehen des Bundes (kommerziell)	7 585,0	6 480,0
Darlehen gegenüber dem Bund	**32 755,3**	30 980,1

Mit Ausnahme des kommerziellen Darlehens sind die Darlehen des Bundes zinslos und bedingt rückzahlbar.

24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	504,6	664,7
gegenüber Aktionär Bund	39,4	41,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,5	6,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**544,6**	712,8

25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	100,9	97,5
Übrige Verbindlichkeiten	148,2	173,0
Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten	**249,1**	270,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten		
Erlösabgrenzungen	22,7	42,9
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	633,0	623,0
Total andere langfristige Verbindlichkeiten	**655,7**	665,9
Andere Verbindlichkeiten	**904,8**	936,5

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 183,0 Mio. (Vorjahr: CHF 173,0 Mio.) enthalten.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
Mio. CHF	**31.12.2024**	**31.12.2024**	**31.12.2024**	**2024**	31.12.2023	**2024**	2023
Vorsorgeeinrichtungen	1,5	0,0	1,5	0,4	1,4	–0,2	–0,2
Total	**1,5**	**0,0**	**1,5**	**0,4**	1,4	**–0,2**	–0,2

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
Mio. CHF	**31.12.2024**	**31.12.2024**	31.12.2023			**2024**	2023
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	–450,0	–450,0	0,0	–397,8	–397,8	–367,2
Total	**0,0**	**–450,0**	–450,0	**0,0**	**–397,8**	**–397,8**	–367,2

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 728,7 Mio. (Vorjahr: CHF 824,5 Mio.) gegenüber der PK SBB.
Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB Massnahmen wie die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen. Diese Anstrengungen führen zu einem Anstieg des Deckungsgrades der PK SBB.
Aufgrund der Abhängigkeit von den Entwicklungen an den Kapitalmärkten und der nach wie vor geringen Wertschwankungsreserven bleibt die nachhaltige Finanzierung der Pensionskasse risikobehaftet.
Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2024 auf 110,8 Prozent (Vorjahr: 107,9 Prozent) gestiegen.

26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Abgrenzung für Fahrausweise	842,1	805,0
Abgrenzung für Zinsaufwendungen	47,6	50,0
Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen	3,8	2,9
Übrige Abgrenzungen	989,1	1 136,5
Passive Rechnungsabgrenzungen	**1 882,6**	1 994,4

Die Abgrenzung für Fahrausweise umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente sowie die Abgrenzung von Mehrfahrtenkarten.
Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von SBB Verkaufspunkten, die anderen konzessionierten Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Lieferantenrechnungen. Im Vorjahr war die fehlende Schlussrechnung einer grossen Fahrzeugbeschaffung enthalten.

27 Rückstellungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Rückstellungen	320,5	429,9
Langfristige Rückstellungen	437,4	466,9
Rückstellungen	**757,8**	896,8

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge-verpflich-tungen	Umwelt-altlasten	Energie-bereich	Ferien/Zeit-guthaben	Restrukturierung	Latente Steuern	Übrige Rück-stellungen	Total
Bestand 1.1.2023	0,6	33,2	327,3	214,2	29,8	13,0	210,1	828,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	−0,2	0,0	0,0	−0,4	−0,6
Bildung	0,0	0,0	0,0	25,5	0,0	0,7	159,0	185,2
Verwendung	0,0	−1,5	−20,0	−19,8	−0,7	−0,1	−50,3	−92,4
Auflösung	−0,2	0,0	0,0	−0,1	−2,9	0,0	−20,5	−23,6
Bestand 31.12.2023	**0,4**	**31,7**	**307,3**	**219,6**	**26,3**	**13,6**	**297,9**	**896,8**
davon kurzfristig	0,0	4,6	27,1	138,4	0,7	0,0	259,0	429,9
davon langfristig	0,4	27,1	280,2	81,2	25,6	13,6	38,9	466,9
Bestand 1.1.2024	0,4	31,7	307,3	219,6	26,3	13,6	297,9	896,8
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Bildung	0,0	0,0	0,0	21,7	0,9	0,1	82,0	104,7
Verwendung	0,0	−1,6	−27,1	−20,8	−0,5	−1,9	−147,8	−199,6
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	−44,0	−44,1
Bestand 31.12.2024	**0,4**	**30,1**	**280,2**	**220,5**	**26,7**	**11,8**	**188,2**	**757,8**
davon kurzfristig	0,0	4,1	25,1	130,9	4,1	0,0	156,3	320,5
davon langfristig	0,4	26,0	255,1	89,6	22,6	11,8	31,9	437,4

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Berichtsjahr wurden Altlastensanierungen im Umfang von CHF 1,6 Mio. (Vorjahr: CHF 1,5 Mio.) vorgenommen.
Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert. Für belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 280,2 Mio.
Die Veränderung bei der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben von CHF 0,9 Mio. ergibt sich aus zusätzlichen Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» von CHF 8,4 Mio. sowie aus einer Verwendung von CHF 7,5 Mio. der Ferien- und Überzeitguthaben.
Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für Schadenregulierungen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Unfall im Gotthard-Basistunnel, wurden CHF 120,6 Mio. verwendet. Für die Neubewertung von Schäden wurden Rückstellungen im Umfang von CHF 77,8 Mio. gebildet. Gleichzeitig konnten CHF 37,1 Mio. aufgelöst werden. Weiter wurden übrige Rückstellungen für die Umrüstung der bestehenden Türsteuersysteme bei alten Reisewagen sowie für ein Prozessrisiko im Zusammenhang mit Wasserkonzessionen verwendet.

28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Abnahme/Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	40,5	−31,2
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	−44,4	−47,2
Zunahme übriges Umlaufvermögen	−73,1	−170,3
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	−168,3	53,7
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	143,1	147,3
Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen	**−102,2**	−47,8

Verzinsliche Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 747,1	1 161,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 532,9	10 254,0
Total Finanzverbindlichkeiten		**12 280,0**	11 415,3
./. Flüssige Mittel	14	−167,0	−152,5
./. Barsicherheiten auf Zinsderivaten (Aktiven)	19	−40,8	0,0
Verzinsliche Nettoverschuldung		**12 072,2**	11 262,8

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm im Geschäftsjahr um CHF 809,4 Mio. zu.

Weitere Angaben.

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	22,2	23,1
Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge	2 598,8	3 097,8
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter	431,1	388,5
Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven	**3 052,1**	3 509,3

Die weiteren Verpflichtungen mit Eventualcharakter umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital an Beteiligungen und Prozessrisiken.

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Investitionsverpflichtungen	9 511,4	9 021,5
Verpflichtungen im Energiebereich	1 610,7	1 714,0
Übrige langfristige Vereinbarungen	2 503,3	2 717,7
Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen	**13 625,4**	13 453,2

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Fällig innerhalb eines Jahres	13,7	12,2
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	79,5	54,0
Fällig später als 5 Jahre	148,6	97,2
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	**241,8**	163,4

Transaktionen mit nahestehenden Personen.

Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der Schweizerischen Bundesbahnen SBB.

Übersicht Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr vom Bund Zuwendungen im Umfang von CHF 3359,5 Mio. (Vorjahr: CHF 3575,4 Mio.) für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	**2024**	2023
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	320,5	362,7
Leistungen Leistungsvereinbarung Infrastruktur – Abschreibungen	1 506,1	1 480,7
Leistungen Leistungsvereinbarung Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	365,6	362,5
Leistungen Leistungsvereinbarung Infrastruktur – Betriebsbeitrag	325,9	350,4
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	140,5	175,2
Abgeltungen für den alpenquerenden Güterverkehr	1,9	1,8
Total erfolgswirksame Leistungen Bund	**2 660,5**	2 733,3
Zunahme Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	670,2	817,7
À-fonds-perdu-Beitrag für Investitionen	28,8	24,4
Total Zuwendungen Bund	**3 359,5**	3 575,4

Zusätzlich hat die SBB Leistungen von Kantonen und anderen Körperschaften erhalten:

Abgeltungen Kantone für den Regionalen Personenverkehr	356,1	405,0
Leistungen Kantone für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	5,7	9,1
Total erfolgswirksame Leistungen Kantone	**361,8**	414,1
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	29,5	15,5
À-fonds-perdu-Beitrag Kantone für Investitionen	69,9	35,2
Total Zuwendungen Kantone	**461,3**	464,7
Abgeltungen anderer Körperschaften für den Regionalen Personenverkehr	33,8	32,4
Total erfolgswirksame Leistungen andere Körperschaften	**33,8**	32,4
À-fonds-perdu-Beitrag anderer Körperschaften für Investitionen	24,5	10,0
Total Zuwendungen andere Körperschaften	**58,3**	42,4
Total Zuwendungen der öffentlichen Hand	**3 879,1**	4 082,6

Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Betriebsertrag	207,4	201,1
Betriebsaufwand	–72,4	–79,1
Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften	**135,0**	122,0

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den assoziierten Gesellschaften werden in der Anmerkung 15 «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» sowie in der Anmerkung 24 «Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen» separat ausgewiesen.

Transaktionen mit Vorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	101,0	98,3
Langfristige Darlehen	629,2	728,7
Darlehen gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	**730,1**	827,1

Die Darlehen gegenüber der Vorsorgeeinrichtung stammen aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Zur Sicherung dieser Darlehen wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.
Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 95,8 Mio. (Vorjahr: CHF 92,1 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 33,0 Mio. (Vorjahr: CHF 36,7 Mio.).

Finanzinstrumente.

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent finanziert. Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen innerhalb der entsprechenden Risikolimiten abgesichert.
Projektspezifische Absicherungen von Marktrisiken werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Die Fremdwährungsrisiken von geplanten Nettogeldflüssen werden im Markt abgesichert.
Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreisrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	Kontrakt-volumen	Werte aktiv	Werte passiv	Kontrakt-volumen	Werte aktiv	Werte passiv
Mio. CHF		**31.12.2024**	**31.12.2024**	**31.12.2024**	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023
Währungen	Absicherung	565,3	3,9	0,2	441,4	0,0	9,7
Zinsen	Absicherung	732,1	0,1	64,7	732,1	8,8	19,9
Energiepreise	Absicherung	650,7	36,7	49,7	531,3	113,7	92,3
Finanzinstrumente		**1 948,1**	**40,7**	**114,6**	1 704,8	122,5	121,9

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

Risikomanagement.

Die SBB betreiben ein an ISO 31000:2018 angelehntes und mit der Strategie sowie Finanzplanung abgestimmtes, konzernweites Risikomanagement. Im Risikomanagementprozess werden auf den verschiedenen Stufen wesentliche Risiken identifiziert, beurteilt und mittels Massnahmen behandelt. Die Risk Owner sind für die Risiken in ihrem Verantwortungsbereich zuständig. Risk Management ist eine Führungsaufgabe und in die Tätigkeiten, Prozesse und Entscheidungsfindungen integriert.

Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung durch die Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report sowie mit dem Risikoupdate mit Massnahmencontrolling. Der Corporate Risk Report umfasst unter anderem die aktuellen Konzernrisiken der SBB. Risiken werden systematisch erhoben und auf verschiedenen Stufen bis hin zum Verwaltungsrat beurteilt.
Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich mit dem SBB Risikoportfolio befasst. Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report am 27. Juni 2024 genehmigt.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem.

Mit dem implementierten internen Kontrollsystem ist sichergestellt, dass die Prozesseigner die Finanzprozesse jährlich einer Risikobewertung unterziehen.

Finanzielles Risikomanagement.

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken wie Marktrisiken (Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie Energiepreisschwankungen), Liquiditäts- und Gegenparteirisiken ausgesetzt. Die Verantwortung für die Bewirtschaftung dieser Risiken ist zentralisiert und wird über Vorgaben und Risikolimiten gesteuert.

Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch das Verhältnis zwischen langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gesteuert. Das Zinsrisiko wird durch eine Zinsrisikolimite im Planungshorizont sowie strategische Bandbreiten begrenzt. Die SBB orientiert sich an quantitativen Steuergrössen, um eine ausgewogene und adäquate Finanzierungsstruktur sicherzustellen.

Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften des Konzerns resultierenden Nettowährungsrisiken werden auf Konzernstufe abgesichert. Das Währungsrisiko wird durch eine Währungsrisikolimite im Planungshorizont begrenzt.

Energiepreisrisiken.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und die Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte limitiert.

Liquiditätsrisiken.

Zur Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine monatlich aktualisierte Liquiditäts- und Devisenplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird über zentrale Cash Pools in Schweizer Franken und Euro konzentriert und über kurzfristige Finanzierungen gesteuert.
Zur Liquiditätssicherung bestehen eine operative Liquiditätsreserve und eine bestätigte Kreditlinie.
Die langfristige Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der Eurofima.
Der Umfang der Bundesfinanzierungen ist in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB geregelt.

Gegenparteirisiken.

Das Gegenparteirisiko misst das Risiko möglicher Verluste durch Gegenparteien, die ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen können. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder ein äquivalentes Rating) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen weitere Vorgaben, insbesondere die Berücksichtigung der Prämien aus Kreditausfallversicherungen (CDS-Spreads), zur Ermittlung des internen Gegenparteiratings und der Gegenparteilimiten.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 26. Februar 2025 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2024–2027 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 90,7 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 59,3 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung und Stabilisierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Für die anfallenden Amortisations- und Zinszahlungen leistete die Division Immobilien interne Ausgleichszahlungen an die Konzernbereiche von CHF 77,5 Mio. (Vorjahr: CHF 77,5 Mio.).

Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Markt Personenverkehr (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Fern- und Regionalverkehr), Produktion Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Netz und Energie) erstellt. Die übrigen Segmente beinhalten Vertrieb & Services aus Markt Personenverkehr sowie die Konzernbereiche und werden zusammen mit den Konzerneliminationen ausgewiesen. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 105.
Im übrigen Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

Segmentinformation SBB Konzern.

Angaben zur Erfolgsrechnung.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personenverkehr	Immobilien	Güterverkehr	Infrastruktur		Übr. Segmente/ Eliminationen	Total SBB
	Fernverkehr	Regionalverkehr				Netz	Energie		
1.1.–31.12.2024									
Betriebsertrag	**3 017,8**	**2 004,1**	**3 367,7**	**1 083,5**	**855,3**	**4 627,7**	**795,9**	**−4 346,4**	**11 405,6**
davon									
Verkehrserträge	2 852,3	1 144,3	0,0	0,0	746,2	1 265,9	0,0	−1 193,7	4 815,0
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	748,8	0,0	0,0	1,9	2 238,4	67,1	0,0	3 056,2
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,1	1,4	875,2	0,5	3,1	0,0	−164,2	718,2
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	692,7	−302,8	391,2
Betriebsaufwand	**−2 877,5**	**−1 993,4**	**−3 363,9**	**−758,7**	**−920,4**	**−4 775,8**	**−679,9**	**4 357,4**	**−11 012,3**
davon									
Personalaufwand	−52,5	−148,4	−1 604,5	−163,5	−409,1	−1 505,1	−61,8	−879,3	−4 824,1
Abschreibungen	−277,0	−318,1	−71,3	−243,1	−21,9	−1 478,9	−66,9	−102,6	−2 579,9
Betriebsergebnis/EBIT	**140,4**	**10,7**	**3,7**	**324,9**	**−65,1**	**−148,1**	**116,0**	**11,0**	**393,4**
Übriger Erfolg	7,5	−27,7	0,7	−119,9	−10,5	0,4	−0,8	32,0	−118,4
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	−168,2[1]	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0
Segments-/Konzernergebnis	**147,9**	**−17,0**	**4,4**	**36,7**	**−75,7**	**2,3**	**115,2**	**61,2**	**275,0**

[1] Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 59,3 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 227,5 Mio.

1.1.–31.12.2023									
Betriebsertrag	**2 899,3**	**1 973,3**	**3 038,4**	**1 045,3**	**889,1**	**4 604,7**	**890,1**	**−3 915,9**	**11 424,3**
davon									
Verkehrserträge	2 724,3	1 026,6	0,0	0,0	760,1	1 225,4	0,0	−1 158,9	4 577,5
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	841,9	0,0	0,0	2,2	2 270,7	65,0	0,0	3 179,8
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,5	1,2	841,6	0,5	1,4	0,0	−161,7	685,7
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	795,2	−332,8	463,6
Betriebsaufwand	**−2 782,8**	**−1 915,3**	**−3 059,5**	**−725,6**	**−926,5**	**−4 784,8**	**−804,2**	**3 948,8**	**−11 049,8**
davon									
Personalaufwand	−51,1	−137,4	−1 524,9	−159,5	−409,9	−1 477,0	−57,5	−867,9	−4 685,3
Abschreibungen	−263,9	−318,0	−66,6	−234,6	−21,7	−1 455,2	−80,6	−105,2	−2 545,9
Betriebsergebnis/EBIT	**116,5**	**58,0**	**−21,1**	**319,7**	**−37,3**	**−180,1**	**86,0**	**32,9**	**374,4**
Übriger Erfolg	0,1	−34,9	0,9	−97,6	−2,2	7,2	−8,2	26,8	−107,9
Ausgleichszahlungen Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	−168,2[1]	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0
Segments-/Konzernergebnis	**116,6**	**23,0**	**−20,2**	**53,9**	**−39,5**	**−22,9**	**77,8**	**77,8**	**266,5**

[1] Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 59,3 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 227,5 Mio.

Angaben zum Cashflow.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personenverkehr	Immobilien	Güterverkehr	Infrastruktur		Übr. Segmente/ Eliminationen	Total SBB
	Fernverkehr	Regionalverkehr				Netz	Energie		
1.1.–31.12.2024									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	368,8	265,2	42,3	257,2	–43,7	–89,5	101,4	225,6	1 127,2
Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öH	–937,6	–155,4	–118,6	–456,5	–49,2	–2 159,8	–156,9	–108,3	–4 142,2
Zuwendungen der öH zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	0,0	20,3	0,0	0,0	–0,1	2 134,0	51,6	0,0	2 205,7
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	**–568,7**	**130,1**	**–76,3**	**–199,4**	**–93,0**	**–115,3**	**–3,9**	**117,2**	**–809,3**
1.1.–31.12.2023									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	422,8	370,8	–30,5	266,9	–75,1	26,0	75,0	239,2	1 295,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öH	–222,1	–107,8	–94,8	–546,5	23,9	–2 201,1	–158,6	–115,4	–3 422,5
Zuwendungen der öH zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	0,0	75,0	0,0	0,0	–0,1	2 181,9	57,1	0,0	2 313,9
Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	**200,7**	**338,0**	**–125,3**	**–279,6**	**–51,3**	**6,8**	**–26,5**	**123,8**	**186,5**

Angaben zur Bilanz.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personenverkehr	Immobilien	Güterverkehr	Infrastruktur		Übr. Segmente/ Eliminationen	Total SBB
	Fernverkehr	Regionalverkehr				Netz	Energie		
31.12.2024									
Aktiven	**5 096,5**	**4 181,6**	**1 210,3**	**7 525,6**	**568,7**	**34 981,8**	**2 331,3**	**516,5**	**56 412,3**
Umlaufvermögen	206,4	243,8	582,9	56,5	247,5	413,2	106,8	–41,0	1 816,1
Anlagevermögen	4 890,1	3 937,8	627,4	7 469,1	321,2	34 568,6	2 224,5	557,6	54 596,2
Passiven	**5 096,5**	**4 181,6**	**1 210,3**	**7 525,6**	**568,7**	**34 981,8**	**2 331,3**	**516,5**	**56 412,3**
Fremdkapital	1 702,4	3 230,0	748,0	6 567,9	643,0	27 589,5	1 609,9	1 596,8	43 687,5
davon									
Finanzverbindlichkeiten	926,1	2 341,0	437,4	6 405,7	465,4	724,7	666,5	313,2	12 280,0
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	0,0	583,8	0,0	0,0	0,4	26 203,0	530,5	0,0	27 317,8
Eigenkapital	3 394,0	951,6	462,3	957,7	–74,3	7 392,3	721,4	–1 080,3	12 724,8
31.12.2023									
Aktiven	**4 826,3**	**4 727,0**	**1 361,1**	**7 313,8**	**541,1**	**34 313,6**	**2 243,2**	**–304,5**	**55 021,7**
Umlaufvermögen	320,3	602,8	781,1	63,6	245,6	452,2	112,2	–849,0	1 728,8
Anlagevermögen	4 506,0	4 124,2	580,0	7 250,1	295,5	33 861,4	2 131,0	544,6	53 292,9
Passiven	**4 826,3**	**4 727,0**	**1 361,1**	**7 313,8**	**541,1**	**34 313,6**	**2 243,2**	**–304,5**	**55 021,7**
Fremdkapital	1 580,1	3 758,4	903,2	6 392,8	542,6	26 923,6	1 637,4	835,6	42 573,8
davon									
Finanzverbindlichkeiten	500,0	2 859,7	361,1	6 205,0	359,8	668,0	683,7	–222,0	11 415,3
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	0,0	613,6	0,0	0,0	0,5	25 493,5	510,5	0,0	26 618,1
Eigenkapital	3 246,1	968,6	457,9	920,9	–1,5	7 390,0	605,9	–1 140,1	12 448,0

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % **31.12.2024**	Beteiligung SBB % 31.12.2023	Erf	Seg
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	MP
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	2,88	99,60	99,47	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
EuroBasilea AG, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
öV Preis- und Vertriebsgesellschaft AG, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	75,49	E	MP
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V	G
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR	0,03	0,03	100,00	100,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milano	EUR	13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR	0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo France SAS, Huningue	EUR	0,20	0,15	75,00	0,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF	0,10	0,03	33,33	33,33	E	G
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,44	27,18	23,85	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

Erf = Erfassung
V = Vollkonsolidiert
E = Mittels Equity-Methode
Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment
MP = Markt Personenverkehr
IM = Immobilien
G = Güterverkehr
I = Infrastruktur
KB = Konzernbereiche

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.

Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00
Fax: +41 (0)58 279 66 00
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN

Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzernerfolgsrechnung, dem Konzerneigenkapitalnachweis und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 76-105) geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung, die Jahresrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2024
abgeschlossene Geschäftsjahr

Unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2024
abgeschlossene Geschäftsjahr

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 26. Februar 2025

Erfolgsrechnung SBB AG.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Anmerkung	**2024**	2023
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	4 020,0	3 792,6
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 832,4	2 935,3
Mieterträge Liegenschaften		725,1	691,1
Nebenerträge	3	1 512,6	1 540,8
Eigenleistungen		1 468,6	1 409,5
Total Betriebsertrag		**10 558,8**	10 369,4
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		−901,2	−871,3
Personalaufwand	4	−4 204,6	−4 080,3
Sonstiger Betriebsaufwand	5	−2 457,8	−2 563,0
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	8	−80,0	−40,0
Wertberichtigungen auf Beteiligungen		0,0	−16,5
Abschreibungen auf Sachanlagen		−2 239,6	−2 196,2
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		−238,2	−236,5
Total Betriebsaufwand		**−10 121,4**	−10 003,8
Betriebsergebnis/EBIT		**437,4**	365,6
Finanzertrag		29,9	20,9
Finanzaufwand		−134,8	−133,8
Ordentliches Ergebnis		**332,5**	252,6
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		5,6	27,5
Gewinn vor Steuern		**338,0**	280,1
Ertragssteuern		−11,5	−15,0
Jahresgewinn	6	**326,5**	265,1

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	**31.12.2024**	31.12.2023
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		158,1	146,1
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		265,4	159,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	231,6	267,4
Andere Forderungen		158,8	112,9
Vorräte und angefangene Arbeiten		497,2	455,1
Aktive Rechnungsabgrenzungen		608,0	493,5
Total Umlaufvermögen		**1 919,1**	1 634,9
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	8	838,0	878,4
Beteiligungen		552,7	550,8
Sachanlagen		43 907,5	42 961,5
Sachanlagen im Bau		7 209,3	6 895,4
Immaterielle Anlagen		1 215,4	1 202,6
Total Anlagevermögen		**53 722,9**	52 488,6
Total Aktiven		**55 642,0**	54 123,5

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	**31.12.2024**	31.12.2023
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	491,5	658,7
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	2 261,9	1 670,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	223,2	244,3
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 765,1	1 869,4
Kurzfristige Rückstellungen	13	332,2	343,9
Total kurzfristiges Fremdkapital		**5 073,8**	4 786,8
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	10 532,9	10 254,0
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	11	26 733,5	26 003,9
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	655,5	665,8
Langfristige Rückstellungen	13	342,3	435,6
Total langfristiges Fremdkapital		**38 264,2**	37 359,3
Total Fremdkapital		**43 338,1**	42 146,1
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserven			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserven gemäss Art. 67 EBG Infrastruktur Netz		–37,3	–37,3
Reserven gemäss Art. 67 EBG Systemführerschaft Bahnstrom		4,3	4,3
Reserven gemäss Art. 36 PBG Regionaler Personenverkehr		–59,4	–81,4
Gesetzliche Gewinnreserven		13,1	0,0
Freie Gewinnreserven		900,0	700,0
Bilanzgewinn			
Gewinnvortrag		156,7	126,7
Jahresgewinn	6	326,5	265,1
Total Eigenkapital		**12 303,9**	11 977,4
Total Passiven		**55 642,0**	54 123,5

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern (SBB AG), wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung stellt die wirtschaftliche Lage der SBB AG so dar, dass sich Dritte ein zuverlässiges Urteil bilden können.
Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 Prozent beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die vom Bund beherrscht werden.

Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2024 einen Deckungsgrad von 110,8 Prozent (Vorjahr: 107,9 Prozent) aus. Per 31. Dezember 2024 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 450,0 Mio. (Vorjahr: CHF 450,0 Mio.).

Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsbund (ZVV).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB AG zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB AG und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr von den Abgeltungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.

Rückstellung für Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB AG eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, in der Eröffnungsbilanz 1999 keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2024 weitergeführt, und Kosten von CHF 1,6 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 30,1 Mio.

Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionalverkehr.

Der Regionale Personenverkehr erhält Abgeltungen der öffentlichen Hand für die ungedeckten Kosten des bestellten Angebotes. Darin enthalten sind die geglätteten Kosten der Fahrzeuginstandhaltung. Da die effektiven Kosten nicht zeitgleich mit den Abgeltungen anfallen, entsteht eine Differenz zu den erhaltenen Abgeltungen. Basierend auf dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG), wird diese Differenz einer Rückstellung zugewiesen bzw. entnommen.

Ertragssteuern.

Die SBB AG bezahlt Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit ist die SBB AG auf Bundes- und Kantonsebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	**2024**	2023
Personenverkehr	3 773,2	3 550,3
Infrastruktur (Trassenertrag)	246,8	242,3
Verkehrserträge	**4 020,0**	3 792,6

2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr		
Bund	247,2	279,7
Kantone	279,6	319,8
Andere Körperschaften	0,1	0,1
Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	**526,9**	599,6
Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarungen		
Abschreibungen Infrastruktur	1 479,7	1 453,8
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	364,2	358,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	315,4	339,7
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	2 159,3	2 151,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen		
Bund	140,5	174,7
Kantone	5,7	9,1
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	146,2	183,9
Total Leistungen für die Bahninfrastruktur	**2 305,5**	2 335,7
Leistungen der öffentlichen Hand	**2 832,4**	2 935,3

3 Nebenerträge.

Mio. CHF	**2024**	2023
Bahnbetriebsleistungen	56,4	58,7
Dienstleistungen	238,8	232,5
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	122,2	129,7
Erträge aus Vermietungen	97,6	104,8
Energieerträge	395,1	469,7
Geldwechsel	25,5	26,8
Provisionen	40,8	33,8
Drucksachen- und Materialverkäufe	72,4	78,1
Kostenbeteiligungen	357,9	303,4
Übrige Nebenerträge	105,8	103,3
Nebenerträge	**1 512,6**	1 540,8

4 Personalaufwand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Lohnaufwand	2 928,6	2 803,8
Personalmiete	510,2	542,4
Sozialversicherungsaufwand	565,7	537,9
Übriger Personalaufwand	200,1	196,1
Personalaufwand	**4 204,6**	4 080,3

5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	**2024**	2023
Bahnbetriebsleistungen	443,9	475,7
Miete von Anlagen	77,0	75,5
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	590,9	589,1
Fahrzeugaufwand	116,1	110,0
Energieaufwand	452,8	570,4
Verwaltungsaufwand	97,0	102,8
Informatikaufwand	223,7	226,4
Werbeaufwand	48,1	44,3
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	94,1	106,2
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	99,4	96,5
Übriger Betriebsaufwand	214,7	166,1
Sonstiger Betriebsaufwand	**2 457,8**	2 563,0

6 Jahresgewinn.

Mio. CHF	**2024**	2023
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Infrastruktur Netz gemäss Art. 67 EBG	2,3	−21,0
Systemführerschaft Bahnstrom gemäss Art. 67 EBG	−2,0	1,6
Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	21,9	22,0
Ergebnisse aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	304,3	262,5
Jahresgewinn	**326,5**	265,1

7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	208,0	246,1
gegenüber Beteiligten	18,9	14,8
gegenüber Beteiligungen	11,1	12,1
Wertberichtigungen	−6,4	−5,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**231,6**	267,4

8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Übrige Beteiligungen	49,4	45,1
Wertberichtigung auf übrige Beteiligungen	−10,9	−10,9
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	796,1	768,3
Wertberichtigung auf Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	−185,0	−105,0
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,8	1,0
Übrige Finanzanlagen	187,6	179,9
Finanzanlagen	**838,0**	878,4

Die Erhöhung der Wertberichtigungen auf den Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften von CHF 80,0 Mio. bezieht sich auf Darlehen der SBB Cargo AG.
Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 350,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen und Zinsen sind gestundet. Ferner gewährt die SBB AG der SBB Cargo AG eine Finanzierungszusage im Umfang des vom VR SBB verabschiedeten Budgetwertes.

9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	451,2	608,8
gegenüber Beteiligten	38,9	42,6
gegenüber Beteiligungen	1,4	7,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**491,5**	658,7

10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Bankverbindlichkeiten	3 280,1	3 373,3
Leasingverbindlichkeiten	22,5	28,2
Personalkasse	662,3	708,8
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	516,2	509,7
Darlehen des Bundes (kommerziell)	7 585,0	6 480,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	728,7	824,5
Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	**12 794,8**	11 924,5

11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 057,0	4 038,1
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	19 553,3	18 880,6
Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds	845,4	837,3
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	158,7	158,7
Darlehen Kantone	2 119,1	2 089,3
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	**26 733,5**	26 003,9

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 27,8 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 31,3 Mio.).

12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	83,7	81,6
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	139,5	162,6
Langfristige Erlösabgrenzungen	22,5	42,8
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	633,0	623,0
Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten	**878,7**	910,1

13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Umweltaltlasten	30,1	31,7
Belastende Energieverträge	280,2	307,3
Ferien/Zeitguthaben	186,4	184,4
Restrukturierung	12,8	12,3
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	77,2	130,2
Übrige Rückstellungen	87,8	113,6
Kurz- und langfristige Rückstellungen	**674,5**	779,5

Die Rückstellung «Belastende Energieverträge» deckt die erwarteten Verluste des Kraftwerks Nant de Drance, die sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben.
Die Rückstellung «Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr» wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 130,4 Mio. (Vorjahr: CHF 115,5 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 77,4 Mio. (Vorjahr: CHF 76,4 Mio.).

Weitere Angaben.

Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag bei 27 893 (Vorjahr: 27 440).

Liquiditätsmanagement.

Die SBB führt ein konzernweites Cash Pooling. Die SBB AG ist Teilnehmerin im Cash Pooling und Poolleader. Die (Pool-)Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 056,3	8 344,8
Fällig später als 5 Jahre	3 766,3	3 482,2
Total	**11 822,6**	11 827,0

In den weiteren nicht bilanzierten Verpflichtungen sind unter anderem Investitionsverpflichtungen, Verpflichtungen im Energiebereich sowie langfristige Mieten für Immobilien und sonstige Anlagen enthalten.

Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Bürgschaften und Garantien	42,2	39,3
Total	**42,2**	39,3

Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Leasinganlagen	44,5	50,5
Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge	2 564,8	3 055,7
Total	**2 609,3**	3 106,2

Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	**31.12.2024**	31.12.2023
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Statutarische Haftungsklauseln	282,0	302,0
Andere	197,1	154,5
Total	**583,1**	560,5

Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

Die SBB AG hält Anteile an mehreren Kraftwerken (sogenannten Partnerwerken). Die Partnerverträge sehen dabei vor, dass die Kosten für den Betrieb und die spätere Stilllegung den Aktionären (Partnern) über deren Strombezüge anteilig belastet werden. Für den Fall, dass die Kosten für Betrieb, Stilllegung und Entsorgung dereinst höher ausfallen sollten als erwartet und die Mittel der Stilllegungs- und Entsorgungsfonds zur Deckung der Kosten nicht ausreichen, besteht aufgrund der generellen Kostenübernahmeverpflichtung für die Partner eine Nachschusspflicht.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 26. Februar 2025 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

Angaben gemäss spezialgesetzlichen Bestimmungen.

Die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) wurde per 1. Januar 2025 aufgehoben. Neu untersteht die SBB AG den Bestimmungen zur Rechnungslegung in der Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) und der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV).

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 66 ARPV).

Die SBB AG hat für alle Geschäftsbereiche Sachversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) und Haftpflichtversicherungen mit einer Deckungssumme von CHF 400,0 Mio. (gegenüber dem Vorjahr unverändert) abgeschlossen.

Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 2 KPFV).

Mio. CHF	Nettobuchwert 1.1.2024	Zugänge	Umbuchungen aus Anlagen im Bau	Abschreibungen	Abgänge	Nettobuchwert **31.12.2024**
Gebäude und Grundstücke	1 627,1	0,9	−23,5	−27,3	−1,6	1 575,6
Kunstbauten	9 454,0	0,0	230,7	−186,8	−1,1	9 496,8
Brücken	2 013,8	0,0	92,0	−43,3	−0,8	2 061,7
Tunnel	6 410,2	0,0	33,8	−117,6	0,0	6 326,4
Übrige Kunstbauten	1 030,0	0,0	104,9	−25,9	−0,3	1 108,8
Fahrbahnanlagen	8 459,1	23,7	793,6	−331,6	−53,7	8 891,1
Gleise	3 943,4	0,0	418,8	−164,5	−31,1	4 166,6
Weichen	1 963,1	23,7	225,2	−103,2	−21,9	2 086,9
Übrige Fahrbahnanlagen	2 552,5	0,0	149,7	−63,8	−0,8	2 637,5
Bahnstromanlagen	2 732,0	0,0	262,9	−108,9	−10,2	2 875,8
Fahrleitungsanlagen	1 522,5	0,0	150,7	−53,2	−4,2	1 615,8
Übrige Bahnstromanlagen	1 209,5	0,0	112,2	−55,7	−6,1	1 259,9
Sicherungsanlagen	2 593,5	0,0	233,9	−239,4	−9,6	2 578,4
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	2 067,5	0,0	191,6	−187,3	−6,3	2 065,4
Übrige Sicherungsanlagen	526,0	0,0	42,3	−52,0	−3,3	513,0
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 687,7	0,0	219,5	−260,2	−4,1	1 642,9
Niederspannungsverbraucher	1 226,8	0,0	116,6	−146,0	−1,8	1 195,6
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	460,9	0,0	103,0	−114,2	−2,3	447,4
Publikumsanlagen	1 166,0	0,0	176,8	−34,4	−1,6	1 306,8
Perrons und Zugänge	1 113,2	0,0	172,1	−32,7	−1,6	1 251,0
Übrige Publikumsanlagen	52,8	0,0	4,7	−1,7	0,0	55,8
Fahrzeuge Infrastruktur	714,8	0,0	59,2	−57,0	−1,1	715,9
Schienenfahrzeuge	679,0	0,0	45,6	−47,8	−0,5	676,4
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	35,8	0,0	13,6	−9,2	−0,6	39,5
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	550,3	0,0	159,5	−150,2	−1,9	557,6
Anlagen im Bau	4 876,5	2 163,2	−2 112,7	0,0	0,0	4 927,1
Total	**33 860,9**	**2 187,9**	**0,0**	**−1 395,7**	**−85,0**	**34 568,1**

Total Anschaffungswerte	52 759,9	54 479,9
Total kumulierte Wertberichtigungen	−18 898,9	−19 911,8
Total Nettobuchwert	**33 860,9**	**34 568,1**

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 2163,8 Mio. (Vorjahr: CHF 2212,8 Mio.). Zusätzlich wurden Anlagen inklusive der zugehörigen Darlehen der öffentlichen Hand von der zb zentralbahn AG im Umfang von CHF 23,7 Mio. und von Infrastruktur Energie im Umfang von CHF 0,3 Mio. übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht.

Abschreibungen Sachanlagen und Immaterielle Anlagen der Sparte Infrastruktur (Art. 2 KPFV).

Mio. CHF	**2024**	2023
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 281,7	1 282,5
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	114,0	107,0
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	83,2	65,7
Total	**1 478,9**	1 455,2

Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 66 ARPV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	**2024**	2024	2024
Gebäude und Grundstücke	59,2	8,0	51,1
Kunstbauten	458,7	70,0	388,7
Brücken	208,8	30,7	178,1
Tunnel	113,5	16,4	97,1
Übrige Kunstbauten	136,4	22,9	113,5
Fahrbahnanlagen	879,9	138,9	740,9
Gleise	545,4	84,3	461,1
Weichen	312,3	49,1	263,2
Übrige Fahrbahnanlagen	22,1	5,5	16,6
Bahnstromanlagen	196,8	32,7	164,1
Fahrleitungsanlagen	104,7	19,5	85,3
Übrige Bahnstromanlagen	92,1	13,2	78,9
Sicherungsanlagen	311,0	59,8	251,2
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	244,0	51,7	192,3
Übrige Sicherungsanlagen	67,0	8,1	58,9
Niederspannungs- und Telekomanlagen	214,0	25,9	188,1
Niederspannungsverbraucher	117,4	16,3	101,1
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	96,6	9,6	87,0
Publikumsanlagen	248,1	36,0	212,1
Perrons und Zugänge	245,6	35,2	210,4
Übrige Publikumsanlagen	2,5	0,8	1,7
Fahrzeuge Infrastruktur	27,8	0,0	27,9
Schienenfahrzeuge	17,3	0,0	17,3
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	10,5	0,0	10,6
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	188,7	49,0	139,7
Vorsteuerkürzung auf Investitionsbeiträgen	64,9	64,9	0,0
Total	**2 649,1**	485,3	2 163,8

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1814,4 Mio. (Vorjahr: CHF 1737,4 Mio.) und Ausbauten von CHF 825,5 Mio. (Vorjahr: CHF 981,0 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 9,3 Mio. (Vorjahr: CHF 10,7 Mio.) finanziert.

Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB % **31.12.2024**	Kapital- und Stimmenanteil SBB % 31.12.2023
Personenverkehr und Tourismus					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	2,88	99,60	99,47
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
EuroBasilea AG, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Bern (liquidiert)	CHF	0,00	0,00	0,00	74,42
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RAlpin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,44	27,18	23,85
Kraftwerke					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
Liegenschaften und Parking					
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
Diverses					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42

Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2024 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	**31.12.2024**
Gewinnvortrag Vorjahr	156,7
Jahresgewinn	326,5
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	**483,2**
Verwendung des Bilanzgewinnes	
Zuweisung Ergebnis Sparte Infrastruktur an die Reserven gemäss Art. 67 EBG	−2,3
Entnahme Ergebnis Systemführerschaft Bahnstrom aus den Reserven gemäss Art. 67 EBG	2,0
Zuweisung an die Reserven Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	−11,0
Zuweisung an die gesetzlichen Reserven gemäss Art. 672 OR	−15,8
Zuweisung an die freiwilligen Gewinnreserven	−350,0
Vortrag auf neue Rechnung	**106,1**

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00
Fax: +41 (0)58 279 66 00
www.deloitte.ch

Bericht der Revisionsstelle

An die Generalversammlung der
SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 109-120) geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2024
abgeschlossene Geschäftsjahr

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2024
abgeschlossene Geschäftsjahr

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes Internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Aufgrund unserer Prüfung gemäss Art. 728a Abs. 1 Ziff. 2 OR bestätigen wir, dass der Antrag des Verwaltungsrats dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Deloitte AG

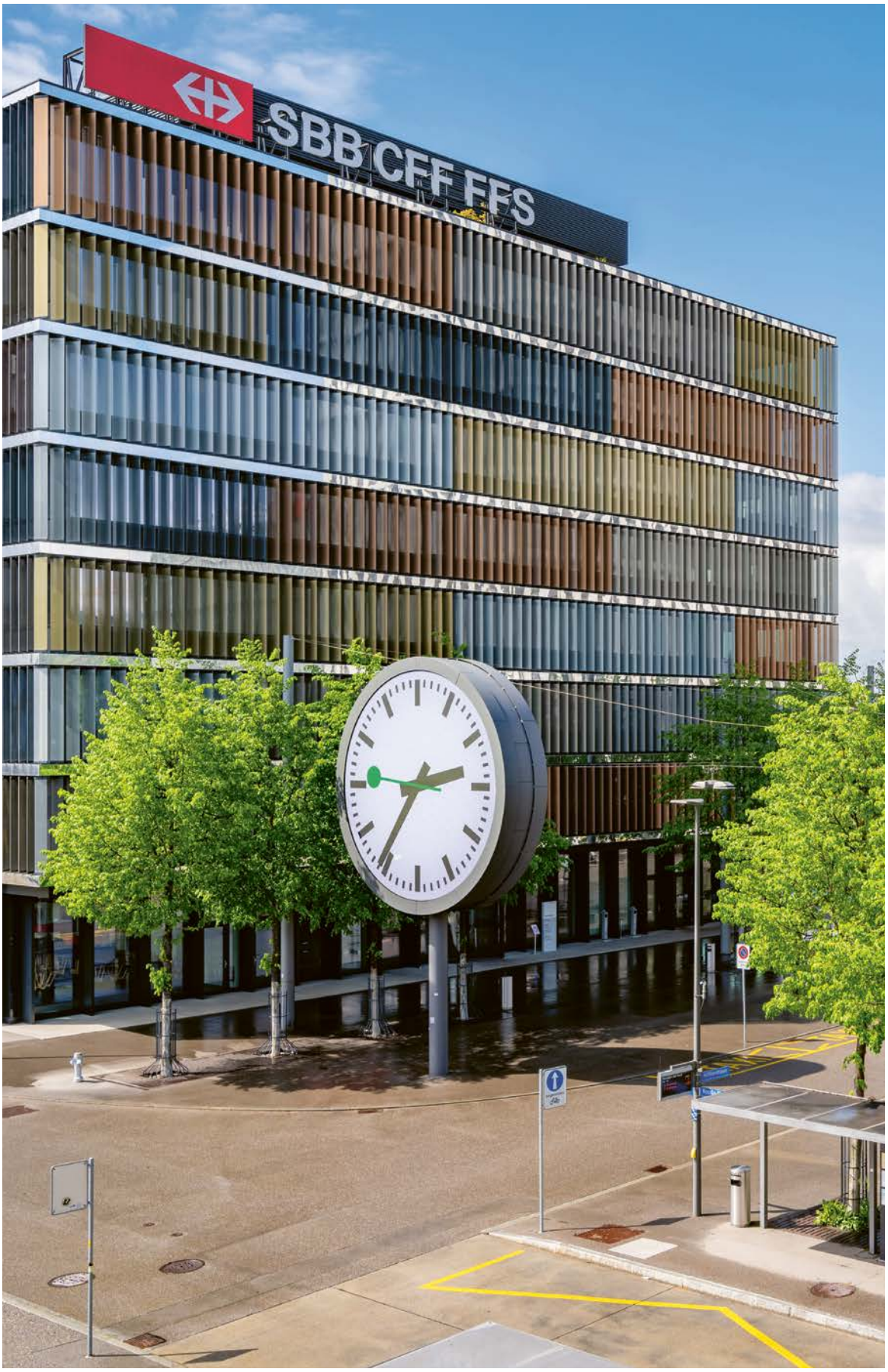
Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 26. Februar 2025

Nachhaltigkeits-bericht.

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



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

«Ein Tick grüner.»

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

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

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

Herzliche Grüsse

Nicolas Ecoffey
Leiter Unternehmensentwicklung

Christina Meier
Leiterin Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit bei der SBB.

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

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

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

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

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

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

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

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

Das Nachhaltigkeitsengagement der SBB: Schwerpunktthemen und SDGs.

Umwelt	**Gesellschaft**	**Mitarbeitende**
Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.	Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.	Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.
Klima und Energie	Nachhaltige Mobilität	Attraktive Arbeitgeberin
Kreislaufwirtschaft	Sicherheit und Resilienz	Gesundheit und Arbeitssicherheit
Nachhaltige Lebensräume	Nachhaltige Beschaffung	Chancengleichheit

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

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

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

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

Herleitung der wesentlichen Themen.

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

Wesentlichkeitsmatrix.

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

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

Über die Berichterstattung.

Die SBB legt ihre ökologischen, sozialen und Governance-Themen (ESG) gemäss den GRI Sustainability Reporting Standards und der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) offen. Mit welchen ökologischen und sozialen Themen sie sich 2024 speziell beschäftigte, ist im Teil «Konzernlagebericht» zu finden. Die strategischen Ziele sowie Kennzahlen zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und die klimabezogenen Risiken und Chancen sind im Teil «Nachhaltigkeitsbericht» aufgeführt. Informationen zur Governance finden sich im Corporate-Governance-Teil.
Angaben gelten für die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Falls Daten oder Informationen von diesem Grundsatz abweichen, ist dies gesondert vermerkt. Ebenso werden im Vergleich zum Vorjahr neu formulierte Informationen direkt bei der jeweiligen Auskunft ausgewiesen. Aufgeführte Kennzahlen werden durch das SBB Statistikportal auf reporting.sbb.ch ergänzt.
Für die ausgewiesenen ESG-Informationen ist keine externe Bestätigung («external assurance») eingeholt worden. Fragen und Rückmeldungen zu Inhalten dieses Berichtsteils können an Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit, gestellt werden: christina.meier@sbb.ch.

Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

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

Beitrag der SBB zur Erreichung des SDG durch die Schweiz

■ sehr kleiner Beitrag

■■ kleiner Beitrag

■■■ mittlerer Beitrag

■■■■ grosser Beitrag

■■■■■ sehr grosser Beitrag

■■■

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

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Gesundheit und Arbeitssicherheit

■■■

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

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Aus- und Weiterbildung

■■■

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

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Diversität und Chancengleichheit

■■■■■

Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Durch den Ausbau des Bahnangebots wird ihr Energiebedarf in den kommenden Jahren weiterwachsen. Die SBB bekennt sich deshalb zu einem sorgsamen 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 Anstellungsbedingungen für ihre Mitarbeitenden.
Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz arbeitet die SBB mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie ist dabei bestrebt, in der Lieferkette negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie allfällige Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen zu verhindern.

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

Die Schweiz hat sich der Agenda 2030 verpflichtet. Die SBB leistet durch ihr Handeln entlang ihres Nachhaltigkeitsengagements einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz. In erster Linie trägt sie durch die konsequente Senkung ihrer Treibhausgasemissionen, ihre Energiestrategie und ihr Angebot massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei.
Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Infrastrukturbetreiberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin unterstützt die SBB die Erreichung der folgenden SDGs: SDG 8 (Sichere Arbeit), SDG 9 (Sicherer Zugang zur Bahn und verlässliche Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Bauten und Lebensräume) und SDG 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch).
Punktuell trägt die SBB zur Erreichung der folgenden fünf SDGs bei: Sie engagiert sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Sie fördert die Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und den barrierefreien Zugang zur Bahn (SDG 10). Schliesslich verpflichtet sie sich zur naturnahen Pflege von Bahnborden und Böschungen (SDG 15).
Bei der Gewichtung der SDGs orientiert sich die SBB an der Umsetzung der Agenda 2030 durch die Schweiz. Die Schwerpunkte der SBB stehen somit im Einklang mit der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats. Die folgenden Spalten beschreiben den Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs.

Die SBB betreibt und unterhält eine verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur. Sie modernisiert und rüstet ihre Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge nach, um diese noch sauberer und umweltverträglicher zu machen. Sie leistet einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die SBB investiert in Innovationen, entwickelt neue Mobilitätsangebote und fördert den grenzüberschreitenden Verkehr. Ihre Kundendaten behandelt sie mit grösster Sorgfalt, und sie schützt ihre Informatikinfrastruktur vor Cyberangriffen.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Schutz der Kundendaten und Cyber Security

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.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Chancengleichheit und Barrierefreiheit

Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus. Dadurch schafft sie sichere und nachhaltige Verkehrssysteme wie auch Arbeits-, Wohn- und Lebensräume. So fördert die SBB kurze Wege zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort.
Ihre Büro- und Wohngebäude plant und baut sie nach anerkannten Nachhaltigkeitsstandards, und sie ist bestrebt, Materialien wiederzuverwenden.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Nachhaltig bauen und Arealentwicklung sowie Kreislaufwirtschaft

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang ihrer Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und ökologische Kriterien. Bei Beschaffungs- und Investitionsentscheiden 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.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Kreislaufwirtschaft und Nachhaltige Beschaffung

Die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet rund zehn Prozent der Schweizer Gesamtemissionen. Somit trägt die SBB einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Es gehört zu ihren Unternehmenszielen, die eigenen CO_2-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.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Treibhausgasemissionen und Anpassung an den Klimawandel

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.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Biodiversität

Fokus Klima.

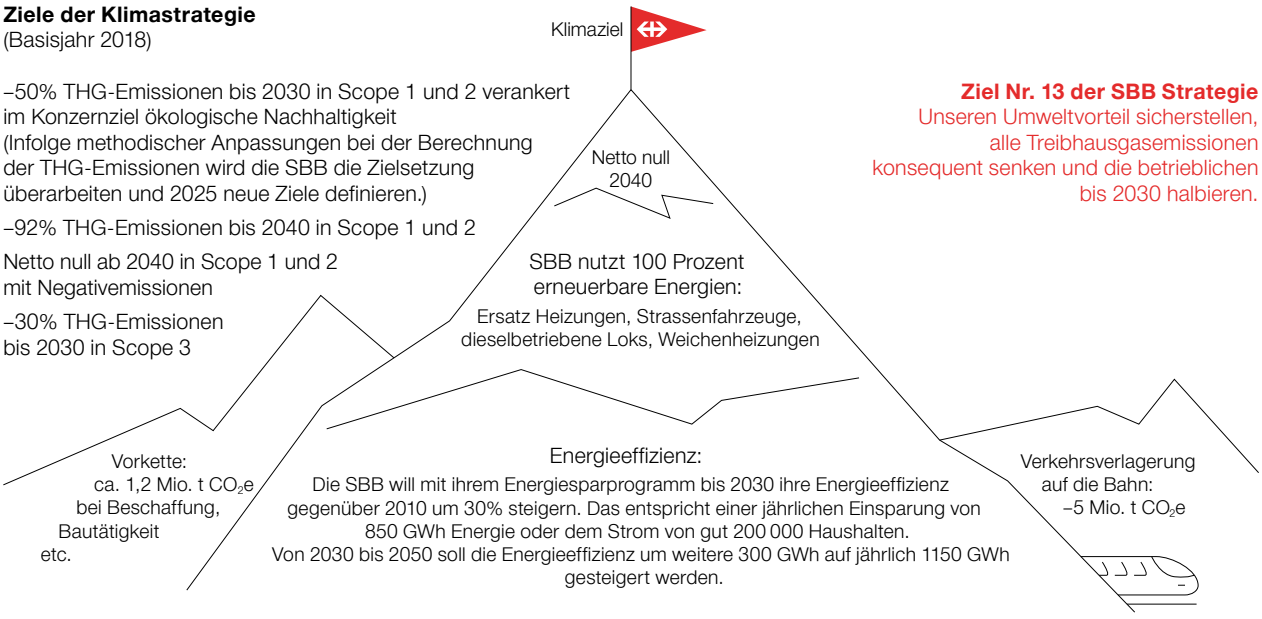
Die SBB will als bundesnahes Unternehmen ein Vorbild hinsichtlich ihrer Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft sein. Sie legt deshalb ihre klimabedingten Risiken und Chancen gemäss den Richtlinien der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) offen. Damit will sie dem Bund und der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

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

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

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

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



Verankerung des Klimaschutzes in Strategie und Konzernzielen.

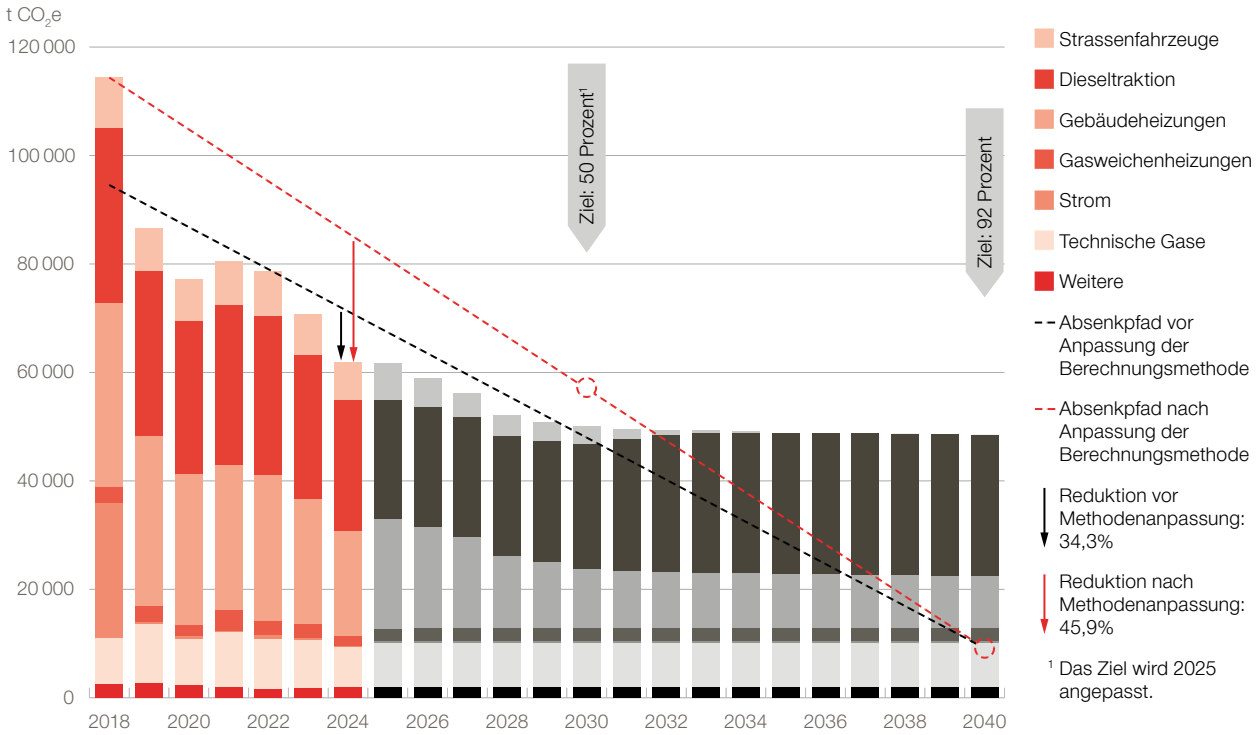
Die SBB legt grossen Wert auf den Schutz von Umwelt und Klima. Dies spiegelt sich in ihrer Strategie 2030 wider, die Nachhaltigkeit als ein zentrales Element beinhaltet. Seit 2018 verfolgt die SBB zudem eine spezifische Klimastrategie.

Die Züge der SBB fuhren 2024 mit 90 Prozent Energie aus Wasserkraft. Dies trug wesentlich dazu bei, die direkten und indirekten energiebedingten CO_2-Emissionen niedrig zu halten. Die SBB leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz in der Schweiz. Denn die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet im Personen- und im Güterverkehr rund fünf Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr, was etwa zehn Prozent der Schweizer Gesamtemissionen entspricht. Das Zugfahren ist dabei nur für 0,3 Prozent des CO_2-Ausstosses verantwortlich, den der Verkehr gesamthaft in der Schweiz verursacht. Die Bedeutung der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel bietet für die SBB daher die Chance, sich auf dem Weg in eine klimafreundliche Zukunft noch gezielter im Markt zu positionieren.

Es gehört somit zu den Zielen der SBB, einen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen zu leisten und ihre CO_2-Emissionen zu reduzieren. Dafür halbiert sie bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 und senkt diese bis 2040 um 92 Prozent. Dieses Ziel hat die SBB im Konzernziel «ökologische Nachhaltigkeit» verankert, das eines von neun Konzernzielen bildet. Es entspricht den wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), welche die Klimaziele der SBB 2022 validiert hat. Aufgrund des im Juni 2023 von den Schweizer Stimmberechtigten beschlossenen Klima- und Innovationsgesetzes muss die SBB als bundesnaher Betrieb bereits 2040 das Netto-Null-Ziel erreichen. Ihre unvermeidlichen Restemissionen von acht Prozent wird sie mittels Entzugs von CO_2 aus der Atmosphäre, sogenannten Negativemissionen, ausgleichen.

Obwohl die betrieblichen Emissionen gering sind, ist der gesamte CO_2-Fussabdruck der SBB aufgrund der Beschaffung erforderlicher Materialien und Dienstleistungen erheblich. Deshalb will die SBB auch die Scope-3-Emissionen innerhalb ihrer Wertschöpfungskette kontinuierlich reduzieren.

Absenkpfad zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2).
2018–2024 Ist-Werte, 2025–2040 Prognose mit bisher finanzierten Massnahmen



Transitionsplan zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

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

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

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

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

Ziele und Kennzahlen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

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

■ Zielerreichungsgrad (ZEG) >90%
■ ZEG 75–90% oder teilweise finanziert
■ ZEG <75% oder nicht finanziert
[1] Siehe Kommentar im Text
[2] Die restlichen 8% unvermeidliche Emissionen werden zur Erreichung des Netto-Null-Ziels mit Negativemissionen ausgeglichen.
[3] Durch den Kauf von Herkunftsnachweisen wird ein Anteil von mindestens 90% erneuerbarer Energie angestrebt. Die definitive Deklaration des Anteils erneuerbarer Energieträger stützt sich auf Herkunftsnachweise und kann erst im Frühling des Folgejahres erfolgen.
[4] Für die Wärmeenergie sind keine SBB übergreifenden Ziele für 2030/2040 definiert. Die Zunahme der erneuerbaren Energieträger wird bei der Erreichung des Netto-Null-Ziels angerechnet.

Weitere Kennzahlen zu den CO_2-Emissionen der SBB sowie eine detaillierte Erläuterung von Scope 1, 2 und 3 sind in folgenden Kapiteln zu finden:

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

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

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

Um die Emissionen von Dieselschienenfahrzeugen, Weichenheizungen und technischen Gasen bis ins Jahr 2040 zu senken, hat die SBB zusätzliche Massnahmen identifiziert. Lassen sich diese Massnahmen vollumfänglich finanzieren, sinken die Emissionen gegenüber 2018 um 85 bis 90 Prozent. Aufgrund der sinkenden Energiepreise für erneuerbare Energien, dem verminderten Wartungsaufwand und der steigenden Energieeffizienz wird ein positiver Beitrag erwartet. Um die Rangierlokomotiven des Güterverkehrs zu erneuern, fossile Heizungen zu ersetzen und klimafreundliche Kältemittel einzusetzen, hat die SBB mittel- und langfristig finanzielle Mittel aus erwirtschafteten Geldern eingeplant. Investitionen bei der Infrastruktur werden durch Bundesmittel finanziert, die im Rahmen einer Leistungsvereinbarung zugesprochen werden. Die Finanzierung von klimafreundlichen Massnahmen in der nächsten Leistungsvereinbarungsperiode (2029–2032) ist aktuell noch nicht bestätigt. Ohne diese Finanzierungsmittel lassen sich die Emissionen gegenüber 2018 nur um 65 bis 70 Prozent reduzieren. Zur Erreichung des Netto-Null-Ziels muss die SBB die Restemissionen mittels Negativemissionen neutralisieren. Aktuell scheint für das Jahr 2040 ein Preis von 600 Franken pro neutralisierte Tonne CO_2 realistisch. Daher geht die SBB davon aus, dass sich die Investitionen in Umrüstungsmassnahmen langfristig auszahlen.

Das Erreichen der Klimaziele bietet für die SBB gleichzeitig Chancen für neue Geschäftsideen. So lancierte die Direktversicherungsgesellschaft der SBB, die SBB Insurance AG, in Zusammenarbeit mit ihren Rückversicherern AXA XL, Helvetia Versicherungen und Zurich Versicherungs-Gesellschaft das weltweit erste Pilotprojekt, das im Versicherungsvertrag eine Nachhaltigkeitskomponente aufweist. Die jährliche Nettoprämie wurde um einen Bonus bzw. Malus ergänzt, der an die Erreichung der CO_2-Absenkziele gebunden ist.

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

Um Projekte zur Umsetzung von CO_2-Reduktionsmassnahmen zu fördern, steht der SBB zudem ein interner Klimafonds zur Verfügung. Dieser wird durch die Einnahmen aus der CO_2-Abgabe gespiesen, die durch den Bund an die Unternehmen rückvergütet werden. 2024 hat die SBB aus dem Klimafonds Projekte im Umfang von über zwei Millionen Franken gefördert. Die Projekte haben beispielsweise dazu beigetragen, das Photovoltaikprogramm aufzubauen oder weitere Erkenntnisse zu den in der Lieferkette anfallenden Scope-3-Emissionen zu gewinnen.

Identifikation von Klimarisiken.

Die CO_2-Emissionen der SBB – besonders jene aus Scope 3 – haben einen grossen Einfluss auf die Umwelt. Klimaschutz ist für die SBB deshalb ein wesentliches Thema (siehe Wesentlichkeitsmatrix, S. 130). Interne wie externe Stakeholder stellen diesbezüglich klare Anforderungen:

Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaschutz

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

Das Netto-Null-Ziel bis 2040 zu erreichen, ist eines von neun Konzernzielen der SBB. Dieses Ziel nicht zu erreichen, stellt für die SBB nicht nur das Risiko eines Imageverlusts dar, sondern bedeutet für sie ebenso ein finanzielles Risiko. Für alle Restemissionen, welche die SBB 2040 noch ausstösst, muss sie eine entsprechende Menge CO_2 aus der Atmosphäre entziehen. Aus subventionsrechtlichen Gründen kann sie die Negativemissionen nicht über eine interne CO_2-Besteuerung querfinanzieren.

Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaresilienz

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

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

Ein klimaresilientes Bahnnetz als Rückgrat der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft.

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

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

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

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

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

Klimaszenarien.

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

Die SBB führt ihre Klimarisikoanalysen wie folgt durch:

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

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

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

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

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

Ziele und Kennzahlen zur Anpassung an den Klimawandel.

Die bisher erfassten Kennzahlen zur Anpassung an den Klimawandel sind in folgendem Kapitel zu finden:
– Kapitel «Anpassung an den Klimawandel», Seiten 158–159

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

Bewertung und Management der Klimarisiken.

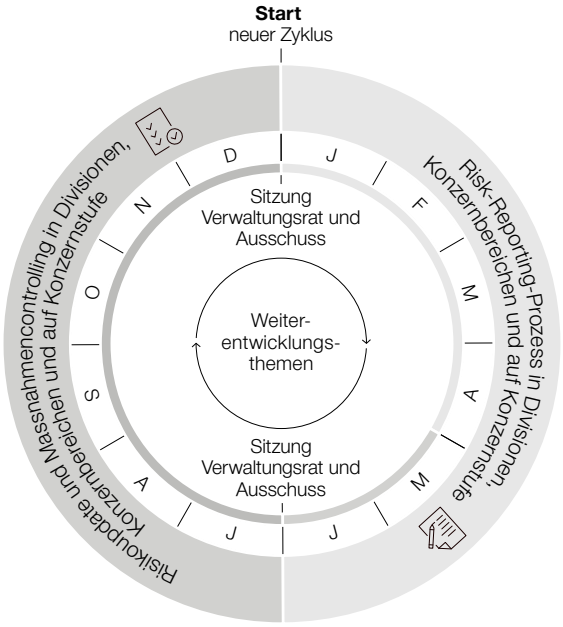
Die SBB integriert Klimarisiken nahtlos in ihren allgemeinen Corporate-Risk-Management-Prozess. Dabei identifizieren und bewerten Risk Manager sowie Fachexpertinnen und Fachexperten der Divisionen und Konzernbereiche systemgestützt die Risiken und legen Massnahmen zu deren Handhabung fest. Die Klimarisiken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

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

Governance von Klimaschutz sowie von klimabedingten Risiken und Chancen.

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

Allgemeiner Risk-Management-Prozess der SBB.
Zusammenspiel von Divisionen und Konzern



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

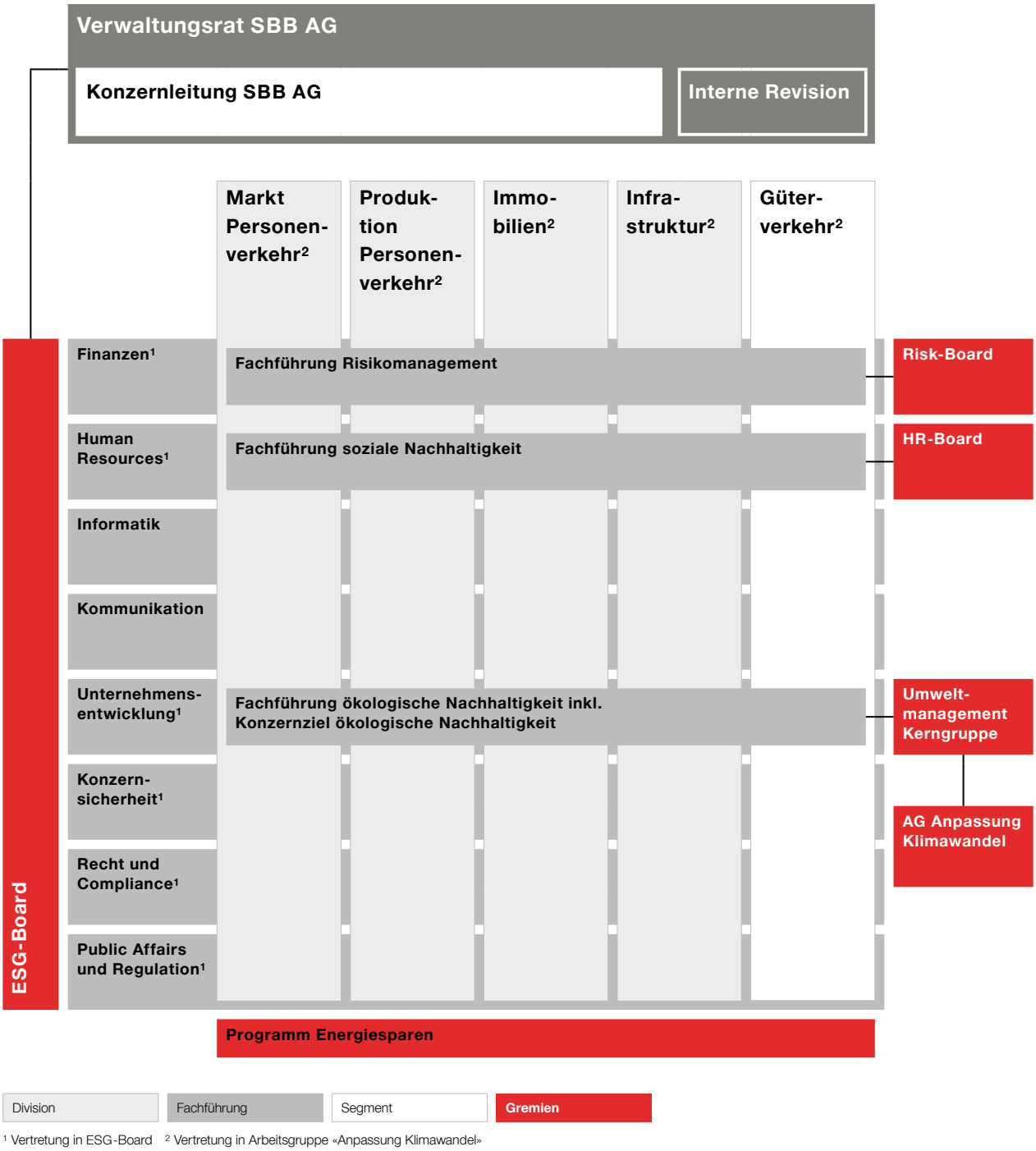
Für die vor- und nachgelagerten Emissionen aus den Scope-3-Kategorien 1 bis 6 hat sich die SBB durch ihr Bekenntnis zur Science Based Targets Initiative (SBTi) bis 2030 eine Reduktion von 30 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2018 zum Ziel gesetzt. Diese Scope-3-Kategorien beinhalten Emissionen im Zusammenhang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

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

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

Governance der ESG-Themen bei der SBB.

Gremien zur Steuerung der ESG-Themen



¹ Vertretung in ESG-Board ² Vertretung in Arbeitsgruppe «Anpassung Klimawandel»

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

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Klima und Energie.

Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle. Da die SBB ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter ausbaut, wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzfortschritte weiterhin wachsen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Neben den betrieblichen Emissionen ist vor allem der CO_2-Fussabdruck der indirekten Emissionen gross.

Treibhausgasemissionen.

Strategisches Ziel.

Die SBB leistet ihren Beitrag, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie senkt bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent. Bis 2040 senkt sie die Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 weiter, um 92 Prozent gegenüber 2018. Ab 2040 gleicht sie die verbleibenden Emissionen mit Massnahmen aus, die im gleichen Umfang CO_2 der Atmosphäre entziehen. Damit erfüllt sie nicht nur das gesetzlich vorgegebene Netto-Null-Ziel, sondern auch die wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), zu der sie sich im Dezember 2021 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten und indirekten energiebedingten Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO_2-Fussabdruck der Beschaffung sehr gross. Sie will deshalb ihre Scope-3-Emissionen ebenso nach wissenschaftlichen Vorgaben bis 2030 um 30 Prozent verringern.

Treibhausgasbilanz.

	Basisjahr 2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO_2e						
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	33 900	26 800	26 400	21 900	18 000	↘
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	42 800	38 100	37 700	34 300	31 200	↘
Verluste von Kältemitteln und Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	9 700	11 300	10 300	10 000	8 700	↘
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen CO_2e						
Elektrizität	25 000	600	900	800	700	↘
Fernwärme	3 000	3 700	3 200	3 700	3 300	↘

	Basis-jahr 2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Scope 3: Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO_2e						
Waren und Dienstleistungen	534 000	505 000	476 000	451 000	490 000	↗
Anlagegüter und Produktionsmittel	513 000	499 000	481 000	443 000	475 000	↗
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	29 000	26 000	28 000	24 000	19 000	↘
Transport und Verteilung (Upstream)	40 000	52 000	32 000	35 000	40 000	↗
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	29 000	22 000	21 000	23 000	18 000	↘
Geschäftsreisen	9 000	1 000	2 000	2 000	2 000	→
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	23 000	15 000	23 000	23 000	25 000	↗
Gemietete Objekte	37 000	42 000	31 000	32 000	26 000	↘
Transport und Verteilung (Downstream)	0	0	0	0	0	
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Nutzung verkaufter Produkte	70 000	40 000	61 000	57 000	59 000	↗
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	0	0	0	
Vermietete Objekte	0	0	0	0	0	
Franchisen	0	0	0	0	0	
Investitionen	15 000	18 000	14 000	14 000	15 000	↗

Bei der Berechnung der CO_2-Äquivalente (CO_2e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese Emissionen anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO_2e um. Die Treibhausgasemissionen werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)» und weiterer Standards und Leitlinien berechnet. An einigen Stellen wurden für die berechneten Emissionen Hochrechnungen oder Schätzungen vorgenommen, da keine genauen Zahlen verfügbar waren. Falls zum Redaktionsschluss noch benötigte Grundlagendaten fehlten, wurden ebenfalls Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

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

Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).
Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO_2e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge, die Verbrennung von fossilen Energieträgern in Gebäudeheizungen oder die Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten. Die SBB nimmt an einem schweizerischen Emissionshandelssystem teil, indem sie durch den Heizungsersatz eingesparte Emissionen verkauft. Bis zum 31. Dezember 2024 wurden für die Zeitspanne von 2021 bis 2030 Bescheinigungen über Emissionsreduktionen im Umfang von 1007 Tonnen CO_2e an Dritte abgetreten.

Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).
Die Treibhausgasemissionen im Scope 2 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015» berechnet. Scope 2 umfasst die CO_2e-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Hierzu gehören ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste). Aufgrund der komplexen Vernetzung der Bahnstromsysteme und Kraftwerke wird der Nettostromverbrauch bilanziert, um Mehrfachzählungen zu vermeiden.

Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).
Die Treibhausgasemissionen im Scope 3 sind entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011» berechnet. Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO_2e-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung. Die Emissionen der beschafften Waren, Dienstleistungen, Anlagegüter und Produktionsmittel sowie der eingekauften Transportleistungen sind aufgrund des Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten Analyse des Jahres 2020 abgeschätzt.

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

Senkung der Treibhausgasemissionen.

	2018	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Senkung der Treibhausgasemissionen in Tonnen CO_2e						
Scope 1 und 2	Basisjahr	−33 800	−35 800	−43 600	−52 500	↗
Scope 3	Basisjahr	−79 000	−131 000	−196 000	−131 000	↘

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

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

Intensität der Treibhausgasemissionen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs in g CO_2e/100 Pkm						
SBB Personenverkehr (FV und RV) inklusive Tochtergesellschaften Normalspur und TGV Lyria innerhalb der Schweiz	22,2	21,7	16,5	14,2	14,0	↘
Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften Normalspur	31,4	32,2	26,0	22,0	21,3	↘
Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz	18,1	17,2	12,7	11,1	10,9	↘
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) in g CO_2e/100 Ntkm	189,6	186,5	185,4	191,4	171,5	↘

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

Die CO_2-Effizienz des Personenverkehrs hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Diese guten Ergebnisse sind auf die höhere Auslastung der Züge und das Energiesparprogramm zurückzuführen. Die CO_2-Effizienz des Güterverkehrs hat sich deutlich verbessert. Dies ist auf einen Rückgang des Anteils der Dieseltraktion und die Einführung von HVO zurückzuführen.

Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

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

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

Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg						
NO_x	456 900	473 800	470 200	428 100	399 500	↘
SO_x	3 100	3 100	3 600	3 000	2 600	↘
PM 2,5	6 800	7 200	7 300	7 500	7 600	↗
PM 2,5–10	200	200	200	200	200	→
PM 10	7 000	7 400	7 500	7 800	7 900	↗

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

SDG

Weitere Informationen

Klimaschutz | sbb.ch

Energie.

Strategisches Ziel.

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

Energieverbrauch.

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

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

Energieintensität.

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

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

Erneuerbare Energie.

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

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

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

Energieeffizienz.

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

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

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

SDG

Weitere Informationen

Nachhaltige Energie | sbb.ch

Kreislaufwirtschaft.

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

Ressourcenverbrauch.

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

Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen.

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

Eingesetzte recyklierte Ausgangsstoffe.

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

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Kreislaufwirtschaft | sbb.ch

Abfall.

Strategisches Ziel.

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

Angefallener Abfall.

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Abfallbewirtschaftung | sbb.ch

Nachhaltige Lebensräume.

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

Biodiversität.

Strategisches Ziel.

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

Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.

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

Die SBB bewirtschaftet jenes Land entlang der Bahnlinien auf naturnahe Weise, das unter die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) fällt, sich in einem Naturschutzgebiet befindet oder ökologisch wertvoll ist. Beim Unterhalt von Biodiversitätsflächen gelten strenge Standards, die eine vielfältige Flora und Fauna fördern. Unter anderem werden die Flächen geschnitten und nicht gemulcht und das Schnittgut zusammengenommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die 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.

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

Geschützte Arten im Bahnumfeld.

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

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

Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere.

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

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

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

SDG

Weitere Informationen

Biodiversität | sbb.ch

Nachhaltig bauen und Arealentwicklung.

Strategisches Ziel.

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

Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten.

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

Erneuerbare Heizungsanlagen.

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

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

SDG

Weitere Informationen

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

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Nachhaltige Mobilität.

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

Barrierefreiheit.

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

Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang.

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

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

Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.

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

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

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

Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen.

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

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

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

Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

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

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

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

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

SDG

10 WENIGER UNGLEICHHEITEN

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.

Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

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

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

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

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

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

SDG

13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ

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.

Schutz der Kundendaten.

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

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

SDG

Weitere Informationen

Datenschutz | sbb.ch

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

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

Temperatur in den Zügen.

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

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

Gleiszustand.

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

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

Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

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

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

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Naturgefahren und Klimawandel | sbb.ch

Nachhaltige Beschaffung.

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

Strategisches Ziel.

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

Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung.

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

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

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

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

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

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Nachhaltige
Beschaffung | sbb.ch

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

Attraktive Arbeitgeberin.

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

Anstellungsbedingungen.

Strategisches Ziel.

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

Personalbestand.

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

Elternzeit.

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

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

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

Arbeitgeberattraktivität.

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

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

Mitarbeitendenzufriedenheit.

	2020	2021	2022	2023	2024	Entwicklung 2023 zu 2024
Anzahl Punkte						
Personalzufriedenheit	70	71	71	72	73	↗
Personalmotivation	77	78	78	79	80	↗

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

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

SDG

Weitere Informationen

Benefits | sbb.ch

Aus- und Weiterbildung.

Strategisches Ziel.

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

Lernende berufliche Grundbildung.

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

Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal.

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

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

Teilnehmendentage bei Präsenzveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung.

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

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

Programm zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Angestellten.

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

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

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

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 sie die psychische Gesundheit als grundlegenden Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens ihrer Mitarbeitenden. Dementsprechend unterstützt sie ihre Mitarbeitenden bei privaten oder beruflichen Schwierigkeiten. So leistet die SBB einen Beitrag, um Fehltage, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

Strategisches Ziel.

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

Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

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

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

Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall.

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

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

Arbeitsbedingte Verletzungen.

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

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

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Gesundheit | sbb.ch

Diversität und Chancengleichheit.

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

Strategisches Ziel.

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

Diversität in Kontrollorganen und unter den Angestellten.

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

Diskriminierungsfreies Lohnsystem.

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

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

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

Nichtdiskriminierung.

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

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

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

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

SDGs

Weitere Informationen

Diversity und Inclusion | sbb.ch

TCFD-Index.

Governance.

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

Strategie.

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

Risikomanagement.

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

Kennzahlen und Ziele.

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

GRI-Index.

CONTENT INDEX ADVANCED SERVICE 2025

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

Anwendungserklärung: Die SBB hat in Übereinstimmung mit den GRI Standards für den Zeitraum vom 1.1. bis 31.12.2024 berichtet.
Verwendeter GRI 1: GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s): keine

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. 131
	2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 131, 175
	2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 131
	2-5	Externe Prüfung	S. 131
Tätigkeiten und Mitarbeitende			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 5–6, 129
	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. 59–60, 175
	2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 61, 69
	2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 61, 175
	2-15	Interessenkonflikte	S. 55–56, 66
	2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	S. 61
	2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 55–58, 65–69
	2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 61
	2-19	Vergütungspolitik	S. 70
	2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	S. 70–71
	2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 70
Strategie, Richtlinien und Praktiken			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Nachhaltigkeitsengagement | sbb.ch
	2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 62–63, 74
	2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	S. 61
	2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	S. 62–63, 157
	2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 62–63
	2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 62–63
	2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	S. 52
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	S. 74
	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. 130
	3-2	Liste der wesentlichen Themen	S. 131
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)	S. 143
	305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 143
	305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 144
	305-4	Intensität der THG-Emissionen	S. 145
	305-5	Senkung der THG-Emissionen	S. 36, 145
	305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	S. 145
	305-7	Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen	S. 146
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	S. 147
	302-3	Energieintensität	S. 37–38, 147
	302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	S. 37–38, 148
SBB Indikator	Erneuerbare Energie		S. 38, 148
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	S. 149
	301-2	Eingesetzte recyklierte Ausgangsstoffe	S. 36–37, 150
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	Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall | sbb.ch
	306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall | sbb.ch
	306-3	Angefallener Abfall	S. 150
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	S. 152
SBB Indikatoren	Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen		S. 38, 151
	Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere		S. 152
Nachhaltig bauen und Arealentwicklung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3	Management von wesentlichen Themen	Nachhaltigkeit leben | sbb-immobilien.ch
SBB Indikatoren	Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten		S. 153
	Erneuerbare Heizungsanlagen		S. 153

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. 18, 154
	Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial		S. 18, 155
	Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen		S. 18, 155
	Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints		S. 18, 155
Verkehrsverlagerung			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3	Management von wesentlichen Themen	Nachhaltige Mobilität | sbb.ch
SBB Indikatoren	Modalsplit im Personen- und Güterverkehr		S. 25–26, 156
	Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten		S. 156
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. 157
Cyber Security			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3	Management von wesentlichen Themen	Cyber Security | sbb.ch S. 23, 158
SBB Indikator	Cyber Security-Vorfälle		Auslassungsgrund: Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht Erklärung: Die SBB will potenziellen Angreifern keinen Einblick in den Umfang und die Art und Weise von Cyber Security-Vorfällen geben.
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. 25, 158
	Temperatur in den Zügen		S. 158
	Gleiszustand		S. 159
	Verspätungen aufgrund von Extremwetter		S. 159
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. 161
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	S. 43, 161
SBB Indikator	Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung		S. 160
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. 162
	401-3	Elternzeit	S. 162–163
SBB Indikatoren	Arbeitgeberattraktivität		S. 30, 163
	Mitarbeitendenzufriedenheit		S. 30, 163

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 Angestellte:n	S. 31, 164
	404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 164–165
SBB Indikatoren	Lernende berufliche Grundbildung		S. 164
	Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal		S. 164
Gesundheit und Arbeitssicherheit			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3	Management von wesentlichen Themen	Gesundheit | 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, 167
SBB Indikatoren	Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz		S. 166
	Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall		S. 31, 167
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. 32, 59, 65, 168
	405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 70
SBB Indikator	Diskriminierungsfreies Lohnsystem		S. 168
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	S. 32, 169

Impressum.

Herausgeberin.
SBB AG Kommunikation
HIlfikerstrasse 1
CH-3000 Bern 65

Text und Übersetzung.
SBB AG, Bern

Fotografie.
SBB AG, Bern
Christine Strub, Bern (Porträt- und Gruppenbilder)

Redaktionssystem, Druckvorstufe, Druck und Spedition.
Stämpfli Kommunikation, Bern

Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2024 der SBB ist auf der Website sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

Der SBB Geschäftsbericht wird einmal im Jahr jeweils im März veröffentlicht und bezieht sich auf das vergangene Kalenderjahr. Die gesamte Jahresberichterstattung wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt.

SBB AG
Kommunikation
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz
+41 51 220 41 11
press@sbb.ch

sbb.ch/geschaeftsbericht

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C016087
FSC www.fsc.org

myclimate neutral
Drucksache
myclimate.org/05-24-735695