

# Fokus Klima

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

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

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

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

## Klimastrategie der SBB.

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

### Ziele der Klimastrategie (Basisjahr 2018)

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

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

Netto null ab 2040 in Scope 1 und 2 mit Negativemissionen

-30% THG-Emissionen bis 2030 in Scope 3

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

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

Klimaziel



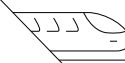
Netto null 2040

SBB nutzt 100 Prozent erneuerbare Energien:

Ersatz Heizungen, Strassenfahrzeuge, dieselbetriebene Loks, Weichenheizungen

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

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



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

## Verankerung des Klimaschutzes in Strategie und Konzernzielen.

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

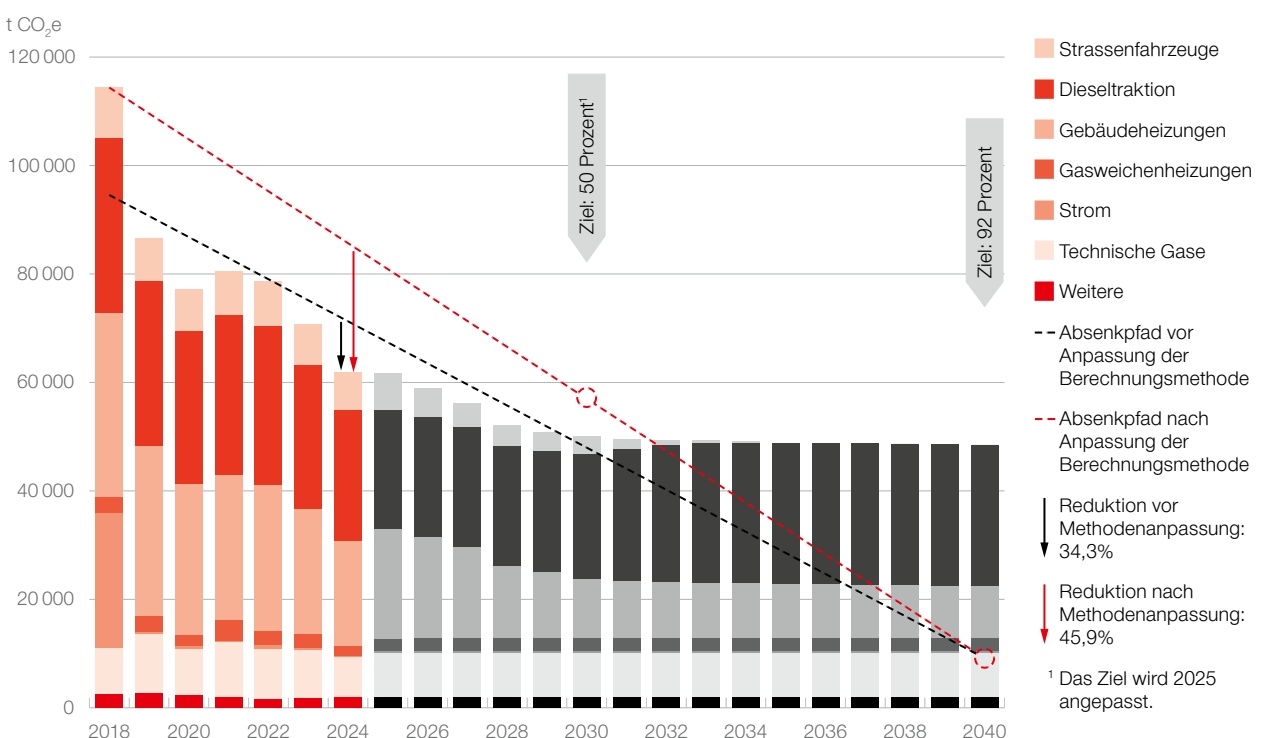
Die Züge der SBB fahren 2024 mit 90 Prozent Energie aus Wasserkraft. Dies trug wesentlich dazu bei, die direkten und indirekten energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen niedrig zu halten. Die SBB leistet damit einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz in der Schweiz. Denn die Verkehrsverlagerung auf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

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

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

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

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



## Transitionsplan zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

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

Um ihre Treibhausgasemissionen in Scope 1 und 2 zu reduzieren, hat die SBB einen Absenkpfad festgelegt. Dazu setzt sie in den sechs Handlungsfeldern Gebäudeheizung, 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 Dieselmotorkraftstoff 25 Prozent hydriertes Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) beimischte, den Kältemittelverbrauch unter anderem beim Personenverkehr senkte und 76 fossile Gebäudeheizungen im eigenen Immobilienportfolio ersetzte.

## Ziele und Kennzahlen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die SBB kann ihre für 2030 in Scope 1 und 2 vorgesehenen Emissionsreduktionsziele voraussichtlich einhalten und damit die Treibhausgasemissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent (bisheriges Ziel vor Anpassung der Berechnungsmethode) verringern. Dies erreicht sie vor allem, indem sie weiterhin Gebäudeheizungen und Strassenfahrzeuge umrüstet und bis zum Ersatz der dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge mit HVO versetzten 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<sub>2</sub> realistisch. Daher geht die SBB davon aus, dass sich die Investitionen in Umrüstungsmassnahmen langfristig auszahlen.

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

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

Um Projekte zur Umsetzung von CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen zu fördern, steht der SBB zudem ein interner Klimafonds zur Verfügung. Dieser wird durch die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe 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<sub>2</sub>-Emissionen der SBB – besonders jene aus Scope 3 – haben einen grossen Einfluss auf die Umwelt. Klimaschutz ist für die SBB deshalb ein wesentliches Thema (siehe Wesentlichkeitsmatrix, S. 130). Interne wie externe Stakeholder stellen diesbezüglich klare Anforderungen:

### Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaschutz

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

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

### Anforderungen der Stakeholder an die SBB hinsichtlich Klimaresilienz

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

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

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

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

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

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

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

Auch wenn mit den heute bestehenden Massnahmen das Zufahren sicher und das Restrisiko klein ist, können Extremwetterereignisse Schäden an Infrastruktur, Rollmaterial und Gebäuden verursachen. Die Elementarschadenregelung mit dem Bund und die zusätzlich abgeschlossenen Versicherungen sichern die SBB finanziell gegen die Auswirkungen des Klimawandels ab. Steigende Temperaturen sowie immer häufigere und intensivere Hitzewellen bringen jedoch neue Herausforderungen für den Unterhalt der Anlagen. So steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Anlagen stärker als bisher abgenutzt werden. Ebenso steigt die Gefahr von Wald- und Böschungsbränden. Um die Sicherheit zu gewährleisten, muss die SBB Infrastrukturanlagen allenfalls teilweise früher als geplant ersetzen und den Unterhalt intensivieren. Bei der Festlegung von Anpassungsmassnahmen gilt es zudem, weitere indirekte Effekte, wie beispielsweise Einbussen bei der Energieproduktion oder bei der Arbeitsproduktivität, zu berücksichtigen. Die SBB wird ihre finanziellen Mittel weiterhin dort einsetzen, wo ein adäquater Schutz dringend erforderlich ist. Umso gezielter arbeitet sie an detaillierten Klimarisikoplanungen, 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 Klimarisikoplanungen 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 Klimarisikoplanungen 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 Klimarisikoplanungen auf weitere Anlagen der Infrastruktur, des Personenverkehrs und des Güterverkehrs sowie von Immobilien ausweiten. Zudem plant sie, die Auswirkungen auf die Arbeitsproduktivität genauer zu untersuchen sowie einige übergreifende Anwendungsszenarien festzulegen und zu bewerten. Aufgrund der Resultate legt die SBB im Anschluss fest, welche weiteren Anpassungsschritte ergänzend zu den bereits bestehenden Massnahmen erforderlich und finanziell tragbar sind.

## Ziele und Kennzahlen zur Anpassung an den Klimawandel.

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

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

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

140

## Bewertung und Management der Klimarisiken.

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

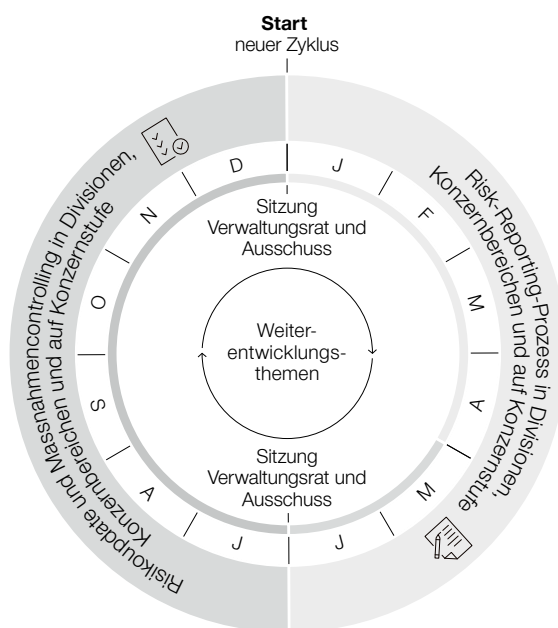
Weiterführende Informationen zum Risk Management sind im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 62 sowie im Finanzbericht auf Seite 101 zu finden.

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

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

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

Zusammenspiel von Divisionen und Konzern





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

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

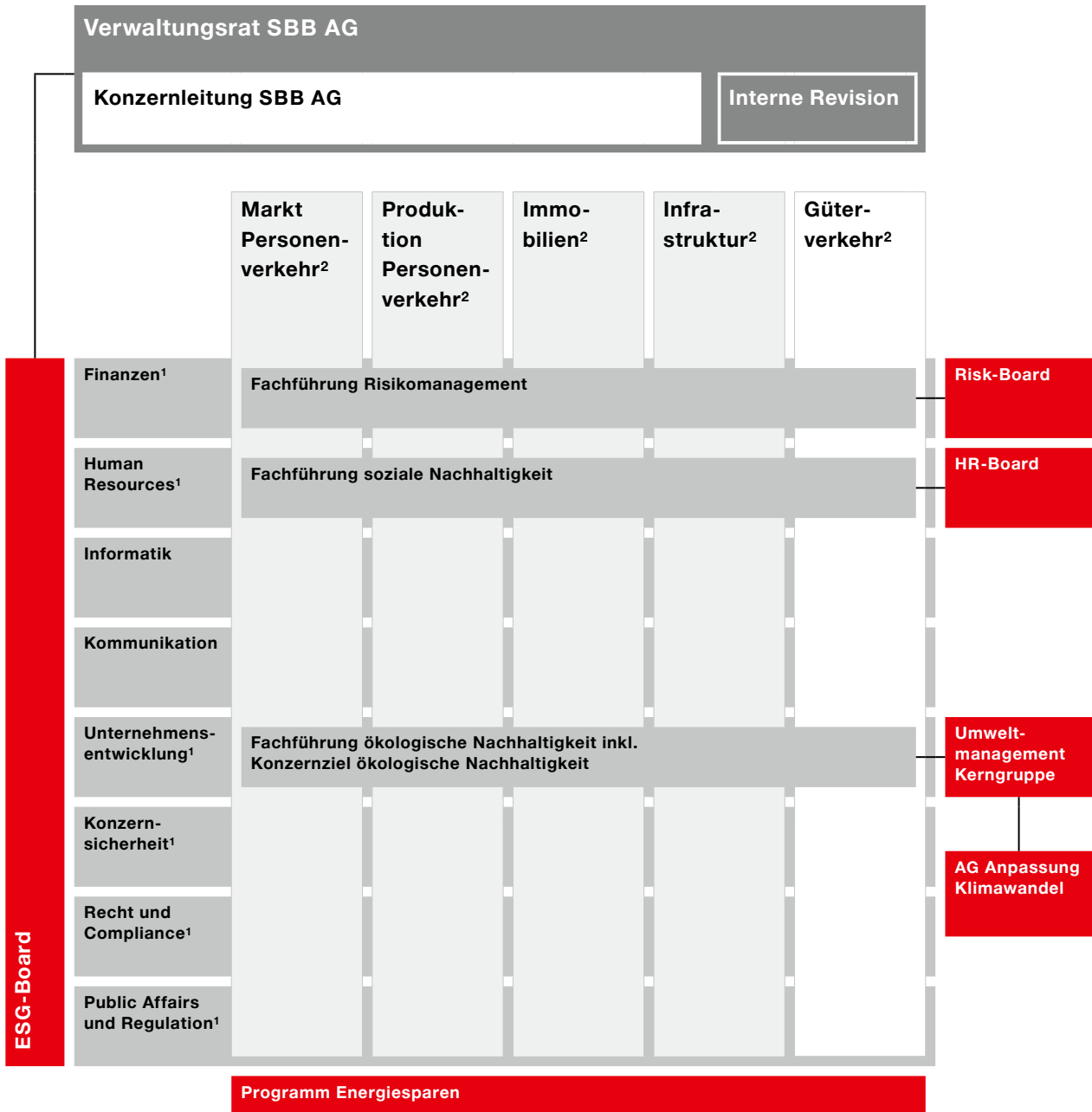
Die Umsetzung von Massnahmen, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, erfolgt durch die Divisionen. 2024 hat die SBB die neue divisionsübergreifende Arbeitsgruppe «Anpassung Klimawandel» geschaffen. Diese Arbeitsgruppe vernetzt sich bereichsübergreifend und konsolidiert die Aktivitäten aus Konzernsicht.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

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



Governance der ESG-Themen bei der SBB.

Gremien zur Steuerung der ESG-Themen



Division    Fachführung    Segment    **Gremien**

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

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