

# Nachhaltigkeitsbericht.

|                                                               |     |                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------|-----|
| Vorwort                                                       | 89  | Bericht des unabhängigen Prüfers zur Treibhausgasbilanz |     |
| Nachhaltigkeit bei der SBB                                    | 90  | Scope 1 und 2                                           | 112 |
| Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs                | 93  | Index zur Klimaberichterstattung                        | 114 |
| Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin               | 103 | GRI-Index                                               | 115 |
| Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung | 108 |                                                         |     |

# Klimaziele, Menschlichkeit, Transparenz: Wir sind auf Kurs.



Sehr geehrte Damen und Herren

Wir blicken zufrieden auf das Jahr 2025 zurück. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unsere betrieblichen Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018 um 60 Prozent zu senken – und bis 2040 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. 2025 haben wir eine Senkung von 49,7 Prozent erreicht. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Reduktion von 4300 Tonnen CO<sub>2</sub> und liegt wegen grösserer Kältemittelverluste und eines höheren Heizenergieverbrauchs etwas unter dem Zielwert. Die Reduktion haben wir unter anderem erreicht, indem wir emissionsärmeren Treibstoff für die rund 1000 dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge und Maschinen verwendeten und den Ersatz von fossilbetriebenen Heizungen beschleunigten. Zusätzlich haben wir erste Schritte zur Senkung unserer indirekten Treibhausgasemissionen vorgenommen, die zum grossen Teil aus Bauprojekten und Rollmaterialkäufen stammen. Allerdings ist absehbar, dass sich das für 2030 gesetzte Absenkeziel wegen des erforderlichen Ausbaus unseres Angebots nicht erreichen lässt.

Im Berichtsjahr haben wir unser Energiesparprogramm erfolgreich fortgeführt. Beispielsweise haben wir im Rahmen der nun abgeschlossenen Modernisierung der IC2000-Wagen – einer unserer grössten Flotten – eine Vielzahl Energiesparmassnahmen umgesetzt. Bei der Bestellung von neuem Rollmaterial spielt das Kriterium der Energieeffizienz eine wesentliche Rolle. Der Ausbau von Photovoltaik auf unseren Gebäuden und Anlagen nimmt nach anfänglichen Startschwierigkeiten Fahrt auf.

Die SBB hat sich 2025 erneut als engagierte Ausbilderin und familienfreundliche Arbeitgeberin mit fairen Löhnen ausgezeichnet. Die Motivation der Mitarbeitenden liegt auf einem Höchstwert. Wir haben die Präventionsmassnahmen gegen Diskriminierung, Mobbing und Belästigung am Arbeitsplatz 2025 fortgesetzt und Massnahmen in die Wege

geleitet, die ein inklusives Arbeitsumfeld innerhalb des Unternehmens festigen. Die Anzahl der Meldungen zu Vorfällen von Diskriminierung, Mobbing und Belästigung ist im Berichtsjahr nicht gestiegen. Dies bestätigt die Wichtigkeit des eingeschlagenen Weges und die Wirksamkeit der bereits ergriffenen Massnahmen. Darüber hinaus nehmen wir unsere Sorgfaltspflicht gegenüber Menschen in unserer Wertschöpfungskette ernst. Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr den SBB Verhaltenskodex mit einer Klausel zu Menschenrechten ergänzt und die erste menschenrechtliche Grundsatzerklärung der SBB verabschiedet. Falls sich ein Verstoß im eigenen Geschäftsumfeld bestätigt, leiten wir angemessene Massnahmen ein, um Abhilfe zu schaffen. Es gilt von nun an, diese Selbstverpflichtung im täglichen Handeln der Mitarbeitenden zu verankern.

Dieser Bericht stellt unsere Erfolge und Herausforderungen im Bereich der Nachhaltigkeit gemäss dem GRI-Standard transparent dar. Um uns auf erweiterte Anforderungen an die Berichterstattung vorzubereiten, haben wir die doppelte Wesentlichkeitsanalyse für das Berichtsjahr nach Vorgaben der CSRD erstellt. Die bisherigen wesentlichen Themen sind dabei grösstenteils bestätigt worden. Die Konzernleitung hat die wesentlichen Themen verabschiedet. Sie dienen als Basis für diesen Bericht.

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

Herzliche Grüsse

Nicolas Ecoffey  
Leiter Unternehmens-  
entwicklung

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 wichtigen Beitrag zur Lebensqualität und Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

Die SBB Strategie 2030 beschreibt die Schwerpunkte des Unternehmens: Im Mittelpunkt stehen die Kundinnen und Kunden und die Bewahrung der grundlegenden Werte der Bahn – pünktlich, zuverlässig, sicher. In ihrer Strategie hat die SBB zudem die Ambition verankert, im Bereich 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 ergeben sich für das Nachhaltigkeitsengagement der SBB drei Stossrichtungen:

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

Wir erhöhen unsere Umweltleistung und senken konsequent alle unsere Treibhausgasemissionen. Dazu setzen wir auf erneuerbare Energien, steigern die Energieeffizienz und treiben die Transformation zur Kreislaufwirtschaft voran. Die Herausforderungen durch den Klimawandel gehen wir proaktiv an. Wir fördern zudem nachhaltige Lebensräume für Mensch und Natur, indem wir die Artenvielfalt stärken und Lärm vermindern.

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

Wir bieten sinnstiftende Arbeit und attraktive Arbeitsbedingungen für heutige und künftige Mitarbeitende. Wir fördern eine exzellente Sicherheitskultur, unterstützen die Gesundheit der Mitarbeitenden und stärken das Wir-Gefühl dank gelebter Diversität, Inklusion und einer konstruktiven Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern.

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Wir ermöglichen unseren Kundinnen und Kunden eine umweltfreundliche, barrierefreie Mobilität und einen nachhaltigen Gütertransport. Wir sorgen für die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden und Systeme. Wir leisten einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und nehmen unsere gesellschaftliche Verantwortung ebenso in der Lieferkette wahr.

| Umwelt<br>Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.                          | Mitarbeitende<br>Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.            | Gesellschaft<br>Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Klima und Energie</b><br>Klimaschutz<br>Energie<br>Anpassung an den Klimawandel | <b>Attraktive Arbeitgeberin</b><br>Arbeitsbedingungen<br>Sozialer Dialog     | <b>Nachhaltige Mobilität</b><br>Barrierefreiheit<br>Verkehrsverlagerung        |
| <b>Nachhaltige Lebensräume</b><br>Biodiversität<br>Lärmschutz                      | <b>Gesundheit und Arbeitssicherheit</b><br>Gesundheit und Arbeitssicherheit  | <b>Sicherheit und Resilienz</b><br>Kundensicherheit<br>Cybersicherheit         |
| <b>Kreislaufwirtschaft</b><br>Ressourcenverbrauch                                  | <b>Chancengleichheit</b><br>Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit | <b>Nachhaltige Beschaffung</b><br>Soziale Verantwortung in der Lieferkette     |
| <b>Corporate Governance</b><br>Ethische Unternehmenskultur und Compliance          |                                                                              |                                                                                |

## Herleitung der wesentlichen Themen.

Die SBB hat 2025 – begleitet von einer externen Beratungsfirma – eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS, veröffentlicht 2023) durchgeführt. Die Analyse erfolgte auf Konzernebene. Sie berücksichtigte somit alle vollkonsolidierten Konzerngesellschaften (Konsolidierungsmethode siehe S. 52). Sie beinhaltete alle Tätigkeiten im eigenen Betrieb sowie die Aktivitäten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und umfasste Geschäftsbeziehungen, Ressourcenabhängigkeiten, betroffene Stakeholder und Standorte in der Lieferkette. In den Prozess waren interne wie externe Stakeholder eingebunden, die gezielt aufgrund ihrer fachlichen Expertise, ihrer Entscheidungskompetenz, ihrer Rolle im Kommunikationsfluss und unter Einbezug einer externen Perspektive ausgewählt wurden.

Auf der Grundlage der ESRS hat die SBB in einem ersten Schritt eine Liste von Nachhaltigkeitsthemen erstellt, diese Liste mit unternehmens- und sektorspezifischen Themen ergänzt und einem Branchenvergleich unterzogen. Zu allen Themen legte die SBB im Rahmen mehrerer Workshops unternehmensspezifische positive oder negative Auswirkungen, Risiken und Chancen (sogenannte IROs – Impacts, Risks and Opportunities) fest und formulierte diese aus. So entstand eine mit internen Fachleuten abgestimmte Liste, die 285 IROs umfasste. In der Folge bewerteten die beteiligten Fachleute in mehreren Diskussionsrunden die IROs, wobei sie das Ausmass, den Umfang, die Reversibilität und die Eintrittswahrscheinlichkeit der angenommenen Auswirkungen berücksichtigten. Die Bewertung der Chancen und Risiken orientierte sich an den Bewertungskriterien des SBB Risikomanagements. Sie beinhaltete die Auswirkung auf

die Finanzen, die Personalmotivation oder die Reputation sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit.

Um die Kommunikation gegenüber den Entscheidungstragenden zu optimieren, hat die SBB die bewerteten IROs zu 41 Nachhaltigkeitsthemen zusammengefasst. Die Themen übernehmen jeweils die Bewertung ihres höchstbewerteten IROs. Im Rahmen von zwei Kalibrierungsworkshops legten interne SBB Führungskräfte aus dem Bereich ESG (Environmental, Social and Governance) die Wesentlichkeitsschwelle fest, wobei sie die bisherigen als wesentlich erkannten Themen, die Ambitionen der SBB sowie in der Branche relevante Themen berücksichtigten. Das provisorische Ergebnis wurde externen Stakeholdern (NGOs, Bundesämtern, Verbänden etc.) sowie weiteren internen Expertinnen und Experten vorgelegt. Ihre Rückmeldungen wurden in Einzelinterviews erfasst und eingearbeitet. Daraus resultierte schliesslich eine Liste mit 17 wesentlichen Themen und 31 untergeordneten IROs. Die Konzernleitung verabschiedete diese Liste am Ende des Berichtsjahres 2025 (siehe Seite 92).

## Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals.

Die Sustainable Development Goals (SDGs) bilden den Kern der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO und weisen den Weg in eine zukunftsfähige Welt. Die SBB lässt ihren Beitrag zu den sieben relevanten SDGs jährlich durch den Rail Sustainability Index des Branchenverbands UIC (Union Internationale des Chemins de fer) bewerten und mit dem Beitrag anderer Bahnunternehmen vergleichen. Weitere Informationen finden sich auf [Nachhaltigkeitsengagement | sbb.ch](https://www.sbb.ch/nachhaltigkeitsengagement).

## Über die Berichterstattung.

Die SBB legt ihre ökologischen, sozialen und Governance-Themen (ESG) jährlich gemäss den GRI Sustainability Reporting Standards offen. Der Nachhaltigkeitsbericht enthält die strategischen Ziele sowie Kennzahlen zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen. Klimabezogene Risiken und Chancen sind im Kapitel Klima und Energie in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS 2 und ESRS E1) erläutert. Informationen zur Governance finden sich im Corporate-Governance-Teil.

Die Angaben in diesem Bericht gelten für die Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB Cargo AG (SBB Cargo AG) 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](https://reporting.sbb.ch) ergänzt.

Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der betrieblichen Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) hat die SBB für das Geschäftsjahr 2025 eine externe Bestätigung mit beschränkter Sicherheit eingeholt («limited assurance»). Für die restlichen Informationen liegt keine externe Bestätigung vor.

Für Fragen und Rückmeldungen zu Inhalten dieses Berichtsteils steht Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit, gerne zur Verfügung: [christina.meier@sbb.ch](mailto:christina.meier@sbb.ch).

Wesentliche Themen.

Die wesentlichen Themen dienen einerseits als Grundlage, um das strategische Nachhaltigkeitsengagement der SBB festzulegen. Andererseits baut die Berichterstattung auf ihnen auf, wobei die Themen teilweise zur besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit umbenannt oder gebündelt dargestellt sind.

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Themen Lärmschutz, Sozialer Dialog und Kundensicherheit zur Liste der wesentlichen Themen hinzugestossen. Hingegen sind die Themen Abfall, Nachhaltig Bauen und Arealentwicklung, Schutz der Kundendaten sowie Aus- und Weiterbildung für Mitarbeitende weggefallen.

| Stossrichtung | Schwerpunktthema SBB                | Wesentliches Thema im Nachhaltigkeitsbericht     | 17 wesentliche Themen nach ESRS                          | Fokus der dahinterliegenden IROs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Umwelt        | Klima und Energie                   | Klimaschutz                                      | Klimaschutz                                              | Negative Auswirkungen auf das Klima aufgrund direkter und indirekter Emissionen; positive Auswirkung der Bahn als emissionsarmes Verkehrsmittel auf die Ökobilanz der Schweiz.                                                                                                                                                                                            |
|               |                                     | Energie                                          | Energie                                                  | Negative Auswirkungen der Bahn auf den Energiekonsum im eigenen Betrieb aufgrund des hohen Energiebedarfs bzw. in der Lieferkette aufgrund der beschafften Güter.                                                                                                                                                                                                         |
|               |                                     | Anpassung an den Klimawandel                     | Anpassung an den Klimawandel                             | Risiko von Schäden an der Bahninfrastruktur, an Gebäuden und am Rollmaterial durch klimawandelbedingte Extremwetterereignisse und Naturgefahren.                                                                                                                                                                                                                          |
|               | Nachhaltige Lebensräume             | Biodiversität                                    | Treiber für Biodiversitäts- und Ökosystemwandel          | Negative Auswirkungen auf die einheimische Biodiversität aufgrund der Verbreitung invasiver Arten und ihrer fehlenden Bekämpfung.                                                                                                                                                                                                                                         |
|               |                                     | Lärmschutz                                       | Lärm                                                     | Negative Auswirkungen auf Anwohnende durch den Lärm rollender und abgestellter Züge sowie von Baustellen.                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|               | Kreislaufwirtschaft                 | Ressourcenverbrauch                              | Ressourcenverbrauch                                      | Negative Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften und Ökosysteme aufgrund des hohen Ressourcenbedarfs (Rohstoffe) und der Entstehung von Abfallstoffen bei der Gewinnung und der Herstellung von Materialien.                                                                                                                                                               |
| Mitarbeitende | Attraktive Arbeitgeberin            | Arbeitsbedingungen                               | Arbeitsbedingungen                                       | Positive Auswirkungen auf die Mitarbeitenden und die Schweizer Wirtschaft durch die Schaffung von sicheren Arbeitsplätzen mit fairen Löhnen.                                                                                                                                                                                                                              |
|               |                                     | Sozialer Dialog                                  | Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und Gewerkschaften | Positive Auswirkungen auf die Mitarbeitenden und die Schweizer Wirtschaft durch GAV-konforme Anstellungen, regelmässige Personalumfragen, die Personalvertretung und eine lange gewerkschaftliche Tradition.                                                                                                                                                              |
|               | Gesundheit und Arbeitssicherheit    | Gesundheit und Arbeitssicherheit                 | Gesundheitsschutz und Sicherheit                         | Negative Auswirkungen auf die Sicherheit und die physische und psychische Gesundheit der Belegschaft aufgrund gefährdender Arbeit, Aggressionen seitens von Kundinnen und Kunden sowie Suizidvorfällen im Bahnumfeld.                                                                                                                                                     |
|               | Chancengleichheit                   | Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit | Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit         | Positive Auswirkungen auf die Belegschaft durch das Beschäftigen von Mitarbeitenden aus allen Sprachregionen der Schweiz und insgesamt 105 Nationen.                                                                                                                                                                                                                      |
| Gesellschaft  | Nachhaltige Mobilität               | Barrierefreiheit                                 | Soziale Inklusion von Kunden und Endkonsumenten          | Positive Auswirkungen auf die soziale Eingliederung der Reisenden durch den Ausbau und die Renovation von Bahnhöfen sowie die Umsetzung fortschrittlicher Mobilitätslösungen.                                                                                                                                                                                             |
|               |                                     | Verkehrsverlagerung                              | Verkehrsverlagerung                                      | Positive Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen der Schweiz durch die Förderung einer robusten und effizienten Verkehrsinfrastruktur, die Bereitstellung eines breiten Angebots sowie den Aufbau neuer, integrierter Mobilitätssysteme.                                                                                                                              |
|               | Sicherheit und Resilienz            | Kundensicherheit                                 | Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern   | Chance zur Erhöhung der Fahrgastzahlen aufgrund der öffentlichen Wahrnehmung der Bahn als sehr sicheres Verkehrsmittel; positive Auswirkungen auf die Sicherheit der Reisenden aufgrund strenger Sicherheitsrichtlinien; negative Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden der Reisenden aufgrund zunehmender Aggressionen und beengter Platzverhältnisse im Bahnumfeld. |
|               |                                     | Cybersicherheit                                  | Informationsbezogene Auswirkungen                        | Risiko eines Cyberangriffs auf betriebsrelevante Systeme und daraus resultierender Ausfälle im Bahnsystem.                                                                                                                                                                                                                                                                |
|               | Nachhaltige Beschaffung             | Soziale Verantwortung in der Lieferkette         | Kinder- und Zwangsarbeit                                 | Potenziell negative Auswirkungen auf Menschen (v.a. Kinder) in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette aufgrund schwacher Institutionen sowie unzureichender Überwachung bzw. Compliance-Massnahmen.                                                                                                                                                              |
|               |                                     |                                                  | Gesundheitsschutz und Sicherheit                         | Potenziell negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette aufgrund mangelnder Schutz- und Präventionsmassnahmen in den Bereichen Gesundheit und Sicherheit.                                                                                                                                                                                           |
| Governance    | Governance und Compliance einhalten | Ethische Unternehmenskultur und Compliance       | Unternehmenskultur                                       | Chance zum Vertrauensgewinn bei Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden und Geschäftspartnern dank einer den gesetzlichen Anforderungen sowie hohen ethischen Ansprüchen genügenden Unternehmenskultur.                                                                                                                                                                      |



# Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

## Klima und Energie.

Das Angebot der SBB trägt wesentlich dazu bei, Menschen und Güter klimafreundlich zu transportieren. Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle. Die SBB hat in den letzten Jahren ihr Angebot stetig ausgebaut. Dabei ist es ihr dank erhöhter Effizienz gelungen, ihren Energieverbrauch trotz Mehrleistung nicht anwachsen zu lassen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr zudem emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Zusätzlich zu den betrieblichen Emissionen sind vor allem ihre Emissionen in der Lieferkette erheblich. Schliesslich leistet das resiliente, an die Herausforderungen des Klimawandels angepasste Bahnnetz der SBB einen wesentlichen Beitrag zu einem reibungslosen Transport von Menschen und Gütern und trägt somit zu einer sicheren, effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei.

## Klimaschutz.

### **Strategisches Ziel.**

Die SBB leistet ihren Beitrag zum Pariser Klimaabkommen, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie reduziert alle Treibhausgasemissionen konsequent und senkt bis 2030 ihre betrieblichen Emissionen (Scope 1 und 2) gegenüber dem Basisjahr 2018 um 60 Prozent. Bis 2040 senkt sie diese um 93 Prozent gegenüber 2018. Diesen Absenkpfad hat die SBB im Konzernziel «ökologische Nachhaltigkeit» verankert, das eines von neun Konzernzielen bildet. Ab 2040 gleicht sie ihre unvermeidlichen Restemissionen mit Massnahmen aus, die der Atmosphäre im entsprechenden Umfang CO<sub>2</sub> entziehen (Negativemissionen). Damit erfüllt sie nicht nur das im Klima- und Innovationsgesetz (KIG) vorgegebene Netto-Null-Ziel für bundesnahe Betriebe, sondern auch die wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), zu der sie sich 2023 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten Emissionen (Scope 1) und den indirekten energiebedingten Emissionen (Scope 2) ist für die SBB im Scope 3 vor allem der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck bei der Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen sehr gross. Die SBB will deshalb ihre vorgelagerten indirekten Emissionen im Scope 3 gemäss SBTi bis 2030 um 30 Prozent (im Vergleich zum Basisjahr 2018) senken.

Treibhausgasbilanz.

|                                                                                                                                                                            | Basisjahr 2018 | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|--------------------------|
| <b>Scope 1:</b>                                                                                                                                                            |                |         |         |         |         |                          |
| <b>Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>                                                                                                            |                |         |         |         |         |                          |
| Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen                                                                                                                                 | 33 900         | 26 400  | 21 900  | 18 000  | 16 800  | ↓                        |
| Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge                                                                                                                    | 42 800         | 37 700  | 34 300  | 31 200  | 25 800  | ↓                        |
| Verluste von Kältemitteln und Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen                                                                                             | 9 700          | 10 300  | 10 000  | 8 700   | 10 400  | ↑                        |
| <b>Scope 2:</b>                                                                                                                                                            |                |         |         |         |         |                          |
| <b>Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b> |                |         |         |         |         |                          |
| Elektrizität                                                                                                                                                               | 25 000         | 900     | 800     | 700     | 1 000   | ↑                        |
| Fernwärme                                                                                                                                                                  | 3 000          | 3 200   | 3 700   | 3 300   | 3 500   | ↑                        |
| <b>Scope 3:</b>                                                                                                                                                            |                |         |         |         |         |                          |
| <b>Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>                                                                                                 |                |         |         |         |         |                          |
| Waren und Dienstleistungen                                                                                                                                                 | 534 000        | 476 000 | 451 000 | 490 000 | 557 000 | ↑                        |
| Anlagegüter und Produktionsmittel                                                                                                                                          | 513 000        | 481 000 | 443 000 | 475 000 | 518 000 | ↑                        |
| Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung                                                                                                         | 29 000         | 28 000  | 24 000  | 19 000  | 21 000  | ↑                        |
| Transport und Verteilung (Upstream)                                                                                                                                        | 40 000         | 32 000  | 35 000  | 40 000  | 35 000  | ↓                        |
| Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen                                                                                                                                  | 29 000         | 21 000  | 23 000  | 18 000  | 20 000  | ↑                        |
| Geschäftsreisen                                                                                                                                                            | 9 000          | 2 000   | 2 000   | 2 000   | 2 000   | →                        |
| Pendelverkehr der Mitarbeitenden                                                                                                                                           | 23 000         | 23 000  | 23 000  | 25 000  | 25 000  | →                        |
| Gemietete Objekte                                                                                                                                                          | 37 000         | 31 000  | 32 000  | 26 000  | 30 000  | ↑                        |
| Transport und Verteilung (Downstream)                                                                                                                                      | 0              | 0       | 0       | 0       | 0       |                          |
| Weiterverarbeitung verkaufter Produkte                                                                                                                                     | 0              | 0       | 0       | 0       | 0       |                          |
| Nutzung verkaufter Produkte                                                                                                                                                | 70 000         | 61 000  | 57 000  | 59 000  | 62 000  | ↑                        |
| 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         | 14 000  | 14 000  | 15 000  | 15 000  | →                        |

Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB (SBB AG, SBB Cargo AG sowie Kraftwerke Etzelwerk AG und Rütom SA, ohne weitere Tochtergesellschaften).

Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO<sub>2</sub>e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge, die Verbrennung von fossilen Energieträgern in Gebäudeheizungen oder die Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten. Die SBB nimmt an zwei schweizerischen Emissionshandelssystemen teil, indem sie Emissionsreduktionen verkauft, die bei ihr aufgrund von Heizungsersatz und Einkauf von biogenem Kraftstoff entstanden sind. Bis zum 31. Dezember 2025 hat die SBB 756 bestätigte Bescheinigungen über Emissionsreduktionen im Umfang von 756 Tonnen CO<sub>2</sub>e an Dritte abgetreten.

Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).

Scope 2 umfasst die CO<sub>2</sub>e-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Unter Scope 2 fallen ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste). Aufgrund der komplexen Vernetzung der Bahnstromsysteme und Kraftwerke bilanziert die SBB den Netstromverbrauch, um Mehrfachzählungen zu vermeiden.

Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).

Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO<sub>2</sub>e-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung.

Weiterführende methodologische Informationen sind im Dokument [SBB Treibhausgasbilanzierung 2025. Grundlagen und Methoden](#) zu finden.

Übergangsplan zur Erreichung von Netto-Null 2040.

Um ihre Klimaziele zu erreichen, hat die SBB einen Absenkpfad festgelegt. Dieser Plan umfasst die Reduktion der Scope 1- und 2-Emissionen in den sechs Handlungsfeldern Gebäudeheizungen, Weichenheizungen, Dieseltraktion (dieselbetriebene Schienenfahrzeuge und Baustellen), Strassenfahrzeuge, Strom sowie technische Gase und Kältemittel. Die SBB setzt dabei einerseits auf Massnahmen zur Energieeinsparung und zur Erhöhung der Effizienz und nutzt andererseits konsequent erneuerbare Energien.

Massnahmen und Mittel zur Reduktion der Scope 1- und 2-Emissionen.

Die SBB wird ihre für 2030 in Scope 1 und 2 vorgesehenen Emissionsreduktionsziele voraussichtlich knapp einhalten und damit die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Basisjahr 2018 um 60 Prozent verringern. Dies erreicht sie vor allem, indem sie die Strassenfahrzeuge und einen Teil der Rangierloks durch batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt und weiterhin fossile Gebäudeheizungen ersetzt. Die Emissionen der restlichen dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge werden durch mit hydriertem Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) versetzten Dieselmotorkraftstoff reduziert. Bei neuen Kältemaschinen und Wärmepumpen setzt die SBB standardmässig natürliche Kältemittel ein. Bei der Bestellung von neuen Fahrzeugen achtet sie darauf, dass diese mit klimafreundlicheren Kältemitteln betrieben werden, und prüft, ob sich bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge klimafreundlich nachrüsten lassen. Isoliergase in Hochspannungsschaltanlagen sind nur langfristig ersetzbar, hierzu hat die SBB entsprechende Pilotprojekte gestartet. Um die Emissionen von Dieselschienenfahrzeugen, Weichenheizungen und technischen Gasen bis ins Jahr 2040 zu senken, hat die SBB zusätzliche Massnahmen ermittelt. Lassen sich die heute bekannten Massnahmen vollumfänglich finanzieren, kann die SBB ihre Emissionen bis 2040 um 85 bis 90 Prozent (im Vergleich zu 2018) senken.

Die Massnahmen bis 2040 sind wirtschaftlich umsetzbar, dies vor allem aufgrund der tieferen Preise für erneuerbare Energien, des verminderten Wartungsaufwands und der erhöhten Energieeffizienz sowie der voraussichtlichen Kosten, um die Restemissionen von Scope 1- und Scope 2-Emissionen zu neutralisieren. Die SBB hat zur Umsetzung der Massnahmen mittel- und langfristig finanzielle Mittel aus erwirtschafteten Geldern eingeplant. Investitionen bei der Infrastruktur sind durch Bundesmittel finanziert, die im Rahmen einer Leistungsvereinbarung zugesprochen werden. Die Finanzierung klimafreundlicher Massnahmen wird in der nächsten Leistungsvereinbarungsperiode (2029–2032) besprochen.

Neutralisation von Restemissionen ab 2040.

Trotz aller Bemühungen wird es der SBB nicht gelingen, ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen bis 2040 vollständig zu reduzieren. Der Betrieb von Heizsystemen mit Fernwärme, die im Rahmen des Substanzerhalts länger andauernde Umrüstung von Gasweichenheizungen sowie Emissionen durch flüchtige Gase, die bei der Elektrizitätsproduktion (Stauseen) sowie bei der Klimatisierung anfallen, verursachen 2040 Restemissionen von schätzungsweise 7 bis 15 Prozent.

Die verbleibenden betrieblichen Emissionen gleicht die SBB ab 2040 durch Massnahmen oder Technologien aus, die der Atmosphäre im entsprechenden Umfang CO<sub>2</sub> entziehen und dieses stabil binden bzw. lagern (Negativemissionen). Die Negativemissionstechnologien sind heute erst teilweise erprobt, der Markt ist noch im Aufbau. Eine Vorhersage über die Preisentwicklung bei Negativemissionen ist daher schwierig zu treffen.

Massnahmen und Mittel zur Reduktion der Scope 3-Emissionen.

Die Scope 3-Kategorien beinhalten Emissionen, die im Zusammenhang mit der Produktion von Waren und Dienstleistungen, Anlagegütern und Produktionsmitteln, Aktivitäten zur Energiebereitstellung, Transport und Verteilung (Upstream), der Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen sowie Geschäftsreisen entstehen. Massnahmen, die zu einer Senkung dieser Emissionen beitragen, sind beispielsweise der Einkauf CO<sub>2</sub>-reduzierter Materialien oder optimierte Bauweisen. Ferner wird die Reduktion von Emissionen unter anderem durch die Integration in die Bewertungskriterien für Beschaffungen oder die Identifikation weiterer Konzepte der Kreislaufwirtschaft vorangetrieben. 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.

Die SBB Konzernleitung hat sich im Berichtsjahr mit der Prognose der Entwicklung der Scope 3-Emissionen aus der Lieferkette bis 2040 befasst. Da die SBB im Zeitraum bis 2040 im Auftrag des Bundes die Infrastruktur ausbaut und neues Rollmaterial beschafft, ist ein entsprechender Anstieg der Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 absehbar. Der Technologiefortschritt sowie innerbetriebliche Massnahmen wie der Einsatz emissionsverminderter Metallprodukte oder die Kreislaufwirtschaft werden diesen Anstieg nur teilweise kompensieren. Es ist daher damit zu rechnen, dass die SBB das Ziel verfehlt, die Emissionen bis 2030 um 30 Prozent (gegenüber 2018) zu senken. 2026 will die SBB daher die Prognosen in Einklang mit den Prioritäten aus dem UVEK-Gutachten Verkehr 45 bringen sowie Massnahmen und Ziele überprüfen.

Um Projekte zur Umsetzung von CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen zu fördern, steht der SBB ein interner Klimafonds zur Verfügung. Dieser wird durch die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Abgabe gespeist, die durch den Bund an die Unternehmen rückvergütet werden. 2025 hat die SBB aus dem Klimafonds Projekte im Umfang von 0,8 Millionen Franken unterstützt. Diese haben beispielsweise dazu beigetragen, betriebliche und technische Voraussetzungen zu entwickeln, um bisher dieselbetriebene Baudienst- und Unterhaltsfahrzeuge auf der Schiene elektrisch zu betreiben und so den Verbrauch fossiler Treibstoffe weiter zu senken.

Senkung der Treibhausgasemissionen.

|                                                                     | 2018      | 2022     | 2023     | 2024     | 2025    | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|---------|-----------------------------|
| <b>Senkung der Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b> |           |          |          |          |         |                             |
| Scope 1 und 2                                                       | Basisjahr | -35 800  | -43 600  | -52 500  | -56 800 | ↓                           |
| Scope 3                                                             | Basisjahr | -131 000 | -196 000 | -131 000 | -15 000 | ↑                           |
| <b>Senkung der Treibhausgasemissionen in Prozent</b>                |           |          |          |          |         |                             |
| Scope 1 und 2                                                       | Basisjahr | -31,3    | -38,2    | -45,9    | -49,7   | ↓                           |
| Scope 3                                                             | Basisjahr | -10,1    | -15,1    | -10,1    | -1,2    | ↑                           |

Das von Jahr zu Jahr unterschiedlich hohe Beschaffungsvolumen führt vor allem in der Lieferkette zu stark schwankenden Scope 3-Emissionen. Im Unterschied zu den Scope 1- und 2-Emissionen haben



deshalb 2025 die Scope 3-Emissionen gegenüber den Vorjahren wiederum zugenommen. Insbesondere die Mehrausgaben in den Kategorien 1 (Waren und Dienstleistungen) und 2 (Anlagegüter und Produktionsmittel) führten dazu, dass die Scope 3-Emissionen im Berichtsjahr nur noch rund ein Prozent unter denjenigen des Basisjahrs 2018 lagen. Treiber für die höheren Emissionen im Berichtsjahr waren mehr Bautätigkeiten und Fahrbahnerneuerungen, Verbesserungen bei der Berechnung der Emissionen durch den Einbezug von aktualisierten Industrieemissionsfaktoren sowie neue lieferantenspezifische Daten.

Die Erreichung des Klimaschutzziels beeinflusst – ebenso wie die Erreichung aller anderen Konzernziele – die variable Vergütung der Konzernleitung und der höheren Kadermitarbeitenden. Zudem sind die Rückversicherungsprämien der SBB aufgrund der 2025 eingeführten Versicherungslösung Sustainability-Linked Reinsurance direkt an die Erreichung des Klimaschutzziels geknüpft. Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der betrieblichen Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) hat die SBB deshalb eine externe Bestätigung mit beschränkter Sicherheit («limited assurance») eingeholt (Prüfbericht siehe Seite 112–113).

Intensität der Treibhausgasemissionen.

|                                                                                                                                                             | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|
| <b>Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs innerhalb der Schweiz in g CO<sub>2</sub>e/100 Pkm und g CO<sub>2</sub>e/100 Ntkm</b> |       |       |       |       |       |                             |
| SBB Personenverkehr (Fern- und Regionalverkehr) inklusive Tochtergesellschaften                                                                             |       |       |       |       |       |                             |
| Normalspur und TGV Lyria                                                                                                                                    | 21,6  | 16,3  | 13,0  | 13,1  | 7,6   | ↘                           |
| Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften                                                                                                      |       |       |       |       |       |                             |
| Normalspur                                                                                                                                                  | 32,0  | 25,6  | 20,1  | 20,1  | 11,7  | ↘                           |
| Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria                                                                                                                      | 17,1  | 12,6  | 10,1  | 10,3  | 5,9   | ↘                           |
| Güterverkehr (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) in g CO <sub>2</sub> e/100 Ntkm                                                                     | 193,6 | 192,4 | 197,6 | 177,1 | 152,6 | ↘                           |

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 DIN EN 16258). 2025 wurden die spezifischen Treibhausgasemissionen für die Jahre 2021–2024 neu berechnet und weichen daher von den vorgängig publizierten Geschäftsberichten ab. Die Neuberechnung stützt sich auf die definitiven Jahrespersonenkilometer anstelle der Summe der provisorischen Quartalspersonenkilometer sowie auf die definitiven Anteile der Wasserkraft am Bahnstrom gemäss Herkunftsnachweisen anstelle der Zielgrösse von 90 Prozent Wasserkraftanteil. Zudem wurde der Traktionsdieselvebrauch rückwirkend korrigiert.

Die spezifischen Treibhausgasemissionen sind 2025 gegenüber dem Vorjahr gesunken. Wesentliche Ursachen sind der Anstieg des Wasserkraftanteils am Bahnstrom von 90 auf 100 Prozent und beim Güterverkehr zudem die Beimischung von 25 Prozent hydriertem Pflanzenöl HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) im Treibstoff – der HVO-Anteil im Diesel stieg 2025 von 8 Prozent auf 24 Prozent).

Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

|                                             | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|---------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Ozon abbauende Stoffe in kg CFC-11eq</b> |      |      |      |      |      |                             |
| Kältemittel                                 | 0,01 | 0,01 | 0,02 | 0,00 | 0,00 | ↘                           |

Im Jahr 2024 und 2025 hat die SBB keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 («Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre») gekennzeichnet sind. Die Kältemittelverluste der letzten noch mit dem Kältemittel R22 betriebenen Anlagen sind geschätzt.

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

|                                                                                                | 2021    | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|
| <b>Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg</b> |         |         |         |         |         |                             |
| NO <sub>x</sub>                                                                                | 473 800 | 470 200 | 428 100 | 399 500 | 338 000 | ↘                           |
| SO <sub>x</sub>                                                                                | 3 100   | 3 600   | 3 000   | 2 600   | 2 600   | →                           |
| PM2,5                                                                                          | 7 200   | 7 300   | 7 500   | 7 600   | 7 100   | ↘                           |
| PM2,5–10                                                                                       | 200     | 200     | 200     | 200     | 200     | →                           |
| PM10                                                                                           | 7 400   | 7 500   | 7 800   | 7 900   | 7 300   | ↘                           |

Die direkt verursachten Luftemissionen berechnen sich aufgrund der verbrauchten Treibstoffe (Diesel und Benzin) und der verbrauchten Brennstoffe für die Wärmeerzeugung (Heizöl, Erdgas, Propan, Holz). Der durch Abrieb entstehende Feinstaub wird momentan nicht erhoben.

Weiterführende Informationen: [Klimaschutz | sbb.ch](#).

Energie.

Strategisches Ziel.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, indem sie kontinuierlich und systematisch Energie spart. Bis zum Jahr 2030 steigert sie so ihre Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30 Prozent. Sie spart damit im Vergleich zu einer unbeeinflussten Entwicklung jährlich 850 Gigawattstunden (GWh) Energie ein, was dem Strombedarf von rund 200 000 Schweizer Haushalten entspricht. Zudem will die SBB auf ihren Gebäuden und Flächen bis 2030 jährlich 100 Gigawattstunden und bis 2040 jährlich 160 Gigawattstunden Strom durch Photovoltaik produzieren. Sie ersetzt bis 2030 fossile Heizungen durch erneuerbare Heizsysteme und rüstet Gasweichenheizungen im Rahmen des Substanzerhalts kontinuierlich auf Elektrobetrieb um. Dieselbetriebene Schienenfahrzeuge, die bis 2040 ihr Lebensende erreichen, ersetzt die SBB bis 2040 durch batterieelektrische Schienenfahrzeuge. Für die Restflotten besteht der Treibstoff ab 2033 zu 100 Prozent aus hydriertem Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO). Strassenfahrzeuge sind bis 2030 zu mindestens 50 Prozent elektrisch unterwegs; ab 2040 ist die gesamte Fahrzeugflotte – einige Spezialfahrzeuge ausgenommen – elektrisch betrieben.

Energieverbrauch.

|                                                            | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|
| <b>Strom- und Bahnstromverbrauch in der Schweiz in GWh</b> |       |       |       |       |       |                             |
| Bahnstrom                                                  | 1 646 | 1 692 | 1 660 | 1 655 | 1 687 | ↗                           |
| Eigenverbrauch für Bahnstrombereitstellung                 | 189   | 145   | 140   | 131   | 190   | ↗                           |
| Strom für Gebäude und Anlagen                              | 298   | 290   | 285   | 282   | 275   | ↘                           |
| <b>Treibstoffverbrauch in der Schweiz in GWh</b>           |       |       |       |       |       |                             |
| Fossiler Diesel für Bahntraktion                           | 108   | 105   | 94    | 85    | 69    | ↘                           |
| HVO für Bahntraktion                                       | 0     | 0     | 0     | 9     | 21    | ↗                           |
| Kraftstoff für Strassenfahrzeuge, Maschinen und Geräte     | 28    | 31    | 28    | 26    | 25    | ↘                           |
| <b>Wärmeenergie für Gebäude und Anlagen in GWh</b>         |       |       |       |       |       |                             |
| Heizöl                                                     | 45,3  | 57,9  | 43,9  | 31,7  | 31,2  | ↘                           |
| Erdgas                                                     | 59,8  | 45,4  | 43,6  | 41,4  | 34,6  | ↘                           |
| Propan                                                     | 11,2  | 7,7   | 5,8   | 4,7   | 6,1   | ↗                           |
| Biogas                                                     | 7,4   | 5,9   | 4,8   | 8,0   | 13,4  | ↗                           |
| Holz                                                       | 18,9  | 20,8  | 22,6  | 24,6  | 25,1  | ↗                           |
| Fernwärme                                                  | 61,0  | 53,3  | 60,3  | 56,5  | 57,2  | ↗                           |

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 ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

2025 hat die SBB flächendeckend die Verwendung von hydriertem Pflanzenöl (Hydrotreated Vegetable Oil, HVO) für Schienenfahrzeuge eingeführt. Somit wird dem Diesel von über 90 Prozent der Schienenfahrzeuge mindestens 25 Prozent HVO beigemischt.

Energieintensität.

|                                                 | 2021     | 2022     | 2023     | 2024     | 2025     | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------------------|
| <b>Spezifischer Energie-<br/>verbrauch</b>      |          |          |          |          |          |                             |
| des Eisenbahnpersonenverkehrs<br>in kWh/100 Pkm | 11,94    | 9,01     | 7,75     | 7,61     | 7,60     | →                           |
| des Schienengüterverkehrs<br>in kWh/100 Ntkm    | 4,14     | 4,13     | 4,09     | 4,05     | 3,96     | ↘                           |
| aller Personen- und Güterzüge<br>in kWh/100 Zkm | 1 069,47 | 1 079,82 | 1 058,86 | 1 048,14 | 1 044,55 | →                           |
| aller Personenzüge<br>in kWh/100 Zkm            | 997,68   | 1 015,91 | 999,25   | 993,77   | 998,24   | →                           |
| aller Güterzüge<br>in kWh/100 Zkm               | 1 543,17 | 1 517,58 | 1 481,58 | 1 456,39 | 1 416,61 | ↘                           |

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 der SBB Cargo AG sowie die Leistungen der 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 SBB Personen- und Güterverkehr).

Erneuerbare Energie.

|                                                                        | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025  | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|-------|-----------------------------|
| Anteil erneuerbarer Energieträger<br>am Bahnstrom in Prozent           | 90,2 | 90,3 | 91,8 | 91,3 | 100,0 | ↗                           |
| Anteil erneuerbarer Energieträger<br>für Wärmeenergie in Prozent       | 27,7 | 27,8 | 31,6 | 36,3 | 37,7  | ↗                           |
| Anteil erneuerbarer<br>Weichenheizungen in Prozent                     | —    | —    | 66,2 | 69,2 | 71,7  | ↗                           |
| Anteil Strassenfahrzeuge<br>mit vollelektrischem Antrieb<br>in Prozent | —    | —    | 6,6  | 11,6 | 17,6  | ↗                           |
| Stromproduktion mit<br>Photovoltaik in GWh                             | 6,2  | 6,4  | 8,2  | 10,6 | 14,3  | ↗                           |

Ab 2025 besteht der Bahnstrom zu 100 Prozent aus Energie aus erneuerbaren Quellen. Der grösste Teil davon ist Eigenproduktion aus Wasserkraftwerken. Die definitive Deklaration 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 sind. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die SBB AG und die SBB Cargo AG ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Energieeffizienz.

|                            | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|----------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Eingesparte Energie in GWh | 504  | 539  | 568  | 600  | 633  | ↗                           |

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.

Weiterführende Informationen: [Nachhaltige Energie | sbb.ch](#).

Anpassung an den Klimawandel.

Strategisches Ziel.

Die SBB ist sich der Risiken und Chancen bewusst, die durch den Klimawandel entstehen. Sie erhöht deshalb durch Anpassungsmassnahmen ihre Widerstandsfähigkeit und verringert kontinuierlich die nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Die SBB stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit ihrer Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt die Auswirkungen des Klimawandels auf den Betrieb sowie auf die Lieferketten. 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 oder zu klimabedingten Verzögerungen in der Beschaffung kommt.

Resilienzanalysen.

Die Elementarschadenregelung mit dem Bund und die zusätzlich abgeschlossenen Versicherungen sichern die SBB gegenwärtig finanziell weitgehend gegen die Auswirkungen des Klimawandels ab. Die SBB will klimabedingte Schäden möglichst vermeiden und deshalb ihre Anpassungsmassnahmen zielgerichtet überprüfen sowie wirkungsorientiert ergänzen. Zu diesem Zweck bewertet sie in Zusammenarbeit mit externen Forschungs- und Beratungsinstitutionen fortlaufend die Auswirkungen des Klimawandels auf ihr Portfolio und ihre Geschäftstätigkeiten. In ihren Klimarisikoanalysen berücksichtigt die SBB ein mittleres sowie ein hohes künftiges Emissionsszenario (IPCC SSP2-4.5 und SSP5-8.5). Als Betrachtungshorizont berücksichtigt sie die Jahre 2030, 2050 und 2080 als kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte.

Reifegrad der Klimaresilienzanalysen.

| Beurteilung der Auswirkungen des Klimawandels auf Kundinnen und Kunden | Physische Risiken        |                      | Transitorische Chancen und Risiken<br>Politik/Recht/Technologie/ Markt/Image |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                        | Chronische Klimagefahren | Akute Klimagefahren  |                                                                              |
| Kundinnen und Kunden                                                   | fortgeschritten          | fortgeschritten      | teilweise analysiert                                                         |
| Mitarbeitende                                                          | fortgeschritten          | fortgeschritten      | nicht begonnen                                                               |
| Infrastrukturanlagen                                                   | teilweise analysiert     | teilweise analysiert | teilweise analysiert                                                         |
| Rollmaterial                                                           | pilotiert                | pilotiert            | nicht begonnen                                                               |
| Immobilien                                                             | keine                    | teilweise analysiert | nicht begonnen                                                               |
| Beschaffung                                                            | pilotiert                | pilotiert            | nicht begonnen                                                               |

Die physischen und transitorischen Risiken umfassen die in den European Sustainability Reporting Standards ausgewiesenen, für die SBB direkt relevanten Klimagefahren und klimabezogenen Übergangsereignisse. Die Beurteilung des Reifegrads erfolgt wie folgt: fortgeschritten: umfangreiche Analysen inklusive finanzieller Bewertung vorhanden; teilweise analysiert: Analyse von wichtigen Teilaspekten mit/ohne finanzielle Bewertung in Arbeit oder abgeschlossen; pilotiert: erste Pilotanalysen durchgeführt; nicht begonnen: noch keine systematische Analyse durchgeführt; keine: keine Analysen geplant.

Ergebnisse der Analysen zu physischen Risiken.

Der Klimawandel kann das Bahnsystem auf unterschiedliche Art und Weise gefährden. In erster Linie verändert er den Wasserhaushalt, was zu mehr Hochwasser sowie Hang- und Böschungsrutschungen führt. Durch häufigere und stärkere Regenfälle können zudem an neuen Standorten Überschwemmungen, Erdbeben oder Murgänge auftreten. Im Winter kommt es vermehrt zu Schnee- und Gletschneelawinen. All dies erhöht das Risiko von Schäden an den Bahnanlagen und folglich von Ausfällen und Verspätungen. Die SBB setzt seit vielen Jahren auf einen risikobasierten und proaktiven Umgang mit Naturgefahren. Dadurch bleiben ihre Kundinnen und Kunden sowie ihre Mitarbeitenden heute wie in Zukunft gut vor Naturgefahren wie Steinschlag, Murgang, Hochwasser und Lawinen geschützt.

Grössere Auswirkungen sind durch die Zunahme von Hitzestress in den Sommermonaten zu erwarten. Zahlreiche Berufsgruppen – so etwa das Handwerks-, Rangier- oder das Reinigungspersonal – üben in einem moderaten bis hohen Umfang physische Tätigkeiten im Freien aus. Ohne Anpassungsmassnahmen werden die Verluste an Arbeitsproduktivität mittel- bis langfristig zunehmen insbesondere in Hitzejahren.

Da die Sommertrockenheit zunimmt, muss die SBB künftig mehr Strom am Markt beschaffen. Dies wird bei einem hohen Emissionsszenario 2080 ohne Anpassungsmassnahmen zu bedeutenden jährlichen Mehrkosten führen. Die Zunahme von Extremwetterereignissen erhöht das Risiko, dass die Energieversorgung beeinträchtigt wird. Eine umfangreiche Analyse der Auswirkungen auf die Infrastrukturanlagen gestaltet sich komplex und aufwendig. Erste Pilotstudien zeigen, dass Anlagen wie beispielsweise Telecom- oder Sicherungsanlagen sehr unterschiedlich vom Klimawandel betroffen sind und die rund 40 Anlagentypen deshalb individuell betrachtet werden müssen.

Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

|                                                                                                                                                 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| Reisendenverspätungsminuten durch Störungen an den SBB Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse in Mio. Minuten | 3,7  | 0,3  | 0,7  | 2,2  | 0,3  | ↘                        |

Die Verspätungsminuten eines jeden unpünktlichen Zuges (das heisst eines Zuges mit einer Verspätung von mindestens drei Minuten) werden mit der Anzahl der ankommenden Aussteigenden multipliziert. Die Berechnung berücksichtigt einzig die direkt verursachten und klar nach Ursache zuweisbaren Verspätungsminuten.

Die durch ausserordentliche Witterung verursachten Störungen mit Auswirkung auf die Reisenden, gemessen in Reisendenverspätungsminuten, sanken gegenüber dem Vorjahr um rund 85 Prozent. Dies ist vor allem auf den schneearmen und milden Winter zurückzuführen (erstes und viertes Quartal 2025).

Die finanziellen Auswirkungen auf das SBB Immobilienportfolio, die durch Schäden aus Naturereignissen hervorgerufen werden, fallen gemessen am Versicherungswert der Gebäude bisher gering aus. In der Schadenskategorie Hochwasser könnten die Schäden aufgrund des Klimawandels in Zukunft allerdings deutlich zunehmen. Besonders an einzelnen Standorten könnten Hochwasserereignisse verstärkt zu hohen Schäden an Gebäuden führen. Die SBB hat entsprechende gefährdete Standorte identifiziert, um weiterführende Massnahmen umzusetzen und weiterhin die Gebäudesicherheit sowie den operativen Betrieb zu gewährleisten. Zusätzliche Kriterien – etwa die Gebäudestruktur, das Gebäudeinventar oder die Systemrelevanz eines Gebäudes für den Bahnbetrieb – können die finanziellen Auswirkungen eines Schadenereignisses zusätzlich erhöhen. Eine systematische Analyse dieser Kriterien in Bezug auf Klimarisiken wurde bisher nicht durchgeführt. Die SBB geht davon aus, dass die Heizkosten in ihren Gebäuden aufgrund der steigenden Temperaturen bis 2050 deutlich fallen werden. Andererseits ergeben sich Mehrkosten durch den steigenden Bedarf an Kühlenergie, die Installation neuer Kühlanlagen sowie Anpassungen der Gebäudehüllen bei bestehenden Gebäuden. Schätzungsweise ab 2050 werden die zusätzlichen Energiekosten die durch geringere Heizkosten bedingten Einsparungen übertreffen.

Massnahmen und Mittel zur Anpassung an den Klimawandel.

Schutz vor Naturgefahren.

Für die SBB bilden rund 6000 Schutzbauten und 87 Hektaren Schutzwald sowie ein professionelles Überwachungs- und Alarmierungskonzept die Grundlage, um sich vor Personen- und Sachschäden durch Naturgefahren zu schützen. Die SBB berücksichtigt die angenommenen Effekte des Klimawandels in erster Linie bei der Planung langlebiger Bauwerke wie etwa von Brücken und Durchlässen. Zur Überwachung der Naturgefahren investiert sie in digitale Technologien wie Satellitendaten und Georadar. Der allgemeine Temperaturanstieg beschleunigt das Pflanzenwachstum, sodass die SBB Schutzwälder und sicherheitsrelevante Grünflächen häufiger pflegen muss. Die Ausgaben der

SBB für die Naturgefahrenprävention sind im Berichtsjahr 2025 stabil geblieben – obwohl sie durch den Mehrverkehr verstärkt den Gefahren ausgesetzt ist. Die SBB verwendete rund acht Millionen Franken für die Überwachung sowie die Pflege und den Unterhalt von Schutzmassnahmen; für neue und Ersatzschutzmassnahmen gab sie vier bis fünf Millionen Franken aus.

Hitzeschutz für Kundinnen, Kunden und Mitarbeitende.

Rund 9100 Klimageräte sorgen dafür, dass fast alle Personenzüge klimatisiert unterwegs sind, und gestalten das Reisen für Kundinnen und Kunden selbst bei hohen Temperaturen möglichst angenehm. Das Icon «Zug ohne Klimaanlage» weist im Fahrplan auf sbb.ch sowie in der SBB Mobile App während der Sommermonate darauf hin, sofern in einem Zug keine Klimaanlage vorhanden ist. Im Durchschnitt sind etwa 20 Klimageräte pro Tag von einer Störung betroffen, was einer Fehlerquote von 0,24 Prozent aller Geräte entspricht.

Temperatur in den Zügen.

|                                                                                                                        | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Verfügbarkeit von Klimaanlagen<br>in den Zügen von SBB Perso-<br>nenverkehr inkl. Turbo und Re-<br>gionAlps in Prozent | 95,2 | 96,0 | 98,6 | 99,2 | 99,3 | →                           |

Die Klimageräte sind so programmiert, dass die Innentemperatur im Zug die Aussentemperatur an Hitzetagen mit über 30 Grad Celsius zwischen drei bis zehn Grad unterschreitet. Dies entspricht den europäischen Normen, an denen sich auch ausländische Bahnen orientieren. Die Verfügbarkeit der Klimaanlagen berechnet sich nach den Störungsmeldungen pro Flottentyp. Die Ausfalldauer (von Störungsbeginn bis Abschluss der Meldung) wird in Halbtagesintervallen berechnet.

Die SBB schützt Mitarbeitende, die im Freien arbeiten, gemäss den Vorgaben der Suva vor Hitze, indem sie unter anderem die Arbeitszeiten auf kühlere Stunden verlegt und für genügend Flüssigkeitszufuhr sowie zusätzliche Pausen sorgt. Darüber hinaus stellt sie ihren Mitarbeitenden bei Bedarf Kühlwesten und unter dem Helm zu tragende Kühlkappen sowie Kühl-Basecaps als Teil der persönlichen Schutzausrüstung zur Verfügung. Im Berichtsjahr 2025 haben rund 1000 Mitarbeitende dieses Ausrüstungsangebot genutzt.

Schutz der Bahninfrastruktur.

Bei andauernder Hitze erreichen Schienen eine Temperatur von bis zu 60 Grad und können sich verformen. Dies ist vor allem der Fall bei alten Gleisen oder nach Arbeiten an der Fahrbahn, bevor die Gleise eingefahren sind. Durch regelmässige Kontrollgänge lassen sich hitzebedingte Gleisverformungen schnell erkennen. Als Sofortmassnahme genügt es meist, die Geschwindigkeit auf der entsprechenden Strecke zu reduzieren. Danach werden die Verformungen an der Gleislage korrigiert und bei Bedarf Schienen ersetzt. Sind diese Massnahmen nicht ausreichend, kühlt die SBB exponierte Stellen mit Wasser.

Gleiszustand.

|                                         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-----------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Anzahl pro 100 Hauptgleis-<br>kilometer |      |      |      |      |      |                             |
| Schienenbrüche                          | 0,30 | 0,14 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | →                           |
| Gleisdeformationen                      | 0,13 | 0,30 | 0,28 | 0,19 | 0,34 | ↗                           |

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. Schienenbrüche stehen im Zusammenhang mit Schienenfehlern, Belastung sowie Kälte und Temperaturschwankungen. Die Gleisdeformationen werden anhand der Anzahl Gleisverwerfungen (>50 mm) sowie der Anzahl Verdrückungen (<50 mm) berechnet. Aussergewöhnlich hohe Temperaturen, Temperaturschwankungen und ein nicht ausreichender Querverschiebewiderstand im Gleis können zu Gleisdeformationen führen.

Gegenüber den Vorjahren nahm die Anzahl der Gleisdeformationen im Jahr 2025 zu. Ein wesentlicher Grund dafür waren die im Berichtsjahr vergleichsweise hohen Sommertemperaturen sowie die häufigen und langen Hitzeperioden.

Notfall- und Krisenorganisation zur Bewältigung von Umweltereignissen.

Die SBB verfügt über ein gut funktionierendes Business Continuity Management, das ein breit aufgestelltes und vernetztes Notfall- und Krisenmanagement beinhaltet. Dieses stellt bei witterungsbedingten Ereignissen den Bahnbetrieb so rasch wie möglich wieder her, um die finanziellen Schäden durch Ausfälle und Unterbrüche zu minimieren. Die Risikoszenarien, die als Grundlage für die Einsatzpläne, Aus- und Weiterbildungen sowie die Gestaltung von Übungen dienen, lehnen sich an die Szenarien des Bundesamts für Bevölkerungsschutz an. Sie beruhen zudem auf den Naturgefahrenkarten des Bundes und der Kantone.

Entsiegelung von Flächen.

Die mit dem Klimawandel zunehmenden Hitzetage, Tropennächte und längeren Trockenperioden verstärken in den Städten – besonders auf stark versiegelten Flächen – Hitzeinseleffekte. Um dem entgegenzuwirken, entsiegelt die SBB an ausgewählten Bahnhöfen und Immobilienstandorten gezielt Flächen, was die Verdunstung und die lokale Abkühlung erhöht. Eine 2025 durchgeführte Studie zum «Schwammstadt-Prinzip» belegt, welche ergänzenden Massnahmen an Bahnhöfen Hitzehotspots reduzieren und gleichzeitig die Folgen von Starkniederschlägen besser bewältigen. Durch eine Kombination aus entsiegelten Flächen und angepassten technischen Lösungen stärkt die SBB die Klimaresilienz ihrer Liegenschaften. Zahlreiche Gebäude lassen sich nicht durch einfaches Lüften kühlen, weil Lärm, Luftverschmutzung oder die hohe Aussentemperatur in der Umgebung das Öffnen der Fenster einschränken. In Neubauten – sowie fortlaufend in bestehenden Gebäuden – setzt die SBB deshalb verbesserte Klimatisierungs- und Kühlkonzepte um. Sie verfolgt möglichst den Free-Cooling-Ansatz, der die Aussenluft, Grund-, See- oder Flusswasser und das Erdreich als Kältequellen nutzt.



Chancen durch Klimaschutz.

Die SBB setzt in erster Linie darauf, ihre Treibhausgasemissionen konsequent zu senken und die Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel umzusetzen. Sie stellt ein attraktives klimafreundliches Mobilitätsangebot mit neuen, integrierten Mobilitätssystemen zur Verfügung und fördert die Verkehrsverlagerung von Auto, Flugzeug und Lastwagen auf die Bahn. Die Bahn gewinnt so als effizientes klimaschonendes Transportmittel, das eine grosse Menge Reisende transportiert, künftig noch mehr an Stellenwert. Durch ihr Programm «Energiesparen und Klimaschutz» verringert die SBB ihre Kosten bis 2030 erheblich. Die Umrüstung auf erneuerbare Energien, die massgeblich zur Senkung der betrieblichen CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt, ermöglicht eine noch effizientere Energienutzung, trägt zu einer sicheren und wirtschaftlichen Stromversorgung der SBB bei und senkt die Kosten für den Unterhalt des Roll-, Bau- und Rangiermaterials. Die von der SBB angestrebte Kreislaufwirtschaft steht für einen ressourcenschonenden und somit kostengünstigeren Umgang mit Materialien. Bei ihren Bauvorhaben verfolgt die SBB fortschrittliche, klimafreundliche Ansätze, was sie – zusätzlich zu ihren Bestrebungen zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaresilienz – zu einer attraktiven Arbeitgeberin für spezialisierte Fachkräfte macht. Die Klimaziele eröffnen der SBB zudem neue Geschäftsideen. So stellt sie die 2024 als Versuch lancierte Versicherungslösung Sustainability-Linked Reinsurance seit 2025 all ihren Rückversicherungsunternehmen zur Verfügung. Diese Lösung koppelt die Versicherungsprämien direkt an die Erreichung des Klimaschutzziels. Die langfristige Klimastrategie der Schweiz sieht vor, der Atmosphäre bis 2050 schätzungsweise jährlich zwölf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> zu entnehmen und zu speichern. Eine klimafreundliche Transportinfrastruktur, die CO<sub>2</sub> an die Speicherorte verlagert, ist somit ein wichtiger Pfeiler, um das Schweizer Netto-Null-Ziel zu erreichen.

Weiterführende Informationen: [Anpassung Klimawandel | sbb.ch](#)

Nachhaltige Lebensräume.

Die Ausdehnung von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur trägt zur Entwertung und Zerstückelung natürlicher Lebensräume bei und bedroht 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 verknüpfen Bahnborde und die Aussenflächen von SBB Liegenschaften unterschiedliche Lebensräume miteinander und fördern so den Erhalt und die Stärkung der Biodiversität.

Biodiversität.

Strategisches Ziel.

Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 30 Prozent ihrer Böschungen naturnah zu pflegen. Damit leistet sie ihren Beitrag zur Umsetzung des Aktionsplans «Strategie Biodiversität Schweiz» des Bundes. Zudem fördert die SBB die Vernetzung der Lebensräume für Tiere längs und quer zu den Bahnlinien sowie standortgerechte und zukunftsfähige Pflanzenarten in Waldflächen. Sie passt sich so vorausschauend an die Auswirkungen des Klimawandels an. Invasive Neophyten auf ökologisch wertvollen Flächen bekämpft die SBB systematisch. Aussenflächen von SBB Gebäuden und Industrieanlagen werden, sofern ökologisch sinnvoll und betrieblich legitim, naturnah aufgewertet und bewirtschaftet.

Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.

|                                                                           | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025              | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-----------------------------|
| Gesamtfläche SBB in ha                                                    | 9 520 | 9 537 | 9 624 | 9 626 | 9 613             | →                           |
| Fläche gehölzfreie Böschungen<br>in ha                                    | 2 500 | 2 500 | 2 500 | 2 500 | 2 500             | →                           |
| davon Biodiversitätsflächen<br>(naturnah gepflegte Flächen)<br>in Prozent | 3,1   | 4,1   | 5,2   | 5,8   | 11,3 <sup>1</sup> | ↗                           |

<sup>1</sup> Mit dem seit 2025 geltenden Ziel von 30 Prozent Biodiversitätsflächen können neu Grünflächen mit ökologischen Ersatzmassnahmen aus Ausbau- und Erneuerungsprojekten angerechnet werden.

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 zusammengekommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die Mindestschnitthöhen und die Schnittzeitpunkte, und invasive Neophyten werden systematisch bekämpft.

**Bekämpfung invasiver Neophyten.**

Die SBB bekämpft invasive Neophyten gemäss ihrer Neophytenstrategie. Die Strategie basiert auf der Bundesgesetzgebung und wurde von der zuständigen Behörde (BAV) anerkannt. Nebst dem Fokus auf gesundheitsschädliche und für die Betriebssicherheit problematische Arten bekämpft die SBB auf ökologisch wertvollen Flächen im Rahmen der vorhandenen Ressourcen die häufigsten Arten der «Liste der invasiven und potenziell invasiven Neophyten der Schweiz». Dabei gilt der Grundsatz, dass der Verbrauch von Herbiziden auf ein Minimum reduziert wird. Alle krautigen Arten werden ausschliesslich mechanisch durch Jäten bekämpft. Für Gehölzarten wird die herbizidsparende Stamm-injektion angewendet.

Weiterführende Informationen: [Biodiversität | sbb.ch](#)

**Lärmschutz.**

**Strategisches Ziel.**

Die SBB strebt an, langfristig trotz Mehrverkehr alle Anwohnenden des Bahnnetzes vor übermässigem Eisenbahnlärm zu schützen. Dabei wird das Prinzip der Verhältnismässigkeit angewendet und betroffene Gemeinschaften über die ordentlichen Verfahren miteinbezogen.

**Lärmschutzmassnahmen.**

|                                                          | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|----------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Lärmarmes Rollmaterial<br>SBB Personenverkehr in Prozent | 98,3 | 98,5 | 98,6 | 98,6 | 98,7 | →                           |
| Lärmarme Güterwagen<br>SBB Cargo AG in Prozent           | 98,8 | 98,8 | 98,8 | 99,8 | 99,8 | →                           |
| Lärmschutzwände und -wälle<br>in km                      | 417  | 422  | 425  | 427  | 427  | →                           |

Weiterführende Informationen: [Lärmschutz | 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 versucht, durch mehrere Nutzungen einen Materialgebrauch ohne Abfälle und ohne schädliche Emissionen zu erreichen. Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und mit über 76 Millionen Tonnen Materialbesitz verursacht die SBB erhebliche Material- und Energieverbräuche, die Umwelt und Klima beeinflussen.

**Ressourcenverbrauch.**

**Strategisches Ziel.**

Ressourcenschonung ist aus ökonomischen, ökologischen und risikorelevanten Gesichtspunkten ein Schwerpunkt für die SBB. Es gilt, die Kreislaufwirtschaft 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 wesentliche Materialien.**

|                                                  | 2021    | 2022    | 2023    | 2024    | 2025    | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|--------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|
| <b>Baumaterialien für Gleisbau<br/>in Tonnen</b> | 643 632 | 642 313 | 602 158 | 499 944 | 565 057 | ↗                           |
| Kiessand                                         | 63 996  | 59 349  | 64 215  | 59 481  | 64 340  | ↗                           |
| Schotter (neu)                                   | 466 495 | 465 499 | 426 900 | 336 733 | 390 702 | ↗                           |
| Schotter (wiederaufbereitet) <sup>1</sup>        | 140 000 | 120 000 | 120 000 | 110 000 | 85 000  | ↘                           |
| Betonschwellen                                   | 64 765  | 67 460  | 65 875  | 61 860  | 65 132  | ↗                           |
| Holzschwellen                                    | 4 815   | 4 997   | 4 463   | 2 248   | 4 384   | ↗                           |
| Stahlschwellen                                   | 1 680   | 1 821   | 2 285   | 1 896   | 2 705   | ↗                           |
| Schienenb                                        | 41 881  | 43 187  | 38 419  | 37 725  | 37 794  | →                           |

<sup>1</sup> Die Daten beziehen sich auf Schotter, der bei Gleiserneuerungsarbeiten vor Ort gereinigt und unmittelbar als Schotter wiederverwendet werden konnte.

Weiterführende Informationen: [Kreislaufwirtschaft | sbb.ch](#)

# Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

## Attraktive Arbeitgeberin.

Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für die Arbeitsbedingungen von 35 770 Mitarbeitenden verantwortlich. Sie schafft Rahmenbedingungen, die sich an den Bedürfnissen der Gesellschaft orientieren und den Mitarbeitenden ermöglichen, Leben und Beruf ideal zu vereinen. Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) bietet äusserst stabile Arbeitsbedingungen und garantiert die Mitwirkung und das Mitspracherecht innerhalb des Unternehmens.

## Arbeitsbedingungen.

### 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.

### Personalbestand.

|                                                              | 2021   | 2022   | 2023   | 2024   | 2025   | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|--------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------|
| Anzahl Mitarbeitende SBB Konzern in Vollzeitäquivalent (FTE) | 33 943 | 34 227 | 34 987 | 35 569 | 35 770 | →                           |
| davon SBB AG und SBB Cargo AG                                | 28 172 | 29 005 | 29 697 | 30 151 | 30 192 | →                           |
| davon mit GAV in Prozent                                     | 94,8   | 94,8   | 94,7   | 94,7   | 94,6   | →                           |
| davon mit OR-Anstellung in Prozent                           | 5,2    | 5,2    | 5,3    | 5,3    | 5,4    | ↗                           |
| davon Tochtergesellschaften                                  | 5 770  | 5 222  | 5 290  | 5 418  | 5 578  | ↗                           |
| Fluktuation in FTE                                           | 1 932  | 2 033  | 2 211  | 2 138  | 2 096  | ↘                           |
| Teilzeitmitarbeitende in Prozent                             | 22,9   | 23,4   | 24,4   | 25,4   | 26,4   | ↗                           |
| Frauen                                                       | 56,2   | 55,6   | 56,2   | 56,9   | 58,0   | ↗                           |
| Männer                                                       | 15,3   | 15,9   | 16,7   | 17,5   | 18,3   | ↗                           |

### 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 2025 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrtrate. Diese wird nicht erhoben.

Arbeitgeberattraktivität.

|                                      | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Rang gemäss Universum-Ranking</b> |      |      |      |      |      |                             |
| Students                             |      |      |      |      |      |                             |
| Business                             | 23   | 15   | 21   | 23   | 22   | ↘                           |
| Engineering                          | 5    | 5    | 3    | 2    | 5    | ↗                           |
| IT                                   | 8    | 9    | 8    | 5    | 6    | ↗                           |
| Natural Sciences                     | 16   | 12   | 10   | 7    | 8    | ↗                           |
| Professionals                        |      |      |      |      |      |                             |
| Business                             | 9    | 8    | 2    | 4    | 4    | →                           |
| Engineering                          | 1    | 3    | 1    | 1    | 1    | →                           |
| IT                                   | 4    | 7    | 3    | 4    | 5    | ↗                           |
| Natural Sciences                     | 9    | 0    | 8    | 7    | 9    | ↗                           |

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.

Weiterführende Informationen: [Benefits: Einsteigen und profitieren | sbb.ch](#)

Sozialer Dialog.

Strategisches Ziel.

Die SBB bekennt sich zu einer gelebten und konstruktiven Sozialpartnerschaft mit den vier Personalverbänden SEV, transfair, VSLF und KVöV. Mit dem sozialen Dialog verfolgt die SBB das strategische Ziel, den sozialen Frieden zu sichern und Veränderungs- und Umstrukturierungsprozesse vorausschauend, transparent und lösungsorientiert zu begleiten. Gemeinsam mit den Personalverbänden gestaltet die SBB wirksame, attraktive Arbeitsbedingungen, welche die Motivation, Leistungsbereitschaft und Selbstverantwortung der Mitarbeitenden fördern und zur Entwicklung einer leistungsfähigen Organisation beitragen. Zudem stellt sie sicher, dass sämtliche Mitarbeitenden eine starke innerbetriebliche Interessenvertretung durch die Personalkommission erhalten. Diese wirkt an der Gestaltung von Arbeits- und Arbeitsplatzbedingungen mit und trägt zu einer vertrauensvollen, respektvollen und beteiligungsorientierten Unternehmenskultur bei. Die Mitwirkung der Personalkommission unterstützt die Fähigkeit der SBB, Herausforderungen frühzeitig zu erkennen und Lösungen im Einklang mit den Bedürfnissen der Mitarbeitenden und den strategischen Unternehmenszielen zu entwickeln.

Massnahmen 2025.

Die aktuell gültigen Gesamtarbeitsverträge (GAV) 2019 SBB und SBB Cargo wurden Ende 2024 mit den Personalverbänden bis 31. Dezember 2028 verlängert. Dies ist wichtig, da der GAV als Gegenleistung für den weitgehenden Verzicht auf betriebs- oder wirtschaftsbedingte Entlassungen eine Friedenspflicht vorsieht. Anfang Dezember 2025 hat die SBB die jährlichen Verhandlungen zu den Lohnmassnahmen 2026 mit den Personalverbänden erfolgreich abgeschlossen: Für die GAV-Mitarbeitenden der SBB und von SBB Cargo werden 1,5 Prozent der Lohnsumme für individuelle Lohn erhöhungen eingesetzt, was im Vergleich mit anderen Schweizer Unternehmen viel ist. Im November 2025 konnten – nach einer Verhandlungsdauer von über zehn Monaten – auch die Verhandlungen zu den bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen abgeschlossen werden. Es wurde eine Einigung bei der Einteilungsphilosophie sowie bei den Arbeitszeitregelungen der Bereiche Zugführung, Rangieren, Reinigung und Kundenbegleitung erzielt.

Wie immer fanden mit den Personalverbänden zweimal jährlich Spitzengespräche auf Konzern- und Divisionsebene statt, in denen neben den aktuellen Herausforderungen der SBB zentrale Projekte, relevante politische Dossiers und ausgewählte Mitarbeitenthemen besprochen wurden. 2025 hat insbesondere der Stellenabbau bei SBB Cargo beschäftigt: Die Personalverbände nutzten hier ihr Informations- und Konsultationsrecht. Weitere Reorganisationen (z.B. bei den Finanzen, der Informatik und der Kundenbegleitung) konnten erfolgreich aufgegleist werden. Zudem behandelten gemeinsame Fachgremien Fragen zur Auslegung des GAV sowie zu Themen wie Sicherheit, Gesundheitsschutz, Gleichstellung und Integration.

Schliesslich fanden regelmässige Austauschsitungen mit der Personalkommission statt, sodass Mitarbeitendenanliegen frühzeitig aufgenommen und in Entscheidungsprozesse eingebracht werden konnten.

Mitarbeitendenzufriedenheit.

|                       | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Anzahl Punkte</b>  |      |      |      |      |      |                             |
| Personalzufriedenheit | 71   | 71   | 72   | 73   | 73   | →                           |
| Personalmotivation    | 78   | 78   | 79   | 80   | 80   | →                           |

Die Personalarumfrage wurde zwischen dem 16. September und dem 9. Oktober 2025 durchgeführt. Beteiligt haben sich 23 765 Mitarbeitende (76%, Vorjahr: 74%). Im Vergleich zu 2024 haben 660 Mitarbeitende mehr an der Personalarumfrage teilgenommen. Als strategische Steuerungsgrösse ist für die SBB die Personalmotivation entscheidend, die sich aus den Elementen «Arbeitszufriedenheit» (73 Punkte, +/-0), «Commitment zur SBB» (85 Punkte, +/-0) und «Eigener Beitrag zur Zielerreichung» (83 Punkte, +/-0) zusammensetzt.

Weiterführende Informationen: [Gesamtarbeitsvertrag SBB](#) und [Gesamtarbeitsvertrag SBB Cargo](#)

# 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 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. Schliesslich möchte die SBB die Anzahl der Berufsunfälle auf tiefem Niveau halten.

## Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

|                                                         | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|---------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Werte der Personalumfrage<br/>in Punkten (0–100)</b> |      |      |      |      |      |                             |
| Erschöpfung                                             | 37   | 37   | 37   | 36   | 36   | →                           |
| Arbeitsbezogene Gesundheit                              | 83   | 82   | 83   | 83   | 83   | →                           |
| Organisationale Resilienz                               | 74   | 74   | 74   | 75   | 75   | →                           |

«Erschöpfung» beinhaltet das Gefühl der Überbeanspruchung, des Energieverlustes und des Ausgelaugt-Seins. 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.

|                                                                | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|----------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Anzahl Fehltage pro FTE auf-<br>grund von Krankheit und Unfall | 13,2 | 15,3 | 14,4 | 14,9 | 15,3 | ↗                           |

Die Fehltage pro Vollzeitstelle (FTE) sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Ursachen waren einerseits ein erhöhtes Krankheitsgeschehen – unter anderem eine starke Grippewelle 2024/2025 sowie weiterhin zirkulierende Respirationsviren wie SARS-CoV-2, Rhinovirus, RSV und Adenoviren – und andererseits ein Anstieg an Langzeitfällen, die auf psychische Belastungen (vor allem in den jüngeren und mittleren Generationen) sowie auf Belastungen in körperlich beanspruchenden Tätigkeiten (in allen Altersgruppen) zurückzuführen waren. Ferner zeigt sich als Folge der Pandemie eine Verhaltensänderung, die sich besonders in mehr kurzen Absenzen äussert. Diese Entwicklung ist berufs- und altersgruppenspezifisch unterschiedlich und hat vielfältige Ursachen (ist also etwa auf Faktoren wie Arbeitsbedingungen, Führung, Teamkonflikte oder persönliche und motivationale Aspekte zurückzuführen). Sie ist in der ganzen Schweizer Wirtschaft zu beobachten. Schliesslich machen sich in der SBB zwei gegenläufige Demografieeffekte bemerkbar. Die bisherige Zunahme der Zahl älterer Mitarbeitender (über 50), die bislang als Treiber langer Absenzen gedient hat, ebbt wegen der aktuellen Pensionierungswelle ab. Gleichzeitig führen die verstärkte Rekrutierung von Mitarbeitenden unter 35 Jahren und der zunehmende Trend zu kurzen Absenzen bei den jüngeren Generationen zu einem Anstieg der Fehltage.

Arbeitsbedingte Verletzungen.

|                                                  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|--------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Anzahl Todesfälle aufgrund von<br>Berufsunfällen | 0    | 3    | 1    | 1    | 0    | ↘                           |

2025 verzeichnete die SBB mehrere schwere Verletzungen bei Berufsunfällen, jedoch keine mit tödlichen Folgen.

Weiterführende Informationen: [Gesundheit | sbb.ch](#) und [Arbeitssicherheit bei der Bahn | sbb.ch](#)

# Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 105 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 hatte 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.

|                                                               | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|---------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Frauenanteil in Prozent</b>                                |      |      |      |      |      |                             |
| bei der SBB AG und<br>der SBB Cargo AG                        | 18,8 | 19,0 | 19,4 | 19,9 | 20,5 | ↗                           |
| im Führungskader                                              | 15,0 | 16,1 | 17,6 | 18,5 | 19,6 | ↗                           |
| in der Konzernleitung                                         | 12,5 | 12,5 | 22,2 | 22,2 | 22,2 | →                           |
| im Verwaltungsrat                                             | 33,3 | 33,3 | 44,4 | 44,4 | 33,3 | ↘                           |
| bei den Neuanstellungen                                       | 26,3 | 22,0 | 24,6 | 26,3 | 28,4 | ↗                           |
| <b>Führungskader nach Mit-<br/>teilungssprache in Prozent</b> |      |      |      |      |      |                             |
| Deutsch                                                       | 77,0 | 76,6 | 76,5 | 76,1 | 75,7 | ↘                           |
| Französisch                                                   | 16,6 | 16,9 | 16,9 | 17,0 | 17,1 | ↗                           |
| Italienisch                                                   | 6,4  | 6,5  | 6,7  | 7,0  | 7,2  | ↗                           |

Die Ambition wurde für das Berichtsjahr nicht erreicht. Die Werte zum Frauenanteil und zur Mehrsprachigkeit bewegen sich in die richtige Richtung, wenn auch langsamer als erhofft. Die SBB hat deshalb entschieden, ihr Engagement weiterzuführen und die Ambition bis 2030 zu verlängern.

### Diskriminierungsfreies Lohnsystem.

|                                                                                                    | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Geschlechterspezifische<br>Lohnungleichheit zuungunsten<br>der Frauen in Prozent bei der<br>SBB AG | 0,6  | 0,7  | 0,5  | 0,1  | 0,3  | ↗                           |

Das Competence Center for Diversity and Inclusion (CCDI) der Universität St. Gallen führt im Auftrag der SBB jährlich eine Lohngleichheitsanalyse durch. Die Datenüberprüfung erfolgt mit dem anerkannten Standardanalysemodell des Bundes Logib. Das CCDI vergibt das «We Pay Fair»-Label, wenn die Lohndifferenz zwischen Frauen und Männern die Toleranzschwelle von fünf Prozent nicht überschreitet und die Vorgaben des öffentlichen Beschaffungswesens des Bundes eingehalten werden. Für Lohngleichheitsanalysen mit Logib ausserhalb des öffentlichen Beschaffungswesens gibt es seit 2025 einen fakultativen Zielwert von 2,5 Prozent. Dieser ist kein verbindlicher Grenzwert, sondern ein fakultatives Ziel und dient dazu, die Resultate der Analyse genauer zu untersuchen.

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 0,3 Prozent zuungunsten der Frauen erneut ein sehr gutes Resultat.

### Nichtdiskriminierung.

|                               | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Anzahl eröffnete Fälle</b> |      |      |      |      |      |                             |
| Diskriminierung               | –    | 9    | 19   | 31   | 40   | ↗                           |
| Mobbing                       | –    | 21   | 27   | 49   | 48   | ↘                           |
| Sexuelle Belästigung          | –    | 14   | 36   | 44   | 33   | ↘                           |

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.

Weiterführende Informationen: [Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion | sbb.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 Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) so rasch wie möglich vollständig um. Seit 2024 bietet die SBB an allen noch nicht gemäss BehiG umgebauten Bahnhöfen und Haltestellen Überbrückungs- bzw. Ersatzlösungen an. Zudem existieren für alle reiserelevanten stationären Touchpoints entlang der Reisekette barrierefrei nutzbare Ersatzlösungen.

#### Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang.

|                                               | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|-----------------------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG | 441  | 394  | 463  | 485  | 503  | ↗                        |

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 2025 waren von den 503 stufenlos nutzbaren Bahnhöfen 104 Bahnhöfe teilkonform (+3 Bahnhöfe).

#### Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.

|                                                    | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|----------------------------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial in Prozent | –    | 90,7 | 92,9 | 94,3 | 95,5 | ↗                        |
| davon Regionalverkehr                              | –    | 98,5 | 98,3 | 98,5 | 98,7 | →                        |
| davon Fernverkehr                                  | –    | 62,1 | 74,0 | 81,1 | 85,4 | ↗                        |
| davon internationaler Personenverkehr              | –    | 40,0 | 44,0 | 38,6 | 48,1 | ↗                        |

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

Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen.

|                            | 2021 | 2022 | 2023   | 2024   | 2025   | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|----------------------------|------|------|--------|--------|--------|-----------------------------|
| Anzahl Shuttlefahrten SBB  | –    | –    | –      | 594    | 1 014  | ↗                           |
| Anzahl Hilfestellungen SBB | –    | –    | 72 018 | 67 025 | 75 199 | ↗                           |

Shuttlefahrdienste verkehren seit 2024 da, wo die Perrons nicht stufenfrei zugänglich und somit Hilfestellungen durch das Personal nicht möglich sind. Die Anzahl der Hilfestellungen ergibt sich aus der Jahressumme der Einsätze von Kundenassistenten, der Bahnhofhilfe und des Personals auf dem Zug. Seit 2025 werden allen Reisenden mit Behinderungen bei Bedarf auch zusätzliche, übergesetzliche Hilfestellungen angeboten.

Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

|                                                            | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints in Prozent | 86,3 | 88,3 | 92,3 | 93,4 | 93,5 | →                           |

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.

Aktuell ist die SBB noch nicht in der Lage, alle reiserelevanten stationären Touchpoints zu 100 Prozent barrierefrei anzubieten. Hauptgründe für die Nichterreichung der Barrierefreiheit sind einerseits Verzögerungen, die sich bei der Installation der Akustikboxen auf den Perrons ergeben; andererseits die Schwierigkeit, sämtliche Livedurchsagen im Zug zusätzlich in schriftlicher Form anzubieten. Ersatzlösungen via Mobiltelefon (z.B. App SBB Inclusive) bieten die Informationen und Services bereits grösstenteils barrierefrei an. Es bleibt jedoch weiterhin die Ambition der SBB, die digitalen Touchpoints zu 100 Prozent barrierefrei anzubieten.

Weiterführende Informationen: [Reisen mit eingeschränkter 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.

|                                                                  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2023 zu 2024 |
|------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr in Prozent | 13,8 | 16,8 | 18,4 | 18,7 | –    | ↗                           |
| Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Prozent           | 37,5 | 37,7 | 37,8 | 36,9 | –    | ↘                           |

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 2025.

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

|                                                              | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|--------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Wachstum der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten in Prozent | 0,4  | 35,3 | 15,5 | 2,6  | 3,3  | ↗                           |
| Wachstum der Nachfrage zu den Nebenverkehrszeiten in Prozent | 8,5  | 36,2 | 17,1 | 2,4  | 3,7  | ↗                           |

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

Weiterführende 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. Die SBB sorgt daher dafür, dass ihre Kundinnen und Kunden sicher reisen. Ebenso schützt sie ihren Betrieb vor Angriffen aus dem Cyberspace. Denn ohne sichere Informatikinfrastruktur könnte sich heute kein Zug mehr auf den Schienen bewegen.

### Kundensicherheit.

#### **Strategisches Ziel.**

Die Sicherheit der Kundinnen und Kunden steht für die SBB im Zentrum. Deshalb investiert sie seit Jahren in moderne Technik. Die bereits sehr hohe Sicherheit des Bahnbetriebs soll auf hohem Niveau stabil bleiben.

#### **Selbst verschuldete schwere Ereignisse.**

Seit mehreren Jahren verzeichnet die SBB keine selbst verschuldeten schweren Ereignisse mehr, die für Reisende tödliche Folgen hatten. Erfreulicherweise hat sich im Berichtsjahr analog zum Vorjahr erneut kein Unfall mit Todesfolgen ereignet.

Weiterführende Informationen: [Sicherheit im Bahnumfeld | sbb.ch](https://www.sbb.ch/de/sicherheit-im-bahnumfeld)

### Cybersicherheit.

#### **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 kontinuierlich.

#### **Anzahl Cybersicherheits-Vorfälle.**

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

Weiterführende Informationen: [Informationssicherheit zum Schutz der SBB | sbb.ch](https://www.sbb.ch/de/informationssicherheit-zum-schutz-der-sbb)

# Nachhaltige Beschaffung.

Unternehmen haben die Verantwortung, den Schutz von Mensch und Natur in ihren Lieferketten sicherzustellen. 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.

## Soziale Verantwortung in der Lieferkette.

### 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 sie ihren Score auf der Bewertungsplattform EcoVadis auf 80 Punkte im Bereich nachhaltige Beschaffung. Zudem steigt die Abdeckung ihres Einkaufsvolumens durch Lieferanten mit einer EcoVadis-Bewertung kontinuierlich. 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.

|                                                                               | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|-------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| EcoVadis-Bewertung der nachhaltigen Beschaffung der SBB AG in Punkten (1–100) | 70   | 70   | 60   | 60   | 66   | ↗                           |

Die SBB lässt sich alle zwei Jahre neu bewerten. Die nächste Bewertung steht 2027 an.

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

|                                                                                          | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung<br>2024 zu 2025 |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| <b>Nachhaltigkeitsbewertung der Lieferanten</b>                                          |      |      |      |      |      |                             |
| Abdeckung in Prozent des Einkaufsvolumens durch Lieferanten mit einer EcoVadis-Bewertung | 14   | 20   | 28   | 32   | 37   | ↗                           |
| Durchschnittswert aller bewerteten Lieferanten in Punkten (1–100)                        | 59,6 | 58,8 | 59,8 | 65,0 | 66,0 | ↗                           |
| <b>Anzahl durchgeführte Sozialaudits</b>                                                 |      |      |      |      |      |                             |
| Vollständiges Audit                                                                      | 6    | 5    | 5    | 5    | 4    | ↘                           |
| Folgeaudit                                                                               | 2    | 2    | 1    | 2    | 2    | →                           |

Neu werden die vollständigen Audits und die Folgeaudits ausgewiesen. Ein Folgeaudit ist ein Zwischenaudit, das immer dann durchgeführt wird, wenn das Ergebnis des vollständigen Audits schlechter als Note B ausfällt. Zudem wird die Anzahl Audits neu über die Audit-Plattform ermittelt.

### Warengruppen und Geografien mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinder- und Zwangsarbeit.

Eine Analyse der Lieferketten der SBB hat ergeben, dass das Risiko von Kinder- und Zwangsarbeit über alle Warengruppen hinweg und im Vergleich zu anderen Menschenrechtsthemen gering ist. Am ehesten betroffen sind Warengruppen aus dem Textilsektor, der Baubranche sowie mechanische Komponenten von Schienenfahrzeugen. Bei Photovoltaikanlagen und Schienen steigt das Risiko in der tieferen Lieferkette. Dies hat auch mit den Regionen und Ländern zu tun, die typischerweise stark in die entsprechenden Lieferketten involviert sind, namentlich Osteuropa, Bosnien und Herzegowina und Indien sowie zusätzlich die Türkei und China in der tieferen Lieferkette.

Die SBB ist sich dieser Risiken bewusst und führt bei Lieferanten aus den genannten Regionen seit mehreren Jahren Sozialaudits durch. Die oben aufgeführten Sozialaudits im Jahr 2025 wurden dementsprechend in Bosnien und Herzegowina, Polen, der Slowakei, Rumänien und China durchgeführt.

Weiterführende Informationen: [Nachhaltige Beschaffung | sbb.ch](#) und [Menschenrechte | sbb.ch](#)



Geschäftsbericht 2025 **112**

- Befragung der Schlüsselpersonen der Gesellschaft, um ein Verständnis des Systems für die Nachhaltigkeits- oder nichtfinanzielle Berichterstattung während des Berichtszeitraums, einschliesslich des Prozesses zur Erhebung, Zusammenstellung und Berichterstattung der Angaben und nichtfinanziellen Informationen zu erlangen
- Überprüfung der korrekten Anwendung der Berechnungskriterien im Einklang mit den in den anwendbaren Kriterien dargelegten Methoden
- Analytische Prüfverfahren zur Unterstützung der Plausibilität der Daten
- Identifizierung und Prüfung der den Berechnungen zugrunde liegenden Annahmen
- Prüfung der zugrunde liegenden Ausgangsinformationen auf Stichprobenbasis, um die Richtigkeit der Daten zu überprüfen

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

#### *Schlussfolgerung*

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der dadurch erlangten Prüfungsnachweise sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die ausgewählten nichtfinanziellen Informationen der Gesellschaft nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den anwendbaren Kriterien erstellt worden sind.

#### *Eingeschränkte Verwendung*

Dieser Bericht wurde für die Gesellschaft erstellt, und zwar ausschliesslich zu dem Zweck, über das Ergebnis der Prüfung der Treibhausgasbilanz zu berichten. Indem wir unsere Schlussfolgerung abgeben, akzeptieren oder übernehmen wir keine Verantwortung (rechtlich oder anderweitig) oder Haftung für einen oder in Verbindung mit einem anderen Zweck, für den unser Bericht einschliesslich der Schlussfolgerung verwendet werden kann, oder gegenüber einer anderen Person, der unser Bericht gezeigt wird oder in deren Hände er gelangt, und keine andere Person ist berechtigt, sich auf unsere Schlussfolgerung zu berufen.

Wir erlauben die Veröffentlichung unseres Berichts nur in vollem Umfang und in Verbindung mit den anwendbaren Kriterien, um dem Verwaltungsrat den Nachweis zu ermöglichen, dass dieser seiner Überwachungs-Verantwortung nachgekommen ist, indem er einen unabhängigen Prüfungsbericht über die Treibhausgasbilanz in Auftrag gegeben hat, ohne dass wir eine Verantwortung oder Haftung gegenüber Dritten übernehmen oder akzeptieren. Im Rahmen des gesetzlich zulässigen Umfangs übernehmen wir keine Verantwortung für unsere Arbeit oder diesen Bericht gegenüber anderen Personen als dem Verwaltungsrat der Gesellschaft.

#### **Deloitte AG**



Fabien Lussu  
Zugelassener Revisionsexperte  
Partner



Abetare Zymeri  
Zugelassene Revisionsexpertin  
Director

Zürich, 26. Februar 2026

# Index zur Klimaberichterstattung.

Die SBB legt ihre klimabedingten Auswirkungen, Risiken und Chancen freiwillig offen. Sie will dem Bund und der Bevölkerung damit aufzeigen, wie sich der Klimawandel betrieblich und finanziell auf ihre Geschäftstätigkeit auswirkt. Hierbei lehnt sie sich an die Verordnung über die Berichterstattung über Klimabelange (OR 964a–c), die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und die European Sustainability Reporting Standards (ESRS, Omnibus-Version vom November 2025) der EU an.

## Governance.

| Quelle       | Angaben                                                             | Ort   |
|--------------|---------------------------------------------------------------------|-------|
| ESRS 2 GOV-2 | Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme | S. 96 |

## Strategie.

| Quelle    | Angaben                                                                    | Ort           |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------|---------------|
| ESRS E1-1 | Übergangsplan für den Klimaschutz                                          | S. 95         |
| ESRS E1-2 | Identifikation von klimabezogenen Risiken und Chancen und Szenarioanalysen | S. 98–99, 101 |
| ESRS E1-3 | Resilienz in Bezug auf den Klimawandel                                     | S. 98–99      |

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

| Quelle    | Angaben                                                                                        | Ort           |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| ESRS E1-4 | Richtlinien im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel           | S. 93–95, 98  |
| ESRS E1-5 | Massnahmen und Mittel im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel | S. 95, 99–100 |

## Kennzahlen und Ziele.

| Quelle     | Angaben                                                                                                                      | Ort                                                                                                 |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ESRS E1-6  | Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz                                                                                    | S. 93                                                                                               |
| ESRS E1-7  | Energieverbrauch und Energiemix                                                                                              | S. 97–98                                                                                            |
| ESRS E1-8  | THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3                                                                         | S. 94                                                                                               |
| ESRS E1-9  | Entnahme von Treibhausgasen und über CO <sub>2</sub> -Zertifikate finanzierte Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen   | S. 95                                                                                               |
| ESRS E1-10 | Interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung                                                                                          | Aus subventionsrechtlichen Gründen kann die SBB keine interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung umsetzen. |
| ESRS E1-11 | Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzieller klimabezogener Chancen | S. 99–101                                                                                           |

# GRI-Index.

Anwendungserklärung: Die SBB hat in Übereinstimmung mit den GRI Standards für den Zeitraum vom 1.1. bis 31.12.2025 berichtet. Verwendeter GRI 1: Grundlagen 2021. Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s): keine

## Allgemeine Angaben.

| Quelle                                                                                         | Angaben                                                                                           | Ort/Grund für Auslassung                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken</b><br>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021 | 2-1 Organisationsprofil                                                                           | S. 24                                              |
|                                                                                                | 2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden | S. 91                                              |
|                                                                                                | 2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle                                        | S. 91, 119                                         |
|                                                                                                | 2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen                                         | S. 91                                              |
|                                                                                                | 2-5 Externe Prüfung                                                                               | S. 91, 112–113                                     |
| <b>Tätigkeiten und Mitarbeitende</b><br>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021                         | 2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen                              | S. 4-5, 90                                         |
|                                                                                                | 2-7 Angestellte                                                                                   | <a href="#">Personal   reporting.sbb.ch</a>        |
|                                                                                                | 2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind                                                | <a href="#">Personalmiete   reporting.sbb.ch</a>   |
| <b>Unternehmensführung</b><br>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021                                   | 2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung                                                          | S. 24, 45                                          |
|                                                                                                | 2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans                                          | S. 31, 35                                          |
|                                                                                                | 2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans                                                    | S. 26, 35                                          |
|                                                                                                | 2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen   | S. 31–32, 40                                       |
|                                                                                                | 2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen                             | S. 33, 40                                          |
|                                                                                                | 2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung                   | S. 33, 119                                         |
|                                                                                                | 2-15 Interessenkonflikte                                                                          | S. 27, 37                                          |
|                                                                                                | 2-16 Übermittlung kritischer Anliegen                                                             | S. 33                                              |
|                                                                                                | 2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans                                               | S. 28–30, 38–40                                    |
|                                                                                                | 2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans                                           | S. 32                                              |
|                                                                                                | 2-19 Vergütungspolitik                                                                            | S. 41                                              |
|                                                                                                | 2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung                                                       | S. 41–42                                           |
| <b>Strategie, Richtlinien und Praktiken</b><br>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021                  | 2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung                                                         | S. 41                                              |
|                                                                                                | 2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung                                | <a href="#">Nachhaltigkeitsengagement   sbb.ch</a> |
|                                                                                                | 2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen                                   | S. 33–34, 45                                       |
|                                                                                                | 2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen                                                     | S. 34                                              |
|                                                                                                | 2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen                                             | S. 33–34                                           |
|                                                                                                | 2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen                     | S. 33–34                                           |
|                                                                                                | 2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen                                                     | S. 33–34                                           |
|                                                                                                | 2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen                                            | S. 24                                              |
| <b>Einbindung von Stakeholdern</b><br>GRI 2: Allgemeine Angaben 2021                           | 2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern                                                   | S. 45                                              |
|                                                                                                | 2-30 Tarifverträge                                                                                | S. 103                                             |

## Wesentliche Themen.

| Quelle                              | Angaben                                                                                                           | Ort/Grund für Auslassung                              |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen                                                                  | S. 91                                                 |
|                                     | 3-2 Liste der wesentlichen Themen                                                                                 | S. 92                                                 |
| <b>Klimaschutz</b>                  |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Klimaschutz   sbb.ch</a>                  |
| GRI 305: Emissionen 2016            | 305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)                                                                            | S. 94                                                 |
|                                     | 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)                                                          | S. 94                                                 |
|                                     | 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)                                                                 | S. 94                                                 |
|                                     | 305-4 Intensität der THG-Emissionen                                                                               | S. 96                                                 |
|                                     | 305-5 Senkung der THG-Emissionen                                                                                  | S. 16, 95                                             |
|                                     | 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)                                                                 | S. 96                                                 |
|                                     | 305-7 Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen | S. 96                                                 |
| <b>Energie</b>                      |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Nachhaltige Energie   sbb.ch</a>          |
| GRI 302: Energie 2016               | 302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation                                                                 | S. 97                                                 |
|                                     | 302-3 Energieintensität                                                                                           | S. 98                                                 |
|                                     | 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs                                                                          | S. 16, 98                                             |
| SBB Indikator                       | Erneuerbare Energie                                                                                               | S. 98                                                 |
| <b>Anpassung an den Klimawandel</b> |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Anpassung an den Klimawandel   sbb.ch</a> |
| SBB Indikatoren                     | Reifegrad der Klimaresilienzanalysen                                                                              | S. 99                                                 |
|                                     | Verspätungen aufgrund von Extremwetter                                                                            | S. 99                                                 |
|                                     | Temperatur in den Zügen                                                                                           | S. 100                                                |
|                                     | Gleiszustand                                                                                                      | S. 100                                                |
| <b>Biodiversität</b>                |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Biodiversität   sbb.ch</a>                |
| GRI 101: Biodiversität 2024         | 101-1 Richtlinien zum Stoppen und Umkehren des Verlusts der Biodiversität                                         | S. 101–102                                            |
|                                     | 101-2 Management der Auswirkungen auf die Biodiversität                                                           | S. 101–102                                            |
| SBB Indikatoren                     | Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen                                                               | S. 101                                                |
|                                     | Bekämpfung invasiver Neophyten                                                                                    | S. 102                                                |
| <b>Lärmschutz</b>                   |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Lärmschutz   sbb.ch</a>                   |
| SBB Indikatoren                     | Lärmarmes Rollmaterial SBB Personenverkehr                                                                        | S. 102                                                |
|                                     | Lärmarme Güterwagen SBB Cargo AG                                                                                  | S. 102                                                |
|                                     | Lärmschutzwände und -wälle                                                                                        | S. 102                                                |
| <b>Ressourcenverbrauch</b>          |                                                                                                                   |                                                       |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021      | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                            | <a href="#">Kreislaufwirtschaft   sbb.ch</a>          |
| GRI 301: Materialien 2016           | 301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen                                                           | S. 102                                                |
|                                     | 301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe                                                                        | S. 102                                                |

| Quelle                                                    | Angaben                                                                                                                                         | Ort/Grund für Auslassung                                                  |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>Arbeitsbedingungen</b>                                 |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">Benefits   sbb.ch</a>                                         |
| GRI 401: Beschäftigung 2016                               | 401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation                                                                                  | S. 103                                                                    |
|                                                           | 401-3 Elternzeit                                                                                                                                | S. 103                                                                    |
| SBB Indikatoren                                           | Personalbestand                                                                                                                                 | S. 103                                                                    |
|                                                           | Arbeitgeberattraktivität                                                                                                                        | S. 104                                                                    |
| <b>Sozialer Dialog</b>                                    |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">GAV   sbb.ch</a>                                              |
| GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016 | 407-1 Massnahmen zur Unterstützung des Rechts auf Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen                                                   | S. 104                                                                    |
| SBB Indikator                                             | Mitarbeitendenzufriedenheit                                                                                                                     | S. 104                                                                    |
| <b>Gesundheit und Arbeitssicherheit</b>                   |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">Gesundheit   sbb.ch</a>                                       |
| GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018   | 403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz                                                                            | <a href="#">Arbeitssicherheit bei der Bahn   sbb.ch</a>                   |
|                                                           | 403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen                                                                   | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-3 Arbeitsmedizinische Dienste                                                                                                               | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz                                    | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz                                                                     | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden                                                                                               | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz | <a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   sbb.ch</a> |
|                                                           | 403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen                                                                                                              | S. 106                                                                    |
| SBB Indikatoren                                           | Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz                                                                       | S. 105                                                                    |
|                                                           | Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall                                                                                                      | S. 106                                                                    |
| <b>Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit</b>   |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">Diversity und Inclusion   sbb.ch</a>                          |
| GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016            | 405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten                                                                                      | S. 107                                                                    |
|                                                           | 405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern                                    | S. 107                                                                    |
| SBB Indikator                                             | Diskriminierungsfreies Lohnsystem                                                                                                               | S. 107                                                                    |
| GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016                        | 406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen                                                                                 | S. 107                                                                    |
| <b>Barrierefreiheit</b>                                   |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">Reisen mit eingeschränkter Mobilität   sbb.ch</a>             |
| SBB Indikatoren                                           | Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang                                                                                                             | S. 108                                                                    |
|                                                           | Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial                                                                                                         | S. 108                                                                    |
|                                                           | Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen                                                                                                             | S. 109                                                                    |
|                                                           | Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints                                                                                                 | S. 109                                                                    |
| <b>Verkehrsverlagerung</b>                                |                                                                                                                                                 |                                                                           |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                            | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                                          | <a href="#">Nachhaltige Mobilität   sbb.ch</a>                            |
| SBB Indikatoren                                           | Modalsplit im Personen- und Güterverkehr                                                                                                        | S. 109                                                                    |
|                                                           | Wachstum der Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten im Vergleich zum Wachstum der Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten                            | S. 109                                                                    |



| Quelle                                            | Angaben                                                                                                                   | Ort/Grund für Auslassung                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kundensicherheit</b>                           |                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                        |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                    | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                    | <a href="#">Sicherheit im Bahnumfeld   sbb.ch</a>                                                                                                                                                                                      |
| GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016    | 416-2 Verstösse im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit | S. 110                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Cybersicherheit</b>                            |                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                        |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                    | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                    | <a href="#">Cybersicherheit   sbb.ch</a>                                                                                                                                                                                               |
| SBB Indikator                                     | Anzahl Cybersicherheits-Vorfälle                                                                                          | S. 110<br>Auslassungsgrund:<br>Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht<br>Erklärung:<br>Die SBB will potenziellen Angreifern keinen Einblick in den Umfang und die Art und Weise von Cybersicherheits-Vorfällen geben. |
| <b>Soziale Verantwortung in der Lieferkette</b>   |                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                        |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                    | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                    | <a href="#">Nachhaltige Beschaffung   sbb.ch</a><br><a href="#">Menschenrechtliche Sorgfalt   sbb.ch</a>                                                                                                                               |
| GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016               | 204-1 Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten                                                                           | <a href="#">reporting.sbb.ch   Finanzen</a>                                                                                                                                                                                            |
| GRI 408: Kinderarbeit 2016                        | 408-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Kinderarbeit                          | S. 111                                                                                                                                                                                                                                 |
| GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016          | 409-1 Betriebsstätten und Lieferanten mit einem erheblichen Risiko für Vorfälle von Zwangs- oder Pflichtarbeit            | S. 111                                                                                                                                                                                                                                 |
| GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016   | 414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden                                                 | S. 111                                                                                                                                                                                                                                 |
| SBB Indikator                                     | Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung                                                                                    | S. 111                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Ethische Unternehmenskultur und Compliance</b> |                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                        |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021                    | 3-3 Management von wesentlichen Themen                                                                                    | <a href="#">Compliance   sbb.ch</a>                                                                                                                                                                                                    |
| SBB Indikator                                     | Anzahl Compliance-Fälle                                                                                                   | S. 34                                                                                                                                                                                                                                  |