



SBB Geschäftsbericht.

2023



# Inhalt.

Prolog	5	Für die Gesellschaft	41
<b>Konzernlagebericht</b>	<b>5</b>	Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse	45
Das Jahr 2023 in Zahlen	8	<b>Corporate Governance</b>	<b>51</b>
Jahreschronik: 2023 auf einen Blick	10	<b>Finanzbericht</b>	<b>75</b>
Für unsere Kundinnen und Kunden	13	<b>Nachhaltigkeitsbericht</b>	<b>123</b>
Für eine robuste Bahn	21		
Für unsere Mitarbeitenden	29		
Für die Umwelt	35		



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

# «Sicher, sauber, pünktlich» und künftig auch «flexibler, häufiger, schneller».

Sehr geehrte Damen und Herren

**Dank einer starken Zunahme an Reisenden schreiben wir im Geschäftsjahr 2023 erstmals seit 2019 wieder schwarze Zahlen.** Dazu haben auch unsere Mitarbeitenden beigetragen, welche sich täglich mit Leidenschaft für unsere Kundinnen und Kunden einsetzen. Die Nachfrage im Personenverkehr ist schneller und stärker gewachsen als erwartet. Damit setzt sich der positive Trend fort: Im Jahr 2023 hat die SBB täglich 1,32 Millionen Reisende transportiert und das Niveau aus dem Rekordjahr 2019 wieder erreicht. Immer mehr Menschen sind in der Freizeit mit der Bahn im Inland und im umliegenden Europa unterwegs. Wir bieten zusätzliche Verbindungen und Nachtzüge im internationalen Personenverkehr und im Inland mehr Direktverbindungen in Schweizer Tourismusregionen. Mit einem erweiterten Sortiment für Jugendliche und dem neuen Halbtax PLUS bieten wir attraktive neue Angebote, die grossen Anklang finden.

**Trotz Gewinn bleibt der Effizienz- und Spardruck hoch.** Mehr Passagiere brachten mehr Erträge. Zusammen mit einem besseren Ergebnis im Energiebereich und einem wiederum soliden Beitrag von SBB Immobilien führte dies zu einem positiven Ergebnis von 267 Millionen Franken. Im Güterverkehr bleibt das Ergebnis aufgrund enger Margen, des strukturellen Defizits im Einzelwagenladungsverkehr und der konjunkturellen Abkühlung negativ. Der Gewinn ist erfreulich, reicht jedoch nicht aus, um die Schulden massgeblich zu reduzieren, die massiven Verluste der Vorjahre auszugleichen und die Investitionen für die Zukunft, zum Beispiel in neues Rollmaterial, zu finanzieren. Eine finanziell gesunde SBB braucht jährlich rund 500 Millionen Franken Gewinn. Wir leisten selbst einen Beitrag zur Stabilisierung der finanziellen Lage, indem wir bis 2030 rund sechs Milliarden Franken weniger ausgeben. Die ergriffenen Kosten- und Effizienzmassnahmen sind auf Kurs. Auch der Bund will einen grossen Beitrag leisten, um die Verluste im Fernverkehr während der Coronazeit auszugleichen und zum Schuldenabbau beizutragen. Wir hoffen auf eine positive Entscheidung in den politischen Beratungen.

**Wir haben die Bahn weiter stabilisiert.** Dies bei einer hohen Anzahl an Reisenden und während am Bahnsystem laufend gebaut wurde. Die SBB Züge sind sicher, sauber und pünktlich unterwegs. Die Pünktlichkeitswerte sind auf einem hohen Niveau stabil, bei erfreulicherweise mehr Reisenden. Erreicht haben wir dies insbesondere dank Investitionen in Fahrzeuge und Bahnanlagen, einer verbesserten Baustellenplanung und mehr Fahrplanreserven. Mehr Passagiere führten aber auch zu weniger freien Sitzplätzen. Entsprechend bewerteten unsere Kundinnen und Kunden das Platzangebot und die Sauberkeit schlechter. Bei den Güterverkehrskunden ist die Zufriedenheit hingegen erneut gestiegen.

**Dank des grossen Einsatzes unserer Mitarbeitenden haben wir ausserordentliche Herausforderungen gut gemeistert.** Unsere Mitarbeitenden bewältigten 2023 Ausnahmesituationen wie die Entgleisung im Gotthard-Basistunnel und weitere grosse Unterbrüche wie in La Chaux-de-Fonds. Wir freuen uns, dass unsere Mitarbeitenden trotz angespannter Finanzlage und grosser betrieblicher Herausforderungen vom Planen übers Bauen bis hin zum Fahren so zufrieden und motiviert sind wie noch nie seit Messbeginn. Verbessern müssen wir uns bei der Arbeitssicherheit: Die Zahl der Berufs- und Rangierunfälle hat erneut zugenommen. Besonders betroffen gemacht hat uns der tödliche Unfall eines jungen Mitarbeiters von SBB Cargo im Dezember.

**Die Reserven im Fahrplan sind ausgereizt.** Heute fahren auf den Schienen der SBB rund 25 Prozent mehr Züge als beim Start von Bahn 2000. Die Bahn wird weiter stark wachsen, das Bauvolumen steigen. Nachdem mit der Durchmesserlinie in Zürich und mit dem Gotthard-Basistunnel bereits in der Deutschschweiz und im Tessin der Fahrplan den aktuellen Bedingungen angepasst wurde, arbeiten wir mit dem Bundesamt für Verkehr und den Westschweizer Kantonen an einem robusteren Fahrplan für die Romandie ab 2025. Damit können die nötigen Unterhalts- und Ausbauarbeiten auf dem Netz durchgeführt werden, während gleichzeitig die Züge fahren. Die Kritik der Städte an den teilweise längeren Fahrzeiten und der vorübergehenden Streichung von direkten Verbindungen verstehen wir und sind daran, sie möglichst

gut abzufedern. Wir wollen in der Planung von Bauarbeiten verlässlicher werden und die Kundeninformation bei Störungen weiter verbessern.

**Das Vertrauen der Politik und der Bevölkerung in die SBB ist für uns zentral.** Deshalb haben wir die im Frühling publizierte Ausschreibung für ein neues Kundenfrequenzmesssystem in den Bahnhöfen nach Kritik und Befürchtungen aus Politik und Bevölkerung angepasst und neu ausgeschrieben. Für eine verbesserte Cybersicherheit überwacht das 2023 gegründete Cyber Defence Center rund um die Uhr den Netzverkehr.

**Mittelfristig wollen wir im Kerngeschäft intelligent wachsen.** Im Rahmen des nächsten Ausbaus schritt 2035 stehen wir wie in unserer Strategie festgestellt vor bedeutenden Herausforderungen: einer wachsenden Mobilität mit mehr Reisenden und Gütern auf der Bahn, einem steigenden Bauvolumen sowie einem zunehmenden Fachkräftemangel. Wir wollen diese Herausforderungen aktiv angehen und unser Angebot ausbauen und schrittweise flexibler gestalten. Dafür ist ein stabiler Fahrplan als Grundlage von grosser Bedeutung. In den kommenden Jahren richten wir unseren Fokus zudem auf die Modernisierung und Entwicklung der kleineren und mittleren Bahnhöfe, die konsequente Digitalisierung in allen Bereichen und den Ausbau des Angebots im internationalen Personenverkehr.

Um mehr Güter auf der Schiene zu transportieren, wollen wir mithilfe des Bundes den Güterverkehr in der Schweiz transformieren: Das strukturelle Defizit beim Einzelwagenladungsverkehr von SBB Cargo, seit Juni 2023 wieder im vollständigen Besitz der SBB, soll beseitigt werden. Wir wollen unabhängiger vom Strommarkt werden und bis 2030 den Bahnstrombedarf auch im Winter zu 95 Prozent absichern. Dazu haben wir unsere Energiestrategie überarbeitet.

Unser Ziel ist eine finanziell gesunde SBB, die ihre Leistungen für die Schweiz effizient erbringen kann. Insbesondere werden drei grosse Digitalisierungsprogramme (integrierte Produktionsplanung beim Personenverkehr (IPP), durchgehende Planung und Durchführung bei der Infrastruktur (TMS) sowie Einführung neue SAP-Generation) der SBB helfen, den Bahnbetrieb effizienter und produktiver zu planen und abzuwickeln. Der Rückstand auf den notwendigen Substanzerhalt erhöht sich jedoch weiter. Hier ist auch die Politik in der Verantwortung. Sie bestimmt die Prioritäten des Netzausbaus und entscheidet damit auch über die wiederkehrenden Kosten für den Unterhalt. Diese Kosten beeinflussen unsere zukünftige Wirtschaftlichkeit wesentlich mit.

**Überlegungen für ein Zielbild für die Bahn ab Mitte des Jahrhunderts: hin zu «flexibler, häufiger, schneller».** Wir sind überzeugt, dass die Bahn als klimafreundliches und raumschonendes Transportmittel in Zukunft eine zentrale Rolle in der Gesamtmobilität spielen wird. Gleichzeitig bringt die wachsende Nachfrage die Kapazität der Bahnknoten und die Komplexität des Systems zunehmend an ihre Grenzen. Wir machen uns deshalb Gedanken zu einem langfristigen Zielbild für eine Bahn, die flexibler, häufiger und schneller fährt. Wir bauen dabei auf den Überlegungen des Bundes zur «Perspektive Bahn 2050» auf.

Wir können uns vorstellen, dass in Zukunft schnelle und direkte Züge die Schweiz mit dem Ausland verbinden, dass der Takt im Inland Richtung 15 Minuten erhöht werden kann und dass Tür-zu-Tür-Verbindungen dank des Einbezugs anderer Mobilitätsträger schneller werden. Wie können wir eine gute Anbindung an Europa sicherstellen? Wie funktioniert ein gutes System im Inland? Wo fährt und hält sinnvollerweise ein Zug, und wo eignen sich Trams oder Rufbusse möglicherweise besser als der Zug? Wenn der Zug häufiger fährt, wird die strenge Knotenstruktur weniger wichtig. Wenn der Zug weniger hält, wird die Bahn auch ohne neue Hochgeschwindigkeitsstrecken schneller. Solche Fragen und Überlegungen gehören zu einem Zielbild, und wir wollen sie in den nächsten Jahren mit der Politik diskutieren. Nur so können wir den öffentlichen Verkehr langfristig weiterentwickeln.

**Für das Vertrauen und die Unterstützung danken wir herzlich:** unseren Kundinnen und Kunden, dass sie mit uns reisen, bei uns einkaufen und ihre Güter von uns transportieren lassen; unseren Mitarbeitenden für ihr tägliches Engagement; Bundesrat und Parlament, Bund und Kantone sowie all unseren Partnerinnen und Partnern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Herzliche Grüsse



Monika Ribar  
Präsidentin des Verwaltungsrates  
SBB AG



Vincent Ducrot  
CEO SBB AG

Zu den Bildern in diesem Geschäftsbericht:  
Mit diesen Fotos porträtieren wir langjährige Mitarbeitende. Manche von ihnen setzen sich bereits ihr gesamtes Berufsleben lang mit Leidenschaft für eine erfolgreiche SBB ein. Herzlichen Dank!

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

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

#### Zum Weiterlesen:



Einsteigen  
bei der SBB



Nachhaltigkeit  
bei der SBB



Strategie  
SBB 2030

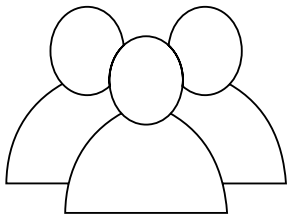


Die SBB in Zahlen  
und Fakten



SBB News

# Das Jahr 2023 in Zahlen.



## 1,32 Millionen Reisende täglich

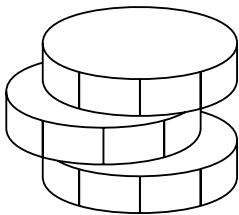
Im Jahr 2023 hat die SBB das Niveau aus dem Rekordjahr 2019 vor Corona wieder erreicht. (2022: 1,16 Millionen).

## 11,26 Milliarden Franken Schulden

Ein weiterer Anstieg der Verschuldung konnte gestoppt werden (2022: 11,44 Milliarden Franken). Doch der Spardruck bleibt hoch. Für eine nachhaltige Finanzierung wird die SBB bis 2030 rund 6 Milliarden Franken weniger ausgeben.

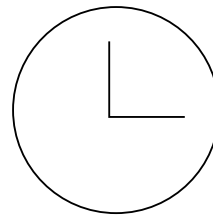
## Schuldendeckungsgrad: 7,82

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



## Jahresergebnis: 267 Millionen Franken

Mehr Passagiere brachten mehr Erträge. Das Jahresergebnis ist auch wegen Gewinnen von SBB Immobilien und dem Energiebereich erstmals seit 2019 wieder positiv (2022: -245 Millionen Franken).



## 98,7 Prozent Anschlusspünktlichkeit

So viele Kundinnen und Kunden erreichten pünktlich ihren Anschluss (2022: 98,7%).

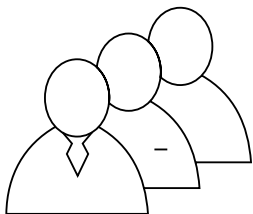
## 2700 Sendungen

(Kundenaufträge) transportiert SBB Cargo Schweiz ungefähr an einem durchschnittlichen Arbeitstag.



# 6653 Tonnen Beton

müssen nach der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel aus dem Tunnel gefräst werden, um die Fahrbahn auf einer Länge von 7 Kilometern komplett zu erneuern.



## 34 987 Mitarbeitende

arbeiten bei der SBB für eine sichere, saubere und pünktliche Bahn.



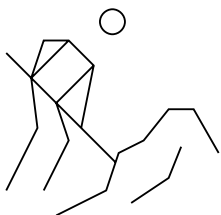
## 17,6 Prozent Frauen im Kader

Die SBB strebt an, den Frauenanteil im Kader zu erhöhen. Die Tendenz ist steigend (2022: 16,1%).



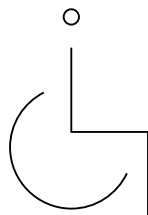
## Personalmotivation: 79/100 Punkte

Die Mitarbeitenden wurden in den vergangenen Jahren immer motivierter und zufriedener (2022: 78 Punkte).



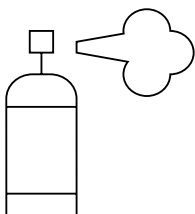
## 3,3 Milliarden Franken Bauvolumen

Davon rund 0,8 Milliarden Franken für den Unterhalt, 1,4 Milliarden Franken für die Erneuerung und 1,2 Milliarden Franken für den Ausbau.



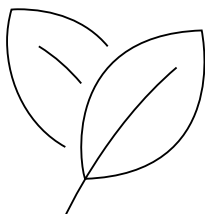
## 463 stufenlos nutzbare Bahnhöfe

80 Prozent der Bahnkundinnen und -kunden können stufenlos reisen. 271 Bahnhöfe werden bis Mitte der 2030er-Jahre baulich angepasst.



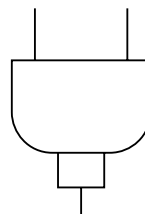
## -25,3 Prozent betriebliche Treibhausgasemissionen

hat die SBB gegenüber 2018 ausgestossen. Bis 2030 will sie bei -50 Prozent sein.



## -40 Prozent Herbizid

setzte die SBB 2023 gegenüber dem Vorjahr für die Unkrautbekämpfung auf ihren Gleisen ein.



## 569 GWh Energie

hat die SBB 2023 dank Energiesparmassnahmen nicht verbraucht. Bis 2030 will sie bei 850 Gigawattstunden sein.

# Jahreschronik: 2023 auf einen Blick.

10

## 01

**23.1.** SNCF Voyageurs und SBB verlängern ihre Partnerschaft um fünf Jahre. Sie ermöglicht attraktive Verbindungen nach Frankreich und den Anschluss an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz.

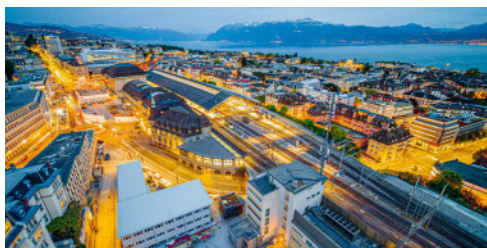
## 02

**4.2.** Auf die SBB wird ein Cyberangriff mit Schadsoftware ausgeübt. Die bestehende Cyber-Security-Organisation bewältigte den Vorfall erfolgreich.

## 03

**13.3.** Beginn der Sanierung des historischen Depots in Erstfeld

**17.3.** Anpassungen für den Umbau des Bahnhofs Lausanne ermöglichen, der stärker steigenden Zahl der Reisenden Rechnung zu tragen. Der Abschluss der Arbeiten erfolgt rund viereinhalb Jahre später als ursprünglich geplant.



**18.3.** Intensivbauwochenende mit Sperrung im Bahnhof Luzern

## 04

**30.4.** Nach dem Abschluss des Jahrhundertprojekts NEAT wird die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG durch die Fusion mit der SBB aufgelöst.

## 05

**25.5.** Eine vertiefte Substanzerhaltungsstudie hat ergeben, dass die Margarethenbrücke in Basel für schwere Fahrzeuge gesperrt werden muss.

**31.5.** Abschluss des Vorprojekts Durchgangsbahnhof Luzern

## 06

**1.6.** Lancierung des neuen Jugendsortiments: GA Night, Friends-Tageskarte Jugend und Tandem-Tageskarte

**5.6.** Vereinfachter Billettkauf für Reisende mit Velos oder Hunden auf SBB Mobile

**6.6.** Der Franklinturm in Zürich Oerlikon, der eine Büro- und Gewerbefläche von 14 800 Quadratmetern bietet, wird eröffnet. Eine integrierte Velorampe verbindet das Quartier mit dem Turm. Er wurde nach den Kriterien des Zertifikats «DGNB Platin» der Schweizer Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (SGNI) errichtet.

**30.6.** CEO Summit der europäischen Bahnen in Bern. In der «Berne Declaration» definieren sie ihre gemeinsame Vision für die Bahn in Europa.



## 07

**25.7.** Bei schweren Unwettern in der Region La Chaux-de-Fonds werden drei Linien unterbrochen.

## 08

**9.8.** Das GA wird 125 Jahre alt.

**10.8.** Nach einer Entgleisung von Güterwagen im Gotthard-Basistunnel bleibt die Weströhre für den Zugverkehr bis voraussichtlich September 2024 gesperrt.



**23.8.** SBB Cargo AG wird wieder eine 100-prozentige SBB Tochtergesellschaft.

## 09

**28.9.** Spatenstich für die neue Unterhaltshalle für Wagenkasten im SBB Werk Olten

**30.9.** Totalsperre des Bahnhofs Biel an drei Wochenenden

## 10

**18.10.** Die SBB erhält das Pro-Familia-Siegel «familienfreundliches Unternehmen».

**23.10.** Die komplett überarbeitete Startseite von SBB.ch ist online. Zahlreiche Verbesserungsvorschläge von Kundinnen und Kunden wurden umgesetzt.

**26.10.** Die SBB erhält für weitere 80 Jahre die Konzession für den Betrieb des Wasserkraftwerks Etzelwerk.

## 11

**3.11.** Meilenstein für die Instandhaltung: SBB Cargo eröffnet eine neue Werkstatt in Chiasso.

**3.11.** Bahnhof Zürich, Südtrakt. Der denkmalgeschützte, rund 150 Jahre alte Südtrakt wurde während fünf Jahren restauriert und umfassend modernisiert, um die ursprüngliche Ausstrahlung wiederherzustellen und erlebbar zu machen.



**30.11.** Ein wichtiger Schritt im Hinblick auf einen automatisierten Güterverkehr: SBB Cargo erhält vom Bundesamt für Verkehr die Zulassung für die automatische Bremsprobe.

## 12

**5.12.** Eröffnung des neuen Halts Minusio im Tessin



**10.12.** Einführung des Halbstundentakts für alle Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil und zwischen Aarau und Zürich

**10.12.** Mit dem Fahrplanwechsel steigen erstmals seit sieben Jahren die Preise im öffentlichen Verkehr um durchschnittlich 3,7 Prozent wegen steigender Kosten (Teuerung, Rohstoffpreise) und Anforderungen an die Branche.

**31.12.** Abschluss Smart City Lab. Im Smart City Lab – einer gemeinsamen Initiative der SBB und des Kantons Basel-Stadt – wurde während fünf Jahren an innovativen Lösungen für die Stadt von morgen gearbeitet. Rund 40 Pilotprojekte wurden realisiert. Von den Erkenntnissen profitiert auch das zukünftige Stadtquartier Wolf Basel.



**Myriam Thomet, Kundenberaterin, bei der SBB seit 1978**

«Ich bin seit 1978 Kundenberaterin bei der SBB. In dieser Zeit hat sich viel verändert. Früher, mit den Edmondson-Billetten, habe ich vor allem Zugreisen verkauft. Heute hingegen löse ich vor allem Probleme mit digitalen Tickets. Der Kontakt mit Kundinnen und Kunden weit über Yverdon hinaus hat mir aber immer sehr gefallen, das werde ich nach meiner Pensionierung sicher vermissen. Für die Zukunft wünsche ich der SBB, dass sie vor lauter Digitalisierung die menschliche Seite der Bähnler nicht vergisst.»

# Für unsere Kundinnen und Kunden.

Die Nachfrage im Personenverkehr ist stark gewachsen und hat das Niveau aus dem bisherigen Rekordjahr von 2019 wieder erreicht. Die hohe Auslastung hat zu einem leichten Rückgang der Kundenzufriedenheit geführt, unter anderem bei der Sauberkeit und dem Sitzplatzangebot. Einen Rekord gab es bei den internationalen Reisenden und bei der Anzahl verkaufter Halbtaxabonnemente. Im Segment Güterverkehr blieb die Situation anspruchsvoll. Die Verkehrsleistung ist gesunken. Hingegen ist die Zufriedenheit der Güterverkehrskunden erneut gestiegen.

**Kennzahlen/Fakten**

**+15,6%**  
 Personenkilometer  
 (gegenüber 2022)

**77,9/100**  
 Punkten Kunden-  
 zufriedenheit  
 (2022: 78,9)

**Unterstützte Sustainable Development Goals**



## Nachfrage wieder auf dem Niveau aus dem Rekordjahr 2019.

Die Nachfrage war 2023 geprägt durch ein starkes Wachstum insbesondere beim Wochenendverkehr und beim internationalen Personenverkehr. Im Fernverkehr blieb die Verkehrsleistung noch leicht unter dem Vor-Corona-Niveau, weil die Lang- und Mitteldistanzpendler aufgrund von Homeoffice nicht vollständig zurückgekehrt sind. Die Verkehrsleistung im Fernverkehr erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 14,6 Prozent, im Regionalverkehr um 17,9 Prozent. Die Einführung von neuen Produkten (unter anderem das neue Jugendsortiment und Schnupperangebote) sowie gezielte Marketingaktivitäten (beispielsweise Swisstainable oder Marketingmassnahmen Jugendsortiment) trugen zur Nachfragesteigerung bei. Die Verkehrsleistung im internationalen Personenfernverkehr erhöhte sich gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2022 um 15,2 Prozent. Die Frequenzen an den Bahnhöfen haben sich 2023 deutlich erholt (+8,9% gegenüber 2022). Bei **SBB Cargo Schweiz** ist die **Verkehrsleistung** gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen (-7,5%), wobei die konjunkturelle Abkühlung in Europa am stärksten gewirkt hat. Bei **SBB Cargo International** beträgt der Rückgang 0,8 Prozent. Während sich die Zugzahlen im Ganzzugsverkehr und bei der Rollenden Landstrasse erfreulich entwickelten, reduzierte sich der unbegleitete kombinierte Verkehr. Streiks und die schlechte Verfügbarkeit der Infra-

struktur in Deutschland sowie die reduzierten Trassenkapazitäten aufgrund des Schadensfalls am Gotthard-Basistunnel beeinflussten die Verkehrsmenge negativ.

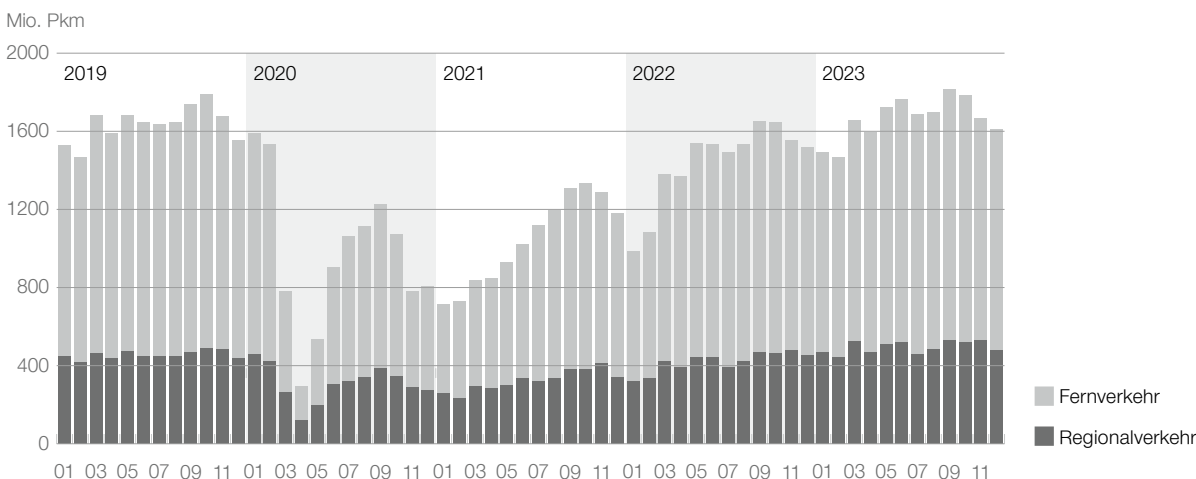
## Nach wie vor gute Kundenzufriedenheit.

Die Kundenzufriedenheit (gesamt) ist 2023 gegenüber 2022 um einen Punkt auf 77,9 Punkte gesunken. Positiv entwickelten sich die Werte beim Güterverkehr (deutliche Verbesserung um 3,9 Punkte auf 73,7 Punkte). Dagegen sanken die Werte für die Privatkundinnen und -kunden um 1,9 Punkte auf 78,7 Punkte.

Der Rückgang bei der **Zufriedenheit der Privatkundinnen und -kunden** ist zum einen Teil auf die erfreulicherweise gestiegene Nachfrage zurückzuführen, die in einer höheren Auslastung der Züge resultierte. So sank die Zufriedenheit mit dem Platzangebot im Zug (-4,0 Punkte), der Sauberkeit im Zug (-2,9 Punkte) und der WC-Verfügbarkeit (-2,7 Punkte). Verstärkt wurden diese Effekte durch Angebotseinschränkungen bei der Flotte, die zur Folge hatten, dass Kompositionen teilweise verkürzt geführt werden mussten (IC 2000, EW IV, Astoro). Weiter beeinflussten die Hitzewellen im Sommer 2023 die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit der Ausstattung des Zuges negativ (-2,6 Punkte). Insbesondere im zweiten Halbjahr führten weitere Ereignisse (unter anderem die hohe Bautätigkeit, Starkregen, der Unfall im Gotthard-Basistunnel

### Nachfrage bei der SBB.

Entwicklung der monatlichen Personenkilometer



Monatliche Personenkilometer (Pkm) = Summe der von allen Reisenden in einem Monat zurückgelegten Kilometer

und unzuverlässiger grenzüberschreitender Verkehr aus Italien und Deutschland) zu Herausforderungen im operativen Betrieb.

Am **Bahnhof** verschlechterte sich die Kundenzufriedenheit in allen Bereichen, ausser bei den kommerziellen Angeboten – hier stieg die Zufriedenheit gegenüber dem Vorjahr (+1,1 Punkte). Am stärksten sank die Zufriedenheit mit dem Platzangebot am Bahnhof (–4,5 Punkte) aufgrund der Zunahme von Kundinnen und Kunden am Bahnhof sowie von Baustellen in Bern und Lausanne. Das Sicherheitsempfinden am Bahnhof verschlechterte sich um 1,4 Punkte.

Die **Kundenzufriedenheit bei Cargo Schweiz** hat sich erneut verbessert: Die spontane Gesamtzufriedenheit betrug 73,7 von 100 Punkten. Dies entspricht einer Erhöhung von 3,9 Punkten gegenüber dem Vorjahr. Zu den Gründen für die Erhöhung gehört, dass die Kunden bei der Einführung der neuen Buchungsplattform «Cargo Digital» aktiv und lösungsorientiert betreut wurden. Zudem wurden die herausfordernden Preismassnahmen eng und persönlich begleitet. Die Kunden haben auch sämtliche Qualitätsmerkmale gegenüber dem Vorjahr besser beurteilt. Noch Optimierungspotenzial gibt es bei der Flexibilität und dem Preis-Leistungs-Verhältnis.

## Attraktive neue Angebote.

Die Branchenorganisation Alliance SwissPass und mit ihr die SBB als Trägerin diverser Mandate war 2023 auf verschiedenen Ebenen gefordert und aktiv, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für bestehende und neue Kundinnen und Kunden zu stärken. So hat die ÖV-Branche im Juni 2023 ein neues Jugendsortiment lanciert. Per Ende Dezember 2023 waren über 80 000 GA Night im Umlauf. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wurde zudem das Halbtax PLUS eingeführt, um die Lücke zwischen Halbtax- und Generalabonnement zu schliessen und dem Kundenbedürfnis nach mehr Flexibilität zu entsprechen.

## Bei der Kundeninformation besser werden.

Die Ambition der SBB ist, dass alle Reisenden auch im Störfall rasch und individuell informiert werden und alternative Reiseempfehlungen oder Bahnersatzinforma-

tionen erhalten. Dazu haben die Anzeiger in den Bahnhöfen ein einheitliches Erscheinungsbild mit zusätzlichen Informationsmöglichkeiten bekommen. Seit September 2023 steuert zudem die neue Leitstelle Bahnverkehr Schweiz übergeordnet den Fern- und Güterverkehr sowie den internationalen Personenverkehr. Mit ihr will die SBB durch frühzeitige Entscheidungen bei Störungen die Auswirkungen auf den Betrieb und für die Kundinnen und Kunden reduzieren und die Kundeninformation weiter verbessern.

## Erstmals seit sieben Jahre höhere ÖV-Preise.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 hat die ÖV-Branche die Preise im öffentlichen Verkehr zum ersten Mal seit 2016 erhöht. Grund dafür waren insbesondere die Teuerung 2022/2023 sowie die Erhöhung der Mehrwertsteuer. Die Tarifierhöhung betrug im Durchschnitt 3,7 Prozent über alle Sortimente. Die Mehreinnahmen werden uns dabei unterstützen, die steigenden Kosten für Löhne, Unterhalt und Energie abzufedern.

## International waren noch nie so viele Personen mit der Bahn unterwegs.

Im internationalen Personenverkehr hat die SBB ein neues Rekordjahr mit 12,3 Millionen Reisenden verzeichnet (2022: 10,7 Millionen), davon waren rund 600 000 Reisende im Nachtverkehr unterwegs (2022: rund 500 000 Reisende). Gemeinsam mit ihren Partnerbahnen hat die SBB auch das internationale Angebot ausgebaut und wird es weiter ausbauen. So wurden die saisonalen Verbindungen zwischen Genf und Marseille mit TGV Lyria zwischenzeitlich bis Lausanne verlängert, der Eurocity nach Genua fuhr bis Sestri Levante, und die Kapazität im Nachtverkehr in Richtung Hamburg, Berlin und Prag wurde erhöht. Auch das Angebot an Tagesverbindungen Richtung München und Stuttgart wurde verbessert. Die SBB will das internationale Angebot weiter ausbauen und prüft neue Direktverbindungen im Tages- und im Nachtverkehr.

Die Qualität entsprach 2023 leider nicht auf allen Linien den Anforderungen der SBB. So kam es etwa im Nachtverkehr häufig zu Ausfällen, oder Reisende konnten nicht in der gebuchten Kategorie reisen. Während die Pünktlichkeit der TGV-Lyria-Züge mit rund 80 Prozent und des

EC Milano–Zürich mit knapp 90 Prozent auf einem guten Niveau war, trafen die Züge aus Deutschland – vor allem in Basel und in St. Margrethen – sowie die EC Milano über die Simplonachse nach Bern/Basel und Genf oft mit zu viel Verspätung ein. Gemeinsam mit den Partnerbahnen setzt die SBB alles daran, die Qualität und die Pünktlichkeit zu erhöhen.

## Anstieg bei GA, neuer Rekord bei Halbtax-Abos.

Die Zahl der Generalabonnemente stieg im Jahresverlauf stetig an und erreichte per Ende Jahr einen Wert von 447 166 Stück (+3,8%). Die Anzahl Halbtaxabonnemente stieg mit 3 146 679 Stück auf einen neuen Höchststand an (+6,0%).

## Trend zu digitalen Verkaufskanälen ungebrochen.

Die digitalen Kanäle für den nationalen und den internationalen Billettkauf werden immer beliebter. Die SBB hat im Jahr 2023 192,9 Millionen Billette (+16,9%) über ihre Kanäle verkauft, davon 95,2 Prozent (+0,7 Prozentpunkte) via Selbstbedienung (Website, Mobile, Automat). Über die

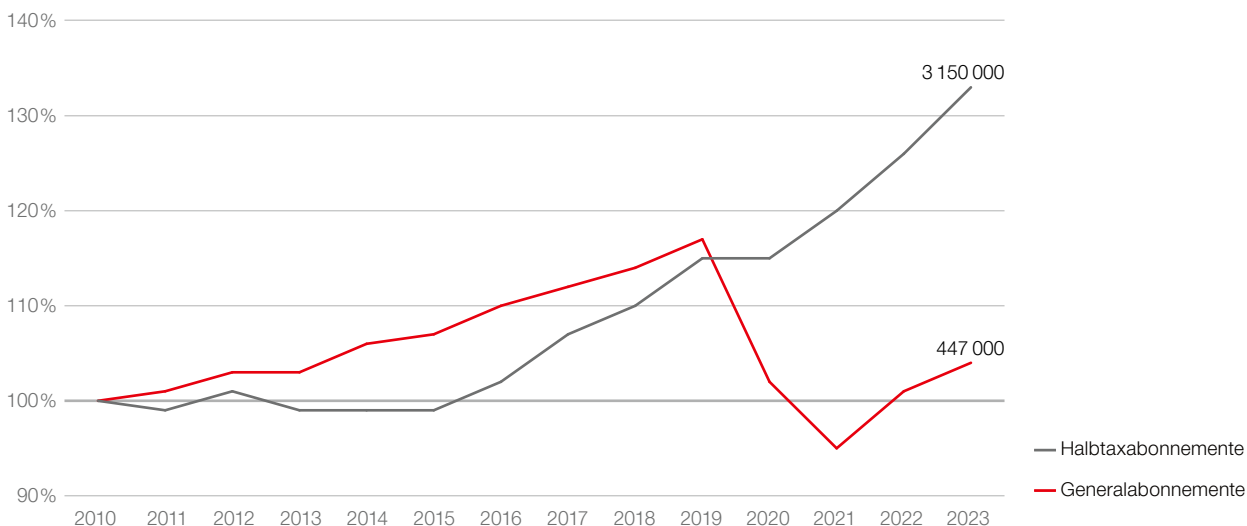
digitalen Verkaufskanäle (Website, Mobile) wurden 77,8 Prozent aller Billette vertrieben (+4,1 Prozentpunkte), davon 12,1 Prozent (+1,5 Prozentpunkte) über das automatische Ticketing EasyRide. Der Ticketabsatz an den Automaten betrug 14,0 Prozent (–3,5 Prozentpunkte). Der Absatz von Billetten über den bedienten Vertrieb (Schalter und Rail Service) ist leicht gesunken (4,8%, –0,7 Prozentpunkte). Die kundenorientierte Digitalisierung im Vertrieb setzt sich damit weiter fort. Insbesondere im internationalen Billetverkauf erhöhte sich die Digitalquote im Jahresdurchschnitt auf 53,5 Prozent (+12,0 Prozentpunkte). Per Ende Jahr lag der Anteil bei 59,9 Prozent. Der Grund für diese Steigerung lag unter anderem in der Ausweitung des Onlineverkaufs auf alle relevanten Sortimente (inkl. Sparbilletten) und in weiteren Verbesserungen (unter anderem Preisvergleich über mehrere Tage). Die SBB will den Billettkauf noch einfacher gestalten. So sollen ab 2024 internationale Billette auch über die SBB App gekauft werden können.

## Bahnhöfe sind die Visitenkarte der Schweiz.

Die SBB sorgt für einen sicheren, sauberen und komfortablen Zugang zur Bahn. Im Jahr 2023 hat sie mit einer umfassenden Renovation der Sanitäreinrichtungen in den

### Entwicklung der Halbtax- und Generalabonnemente.

Indexierte Angabe, Basisjahr 2010





## Neben grossen Projekten investiert die SBB auch in mittlere und kleinere Bahnhöfe.

Bahnhöfen begonnen. Das kommerzielle Angebot soll auf das Kundenbedürfnis zugeschnitten und vielfältig sein und zum Standort passen. Deshalb werden Bahnhöfe vermehrt mit regionalen Konzepten bespielt.

Nach der Erneuerung des Westflügels des Bahnhofs Basel und der Instandsetzung der Perronhalle hat die SBB auch die Schalterhalle aufgewertet und Raum geschaffen für einen grosszügigen Wartebereich beim Treffpunkt. Neben grossen Umbauprojekten investiert die SBB auch in mittlere und kleinere Bahnhöfe: Diese werden aufgewertet, aufgeräumt und instand gesetzt. So wurde in Schlieren eine Begegnungszone mit einem Neubau des Pavillons und der Neugestaltung der Umgebung geschaffen.

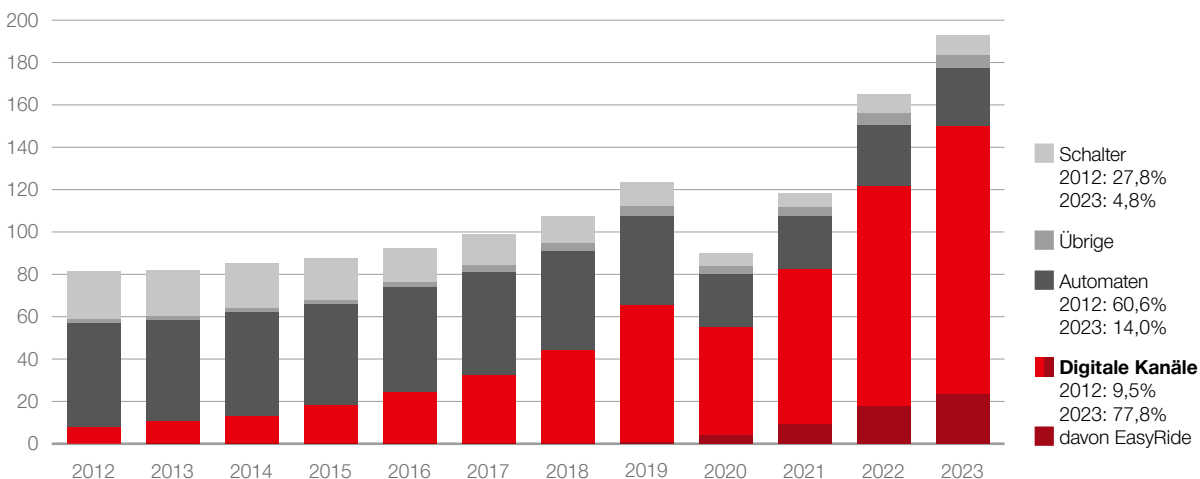
Die SBB agiert an der Schnittstelle von Raum- und Verkehrsplanung. Vernetzte Mobilitätslösungen sowie Partnerschaften und Kooperationen in den Bereichen Bike- und Carsharing helfen bei der Entwicklung von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben. Mit der P+Rail-App können bereits rund 30 000 Parkplätze in Bahnhofsnähe bezahlt werden. Sie ermöglichen ein bequemes Umsteigen vom eigenen Auto auf den öffentlichen Verkehr. Im Jahr 2023 hat die SBB die Standorte von Car- und Bikesharing-Anbietern in die SBB Mobile App integriert. Bis 2030 sollen rund 30 000 zusätzliche Zweiradparkplätze in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden geschaffen werden.

## Barrierefreies Reisen: Viele Fortschritte erzielt, weitere Verbesserungen nötig.

Am 31. Dezember 2023 endete die 20-jährige Übergangsfrist für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Die SBB hat bereits über eine Milliarde Franken investiert, um ihre Bahnhöfe und Züge, die Kundeninformation sowie ihre Dienstleistungen hindernisfrei zu machen. Und doch ist sie nicht am Ziel: Ende 2023 können erst rund 80 Prozent der Bahnkundinnen und -kunden barrierefrei reisen. Das bedauert die SBB. An 463 Bahnhöfen kann stufenlos gereist werden. Weitere 271 Bahnhöfe werden bis Mitte der 2030er-Jahre baulich angepasst. Die SBB ist dabei im Wesentlichen von den gesprochenen finanziellen Mitteln des Bundes abhängig. An allen noch nicht umgebauten Bahnhöfen gibt es Überbrückungs- bzw. Ersatzmassnahmen. Vor Ort unterstützt das Bahnpersonal beim Ein-/Aussteigen. Wo Reisende mit einer Mobilitätseinschränkung nicht treppenfrei reisen können, werden sie mittels Shuttlefahrtdiensten zur nächsten zugänglichen Haltestelle gefahren. Das Contact Center Handicap in Brig wurde für den gesamten ÖV zur zentralen Ansprechstelle für Reisende mit eingeschränkter Mobilität. Dafür wurde das IT-System AMO geschaffen, das neu für den gesamten ÖV, wo nötig, Hilfestellungen anstösst und überwacht. Im Regionalverkehr sind bereits praktisch alle Züge barrierefrei zugänglich. Im Fernverkehr

### Trend zu digitalen Billetten ungebrochen.

Absatz nach Verkaufskanälen in Millionen Stück und prozentual



Übrige: Automatische Abonnementsverlängerung, Partnervertrieb und Rail Service

## Rund 80 Prozent der Bahnkundinnen und -kunden können barrierefrei reisen.

18

verkehrt auf den meisten Strecken mindestens ein autonom barrierefrei nutzbarer Zug pro Stunde und Richtung. Online hat die SBB sämtliche Vorgaben umgesetzt und auch die Kundeninformation verbessert.

### Individuelle Kundenlösungen von SBB Cargo.

Die Güterverkehrskunden wünschen sich je länger, je mehr flexible, rasche und digitale Lösungen. Diese Bedürfnisse kann die SBB nur erfüllen, wenn sie den Kunden innerhalb des möglichen Rahmens individuelle Lösungen anbietet. Eine Erfolgsgeschichte ist die Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Post. Nachdem man im Jahr 2022 gemeinsam einen innovativen Pendelzug getestet hat, der zwischen den Paketzentren verkehrte, lässt die Post seit Dezember 2023 jährlich neun Millionen Pakete mehr mit der Bahn transportieren. Das spart pro Jahr 1,3 Millionen Kilometer Lastwagentransporte und rund 1000 Tonnen CO<sub>2</sub>. Von essenzieller Bedeutung für eine zukunftsgerichtete, nachhaltige Schweiz sind Recycling und Kreislaufwirtschaft. Die Spross AG produziert mitten in Zürich Recyclingbeton. Dies kann sie dank eines ausgeklügelten Transportkonzepts der SBB. Die Materialtransporte mit der Bahn sind zuverlässig planbar, die Wagennutzung ist flexibel. Tausende Lastwagentransporte mit Bauabfällen stadtauswärts und mit Beton stadteinwärts entfallen.

Die Kunden vertrauen der SBB: Im Jahr 2023 konnte man im nationalen Verkehr bedeutende Vertragsverlängerun-

gen abschliessen und Ausschreibungen gewinnen. Die ehemalige Minderheitsaktionärin von SBB Cargo AG, die Swiss Combi AG – bestehend aus vier wichtigen Logistikdienstleistern –, und SBB Cargo AG gehen eine enge strategische Partnerschaft ein.

### Anspruchsvolles Jahr für SBB Cargo International.

Für SBB Cargo International war es ein anspruchsvolles Jahr: Der Verkehr der Ganzzüge, primär mit ChemOil, war ziemlich stabil und die Rola (Rollende Landstrasse) aufgrund der Lage beim Gotthard-Basistunnel sehr gut ausgelastet. Der kombinierte Verkehr hingegen hat sich wegen der Konjunkturlage, der reduzierten Kapazitäten am Gotthard sowie der Baustellen (vor allem in Deutschland) unter Erwartung entwickelt. Ab 2024 sind hauptsächlich auf der deutschen Infrastruktur längere Sperrungen vorgesehen, für welche die Kapazitäten der Umleitungstrassen nicht ausreichen werden. Deshalb kann es zu Kapazitätseinschränkungen kommen. Um zukünftig gegen Einschränkungen auf diesem Korridor gewappnet zu sein, hat SBB Cargo International 2023 das Projekt SBB Cargo France vorangetrieben: Im Jahr 2024 wird die neue Tochtergesellschaft SBB Cargo France gegründet, um bis Ende 2024 die Produktion auf der linksrheinischen Achse sicherstellen zu können.





**Werner Sturzenegger, Lokführer, bei der SBB seit 1973**

«Weil ich 1977 als Jahrgangsbester meine Lehre als Elektromechaniker abgeschlossen hatte, durfte ich bei der SBB bleiben. Ich arbeitete zunächst als Stellwerkmonteur und wurde 1983 Lokführer. Ich schätze die gute Unternehmenskultur bei der SBB, die auch heute noch eine vorbildliche Arbeitgeberin ist. Ich wünsche mir, dass die Bahn nicht weiter liberalisiert wird und dass es auch in Zukunft bediente Stationen und Bahnhöfe mit guten Dienstleistungen geben wird, die man auch mit Bargeld bezahlen kann.»

# Für eine robuste Bahn.

In einem anspruchsvollen Jahr konnte die SBB eine hohe Qualität liefern, die Reserven im Fahrplan sind jedoch ausgereizt. Die Pünktlichkeit ist trotz mehr Reisender und rund 20 000 Baustellen auf einem hohen Niveau stabil. In der West- und der Südschweiz sind die Werte noch nicht zufriedenstellend. Die SBB muss sich bei der Arbeitssicherheit verbessern und auch ein besonderes Augenmerk auf die Cybersicherheit legen. Mit grossem Einsatz haben die Mitarbeitenden ausserordentliche Herausforderungen gut gemeistert. Die SBB hat ihre Energiestrategie überarbeitet und will unabhängiger vom Strommarkt werden. Um den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken, richtet sie ihr Segment Güterverkehr neu aus.

## Kennzahlen/Fakten

98,7%

der Kundinnen und Kunden erreichten pünktlich Anschluss

20 000

Baustellen

## Unterstützte Sustainable Development Goals

7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE



8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM



9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR



10 WENIGER UNGLEICHHEITEN



## Gute Pünktlichkeit bei mehr Reisenden und vielen Baustellen.

Die Personenzüge der SBB verkehrten 2023 gleich pünktlich wie im Vorjahr: 92,5 Prozent der Züge kamen rechtzeitig an. Damit konnte die gute Pünktlichkeit des Vorjahres gehalten werden, bei erheblich mehr Reisenden und vielen Baustellen. Die Gründe dafür sind eine realistischere unterjährige Fahrplanplanung, zuverlässige Stellwerke und verlässliches Rollmaterial sowie die gute Personaldisposition. Die Entgleisung im Gotthard-Basistunnel, zahlreiche Einzelereignisse (zum Beispiel die Durchtrennung eines Kabels in Renens) und das schlechte Wetter wirkten sich im zweiten Halbjahr negativ auf die Pünktlichkeit aus. Am pünktlichsten verkehrten die Züge in der Deutschschweiz (Region Ost: 94,3%, Region Mitte: 92,8%). Im Tessin konnte die Pünktlichkeit um 1,3 Prozentpunkte auf 90,4 Prozent gesteigert werden. In der Romandie lag die Pünktlichkeit bei 89,2 Prozent (2022: 89,4%). Hauptgrund für die in der Westschweiz nicht zufriedenstellende Pünktlichkeit ist nach wie vor der zu wenig robuste Fahrplan. Die SBB hat zusammen mit dem Bund und der Westschweizer Verkehrskonferenz einen neuen Fahrplan ausgearbeitet, der ab 2025 zum Einsatz kommen wird: Dank mehr Reserven im Fahrplan werden die Züge trotz vieler Baustellen pünktlicher verkehren können. Der internationale Personenverkehr und der Fernverkehr waren 2023 unpünktlicher als 2022. Trotzdem konnte eine

Verschlechterung der Anschlusspünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr verhindert werden, indem zahlreiche Verbindungen aus dem Ausland in Basel an der Grenze unterbrochen und auf Schweizer Seite Ersatzzüge eingesetzt wurden. Im Binnenverkehr wurde die sehr gute Anschlusspünktlichkeit (98,7%) durch den typischerweise pünktlicheren Regionalverkehr positiv beeinflusst.

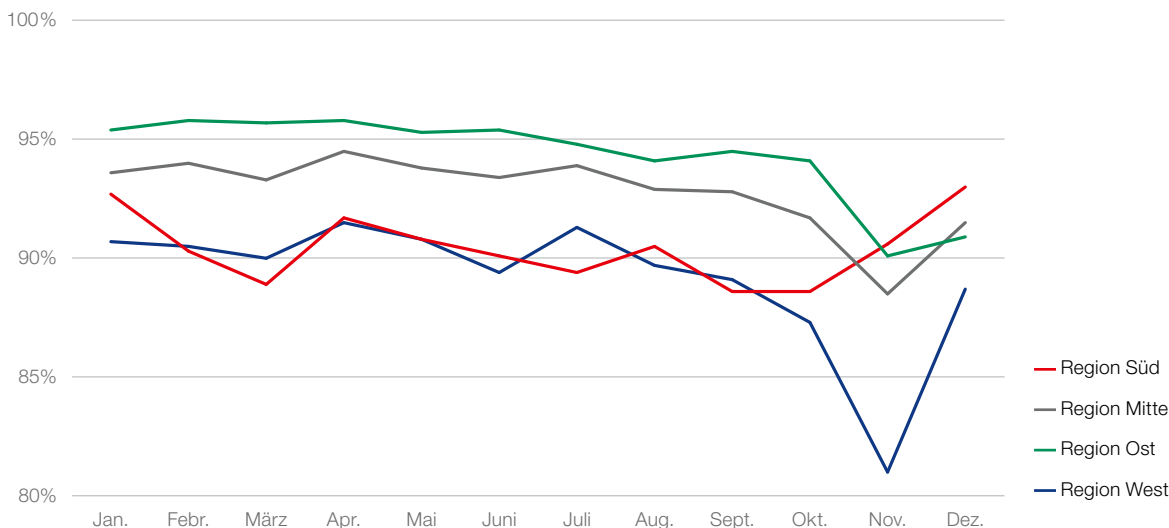
Die **Sendungspünktlichkeit im Wagenladungsverkehr** lag bei 89,8 Prozent und damit im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 Prozentpunkte tiefer. Hauptgründe für den Rückgang waren die Entgleisung im Gotthard-Basistunnel und ihre Folgen sowie die Umstellung der Produktionssysteme mit parallelem Betrieb der verschiedenen Neu- und Altsysteme. Der Pünktlichkeit abträglich waren zudem Baustellen, Personalengpässe, Störungen im Netz sowie Qualitätsprobleme bei anderen europäischen Bahnen. Positiv ausgewirkt haben sich die Stärkung der Nachbearbeitung und die weitere Professionalisierung des Ereignismanagements.

## Weiterhin Fokus auf Arbeitssicherheit.

Der Zug ist ein sehr sicheres Verkehrsmittel. Die Lage der Sicherheit verbesserte sich gegenüber 2022 bezüglich der Anzahl Zugunfälle. Dadurch hat sich die Bewertung der Gesamtsicherheit gegenüber dem Vorjahr verbessert. Bei den Rangier- und Berufsunfällen und bei der Cybersicher-

### Regionale Zugspünktlichkeit 2023.

Prozentualer Anteil aller pünktlichen Züge (kommerzieller Fahrplan)



heit verschärfte sich die Lage. Auch Aggressionen gegen Personal oder Kundinnen und Kunden nahmen zu. Die schweren und tödlichen Berufsunfälle blieben gegenüber dem Vorjahr bedauerlicherweise auf hohem Niveau. Im Jahr 2023 gab es einen tödlichen Berufsunfall. Ausserdem ereigneten sich 14 Unfälle mit schweren Verletzungen. Die Unfälle treffen die gesamte SBB sehr.

Die SBB muss sich bei der Arbeitssicherheit verbessern und auch ein besonderes Augenmerk auf die Cybersicherheit legen, die seit der Pandemie stark zugenommen hat. Die Herausforderungen und Abhängigkeiten der Bereiche «Informationssicherheit», «Security» sowie «Betriebs- und Arbeitssicherheit» werden in vielen Belangen immer grösser. Deshalb startete die Konzernleitung im September das Programm zur Weiterentwicklung der integrierten Sicherheit mit dem Ziel, diese in der gesamten SBB wirkungsvoll zu steuern und sicherzustellen.

## Neues Cyber Defence Center für bessere Abwehr.

Um ihre Systeme, Anlagen und Geschäftsdaten noch besser vor Cyberangriffen zu schützen und somit einen stabilen Bahnbetrieb zu gewährleisten, hat die SBB ihre bestehende Cybersecurity-Organisation um das Cyber Defence Center erweitert. Dieses überwacht rund um die Uhr den Netzverkehr auf mögliche Angriffe und Bedrohungen. Das Cyber Defence Center bewältigte im Jahr 2023 mehrere Sicherheitsvorfälle erfolgreich. Bei zwei relevanten Angriffen bestand eine akute Gefährdung: Im Februar gelang es Cyberkriminellen, eine Schadsoftware via E-Mail in die Systeme der SBB einzuschleusen. Das Cyber Defence Center entdeckte die Angriffe frühzeitig. Dennoch mussten die IT-Infrastrukturen nach den Angriffen wieder in einen sicheren Zustand zurückgeführt werden. Dazu musste die SBB in der Folge diverse IT-Systeme bereinigen und neue Software installieren. Zudem mussten sämtliche Mitarbeitenden ihr Passwort ändern. Eine weitere Attacke führte eine Hackergruppe in mehreren Wellen mittels einer sogenannten «DDoS-Attacke» auf die Website und einzelne Verkaufskanäle der SBB durch. Auch hier konnte mit Gegenmassnahmen schnell reagiert und Schaden verhindert werden. Die Bemühungen im Bereich Cybersicherheit haben sich auszubezahlt: Der 2022 erfolgte Beitritt zur Organisation FIRST, dem führenden Unternehmen im Bereich Incident Response, ermöglichte es der SBB im Berichtsjahr, noch effektiver auf Sicherheitsvor-

fälle zu reagieren – sowohl reaktiv als auch proaktiv. Zudem schloss die SBB 2023 das Überwachungsaudit ihres nach ISO-27001 zertifizierten Information Security Management System (ISMS) für digitale Lösungen im Bereich Geschäftsanwendungen der SBB Informatik erfolgreich ab.

## Fortschritte bei Grossprojekten und Verbesserungen der Infrastruktur.

In der Deutschschweiz richtete sich der Fokus 2023 auf die Realisierung der Grossprojekte Vierspurausbau Liestal und Entflechtung Basel–MuttENZ. Zudem konnte das Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof Luzern abgeschlossen werden. Beim Grossprojekt Mehrspur Zürich–Winterthur erfolgten die öffentliche Auflage und der Start des Plan-genehmigungsverfahrens. Weiter wurde der Einbau von zusätzlichen Stützen für die Margarethenbrücke in Basel gestartet. Nach Abschluss des Einbaus bis spätestens Ende März 2024 können die aktuellen Einschränkungen reduziert werden. Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur zwischen Uznach und Schmerikon sowie der Schlaufe Mägenwil konnte der Halbstundentakt für alle Bahnhöfe zwischen Ziegelbrücke und Rapperswil bzw. Aarau und Zürich eingeführt werden. In der Westschweiz wurde der modernisierte Bahnhof Martigny in Betrieb genommen. Gemeinsam mit den Beauftragten hat die SBB Anpassungen für den Umbau des Bahnhofs Lausanne vorgenommen. Der Abschluss der Arbeiten erfolgt rund viereinhalb Jahre später als ursprünglich geplant. Beim Bahnhof Genf Cornavin wurden die letzten vorbereitenden Arbeiten für die Realisierung des Tiefbahnhofs gestartet. Im Tessin wurden die Bauarbeiten für den 4-Meter-Korridor der Ceneri-Bergstrecke erfolgreich beendet, und in Minusio wurde die neue Haltestelle am Ufer des Lago Maggiore in Betrieb genommen.

## Grosse Schäden nach Entgleisung im Gotthard-Basistunnel.

Am 10. August 2023 entgleiste ein Güterzug im Gotthard-Basistunnel auf Höhe der Multifunktionsstelle Faido und verursachte gravierende Schäden. Verletzt wurde niemand. Aufgrund der aktuellen Erkenntnisse geht die SBB von einer Schadenssumme, inklusive Ertragsausfällen, von rund 150 Millionen Franken aus. Die SBB hat umgehend

## Dank Digitalisierung werden wir mittelfristig deutlich mehr aus dem Bahnnetz herausholen und Wachstumschancen packen können.

24

Ersatzkonzepte für den Personen- und den Güterverkehr umgesetzt. Sie hat alles darangesetzt, den Verkehr durch den Gotthard-Basistunnel so rasch wie möglich wieder aufzunehmen. Die unbeschädigte Oströhre konnte ab 23. August zuerst für den Güterverkehr, ab Ende September auch für einzelne Personenzüge wieder in Betrieb genommen werden. Per Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 konnten die Kapazitäten für den Güterverkehr unter der Woche erhöht werden, für den Personenverkehr am Wochenende. Täglich arbeiten bis 80 Mitarbeitende der SBB und von Drittfirmen im Dreischichtbetrieb mit grossem Engagement und unter erschwerten klimatischen Bedingungen im Tunnel. Aufgrund des grossen Schadensausmasses wird die Weströhre des Gotthard-Basistunnels voraussichtlich erst im Verlauf des Septembers 2024 wieder vollständig befahrbar sein.

### Netzzustand leicht verschlechtert.

Der Gesamtzustand der Infrastruktur wird gemäss Netzzustandsbericht 2023 als «gut bis ausreichend» klassiert. Mit einer Gesamtnote von 2,8 hat sich der Zustand der Infrastruktur gegenüber dem Vorjahr leicht verschlechtert. Der angestrebte Zielwert von 2,7 konnte damit nicht aufrechterhalten werden, und die Anlagenstruktur ist tendenziell leicht überaltert. Im Berichtsjahr hatte die Infrastruktur Anlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von 126 Milliarden Franken zu betreiben und zu unterhalten. Der Rückstand beim Unterhalt ist auch im Jahr 2023 angewachsen und hat ein Anlagenvolumen von rund acht Milliarden Franken erreicht. Die Betriebssicherheit konnte gewährleistet werden.

### Neue Interregio-Doppelstockzüge und Ausschreibung für den Seetal-Regionalverkehr.

Seit Juli 2023 sind die ersten der 60 neuen Interregio-Doppelstockzüge im Einsatz. Die SBB hat diese 2021 bei Stadler für rund 1,3 Milliarden Franken bestellt. Sie löste damit eine bestehende Option ein. Auf einer Länge von 150 Metern bieten die sechsteiligen Triebzüge 466 Sitzplätze. Die niederflurigen IR-Dosto erlauben hindernisfreies Einsteigen für alle Reisenden. Die Innenausstattung entspricht dem Fernverkehrsstandard und bietet eine 2/1-Bestuhlung in der 1. Klasse. Im Zug werden Multi-

funktionsabteile mit Platz für Kinderwagen, leicht erreichbare Veloplätze (insgesamt acht an zwei Standorten, mit Steckdosen für Elektrovelos), fünf Toiletten und ein modernes Informationssystem angeboten. Für den Regionalverkehr im Seetal (Strecke Luzern–Hochdorf–Lenzburg) beschafft die SBB zehn neue einstöckige Triebzüge. Die Ausschreibung dazu hat sie im November 2023 publiziert. Die ersten Fahrzeuge sollen 2029 in Betrieb gehen und die 15 Gelenktriebwagen Seetal ersetzen.

### Mehr Effizienz und Kapazität dank Digitalisierung.

Digitalisierung ermöglicht eine bessere Nutzung des Bahnnetzes und damit mehr Kapazität und mehr Nutzen für Reisende und Güterverkehrskunden. Nötig ist eine konsequente Digitalisierung in allen Bereichen, die es erlaubt, das Bahnnetz mittelfristig effizienter zu nutzen und Wachstumschancen zu packen. Die grossen IT-Projekte der SBB sind die Integrierte Produktionsplanung beim Personenverkehr, eine durchgehende Planung und Durchführung bei der Infrastruktur (TMS) sowie die Einführung der neuen SAP-Generation. Die Weiterentwicklung des European Train Control System soll der SBB erlauben, mehr Kapazität auf dem Netz zu schaffen, und im Güterverkehr heisst der Schlüssel «digitale automatische Kupplung».

### SBB Cargo: Ein bedeutendes Jahr für Automatisierung und Digitalisierung.

Automatisierung und Digitalisierung sind die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Sie machen ihn effizienter, flexibler und noch sicherer. Das Jahr 2023 war ein bedeutendes Jahr in der Entwicklung: Mit dem Pilotzug «DAC+» wurden neben der digitalen automatischen Kupplung (DAC) und dem Kommunikationssystem im Zug auch die künftigen digitalen Anwendungen wie automatische Bremsprobe, Bestimmung der Wagenreihung, elektrisches Entkuppeln und mehr auf Herz und Nieren geprüft. Diesen Zug hat SBB Cargo zusammen mit der Hochschule Luzern und Industriepartnern und mit Unterstützung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) lanciert. Die Ergebnisse des Projekts fliessen auf europäischer Ebene in die Weiterentwicklung der DAC ein. Der Pilotzug leistet damit einen substanziellen Beitrag zur Zukunft des Schienengüterverkehrs und



zur europaweiten Einführung der digitalen automatischen Kupplung.

Auch die Digitalisierung macht grosse Fortschritte: Einen Meilenstein hat die SBB mit der automatischen Bremsprobe erreicht – im November 2023 erteilte das BAV die Zulassung dafür. Nachdem man im nationalen Verkehr bereits 2022 die Ganzzugskunden auf ein modernes, vereinfachtes Buchungsportal umgestellt hatte, folgten 2023 die Kunden im Wagenladungsverkehr. Die Ablösung von weiteren Systemen zur Steuerung des Güterverkehrs bedeutet gleichzeitig, dass die Mitarbeitenden im Güterverkehr der SBB mit neuen, modernen Arbeitsmitteln arbeiten. Dies ist ein wichtiges Element für ein attraktives Berufsbild.

## Strategische Neuausrichtung Segment Güterverkehr.

Der Güterverkehr auf der Schiene soll gestärkt werden. SBB Cargo ist wieder 100-prozentige Tochter der SBB, und der Güterverkehr ist in der Konzernleitung vertreten. Die SBB setzt sich für einen deutlichen Modernisierungsschub im Binnengütertransport ein, um Effizienz, Produktivität und Marktfähigkeit zu verbessern.

Zur Modernisierung des Schienengüterverkehrs und zur strategischen Neuausrichtung des Segments Güterverkehr arbeitet die SBB an verschiedenen Themen. Bis Ende 2024 werden unter anderem das Prozess- und das Produktionsmodell im Binnenverkehr grundlegend überarbeitet und damit effizienter und kundennäher gestaltet. Im Jahr 2023 hat die SBB die SBB Intermodal AG gegründet. Diese SBB Tochtergesellschaft wird als Bauherrin den Ausbau der Terminalinfrastruktur in der Schweiz vorantreiben, wie im Konzept «Suisse Cargo Logistics» vorgesehen.

Mit der Modernisierung verbunden ist der Umsetzungsplan für ein automatisiertes und digitalisiertes Expressnetz und generell die Migration auf die digitale automatische Kupplung (DAC) in enger Zusammenarbeit mit Europa. Diese Massnahmen sind eng mit der Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes verknüpft, die der Bundesrat verabschiedet hat. Die SBB begrüsst die Botschaft: Diese sieht vor, den Binnengüterverkehr zu stärken, die DAC zu unterstützen und einzuführen und den Einzelwagenladungsverkehr zu transformieren, durch eine befristete finanzielle Förderung über acht Jahre.

## Weiterhin Fokus auf robustes Bahnsystem.

Die Grundlage für die Erfüllung des politischen Auftrags zur Erhöhung des Modalsplits ist ein attraktiver öffentlicher Verkehr. Die SBB fokussiert weiterhin darauf, ihren Kundinnen und Kunden ein attraktives und verlässliches Bahnangebot zur Verfügung zu stellen. Dafür bleibt – gerade unter Berücksichtigung der erfreulichen Entwicklung der Nachfrage – auch in den nächsten Jahren ein robuster Fahrplan zentral. Die SBB baut im Auftrag des Bundes die Bahninfrastruktur und das ÖV-Angebot bedarfsgerecht aus, besonders in dicht besiedelten Gebieten. Mehr Angebot erfordert eine konsequente Digitalisierung und auch mehr Kapazität auf dem Bahnnetz der SBB. Der Mehrverkehr führt zu mehr Unterhalt und zu Erneuerungen von Anlagen. Der Ansatz der SBB, zu bauen und gleichzeitig das Angebot nur minimal zu reduzieren, kommt jedoch an die Grenze des Machbaren. Die Kundinnen und Kunden werden den starken Anstieg der Bauarbeiten spüren. Neue grosse Ausbauprojekte können deshalb frühestens in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre oder später realisiert werden. Bis dahin müssen zwingend notwendige Erneuerungen gemacht und die laufenden Ausbauschritte umgesetzt werden. Zudem werden Grossprojekte komplexer und benötigen rund 20 Jahre Planungs- und Realisierungszeit. Wenn sich die Parameter oder Anforderungen in dieser Zeit verändern, muss die SBB Projekte anpassen. Heute betreibt die SBB jährlich mehr als 20 000 Baustellen.

## Mehr Unabhängigkeit vom Strommarkt.

Infolge der Energiemangellage und der enormen Preisschwankungen am Energiemarkt resultierte für die SBB 2022 im Energiebereich ein Verlust von 165 Millionen Franken. Um diesem finanziellen Risiko längerfristig entgegenzutreten, hat die SBB ihre Energiestrategie angepasst. Bis 2030 will sie die Deckung des Bahnstrombedarfs im Winterhalbjahr zu 95 Prozent längerfristig absichern und damit unabhängiger vom Strommarkt sein. Dadurch gewinnt das gesamte Bahnsystem an finanzieller Robustheit. Dafür baut die SBB ihre bestehenden Wasserkraftwerke weiter aus, produziert bis 2040 auf ihren Flächen 160 Gigawattstunden mit Fotovoltaikanlagen und stellt mit zusätzlichen Energieeffizienzmassnahmen sicher, dass der langfristige Energiebedarf 2500 Gigawattstunden pro Jahr nicht übersteigt. Die SBB leistet damit einen wesentlichen Beitrag

zur Energiestrategie des Bundes und stärkt die Versorgungssicherheit der Schweiz.

## Breite Anwendungsmöglichkeiten von generativer AI gestartet.

Künstliche Intelligenz – artificial intelligence (AI) – wird bei der SBB bereits seit Längerem in verschiedenen Varianten und an unterschiedlichen Orten eingesetzt. Nutzen bringt sie den Kundinnen und Kunden etwa in Apps oder bei der Verbesserung von Dienstleistungen und Ressourcen. Einige Beispiele: Unterstützung von blinden und sehingeschränkten Personen bei der Navigation rund um den Zug, automatische Erkennung von Defekten auf den Gleisen bei der Streckeninspektion oder Prognosen für die Abnutzung von Radsätzen bei Fahrzeugen. Dieses Jahr hat die SBB im Contact Center Brig einen Pilotversuch mit generativer AI lanciert, bei dem ChatGPT die Mitarbeitenden bei der Beantwortung von Kundenanfragen unterstützt. Für die SBB stehen bei neuen Technologien die Sicherheit, der Datenschutz und der konkrete Nutzen im Vordergrund. Deshalb gründete sie im Frühling 2023 ein internes AI-Netzwerk, das die dynamische Entwicklung in diesem Bereich verfolgt und die Einsatzmöglichkeiten von AI für die SBB koordiniert. Zudem werden laufend weitere unterstützende Massnahmen getroffen, um das Potenzial generativer AI verantwortungsvoll zu nutzen. So hat die SBB im Berichtsjahr gemeinsam mit den Personalverbänden einen Ethikkodex erarbeitet. Dieser stellt sicher, dass Technologien zur Datenverarbeitung, zum Beispiel

künstliche Intelligenz, sowohl im Interesse der SBB als auch in dem ihrer Mitarbeitenden genutzt werden. Der Ethikkodex ergänzt die datenschutzrechtlichen Compliance-Instrumente und ist seit dem 1. September 2023 in Kraft.

## Mit Innovationen die Zukunft gestalten.

Die SBB trieb auch im Jahr 2023 gezielt den in der Strategie SBB 2030 definierten Erfolgsfaktor Innovation voran. Der Fokus richtete sich dabei auf Innovationen, die eng mit dem Kerngeschäft verzahnt sind und einen hohen potenziellen Kundennutzen bieten. Letztes Jahr hat die SBB zahlreiche Projekte initiiert, darunter technische Optimierungen am Zug, Services zur Verbesserung der Sicherheit im Zug und Lösungen zur Vereinfachung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr. Um effektive Innovationen zu entwickeln, zu testen und zu verbessern, nutzt die SBB neuste und bewährte Innovationsmethoden. Um die Forschung im Mobilitätssektor voranzutreiben, setzt sie auf Kooperationen mit verschiedenen Hochschulen. 2023 hat sie in 15 Projekten aktiv mit Hochschulen zusammengearbeitet. Neben den wertvollen Forschungsergebnissen profitiert die SBB, indem sie an der Quelle für den Stand der Forschung im Mobilitätssektor ist und Nachwuchstalente finden kann. Die SBB Innovations-Community fördert Forschung und Innovation und macht sie damit zu einem integralen Bestandteil der unternehmensweiten Kultur der Innovation.





**Bernadette Peter, Leiterin Services und Zentrum für Lernende Betriebszentrale Ost, bei der SBB seit 1978**

«Ich trat als Betriebssekretärin bei der SBB ein, wurde 1994 zur Bahnhofvorsteherin gewählt und habe seitdem verschiedene Rollen übernommen. Seit 15 Jahren leite ich den Bereich Services und Zentrum für Lernende in der Betriebszentrale Ost im Flughafen Zürich. Ich schätze die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bei der SBB und die positive Entwicklung in der Wahrnehmung von Diversität. Heute fühle ich mich als Frau akzeptiert und schätze das moderne Führungsverhalten meiner Vorgesetzten.»

# Für unsere Mitarbeitenden.

Im Jahr 2023 zählte die SBB 34 987 Mitarbeitende. Laut Personalumfrage war ihre Motivation so hoch wie noch nie. Um auch in Zukunft eine attraktive Arbeitgeberin zu bleiben und die richtigen Fachkräfte zu finden, hat die SBB im Berichtsjahr neue Akzente beim Recruiting sowie bei Aus- und Weiterbildungen gesetzt. Verschiedene Labels bescheinigen der SBB zudem ein inklusives Arbeitsumfeld mit diskriminierungsfreier Entlohnung. Obwohl Massnahmen für die Förderung der körperlichen und psychischen Gesundheit der Mitarbeitenden Wirkung zeigen, bleiben die Fehltage ein Aufpassfeld.

## Kennzahlen/Fakten

14,4

Fehltage pro Vollzeitstelle  
(2022: 15,3 Tage)

0,5%

geschlechtsspezifischer Lohnunterschied

## Unterstützte Sustainable Development Goals



## Motivation der Mitarbeitenden so hoch wie noch nie.

Die Ergebnisse der Personalumfrage 2023 zeigen: Die Personalmotivation hat sich um einen Punkt auf 79 Punkte verbessert – und somit den höchsten Wert seit Messbeginn vor über 20 Jahren erreicht. Die direkten Vorgesetzten stiegen in der Gunst der Mitarbeitenden gegenüber 2022 um einen Punkt und wurden mit sehr guten 82 Punkten bewertet. Das Vertrauen in die Konzernleitung stieg um zwei Punkte und erreichte mit 63 Punkten ebenfalls den höchsten Wert seit Durchführung der Personalumfrage. In der Umfrage 2023 bewerteten die Mitarbeitenden Lohn, Ferien und Sozialleistungen mit 68 Punkten. Im Jahr 2022 lag dieser Wert mit 65 Punkten auf einem eher tiefen Niveau. Mit 74 Prozent beteiligten sich fast drei Viertel der Mitarbeitenden. Das sind deutlich mehr als im Vorjahr (71%).

tung sowie als Verkaufs-, Lok- und Rangierpersonal. Gleichzeitig treten in den nächsten Jahren viele Mitarbeitende der SBB in den Ruhestand. Bis 2030 muss die SBB deshalb rund 6000 Mitarbeitende ersetzen. Vor dem Hintergrund der herausfordernden demografischen Entwicklung geniessen die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden sowie die Rekrutierung höchste Priorität. Dazu setzt die SBB auf attraktive Arbeitsbedingungen, schreibt die meisten Stellen in Pensen ab 60 Prozent aus, wirbt auch aktiv Kandidatinnen und Kandidaten an, stellt Teilzeitausbildungen zur Verfügung und führt bei handwerklichen Berufen sogenannte Speed-Recruitings durch. Bei diesem Rekrutierungsmodell haben Kandidatinnen und Kandidaten die Möglichkeit, Werkstätten zu besuchen und einen Eindruck des künftigen Arbeitsortes zu gewinnen. Gleichzeitig lernen die Personalverantwortlichen innerhalb kurzer Zeitfenster möglichst viele Bewerbende kennen. Dies verringert Zeit und Aufwand im Auswahlprozess – sowohl für die SBB wie auch für die Bewerbenden.

## Weitere Fachkräfte aufgebaut.

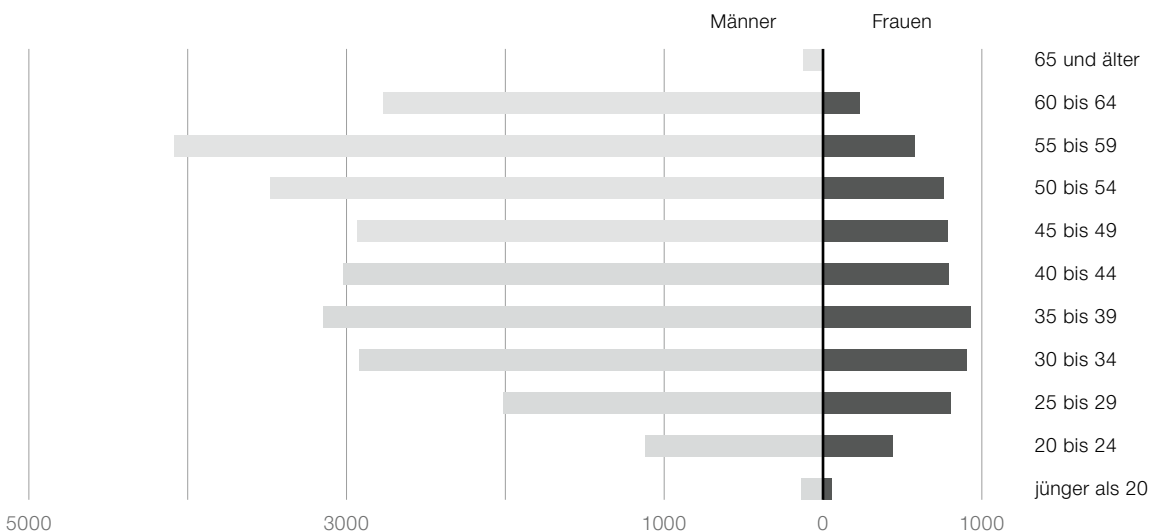
Im Berichtsjahr zählte die SBB 34 987 Mitarbeitende. Im Vergleich zum Vorjahr hat der Personalbestand damit um 760 Vollzeitstellen zugenommen (+2,2%). Die SBB baut ihr Angebot stetig aus. Dafür benötigt sie zusätzliche Fachkräfte – für den Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur und des Rollmaterials, für die Zugführung und Kundenbeglei-

## Engagement für gesunde Mitarbeitende – mit neuen Angeboten zur psychischen Gesundheit.

Die Rückmeldungen aus der Personalumfrage geben auch wichtige Hinweise zur Belastung und zum Gesundheitszustand der Mitarbeitenden. Der Erschöpfungswert blieb

### Mitarbeitende nach Alter im Jahr 2023.

Anzahl Mitarbeitende im Jahresmittel, SBB AG und SBB Cargo AG (Schweiz)



## Gleisbauer, Gleismonteuere und Rangiermitarbeitende sind im Gleisfeld immer grösserer Hitze ausgesetzt.

mit 37 Punkten gegenüber dem Vorjahr auf unverändert tiefem Niveau, während der Wert für die arbeitsbezogene Gesundheit leicht anstieg, von 82 auf 83 Punkte. Das zeigt, dass die Anstrengungen der SBB zur Erhaltung der Gesundheit der Mitarbeitenden Früchte tragen. Die Mitarbeitenden waren im Jahr 2023 weniger häufig krankgeschrieben als im Vorjahr: durchschnittlich 14,4 Tage pro Vollzeitstelle (-0,9 Tage gegenüber 2022). Die Fehltage sind jedoch nicht wieder auf das Niveau vor der Coronapandemie gesunken. Gründe dafür sind der Einfluss von Covid-19 und die erhöhte saisonale Sensitivität der Mitarbeitenden für Erkältungs- und Grippeviren auch in den Sommermonaten. Zudem könnte es sein, dass ein gestiegenes Bewusstsein für Ansteckungen von Mitmenschen dazu führt, dass Mitarbeitende sich eher krankmelden. Diese Entwicklung zeigt sich nicht nur bei der SBB, sondern auch bei anderen Schweizer und internationalen Arbeitgebern.

Neben der physischen Gesundheit ist für die SBB auch die psychische Gesundheit der Mitarbeitenden wichtig. Deswegen hat sie 2023 zwei neue Angebote geschaffen. Beim freiwilligen Kursangebot «ensa – Erste-Hilfe-Gespräche für Führungskräfte» lernen Führungskräfte, auf die psychische Gesundheit ihrer Mitarbeitenden zu achten, Veränderungen frühzeitig wahrzunehmen und darauf zu reagieren. Zur Stärkung der psychischen Gesundheit auf Teamebene steht neu das Angebot «Teamresilienz» zur Verfügung. Unter dem Motto «zusammen stark» lernen Teams, belastende Situationen gut zu bewältigen und die eigene Leistungsfähigkeit auch unter schwierigen Rahmenbedingungen zu erhalten.

### Kühle Köpfe bei hohen Temperaturen.

Mit dem Klimawandel wird es im Sommer zunehmend heisser. Gleisbauer, Gleismonteuere und Rangiermitarbeitende sind dadurch im Gleisfeld immer grösserer Hitze ausgesetzt. Um die Mitarbeitenden, die im Freien arbeiten, vor den hohen Temperaturen zu schützen, bietet die SBB neu sogenannte Kühlkappen an. Diese Kühlkappen werden mit Wasser befeuchtet, lassen sich einfach unter dem Helm tragen und erzeugen über die Verdunstung des Wassers einen Kühleffekt über mindestens eine Stunde. Durch erneutes Befeuchten können sie beliebig häufig wieder reaktiviert werden. Die Kappen wurden im Jahr 2023 auf ihre Wirksamkeit und Akzeptanz bei den Gleisbauarbeitenden getestet und sind seitdem als Teil der persönlichen

Schutzausrüstung von allen Mitarbeitenden bestellbar. Die zunehmende Hitze ist auch im Innenraum von nicht klimatisierten Gebäuden der SBB spürbar. Nach einem erfolgreichen Pilottrageversuch in der Serviceanlage Basel plant die SBB deshalb, zukünftig zusätzlich Kühlwesten bereitzustellen.

### Für mehr Frauen in Führungspositionen.

Die SBB verfolgt die Ambition, mehr Frauen in Führungspositionen zu haben. Zudem soll jedes Führungsteam auf Ebene Geschäftsbereich oder höher mehrsprachig sein. Zur Erreichung dieser Ambitionen hat die SBB einerseits ein neues internes Weiterbildungskonzept eingeführt. Es richtet sich an Frauen, die den Schritt in die Führungsebene wagen wollen, und umfasst mehrere Veranstaltungen zum Thema «Female Empowerment». Andererseits pilotiert die SBB bei Neuanstellungen den Ansatz «Comply or explain». Sofern ein Führungsteam noch nicht mehrsprachig ist und weniger als zwei Frauen umfasst, sind Vorgesetzte bei Stellenbesetzungen aufgefordert, ein besonderes Augenmerk auf die Steigerung der Diversität zu legen («comply»). Falls es nicht möglich ist, eine Frau oder eine Person aus einem anderen Sprachraum für die Stelle zu gewinnen, werden die Gründe genauer analysiert («explain»). Diese Erfahrungen will die SBB nutzen, um die Hintergründe zu verstehen und daraus zu lernen.

### Als familienfreundliches Unternehmen ausgezeichnet.

Im Jahr 2023 erhielt die SBB das Pro-Familia-Siegel «familienfreundliches Unternehmen». Laut Umfrage bildet die SBB den Rahmen für eine familienfreundliche Arbeitsatmosphäre. Es sind aber auch die gegenseitige Rücksichtnahme und die Unterstützung, welche die Familienfreundlichkeit beim Unternehmen ausmachen. Neben dem Pro-Familia-Label hat die SBB weiterhin die Labels «We pay fair», «Friendly Work Space» und «Swiss LGBTI». Das Label «We pay fair» bestätigt der SBB ein anforderungsgerechtes und diskriminierungsfreies Lohnsystem. Mit einer geschlechterspezifischen Ungleichheit von 0,5 Prozent zuungunsten der Frauen hat die SBB 2023 das bereits sehr gute Resultat des Vorjahres (0,7%) erneut verbessert.

## Eine funktionierende Zusammenarbeit bildet die Grundlage für eine erfolgreiche SBB.

### 32 Mit flexiblen Bildungszentren in die Zukunft.

Nach dem Bezug des neuen Bildungszentrums in Renens und der Sanierung und Modernisierung des Centre Loewenberg gestaltet die SBB nun auch an den Standorten Bern, Bellinzona, Olten und Zürich Lernorte, die verbinden. Sie bietet in den Bildungszentren Dienstleistungen und Räume an, die Denken, Handeln, Lernen, Innovation, Teamleistung, Zusammenarbeit und Führung intuitiv und motivierend unterstützen und die von über 100 000 Gästen jährlich besucht werden. Die Räume bieten das höchste Mass an Flexibilität, damit auch zukünftige Personal-, Organisations- und Kulturentwicklungen abgebildet werden können. So wurden beispielsweise gemeinsame Pausenverpflegungszonen, offene Lernbereiche und Räumlichkeiten geschaffen, in denen Teams auch am Abend zusammenkommen können.

### OneSBB – Zusammenarbeit über Abteilungsgrenzen hinaus.

Eine funktionierende Zusammenarbeit bildet die Grundlage für eine erfolgreiche SBB. Das Vorhaben OneSBB soll Mitarbeitende befähigen, sich gegenseitig zu unterstützen und gemeinsam gute Lösungen für die anspruchsvollen Ziele der Strategie 2030 zu finden. OneSBB verfolgt zudem das Ziel, das ganzheitliche Denken und Handeln zu fördern und die bestehende Vielfalt wertstiftend zu nut-

zen. Im Rahmen von OneSBB haben sich 2023 rund 1000 Führungskräfte mit den SBB Werten und der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit auseinandergesetzt. Die Konzernleitung tauschte sich dazu in 40 Workshops mit Führungskräften aus allen Bereichen aus. Zudem bauten rund 40 sogenannte «OneSBB Coaches» ein flächendeckendes Netzwerk auf und trugen die Inhalte von OneSBB in die Teams. Diese Coaches wurden unter den bestehenden Mitarbeitenden rekrutiert. Die «OneSBB Toolbox» unterstützt Führungskräfte, Coaches und Teams mit konkreten Tipps und Links.

### Vereinbarung Lohnmassnahmen zwischen SBB und Sozialpartnern.

Im Jahr 2023 hat die SBB für Mitarbeitende mit Gesamtarbeitsvertrag (GAV) Lohnmassnahmen in Gesamthöhe von 3,3 Prozent der Lohnsumme umgesetzt. Damit nahm sie einen Teuerungsausgleich vor. Ende 2023 verhandelte die SBB mit den Sozialpartnern die Lohnmassnahmen für 2024. Nach intensiven und anspruchsvollen Verhandlungen hat die SBB gemeinsam mit den Sozialpartnern eine Lösung gefunden, die den gestiegenen Lebenshaltungskosten der Mitarbeitenden wie auch der angespannten Finanzlage der SBB Rechnung trägt. Per 1. Mai 2024 wird die SBB Lohnmassnahmen in Höhe von 2,0 Prozent der Lohnsumme umsetzen. Zudem erhalten die Mitarbeitenden eine Einmalprämie als Teuerungsausgleich für das Jahr 2024.







**Alfiero Martinoli, Teilprojektleiter Kraftwerk Ritom, bei der SBB seit 1972**

«1972 begann ich die Lehre als Justiermechaniker in den SBB Werkstätten in Bellinzona. Später wechselte ich zum Wasserkraftwerk Ritom, wo ich 1997 die Betriebsleitung übernahm. Seit 2017 bin ich als Vertreter der SBB bei der Ritom AG tätig und darf diese Aufgabe seit meiner Pensionierung halbtags weiter ausüben. Ich bin sehr motiviert, das neue Kraftwerk Ritom zu entwickeln und die SBB durch den Ausbau der erneuerbaren Energie in ihren Klimaschutzzielen zu unterstützen.»

# Für die Umwelt.

Die SBB hat 2023 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen weiter gesenkt. Sie ist damit hinsichtlich ihres Ziels, diese bis 2030 zu halbieren, auf Kurs. Die vielfach höheren indirekten Emissionen senkte die SBB, indem sie die Kreislaufwirtschaft vorantrieb und den Materialverbrauch verringerte. Auch punkto Energie setzte die SBB wiederum Sparmassnahmen um und steigerte die Energieeffizienz. Die erneut erhaltene Konzession für das Wasserkraftwerk Etzelwerk trägt dazu bei, dass sie den Strom für ihre Züge auch in Zukunft mit erneuerbarer Energie produziert. Die SBB hat auch 2023 einen Beitrag zum Schutz der Artenvielfalt geleistet und erste Massnahmen zur Klimaanpassung an Bahnhöfen umgesetzt.

## Kennzahlen/Fakten

7,4 GWh 23 800

mit Fotovoltaik produzierter Strom (2022: 6,3 GWh)

Tonnen weniger betriebliche Treibhausgasemissionen gegenüber 2018

## Unterstützte Sustainable Development Goals

7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE



12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION



13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ



15 LEBEN AN LAND



## Die SBB will die bisher dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge neu mit emissionsfreiem Antrieb beschaffen.

36

### Treibhausgasemissionen dank Heizungsumrüstungen weiter reduziert.

Die SBB will bis 2030 50 Prozent weniger betriebliche Treibhausgasemissionen als 2018 ausstossen. Im Berichtsjahr haben die Umstellung der Gebäudeheizungen sowie die milden Temperaturen massgeblich dazu beigetragen, dass die SBB ihre Reduktionsziele für 2023 erreicht hat. Mit 65 ersetzten Heizungen rüstete sie doppelt so viele Anlagen wie im Vorjahr auf erneuerbare Energien um (2022: 30 Anlagen). Sie spart dadurch jährlich rund eine Million Liter Heizöl ein. Umgesetzt wurden zusätzlich baulich-technische sowie betriebliche Massnahmen in den Bereichen Gebäudehülle sowie Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär und Elektrotechnik. Nebst der Verbrennung von Heizöl und Erdgas für die Gebäudeheizung stammt der grösste Anteil der direkten Treibhausgasemissionen der SBB vom Diesel, den sie als Kraftstoff für die Schienenfahrzeuge im Rangier- und Baubereich einsetzt. Deshalb will die SBB die bisher dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge neu mit emissionsfreiem Antrieb beschaffen. Die im Berichtsjahr verabschiedete Rollmaterialstrategie für den Güterverkehr unterstützt dieses Ziel. So verkaufte SBB Cargo im Jahr 2023 unter anderem 44 Diesellokomotiven vom Typ Am 843 und mietet diese zurück bis passende, emissionsfreie Fahrzeuge am Markt erhältlich sind. Dies wird jährlich rund 10 000 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die SBB als Übergangslösung Dieselmotoren einsetzen, die eine Beimischung von 25 Prozent hydriertem Pflanzenöl HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) enthält. Gegenüber dem Vorjahr senkte die SBB ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen im Berichtsjahr um 11,2 Prozent auf 70 300 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (2022: 79 200 Tonnen CO<sub>2</sub>e). Gegenüber 2018 reduzierte sie diese um 25,3 Prozent.

### Mitarbeitende klimaschonend unterwegs.

Neben der Reduktion der betrieblichen Emissionen verfolgt die SBB das Ziel, bis 2030 auch die sogenannten Scope-3-Emissionen deutlich zu senken. Diese Emissionen entstehen in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. So haben die Mitarbeitenden der SBB 2023 beispielsweise durch das Pendeln zur Arbeit mit 30 000 Tonnen CO<sub>2</sub>e annähernd gleich viel Treibhausgasemissionen verursacht wie die Diesellokomotiven. Die SBB beteiligte sich deshalb im Berichtsjahr mit weiteren Part-

nern an der Swiss Climate Challenge, welche die Bevölkerung dazu anregen sollte, sich klimaschonend fortzubewegen. SBB Mitarbeitende, die möglichst viel zu Fuss, mit dem Fahrrad oder dem ÖV unterwegs waren, trugen so dazu bei, dass in sechs Wochen insgesamt 1,5 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart wurden.

Die Mitarbeitenden der SBB pendeln jedoch nicht nur zur Arbeit, sondern tätigen auch zahlreiche Geschäftsreisen, beispielsweise für Vertragsverhandlungen oder zur Abnahme von Fahrzeugen. Seit Anfang 2022 dürfen die Mitarbeitenden das Flugzeug nur noch benutzen, wenn die Reisezeit mit dem Zug ab der Schweizer Grenze mehr als sechs Stunden beträgt. Die durch Geschäftsreisen bedingten Treibhausgasemissionen stiegen gegenüber dem Vorjahr auf 4000 Tonnen CO<sub>2</sub>e (2022: 3000 Tonnen CO<sub>2</sub>e), lagen aber immer noch deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.

### Emissionsvorgaben für die Erstellung des Gebäudes X.

Eine weitere Quelle für Emissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ist der Bau von Gebäuden, den andere Unternehmen im Auftrag der SBB ausführen. So hat die SBB beispielsweise bei der Erstellung des sogenannten Gebäudes X auf dem Areal Werkstadt Zürich 2023 in einem Wettbewerb festgelegt, wie viele Emissionen maximal ausgestossen werden dürfen. Mit fünf Kilogramm CO<sub>2</sub>e pro Quadratmeter und pro Jahr lag die Vorgabe für die Erstellungsemissionen weit unter derjenigen von verfügbaren Nachhaltigkeitslabels. Erreichbar ist dieser Wert nur, wenn von der Planung bis zur Umsetzung die verschiedenen Ansätze der Kreislaufwirtschaft berücksichtigt werden. Dazu gehören unter anderem der Einsatz von erneuerbaren und rezyklierten Materialien, die Wiederverwendung von bestehenden Bauteilen, möglichst wenig Bauten im Untergrund sowie die Verwendung nachwachsender Rohstoffe. Die Erstellung des Gebäudes wird damit 50–60 Prozent weniger Scope-3-Emissionen verursachen als herkömmliche Bauten.

## Ressourcen schonen durch Aufarbeitung.

Die SBB hat 2023 bei 65 Fahrstromartikeln erfolgreich geprüft, inwiefern sie aufgearbeitet werden können, anstatt sie dem Recycling zuzuführen. Dafür baute sie die betroffenen Materialien aus und führte sie in das Zentrallager der SBB Infrastruktur zurück. Mitarbeitende des Reintegrationsprogramms SBB Anyway arbeiteten die Teile auf. Nach der erneuten Oberflächenbehandlung und der Qualitätsprüfung flossen sie als neuwertige Materialien wieder in die Kreisläufe ein. Für 2024 soll die Wiederaufbereitung für weitere rund 380 kleine und grosse Artikel geprüft werden. Der Fokus wird dabei bewusst auf stahl- und kupferhaltige Materialien gerichtet, da diese einen sehr hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss beim Wiedereinschmelzen verursachen würden. Im Jahr 2023 konnten insgesamt 8400 Teile wiederverwendet und gut 29 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Industrie noch in den Kinderschuhen. Die SBB sieht hier einerseits ein unternehmensinternes Potenzial und hat deshalb 2023 die Grundlagen für eine digitale Bauteilplattform erarbeitet. Ab 2024 sollen in einem Testbereich Infrastrukturteile projekt- und regionenübergreifend ausgetauscht werden können.

Andererseits gibt es ein Potenzial für den externen Verkauf. Mit der Initiative SBB Resale und dem dazugehörigen Online-Marktplatz resale@sbb wird Produkten wie Rollmaterial, Schienen oder Werkzeugen ein zweites Leben geschenkt. So hat die SBB im vergangenen Jahr rund 150 Tonnen Schrottschienen vor dem energieintensiven Einschmelzprozess bewahrt. Diese leisten nun als Hangsicherungen, Bachverbauungen und Wasserableitungen einen zweiten Einsatz. Dank der Neuerungen der Plattform im vergangenen Jahr können registrierte Nutzerinnen und Nutzer selbstständig ihre gebrauchten Materialien inserieren oder versteigern. Die Plattform steht allen im Handelsregister eingetragenen Firmen zur Verfügung.

## Ein zweites Leben für Bau- und Infrastrukturteile.

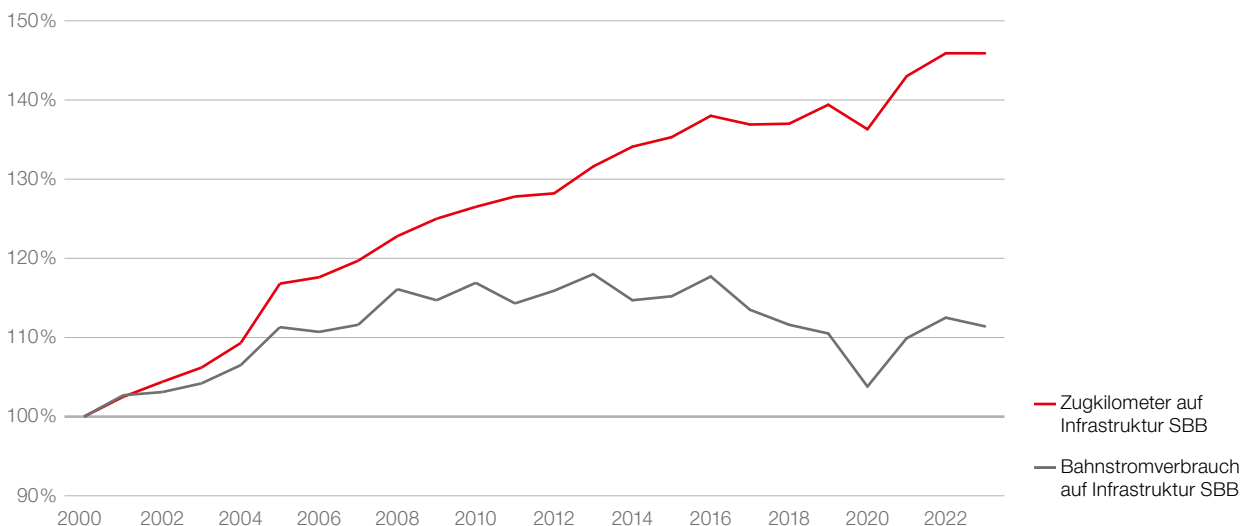
Die Lebensdauer von Produkten zu verlängern, ist ein sehr effizienter Ansatz, mit dem die Umweltbelastung reduziert werden kann. Was im Consumer-Bereich mit Secondhandmarktplätzen schon sehr verbreitet ist, steckt in der

## 569 Gigawattstunden Energie gespart.

Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Umso wichtiger ist deshalb ein möglichst verantwortungsvoller Umgang mit der zur Verfügung stehenden Energie. Die SBB setzt seit 2012 mehr als 230 verschiedene Energiesparmassnahmen um. Im Berichtsjahr wurden die be-

### Immer mehr Züge benötigen immer weniger Strom.

Entwicklung Bahnstromverbrauch und Zugkilometer (Indexiert, Basisjahr 2000)



## Je pünktlicher die Züge fahren, desto weniger Energie brauchen sie.

38

stehenden Massnahmen weitergeführt, zusätzlich sind weitere Massnahmen dazugekommen. So schaltet die SBB beispielsweise bestimmte Pumpen bei Lokomotiven in der Abstellung ab, nutzt moderne Umrichtertechnologie zur Produktion von Bahnstrom und hat energiesparende Geräte zur unterbruchsfreien Stromversorgung in Betrieb genommen. Alle Massnahmen zusammen führten 2023 zu einer Einsparung von 569 Gigawattstunden (+30 GWh im Vergleich zum Vorjahr). Die Wirkung der Energiesparmassnahmen zeigt sich unter anderem am tieferen Energiebedarf pro Zugkilometer: Gegenüber dem Jahr 2000 sind 45,9 Prozent mehr Zugkilometer auf dem Netz von SBB Infrastruktur gefahren worden, der Bahnstrombedarf hat jedoch nur um 11,4 Prozent zugenommen.

### Pünktliche Züge sparen Energie.

Pünktlichkeit ist die DNA der SBB, es gilt aber auch: Je pünktlicher die Züge fahren, desto weniger Energie brauchen sie. Am energieintensivsten ist das Beschleunigen eines Zuges auf die erforderliche Geschwindigkeit. Je mehr unnötiges Bremsen vermieden wird, desto positiver wirkt sich das auf den Energieverbrauch aus. Die Lokführerinnen und Lokführer der SBB werden seit 2023 bei ihrer Arbeit von einem neuen Instrument unterstützt: Auf einen Blick sehen sie dank einer neuen Anzeige im Führerstand bei jedem Hauptsignal die Pünktlichkeit ihres Zuges – damit können sie die Züge sekundengenau im eng getakteten Fahrplan steuern. Das ist nicht nur gut für die Pünktlichkeit, sondern auch für die Energieeffizienz.

### Zufriedene Fahrgäste in kühleren Zügen.

Angesichts der drohenden Energiemangellage empfahl der Verband öffentlicher Verkehr im Herbst 2022, die Temperatur in den Zügen während der Heizperiode abzusenken. Fahrgastbefragungen bei sieben Verkehrsunternehmen im Berichtsjahr zeigten, dass die abgesenkten Temperaturen die Behaglichkeit nicht nennenswert beeinflussten. Im Fernverkehr unterschied sich die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden bei einer Innenraumtemperatur zwischen 20 und 22 °C kaum. Im Regionalverkehr erreichte die Zufriedenheit zwischen 18 und 20 °C die besten Werte. Die Rückmeldung «zu warm» war deutlich häufiger als die Rückmeldung «zu kalt». Die Absenkung

der Temperatur ergibt für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz ein Potenzial von 40 Gigawattstunden. Innerhalb der SBB ergibt die gesenkte Temperatur ein Einsparpotenzial von rund 8 Gigawattstunden, was Energiekosten von mehr als einer Million Franken pro Jahr entspricht.

### Weiterhin Bahnstrom aus dem Etzelwerk.

Die Züge der SBB fahren heute mit 90 Prozent Strom aus erneuerbarer Energie. Rund 10 Prozent stammen dabei aus dem Etzelwerk, einem von acht Wasserkraftwerken der SBB. Im Jahr 2023 hat der Kanton Schwyz, als letzter der fünf Anrainer der Sihl, der Verlängerung der Etzelwerk-Konzession um weitere 80 Jahre zugestimmt. Somit darf die SBB das natürlicherweise dem Sihlsee zufließende Wasser weiterhin für die Stromproduktion nutzen und bei Bedarf Zürichseewasser in den Sihlsee pumpen. Ein wesentlicher Bestandteil der Konzession ist die Umweltverträglichkeit. Der Sihlsee ist Heimat für eine Vielzahl von Tieren und Pflanzen und ein bedeutendes Naherholungsgebiet. Zusammen mit dem WWF, Aqua Viva und Pro Natura hat die SBB deshalb ein Paket von ökologischen Massnahmen und die Restwasservariante erarbeitet. Insgesamt investiert die SBB rund 24 Millionen Franken in die ökologischen Massnahmen.

### Dachflächen für Solarstrom nutzen.

Die SBB prüft bei Neubau- und Sanierungsprojekten, ob sich diese für den Bau einer Fotovoltaikanlage eignen. Auch werden sämtliche bestehenden Bauwerke auf ihre Eignung geprüft. So wurde 2023 beispielsweise eine 10 000 Quadratmeter grosse Dachfläche der ehemaligen SBB Werkstätte in Zürich Altstetten mit einer Fotovoltaikanlage ausgerüstet. Sie wird pro Jahr rund 405 000 Kilowattstunden Solarstrom produzieren, das entspricht dem Bedarf von rund 95 Haushalten. Weiter rüstete die SBB im Berichtsjahr ein saniertes Mehrfamilienhaus in Zürich Altstetten und den Bahnhof Hinwil mit Fotovoltaikanlagen aus. Sie produzieren Strom für rund 35 Haushalte.

## Herbizideinsatz spürbar reduziert.

Der Schutz der Biodiversität ist der SBB wichtig, aber nicht überall sind Pflanzen erwünscht. Um die Sicherheit und die Langlebigkeit nicht zu beeinträchtigen und betriebliche Störungen zu vermeiden, entfernt die SBB Pflanzen in der Regel konsequent von ihren Gleisanlagen. Dabei setzt sie umweltschädliche, chemische Mittel so zurückhaltend wie möglich ein und unternimmt im Rahmen des Aktionsplans «Alternativen Herbizid» zahlreiche Anstrengungen, um andere Möglichkeiten zur Unkrautbekämpfung zu fördern. So verwendete die SBB 2023 vermehrt örtlich differenzierte mechanische Methoden wie Mähen oder selektives Jäten. Dadurch reduzierte sie die Menge an Herbizid im Vergleich zu den Vorjahren um mehr als die Hälfte und setzte im Berichtsjahr noch rund 0,8 Tonnen Herbizid für die Vegetationskontrolle ein. Dies ist der tiefste Verbrauch seit über 50 Jahren.

## Den Bahnhof ans Klima anpassen.

Seit 2021 ist der Bahnhof Delémont ein Pionierbahnhof für die Entwicklung umweltfreundlicher Lösungen bei der SBB: Bauliche Massnahmen werden umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit getestet, beispielsweise eine Fotovoltaikanlage auf dem P+Rail-Dach, Baumbepflanzungen, eine Dachbegrünung und der Einbau einer klimafreundlichen Heizung. In einer weiteren Etappe entsiegelte die SBB 2023 den Parkplatz nördlich der Gleise und pflanzte Grünstreifen und Bäume. Damit förderte sie die Biodiversität am Bahnhof, indem sie neuen Lebensraum für Pflanzen, Insekten und Kleinlebewesen schuf. Das ist auch für das Klima gut. Denn bei Hitze erwärmt sich der Boden aufgrund der Pflanzen weniger stark und nimmt bei Niederschlägen das Wasser besser auf. Dieses sogenannte Schwammstadtprinzip will die SBB in Zukunft auch an weiteren Bahnhöfen wie Embrach-Rorbas, Escholzmatt, Arnegg und Murgenthal umsetzen.



**Peter Gruber, Reiniger, bei der SBB seit 1978**

«Ich habe 1978 als Betriebsangestellter bei der SBB begonnen. Am meisten schätze ich an der Unternehmenskultur der SBB den Kontakt zu den Kunden. Die SBB hat sich in den letzten Jahren in vielen Bereichen verändert, und ich wünsche mir, dass es mit der Bahn weiter aufwärtsgeht.»



# Für die Gesellschaft.

Die SBB übernimmt als Mobilitätsanbieterin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin eine vielseitige gesellschaftliche Verantwortung. Sie hat 2023 eine Baukultur mit hoher Qualität umgesetzt, sei es bei der Restaurierung von denkmalgeschützten Bauten wie auch bei der Arealentwicklung. Für die Förderung des Langsamverkehrs im Bahnumfeld wurde sie sogar ausgezeichnet. Der preisgünstige Wohnungsbau ist und bleibt auch für kommende Wohnbauprojekte im Fokus. Zudem hat sich die SBB 2023 verstärkt mit fairen Arbeitsbedingungen in der Lieferkette und der Einhaltung der Menschenrechte in der ganzen Wertschöpfungskette auseinandergesetzt.

## Kennzahlen/Fakten

5 Jahre 6

Dauer der Restaurierung des denkmalgeschützten Südtrakts des Bahnhofs Zürich

durchgeführte Sozialaudits bei Lieferanten (2022: 4 Audits)

## Unterstützte Sustainable Development Goals



## Zu einer hohen Baukultur gehört auch die verantwortungsvolle Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld.

42

### Denkmalgeschützter Südtrakt des Bahnhofs Zürich restauriert und modernisiert.

Mit ihren Arealen an zentralen Lagen prägt die SBB das Bild und das Leben von Städten und Gemeinden. Sie ist sich dieser Verantwortung bewusst und legt deshalb grossen Wert auf eine hohe Baukultur. Das Bundesamt für Kultur hat anlässlich der Baukulturtagung vom September 2023 hervorgehoben, dass die SBB die baukulturelle Qualität ihrer Bauten und Anlagen gesteigert hat. Unter hoher Baukultur versteht die SBB unter anderem den sorgfältigen Umgang mit den historischen, oft denkmalgeschützten Gebäuden an Bahnhöfen und bei Betriebsobjekten. Ein Beispiel dafür ist der Südtrakt des Hauptbahnhofs Zürich. Im Laufe der Zeit hatten verschiedene bauliche Eingriffe an seinem historischen Glanz genagt. Das denkmalgeschützte, rund 150 Jahre alte Gebäude wurde während fünf Jahren restauriert und umfassend modernisiert. Die Wiederherstellung der ursprünglichen Ausstrahlung wurde 2023 fertiggestellt und für die Bahnhofsbesucherinnen und -besucher erlebbar gemacht.

Zu einer hohen Baukultur gehört auch die verantwortungsvolle Arealentwicklung im Bahnhofsumfeld, die durch qualifizierte Wettbewerbe, Mitwirkung und Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden entsteht. Auf diese Weise schafft die SBB Stadtbausteine, Quartiere und Gebäude mit Vorbildcharakter und Mehrwert für Gesellschaft und Umwelt – auch für künftige Generationen. Ein Beispiel hierfür war im Berichtsjahr die Grundsteinlegung für das neue Bahnhofsareal in Liestal, bei dem die SBB und die Stadt Liestal gemeinsam auf eine qualitative Innenentwicklung setzen.

### Ausgezeichnete Projekte für den Langsamverkehr.

Der Flâneur d'Or zeichnet Projekte aus, die optimal für Fussgängerinnen und Fussgänger geplant und realisiert werden. Im Jahr 2023 haben zwei Projekte der SBB eine Auszeichnung erhalten. Die Fussverkehrsbrücke «Rayon Vert» am Bahnhof von Renens (VD) gewann den Hauptpreis. Die Brücke verbindet den Norden und den Süden der Gemeinde und schafft Zugang zu den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Negrellisteg, der die Zürcher Stadtkreise 4 und 5 über die Gleise miteinander verbindet und damit eine Lücke im Langsam-

verkehrsnetz schliesst, wurde für sein Erscheinungsbild ausgezeichnet.

### Areal Wolf in Basel – ein Drittel im gemeinnützigen Wohnungsbau.

Die SBB strebt an, rund die Hälfte ihrer Wohnungen preisgünstig anzubieten – entweder über eigene Wohnungen oder über Baurechte an Genossenschaften. Mit ihrer Mietpreispolitik will die SBB zwei unterschiedlichen Zielen gerecht werden: Einerseits erwartet der Bund als Eigner der SBB, dass sie mit ihren Immobilien branchenübliche Ergebnisse erzielt; andererseits will die SBB einen Beitrag zu mehr preisgünstigen Wohnungen in den Städten leisten und damit auch vielfältige und lebendige Quartiere schaffen. Das Areal Wolf in Basel entwickelt die SBB in den nächsten Jahren zu einem lebendigen, gemischt genutzten Stadtquartier. Auf einer Fläche von mehr als 22 Fussballfeldern entstehen ab 2026 rund 590 neue Wohnungen – ein Drittel davon wird preisgünstig sein. Der Bebauungsplan wurde im Frühjahr 2023 vom Basler Parlament genehmigt. Mit einem ausgewogenen Immobilienportfolio sichert SBB Immobilien langfristig wiederkehrende Erträge, die vollständig im Bahnsystem bleiben.

### Die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht wahrnehmen.

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten zu Kinderarbeit erstmals zur Anwendung gekommen. Die SBB hat sich im Berichtsjahr des Themas angenommen und eine Gap-Analyse in Bezug auf die Kernelemente der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte durchgeführt. Die Kernelemente beinhalten unter anderem das öffentliche Bekenntnis zur Achtung der Menschenrechte, die Ermittlung und Priorisierung von Menschenrechtsrisiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die unternommenen Abhilfemassnahmen sowie das interne Monitoring und die externe Kommunikation. Die Resultate der Gap-Analyse haben gezeigt, dass die SBB bei allen Kernelementen bereits aktiv ist, jedoch auch Lücken bestehen. Um die wichtigsten Lücken zu schliessen, plant die SBB 2024 beispielsweise die Aufgaben und Verantwortlichkeiten zum Thema Menschenrechte übergreifend zu klären, eine Risikoanalyse über die gesamte Wert-

schöpfungskette durchzuführen und eine Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte zu verfassen und zu kommunizieren. Schliesslich soll ein Managementsystem eingeführt werden, das die Einhaltung der Menschenrechte über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg kontinuierlich verbessert.

## Arbeits- und Menschenrechte in der Lieferkette überprüft.

Um die Einhaltung von Arbeits- und Menschenrechten in der Lieferkette sicherzustellen, hat die SBB 2023 Sozialaudits in Produktionsstätten für Berufskleider sowie für Stahlbau- und Gussprodukte durchgeführt. Für die Textilien wurden Fabriken in der Slowakei und in Bosnien auditiert. Gefundene Mängel betrafen die Gesundheitsinspektion, den Umgang mit Gefahrstoffen und die Arbeitssicherheit. Die Lieferanten haben sich in Absprache mit der SBB zu Verbesserungsmaßnahmen verpflichtet. Stahlbau- und Gussprodukte bezieht die SBB teilweise von Sublieferanten aus China. Die Mängel betrafen hier typischerweise die zu langen Arbeitszeiten, ein schwaches Sozialmanagementsystem sowie zu tiefe

Löhne. Die gesetzlich vorgeschriebenen Minimallöhne werden zwar bezahlt, diese sind jedoch tiefer als die Lebenshaltungskosten. Die SBB hat die Resultate mit ihrem Vertragspartner besprochen. Dessen direkter Einfluss auf die Produktionsstätte ist jedoch gering, weil das bezogene Beschaffungsvolumen tief ist und derartige Mängel in China ein strukturelles Problem darstellen. Die SBB setzt sich deshalb im Rahmen der Brancheninitiative Railsponsible und der Beschaffungskonferenz der europäischen Eisenbahnen der UIC für ein gemeinsames Vorgehen mit anderen Bahnunternehmen und Zulieferern ein.

## Verantwortungsvoll mit Kundendaten umgehen.

Am 1. September 2023 ist in der Schweiz das neue Datenschutzgesetz in Kraft getreten. Dementsprechend hat die SBB im Geschäftsjahr ihre eigene Datenschutzerklärung überarbeitet. Sie informiert nun noch transparenter darüber, wie sie die Kundendaten bearbeitet. Sie erfasst und verwendet ohne Zustimmung nur noch zwingend notwendige Daten und speichert Kundendaten nur so lange, wie dies für die Bearbeitung nötig ist.



**Felix Heer, Senior Corporate Accountant, bei der SBB seit 1978**

«Ich habe 1978 als Stationslehrling bei der SBB begonnen und als Betriebsdisponent und zuletzt als Senior Corporate Accountant gearbeitet. Ein besonderes Erlebnis war ein Einsatz als Kundenbetreuer. Ich konnte einem nicht angemeldeten Mann im elektrischen Rollstuhl in den Zug helfen, dank seiner Instruktion zur Bedienung des Mobillifts und dank meines Wagenschlüssels aus der Zeit im Betrieb. Ich wünsche der SBB, dass sie künftig weniger Anglizismen nutzt und dass sie viele kritische und motivierte Mitarbeitende hat.»

# Wichtigste Finanzkennzahlen und Ergebnisse.

Trotz Gewinn bleibt der Spardruck der SBB hoch. Das schneller und stärker als erwartet eingetretene Nachfragewachstum hat zu mehr Erträgen geführt, sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr. Das Jahresergebnis ist auch dank eines besseren Ergebnisses im Energiebereich und eines wiederum soliden Beitrags von SBB Immobilien mit 267 Millionen Franken erstmals seit 2019 wieder positiv. Die Verschuldung konnte leicht reduziert werden, bleibt aber mit 11,26 Milliarden Franken zu hoch. Ziel der SBB ist, den Schulden- deckungsgrad weiter zu reduzieren. Dazu setzt sie bis 2030 Kosten- und Effi- zienzmassnahmen von rund sechs Milliarden Franken um. Die Massnahmen sind auf Kurs.

## Kennzahlen/Fakten

7,82

Schuldendeckungs-  
grad (Zielvorgabe  
Bund: 6,5 bis 2030)

267

Millionen Franken  
Gewinn

11,26

Milliarden Franken ver-  
zinsliche Netto-  
verschuldung

## Für eine nachhaltig finanzierte SBB sind jährlich rund 500 Millionen Franken Gewinn nötig.

46

Die SBB hat im Jahr 2023 erstmals seit 2019 wieder einen Gewinn erzielt. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: Ausschlaggebend für das Gesamtergebnis waren vor allem die Rückkehr des Fernverkehrs in die Gewinnzone, ein höheres Ergebnis aus dem Energiebereich und ein wiederum solider Beitrag von Immobilien. Im Segment Güterverkehr lagen die Erträge auf Vorjahresniveau. Das Ergebnis blieb negativ aufgrund des Preisdrucks, des strukturellen Defizits im Einzelwagenladungsverkehr und der konjunkturellen Abkühlung.

### Trotz Gewinn bleibt die finanzielle Situation kritisch.

Die Verschuldung liegt mit 11,26 Milliarden leicht unter dem Vorjahresniveau (-1,5%). Der Schuldendeckungsgrad beträgt per Ende 2023 7,82 (2022: 11,01). Die vom Bund definierte Obergrenze von 6,5 wurde weiterhin überschritten. Trotz eines positiven Konzernergebnisses bleibt der Spar- und Effizienzdruck hoch. Das positive Jahresergebnis reicht noch nicht aus, um den notwendigen Schuldenabbau zu erreichen. Für eine nachhaltig finanzierte SBB sind jährlich rund 500 Millionen Franken Gewinn nötig. Nur so können die Schulden abgebaut und anstehende Investitionen, unter anderem in neues Rollmaterial und in Bahnhöfe, getätigt werden.

### Stabilisierungspaket – nachhaltige Finanzierung bis 2030.

Gesunde Finanzen sind für die Zukunft der SBB essenziell. Das Verschuldungsniveau muss gesenkt werden können, die Zinslast tragbar sein und das Eignerziel zum Schuldendeckungsgrad erreicht werden. Um dies zu erwirken, leistet die SBB selbst einen grossen Beitrag, indem sie bis 2030 rund sechs Milliarden Franken weniger ausgibt. Erträge aus Immobilien sichern die Ausgleichszahlung an die Infrastruktur sowie die Amortisation von Leistungen an die Pensionskasse und helfen beim Schuldenabbau. Auch der Bund will mit einem Einmalbeitrag grosse Unterstützung leisten, um die Verluste im Fernverkehr während der Coronazeit auszugleichen und zum Schuldenabbau beizutragen. Dieser einmalige Kapitalzuschuss ist Teil des Stabilisierungspakets des Bundes, das aktuell im Parlament behandelt wird. So hat der Bundesrat im September 2023 eine Botschaft zur Änderung des

Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen verabschiedet. Neben dem Ziel, die finanzielle Situation und die Investitionsfähigkeit der SBB zu stärken, soll die Finanzierung durch den Bund geklärt werden. Zudem geht es darum, den Ausbau der Bahninfrastruktur durch eine ausreichende Liquiditätsversorgung des Bahninfrastrukturfonds sicherzustellen. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, dass die SBB dank Stabilisierungspaket und Sparmassnahmen in den nächsten Jahren wieder profitabel sein kann. Denn eine nachhaltig finanzierte, werthaltige und verlässliche SBB ist im Interesse von Bund und Kantonen, Kundinnen und Kunden und Lieferanten.

### Markt Personenverkehr.

Die Personenverkehrserträge sind gegenüber dem Vorjahr um 9,9 Prozent auf 3731 Millionen Franken gestiegen. Der **Fernverkehr** hat erstmals seit 2019 mit einem Gewinn von 117 Millionen Franken wieder schwarze Zahlen geschrieben (2022: -47 Millionen Franken). Zurückzuführen ist dies vor allem auf die positive Entwicklung der Nachfrage im Wochenendverkehr und im internationalen Personenverkehr. Im **Regionalverkehr** führte vor allem die grössere Nachfrage bei den kurzen Pendlerdistanzen zu einer Verbesserung des Ergebnisses auf 23 Millionen Franken (2022: 11 Millionen Franken). Gleichzeitig stiegen unter anderem die Trassengebühren und die Kosten für den Bahnstrom und die Flottenbewirtschaftung.

### Immobilien.

Das Jahresergebnis von Immobilien lag vor den Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur (150 Millionen Franken) und den Beiträgen an die Pensionskasse (78 Millionen Franken) mit 281 Millionen Franken leicht über dem Vorjahr (2022: 269 Millionen Franken). Damit leistete Immobilien wiederum einen soliden Beitrag zum Gesamtergebnis. Der Mietertrag Dritte erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr (+4,4%), insbesondere dank der Erholung der Frequenzen an den Bahnhöfen um 8,9 Prozent und des Wachstums durch Neuinbetriebnahmen.

## Güterverkehr Schweiz und International.

Das Ergebnis von **SBB Cargo Schweiz** verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 148 Millionen Franken auf –40 Millionen Franken. Das ist insbesondere auf die im Vorjahr erfolgte Wertberichtigung (–128 Millionen Franken) zurückzuführen. Die Verkehrsleistung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent. Haupttreiber waren der Preisdruck, das strukturelle Defizit im Einzelwagenladungsverkehr und die konjunkturelle Abkühlung.

**SBB Cargo International** schrieb 2023 einen Verlust von 2,5 Millionen Franken (2022: –0,3 Millionen Franken). Die Verkehrsleistung ging aufgrund konjunktureller Abkühlung in Europa und anhaltender Infrastrukturbeschränkungen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent zurück. Dank der Weitergabe von Kostensteigerungen an die Kunden konnten die Güterverkehrserträge dennoch um 1,6 Prozent gesteigert werden. Kostentreibend wirkten unter anderem zusätzliche Personalkosten verursacht durch Mehrbedarf an Lokpersonal sowie durch anhaltende Infrastruktureinschränkungen in Deutschland (insbesondere Baustellen und Streiks).

## Infrastruktur.

Von der Nachfrageerholung im Personenverkehr profitierte auch **Infrastruktur Netz**, indem die Trassenerträge deutlich zunahmen. Das Ergebnis blieb erneut negativ mit

–23 Millionen Franken (2022: –24 Millionen Franken). Mehrkosten im Unterhalt und Nachverrechnungen von Mietnebenkosten belasteten das Ergebnis.

Das Jahresergebnis von **Infrastruktur Energie** verbesserte sich deutlich, um 243 Millionen Franken auf 78 Millionen Franken. Gründe sind höhere Erträge durch Mehrproduktion und höhere Bahnstrompreise sowie eine tiefere Belastung durch sinkende Energiemarktpreise. Das positive Ergebnis reicht aber nicht zur Kompensation des Verlustes aus dem Vorjahr über 165 Millionen Franken.

## Verwendung der Mittel aus der Leistungsvereinbarung.

Für den **Substanzerhalt** hat die SBB im Jahr 2023 1726 Millionen Franken verwendet. Die Jahrestranche der Leistungsvereinbarung von 1698 Millionen Franken wurde voll ausbezahlt. Die SBB hat den zwingenden Substanzerhalt sichergestellt und weitere Fortschritte bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erzielt. Angesichts der Ausbauschritte wird der Substanzerhaltungsbedarf weiter steigen, der mit Rücksicht auf Finanzierbarkeit, Machbarkeit und Fahrbarkeit bewältigt werden muss.

## SBB Konzern in Zahlen.

### Konzernerfolgsrechnung.

Konsolidierter Abschluss in Millionen CHF	2023	2022	+/-	+/- in %
Betriebsertrag	11 424	10 727	697	6,5
Betriebsaufwand	-11 050	-10 887	-163	1,5
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>374</b>	<b>-160</b>	534	-334,2
Finanzergebnis	-115	-135	19	-14,2
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	30	8	22	276,7
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>289</b>	<b>-286</b>	576	-201,1
Steuern und Minderheitsanteile	-23	41	-64	-156,1
<b>Konzernergebnis</b>	<b>267</b>	<b>-245</b>	512	-2.08,6
Free Cashflow <sup>1</sup>	186	-462	648	-140,4
Verzinsliche Nettoverschuldung	11 263	11 438	-175	-1,5
Schuldendeckungsgrad	7,82	11,01	-3,19	-29,0
Entgelte der öffentlichen Hand <sup>2</sup>	3 147	3 127	20	0,6
Leistungen für die Bahninfrastruktur	2 378	2 338	40	1,7
Abgeltungen Regionalverkehr	768	788	-20	-2,6
Abgeltungen Güterverkehr	1,8	1,5	0,3	23,2

<sup>1</sup> Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand

<sup>2</sup> Nur erfolgswirksame Leistungen

### Segmentergebnisse.

Einzelabschlüsse in Millionen CHF	2023	2022	+/-	+/- in %
<b>Personenverkehr</b>				
Fernverkehr	116,6	-47,2	163,8	-346,9
Regionalverkehr	23,0	10,6	12,5	117,6
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%)	59,6	56,4	3,2	5,6
<b>Immobilien<sup>1</sup></b>				
vor Ausgleichszahlungen	281,4	269,4	12,0	4,5
nach Ausgleichszahlungen	53,9	19,6	34,3	174,8
<b>Güterverkehr<sup>2</sup></b>				
Cargo Schweiz	-39,9	-187,4	147,6	-78,7
Cargo International	-2,5	-0,3	-2,2	772,7
<b>Infrastruktur<sup>3</sup></b>				
Energie	77,8	-164,9	242,6	-147,2
Netz	-22,9	-24,2	1,2	-5,1

<sup>1</sup> Ausgleichszahlungen (inkl. Zinsanteil) von 150 Millionen Franken für Infrastruktur und von 77,5 Millionen Franken für die Pensionskasse.

<sup>2</sup> Cargo Schweiz: Die SBB hält 100 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.

<sup>3</sup> Inkl. Ausgleichszahlung



## Mengen und Leistungen.

	2023	2022	+/-	+/- in %
<b>Personenverkehr</b>				
Passagiere pro Tag (Millionen)	1,32	1,16	0,16	13,9
Personenkilometer (Millionen)	19 993	17 296	2 698	15,6
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%)	27,2	23,9	3,3	13,7
Billettverkäufe (Millionen)	192,9	164,9	27,9	16,9
Selbstbedienungsquote (%)	95,2	94,5	0,7	0,7
davon digitale Kanäle (%)	77,8	73,7	4,1	5,5
<b>Immobilien</b>				
Mietertrag Dritte (Millionen CHF)	681	653	29	4,4
<b>Güterverkehr</b>				
Nettotonnen pro Tag	175 000	180 000	-5 000	-2,8
Nettotonnenkilometer (Millionen) <sup>1</sup>	16 305	16 509	-204	-1,2
SBB Cargo AG (Schweiz)	4 622	4 999	-377	-7,5
SBB Cargo International AG	11 972	12 071	-99	-0,8
<b>Infrastruktur</b>				
Trassenkilometer (Millionen)	193,2	193,3	0,0	0,0
Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag)	80,8	80,7	0,1	0,1

<sup>1</sup> Konsolidierte Angabe für SBB Cargo AG und SBB Cargo International AG

49

## ESG-Kennzahlen (Environment, Social, Governance).

	2023	2022	+/-	+/- in %
<b>Umwelt</b>				
Senkung der betrieblichen Treibhausgasemissionen Scope 1 + Scope 2 gegenüber 2018 (Tonnen CO <sub>2</sub> e)	-23 800	-15 000	-8 800	58,7
Senkung der indirekten Treibhausgasemissionen Scope 3 gegenüber 2018 (Tonnen CO <sub>2</sub> e)	-43 000	-24 000	-19 000	79,2
Energieverbrauch (GWh)	2 384	2 456	-72	-2,9
davon Bahnstrom (GWh)	1 660	1 692	-32	-1,9
Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom (%)	90,0	90,3	...	...
Aufbereiteter Schotter (Tonnen)	120 000	120 000	—	—
Anteil Biodiversitätsflächen (%)	5,2	4,1	1,1	26,8
Anzahl nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten pro Jahr	4	4	—	—
<b>Gesellschaft</b>				
Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG	463	394	69	17,5
Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints (%)	92,3	88,3	4,0	4,5
Reisendenverspätungsminuten durch Störungen an den Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse (Millionen Minuten)	0,7	0,3	0,4	133,3
Anzahl Lieferanten mit einer umfassenden Nachhaltigkeitsbewertung	289	249	40	16,1
Anzahl durchgeführte Sozialaudits	6	4	2	50,0
<b>Mitarbeitende</b>				
Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitstellen (FTE)	34 987	34 227	760	2,2
Anzahl Lernende berufliche Grundbildung	1 448	1 410	38	2,7
Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall	14,4	15,3	-0,9	-5,9
Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen	1	3	-2	-66,7
Anteil Frauen in der SBB Belegschaft (%)	19,4	19,0	0,4	2,3
Anteil Frauen im Führungskader (%)	17,6	16,1	1,6	9,7
<b>Corporate Governance</b>				
Anteil Frauen in der Konzernleitung (%)	22,2	12,5	9,7	77,8
Anteil Frauen im Verwaltungsrat (%)	44,4	33,3	11,1	33,3
Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zum Medianlohn aller Mitarbeitenden	8,6:1	8,6:1	—	—

## Mittelflüsse der SBB 2023.

In Millionen CHF und Wachstum gegenüber 2022

### Mittelherkunft

10 980 (8,1%)

#### Kundinnen und Kunden

##### 63 Prozent

6939 (10,2%)

Kundenumsatz  
6847 (9,7%)

Personenverkehrserträge  
3731 (9,9%)

Güterverkehrserträge  
745 (-0,2%)

Trassenerträge  
102 (1,4%)

Mieterträge  
686 (4,4%)

Nebenerträge  
1584 (17,9%)

Übrige  
92 (75,1%)

Verkäufe von Sachanlagen  
90 (78,5%)

Devestitionen Finanzanlagen  
2 (-16,6%)

#### Bund

##### 33 Prozent

3575 (6,8%)

Entgelte für bestellte Leistungen  
Betrieb, Unterhalt und Erneuerung  
(Leistungsvereinbarung)  
2200 (3,0%)

Entgelte für bestellte Leistungen  
Ausbau  
986 (21,1%)

Entgelte für bestellte Leistungen  
Regionalverkehr  
363 (-2,4%)

Übrige Beiträge  
26 (-1,1%)

#### Kantone

##### 4 Prozent

465 (-9,7%)

Entgelte für bestellte Leistungen  
Regionalverkehr  
405 (-2,7%)

Entgelte für bestellte Leistungen  
Ausbau  
25 (-58,8%)

Übrige Beiträge  
35 (-8,7%)

### Mittelverwendung

10 793 (1,6%)

Löhne und übriger  
Personalaufwand  
4048 (3,0%)

#### Mitarbeitende

##### 43 Prozent

4685 (3,2%)

Sozialversicherungs-  
aufwand  
637 (4,2%)

Investitionen  
2594 (-4,4%)

#### Lieferanten und Geschäftspartner

##### 57 Prozent

6108 (0,5%)

Sonstiger Betriebs-  
aufwand  
2919 (3,8%)

Material, Zinsen  
und übrige Mittelflüsse  
594 (-7,3%)

## SBB

### Free Cashflow 186 (n.m.)

Fernverkehr  
201 (n.m.)

Regionalverkehr  
338 (19,2%)

Produktion  
Personenverkehr  
-125 (22,6%)

Immobilien  
-280 (-5,8%)

Güterverkehr  
-51 (-8,7%)

Infrastruktur Netz  
7 (n.m.)

Infrastruktur  
Energie  
-26 (89,0%)

Übrige Segmente  
124 (44,6%)

# Corporate Governance Offen und verständlich.

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

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

# Rechtsform und Konzernstruktur.

## Grundsätze.

Mit einer offenen Berichterstattung will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach Information und Transparenz gerecht werden. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung in Bezug auf Gliederung und Organisation so weit wie möglich an der Richtlinie betreffend Informationen zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange (2021), am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2023) sowie an den Standards der Global Reporting Initiative. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.

Die Prinzipien und Regeln der SBB zur Corporate Governance sind in erster Linie in den Statuten, im Organisationsreglement sowie in den Reglementen der Verwaltungsratsausschüsse festgelegt. Im Verhaltenskodex des Verwaltungsrat und der SBB bekennt sich die SBB zur umfassenden Integrität und zur Beachtung der Gesetze und zu weiter gehenden externen und internen Vorgaben. Die SBB erwartet von ihren Mitarbeitenden, dass sie Verantwortung für ihr Handeln übernehmen, Rücksicht auf Menschen, Gesellschaft und Umwelt nehmen, die geltenden Regeln befolgen und integer sind.

## Rechtsform.

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

## Struktur.

Die Organisationsstruktur der SBB ist auf der Seite gegenüber zu finden.

Die Divisionen und Konzernbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzerngesellschaften und assoziierte Beteiligungen sind im Beteiligungsverzeichnis aufgeführt (vgl. Seite 104). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die Divisionen und die Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die Konzerngesellschaften werden durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten

und Generalversammlungen geführt. Die SBB Cargo AG ist wieder zu 100 Prozent im Besitz der SBB. Die Minderheitsaktionärin Swiss Combi hat ihren Aktienanteil von 35 Prozent an die SBB verkauft und wird strategische Partnerin. Alexander Muhm leitet neu als Konzernleitungsmitglied den Güterverkehr und ist verantwortlich für alle Güterverkehrstochtergesellschaften der SBB. Schliesslich hat der Verwaltungsrat der SBB am 30. März 2023 zum Zweck der Planung, des Baus und des Betriebs der ausgebauten Terminalinfrastruktur für den Regionalterminal Dietikon die Gründung der SBB Intermodal AG als 100-prozentige Konzerngesellschaft der SBB AG beschlossen.

## Bedeutende Aktionäre.

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

## Mitgliedschaften in Verbänden.

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

## Kreuzbeteiligungen.

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

## Organisationsstruktur der SBB per 31. Dezember 2023.

<b>Verwaltungsrat SBB AG</b> Monika Ribar, Präsidentin					
<b>CEO SBB AG</b> Vincent Ducrot <sup>1</sup>					<b>Interne Revision</b> Stefan Raimann
	<b>Markt Personen- verkehr</b>	<b>Produktion Personen- verkehr</b>	<b>Immobilien</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>Segment Güterverkehr</b>
<b>Finanzen</b> Franz Steiger <sup>1</sup>	Véronique Stephan <sup>1</sup>	Linus Looser <sup>1</sup>	Beatrice Bichsel <sup>1</sup>	Peter Kummer <sup>1</sup>	Alexander Muhm <sup>1/2</sup>
<b>Human Resources</b> Markus Jordi <sup>1</sup>					<b>SBB Cargo AG</b> Alexander Muhm <b>SBB Cargo</b>
<b>Informatik</b> Jochen Decker <sup>1</sup>					<b>International AG</b> Sven Flore
<b>Kommunikation</b> Andreas Stuber					<b>SBB Intermodal AG</b> Bruno Fischer
<b>Unternehmens- entwicklung</b> Nicolas Ecoffey					
<b>Sicherheit und Produktionsqualität</b> Marcus Griesser a.i.					
<b>Recht und Compliance</b> Stephanie Bregy					
<b>Public Affairs und Regulation</b> Bernhard Meier					

Division

Fachführung

<sup>1</sup> Mitglied der Konzernleitung <sup>2</sup> Segmentsverantwortung

## Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2023 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

# Verwaltungsrat.

54

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



## Mitglieder des Verwaltungsrats.

Am 31. Dezember 2023 setzte sich der Verwaltungsrat der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

Name	Nationalität	Geburtsjahr	Funktion	Amtsantritt
Monika Ribar	Schweiz	1959	Präsidentin	2014
Pierre-Alain Urech	Schweiz	1955	Vizepräsident	2015
Thomas C. Ahlburg	Schweiz	1969	Mitglied	2023
Véronique Gigon	Schweiz	1963	Mitglied	2019
Edith Graf-Litscher	Schweiz	1964	Mitglied	2023
Andreas R. Herzog	Schweiz	1957	Mitglied	2021
Georg Kasperkovitz	Österreich	1966	Mitglied	2016
Fabio Pedrina	Schweiz	1954	Mitglied	2017
Alexandra Post Quillet	Schweiz	1967	Mitglied	2012

55

Der Verwaltungsrat (VR) sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele, erstattet dem Bundesrat Bericht über deren Erreichung und stellt ihm die zur Überprüfung notwendigen Informationen zur Verfügung. Darüber hinaus kommen dem Verwaltungsrat die unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben nach Obligationenrecht sowie nach dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) zu.

Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2023 wurde diese zum einen durch Fabio Pedrina und zum anderen neu durch Edith Graf-Litscher wahrgenommen. Der bisherige Personalvertreter Daniel Trolliet hat sein Mandat nach zwölf Jahren Amtsdauer abgegeben (Amtszeitbeschränkung).

### Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die nachstehende Aufstellung legt wesentliche Angaben zur Ausbildung und beruflichen Laufbahn, wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der Verwaltungsratsmitglieder offen.

Die VR-Mitglieder nehmen die ihnen durch Gesetz, Statuten und Organisationsreglement übertragenen Verantwortlichkeiten und Kompetenzen eigenverantwortlich und ohne Instruktionen wahr. Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sind die VR-Mitglieder primär der SBB gegenüber verantwortlich. Sie handeln in Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den Bestimmungen gemäss Statuten und Organisationsreglement. Sie erkennen ihre Verantwortung gegenüber der SBB vollumfänglich an.

Jedes VR-Mitglied ist verantwortlich, seine persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse so zu ordnen, dass Reputationsrisiken und Interessenkonflikte mit der SBB vermieden werden. Die VR-Mitglieder legen alle ihre Mandate in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie ihre Be-

ratermandate für Gesellschaften, Institutionen oder Stiftungen des privaten und öffentlichen Rechts unverzüglich offen, und zwar unabhängig davon, wie sie selbst das Mandat beurteilen. Auch befristete Mandate und die Auflösung von Mandaten sind zu melden. Es gilt das Prinzip der Selbstdeklaration. Jedes VR-Mitglied meldet diese Mandate laufend der Verwaltungsratspräsidentin, und die Verwaltungsratspräsidentin meldet sie laufend der Vorsitzenden des Personal- und Organisationsausschusses. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. Veränderungen bezüglich Mandaten der VR-Mitglieder werden dem UVEK in der Regel einmal jährlich, Veränderungen bezüglich Mandaten der Verwaltungsratspräsidentin laufend gemeldet.

Die VR-Mitglieder sind dafür verantwortlich, dass andere direkte oder indirekte berufliche Beziehungen keinerlei Auswirkungen auf ihre Tätigkeit für die SBB – und umgekehrt – haben. Gelangt ein VR-Mitglied nach seinem besten Urteilsvermögen zur Ansicht, es könne sich hinsichtlich eines vom Verwaltungsrat zu fassenden Beschlusses in einem Interessenkonflikt befinden, so setzt es die Verwaltungsratspräsidentin unverzüglich hiervon in Kenntnis.

Die VR-Mitglieder sind verpflichtet, in den Ausstand zu treten, wenn Geschäfte behandelt werden, die ihre eigenen Interessen oder jene ihnen nahestehender oder von ihnen vertretener natürlicher oder juristischer Personen berühren.

Das Thema Interessenbindungen ist ein Standardtraktandum in jeder Sitzung des Personal- und Organisationsausschusses (PA) der SBB (gemäss Verhaltenskodex des Verwaltungsrats der SBB und gemäss Reglement des PA des Verwaltungsrats der SBB; Bewilligung neuer Mandate, Information über die Niederlegung neuer Mandate, weitergehende Informationen im Zusammenhang mit Interessenbindungen). In der auf die PA-Sitzung folgenden VR-Sitzung informiert die PA-Vorsitzende über den Inhalt des im PA Besprochenen, inklusive der allfälligen Änderungen hinsichtlich Interessenbindungen der VR-Mitglieder.

Einmal jährlich wird eine Umfrage zu allen Mandaten der Mitglieder des VR und der Konzernleitung (KL) durchgeführt. Das Ergebnis dieser Umfrage fliesst in eine Gesamtübersicht der Mandate der VR- und KL-Mitglieder, die im VR erörtert wird und als Grundlage für den Geschäftsbericht der SBB dient.

Die VR-Mitglieder haben das E-Learning des Bereichs Compliance im Zusammenhang mit der Revision der «Weisung Antikorruption» mit Schwerpunkt Interessenbindung im Jahr 2023 absolviert.

Mitarbeitende müssen seit August 2023 eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinat, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte mit der Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.

Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim VR der SBB gegeben, und sie ist um das Thema der Beteiligung erweitert worden.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB an. Fabio Pedrina arbeitet unter anderem als Ortsplaner einiger Tessiner Gemeinden entlang der SBB Strecken. Es liegen keine Interessenkonflikte vor, und bei Bedarf werden entsprechende Massnahmen wie Ausstandsregeln angewandt.

Die übrigen Mitglieder standen persönlich in keiner geschäftlichen Beziehung zur SBB (zum Beispiel als Lieferant, Kreditgeber).

### Monika Ribar

Lic. oec. HSG, Ökonomin

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Sika AG, Baar, VR-Mitglied
- Swiss Board Institute, Genf, Mitglied des Vorstandes
- Beratung Advent International, Global Private Equity, Frankfurt a.M.

---

### Pierre-Alain Urech

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Banque cantonale vaudoise (BCV), Lausanne, VR-Mitglied
  - Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), Villars-sur-Ollon, VR-Präsident
  - Magic Mountains Coopération, société coopérative, Crans-Montana, VR-Mitglied (bis 10.2.2023)
  - Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied
  - nco-ing SA, Monthey, VR-Präsident (bis 31.12.2023)
-



### Thomas C. Ahlburg

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Awema AG, Oberneunforn, Vizepräsident
- Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn, VR-Präsident
- Tri Kno AG, Felben-Wellhausen, VR-Präsident

---

### Véronique Gigon

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Aare Seeland mobil AG, Langenthal, VR-Mitglied
- Alternative Bank Schweiz AG, Olten, VR-Mitglied (bis 13.5.2023)
- Amnesty International Schweiz, Bern, ehrenamtliches Mitglied des Vorstandes (bis 15.6.2023)
- Parc du Doubs, Saignelégier, Vorstandspräsidentin
- GetDiversity GmbH, Zürich, Assoziierte Partnerin (bis 30.3.2023)

### Edith Graf-Litscher

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- asut, Schweizerischer Verband der Telekommunikation, Bern, Vorstandsmitglied
- Schweizerisches Parlament, Nationalrätin (bis 30.11.2023)
- Nationalratskommission für Verkehr und Fernmeldewesen, Mitglied (bis 31.5.2023)

---

### Andreas R. Herzog

Betriebsökonom

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- HOCHDORF Holding AG, Hochdorf, VR-Vizepräsident
- Meyer Burger Technology AG, Thun, VR-Mitglied
- Wirtschaftskammer Schweiz-China, Zürich, Advisory Board (ab Juni 2023)

### Georg Kasperkovitz

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliches Mandat:

– keines

---

### Fabio Pedrina

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliches Mandat:

– Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA  
(FART), Locarno, VR-Vizepräsident (bis 31.12.2023)

### Alexandra Post Quillet

Lic. oec. HEC Lausanne

#### Berufliche Stationen:

Seit 2019	Partnerin, Teilinhaberin und Präsiden- tin des Verwaltungsrats der Académie des administrateur.trice.s (ACAD), Lausanne
2004–2018	Managing Partner und Teilinhaberin von Crescendo Marketing
2000–2003	Managing Director Home and Personal Care, Unilever Poland
1992–2000	Verschiedene Funktionen in den Bereichen Verkauf und Marketing, Unilever Schweiz und Vietnam
1990–1992	Internal Auditor, Nestlé International

#### Wesentliche Mandate:

- Hug AG, Malters, VR-Mitglied
- Schenk Holding SA, Rolle, VR-Präsidentin
- Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Villars-sur-Ollon,  
VR-Mitglied (bis 31.03.2023)
- Emmi AG, Luzern, VR-Mitglied (bis 13.4.2023)
- Centre Patronal, Paudex, Mitglied des Vereins
- Plateforme 10, Lausanne, Mitglied des Stiftungsrats

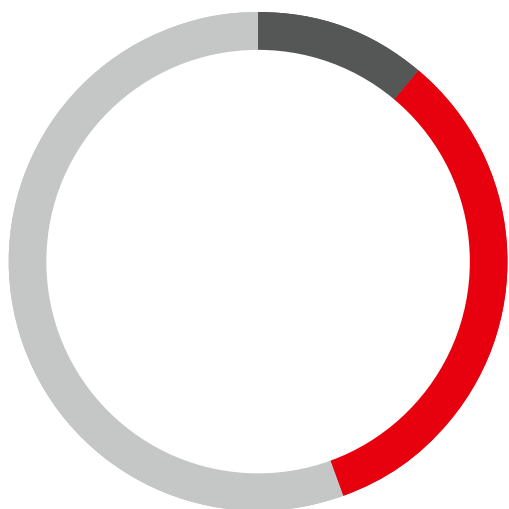
---

## Wahl und Amtszeit.

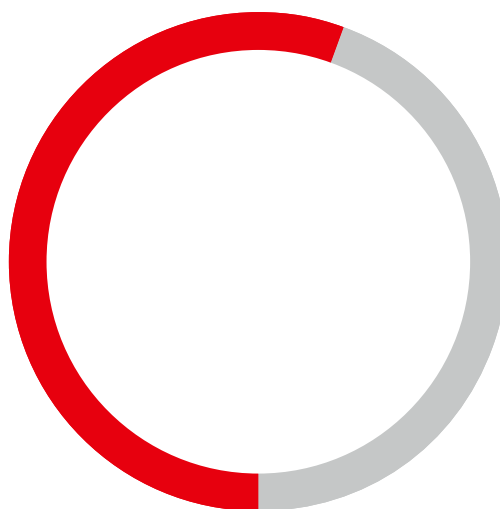
Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin bzw. der Verwaltungsratspräsident werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Die maximal mögliche Amtszeit beträgt zwölf Jahre (Amtszeitbeschränkung). Die Amtsdauer endet in jedem Fall spätestens an der ordentlichen Generalversammlung, die auf das Kalenderjahr folgt, in dem das 70. Altersjahr vollendet worden ist. Es finden jeweils gestaffelte Erneuerungswahlen statt. Die nächsten Wahlen finden im April 2024 statt.

### Verwaltungsrat nach Sprache und Geschlecht.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2023



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



■ Frauen 44,4% (4)  
■ Männer 55,6% (5)

### Verwaltungsrat nach Amtszeit.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2023



■ Unter 4 Jahren 33,3% (3)  
■ Zwischen 4 und 8 Jahren 33,3% (3)  
■ Zwischen 8 und 12 Jahren 33,3% (3)

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

## Nachfolgeplanung.

Der Verwaltungsrat prüft regelmässig, ob die Qualifikationen, Fähigkeiten und Erfahrungen seiner Mitglieder den Bedürfnissen des Verwaltungsrats und den Anforderungen an seine Tätigkeit entsprechen. Frühzeitig leitet er die Suche nach neuen Mitgliedern ein, um die erforderlichen Kompetenzen und die Diversität im Gremium sicherzustellen. Der Verwaltungsrat definiert gestützt auf seine Kompetenzmatrix zuhanden des zuständigen Ad-hoc-Nominationsausschusses ein spezifisches Anforderungsprofil mit den gewünschten Qualifikationen, Fähigkeiten, Erfahrungen und Eigenschaften. Gestützt auf dieses evaluiert der Nominationsausschuss potenzielle Kandidatinnen und Kandidaten und gibt dem Verwaltungsrat nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für

Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) Empfehlungen für die Wahl neuer Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung ab. Die Vertretenden der Gewerkschaften werden von diesen vorgeschlagen und zuhanden des Bundesrats zur Wahl nominiert. Im Jahr 2023 nominierte die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit Zustimmung der Gewerkschaften KVÖV (Kaderverband des öffentlichen Verkehrs), VSLF (Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter) und transfair am 13. Februar 2023 Edith Graf-Litscher als Nachfolgerin von Daniel Trolliet. Diese wurde von der Generalversammlung vom 26. April 2023 gewählt.

## Interne Organisation und Arbeitsweise.

Monika Ribar ist seit Juni 2016 Präsidentin, Pierre-Alain Urech seit 2019 Vizepräsident des Verwaltungsrats der SBB. Der Verwaltungsrat wählt die Vorsitzenden seiner Ausschüsse sowie deren Mitglieder. Er bezeichnet eine

Sekretärin oder einen Sekretär, die oder der nicht Mitglied des Verwaltungsrats zu sein braucht.

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Umsetzung der strategischen Ziele des Bundesrats. Er erlässt die Strategie des Konzerns für die Umsetzung der strategischen Ziele unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Auswirkungen. Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2023 acht ordentliche Sitzungen und zwei Klausursitzungen ab.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitz des Ausschusses. Jedes Mitglied des Verwaltungsrats kann die Aufnahme von Traktanden be-

antragen. Der CEO nimmt an den Verwaltungsratssitzungen teil.

## Ausschüsse des Verwaltungsrats.

Einzelne Aufgaben hat der Verwaltungsrat an Ausschüsse delegiert. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbar oder unübertragbar Aufgaben betreffen. Die ständigen Verwaltungsratsausschüsse der SBB waren am 31. Dezember 2023 wie folgt zusammengesetzt:

### Verwaltungsrat.

Prüfungsausschuss	Personal- und Organisationsausschuss	Risk- und Compliance-Ausschuss	Ausschuss Politischer Dialog
Andreas R. Herzog <sup>1</sup>	Alexandra Post Quillet <sup>1</sup>	Pierre-Alain Urech <sup>1</sup>	Fabio Pedrina <sup>1</sup>
Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar	Monika Ribar
Thomas C. Ahlburg	Pierre-Alain Urech	Georg Kasperkovitz	Pierre-Alain Urech
Véronique Gigon	Edith Graf-Litscher	Andreas R. Herzog	Véronique Gigon
Fabio Pedrina			Edith Graf-Litscher

<sup>1</sup> Vorsitz

Ausserdem hat der Verwaltungsrat folgenden Ad-hoc-Ausschuss im Jahr 2023 eingesetzt:

#### Ad-hoc-Nominationsausschuss

Monika Ribar <sup>1</sup>
Pierre-Alain Urech
Thomas C. Ahlburg
Alexandra Post Quillet

<sup>1</sup> Vorsitz

Der CEO und die betroffenen Konzernleitungsmitglieder nehmen in der Regel an diesen Ausschusssitzungen teil (ausser an denjenigen des Ad-hoc-Nominationsausschusses).

Der Prüfungsausschuss tagte fünfmal im Geschäftsjahr. Er behandelt die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, Treasury, Steuern, Versicherungen, internes Kontrollsystem sowie Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Er entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, die der Gesamtverwaltungsrat an den Prüfungsausschuss delegiert hat. Er beurteilt im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der Internen und der Externen Revisionsstelle. Der Leiter der Internen Revision nimmt an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Der Personal- und Organisationsausschuss traf sich im Geschäftsjahr zu sechs ordentlichen und zwei ausserordentlichen Sitzungen zur Organisation und Governance des Güterverkehrs/SBB Cargo. Er behandelt die VR-Geschäfte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Wahl bzw. der Abberufung von Konzernleitungsmitgliedern sowie mit deren Vergütung (inkl. Anstellungsbedingungen) stehen. Ferner behandelt er alle das Personal betreffenden Geschäfte (zum Beispiel Gesamtarbeitsverträge) und stellt die Durchführung des Deklarationsprozesses hinsichtlich Interessenbindungen des Verwaltungsrats der SBB und die Überwachung der Befolgung der Ausstandsregeln sowie die Überwachung der Einhaltung des Verhaltenskodex des Verwaltungsrats der SBB sicher. Ausserdem befasst er sich mit Fragen der Organisation der Konzernspitze

(CEO und erste Führungsebene) sowie mit weiteren wichtigen personellen und sozialen Themen.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss kam im Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. Er behandelt die Erkennung, Beurteilung und Überwachung der Toprisiken der SBB sowie das Risk Management und dessen Weiterentwicklung, den jährlichen Corporate Risk Report (inkl. Massnahmencontrolling), den Legal & Compliance Report, die Beurteilung und Weiterentwicklung der Risk- und Compliance-Management-Grundsätze (Risk Policy SBB, Compliance Policy und Code of Conduct) und -Aktivitäten in diesem Bereich sowie die Beurteilung und Überwachung kritischer Informationssicherheitsrisiken (inkl. IT- und Cybersecurity). Der Leiter der Internen Revision, die Leiterin Recht und Compliance sowie die Leiterin des Corporate Risk Management nehmen an den Sitzungen des Risk- und Compliance-Ausschusses teil.

Der Ausschuss Politischer Dialog tagte dreimal im Geschäftsjahr. Er besorgt die politische und regulatorische Positionierung der SBB, zum Beispiel im Rahmen von Vernehmlassungen, Stellungnahmen oder wesentlichen parlamentarischen Geschäften auf nationaler oder kantonaler Ebene, definiert die Schwerpunktsetzung Politik und Regulation, bereitet wichtige konzernrelevante Konzessionsgesuche vor, erstattet gegenüber dem Bund Bericht (insbesondere Eignerbericht) und bereitet die SBB Position zur Erneuerung der strategischen Ziele Bund/SBB vor. Der Leiter Public Affairs und Regulation, der Leiter Regulation und Internationales und die Leiterin Eignerbeziehung, Public Affairs und Statistik sind Teilnehmer der Sitzungen des Ausschusses Politischer Dialog.

Der VR hat für seine Nachfolgeregelung ad hoc einen Nominationsausschuss eingesetzt. Diesem stand die Verwaltungsratspräsidentin vor. Mitglieder waren Pierre-Alain Urech, Thomas C. Ahlburg und Alexandra Post Quillet. Er tagte neunmal im Geschäftsjahr.

## Selbstevaluation.

Der Verwaltungsrat führt einmal jährlich eine Selbstevaluation durch. Dabei werden die Arbeit des Gesamtgremiums und seiner Ausschüsse sowie die Leistung der Präsidentin bewertet. Die Beurteilung befasst sich mit den Verantwortungen und Kompetenzen, der Strategiearbeit, der Organisation, der Zusammensetzung, der Zusammenarbeit, den Weiterentwicklungsmöglichkeiten sowie den Arbeitsabläufen des Gremiums. Es soll sichergestellt werden, dass die Funktionsweise des Verwaltungsrats der SBB sowie seine Strukturen den Erwartungen der Mitglieder und der zugehörigen Interessengruppen bestmöglich entsprechen. Es sollen Verbesserungsmöglichkeiten ermittelt werden, um die Arbeit des Verwaltungsrats und allenfalls die Zusammenarbeit mit der Konzernleitung effizienter zu gestalten. Der Verwaltungsrat und die Ausschüsse besprechen die Ergebnisse der Umfrage in einer

Sitzung und legen Schwerpunkte und Massnahmen für das folgende bzw. laufende Jahr fest. Die Präsidentin führt ferner mit jedem Mitglied ein persönliches Jahresgespräch. Die vorgeschlagenen Weiterentwicklungsmöglichkeiten werden geprüft und wo sinnvoll sukzessive in die Jahresplanung aufgenommen.

Im Jahr 2023 liess der Verwaltungsrat durch eine externe Firma ein Assessment seiner Arbeit durchführen. Resultat des externen Assessors war, dass der Verwaltungsrat der SBB insgesamt hinsichtlich Effektivität und Effizienz der Organisation und der betrachteten Tätigkeitsbereiche gut positioniert ist. Es wurden keine grundlegenden Schwächen identifiziert. In einzelnen Bereichen entspricht der VR der SBB einer Best Practice bei Schweizer Unternehmen. In einem abschliessenden Workshop hat der Verwaltungsrat die Ergebnisse besprochen, Fokusthemen definiert und Massnahmen zur Verbesserung seiner Arbeit erarbeitet. Im Rahmen der zweimal pro Jahr stattfindenden Klausuren befasst sich der Verwaltungsrat vertieft mit mindestens einem Thema zu einer anstehenden Herausforderung und tauscht sich dazu eingehend mit dem zuständigen Management aus. Neue VR-Mitglieder erhalten im Rahmen eines umfangreichen Einführungsprogramms einen breiten Einblick in die Organisation und Tätigkeit der SBB und werden aufgabenbezogen in ihre Arbeit eingeführt.

## Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrats beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für die sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Das Organisationsreglement wird regelmässig angepasst, letztmals in der VR-Sitzung vom 13. Dezember 2023 (Inkraftsetzung am 1. Januar 2024).

## Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem eingerichtet. Ihm stehen insbesondere folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

- Performance Cockpit: institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns und ein Latest Estimate über die Erreichung der Budgetvorgaben;
- Budget und Mittelfristige Unternehmensplanung (MUP);

- langfristige Unternehmensperspektive;
- Zielsystem für alle geschäftsrelevanten Einheiten, differenziert nach abgeltungsberechtigten und nicht abgeltungsberechtigten Bereichen;
- Genehmigung des Geschäftsberichts zuhanden der Generalversammlung;
- Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele zuhanden des Bundesrats;
- Genehmigung des jährlichen Revisionsplans für die Interne Revision;
- Kenntnisnahme der Revisionsberichte der Internen und der Externen Revisionsstelle sowie Kenntnisnahme des umfassenden Berichts der Externen Revisionsstelle;
- Genehmigung des jährlichen Corporate Risk Report;
- Genehmigung des Massnahmen-Controllings;
- Kenntnisnahme des Legal & Compliance Report;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- Genehmigung der jährlichen Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften der SBB;
- Kenntnisnahme des jährlichen Netzzustandsberichts;
- Genehmigung des jährlichen Berichts zur Leistungsvereinbarung;
- Genehmigung des jährlichen Sicherheitsberichts zu Security, Safety und Cybersecurity;
- Kenntnisnahme des jährlichen Performance Review Pünktlichkeit;
- Kenntnisnahme der Resultate der jährlichen Umfrage zur Personalmotivation.

## Interne Revision.

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

## Risk Management.

Die SBB betreibt ein auf die Bedürfnisse des Verwaltungsrats und der Konzernleitung ausgerichtetes, konzernweites Risk Management, das sich an ISO 31000 orientiert. Grundlage dafür ist die vom Verwaltungsrat verabschiedete Risk Policy SBB, die Ziele, Grundsätze sowie Aufgaben und Verantwortungen im Risk Management der SBB regelt. Im jährlichen Risk-Management-Prozess werden die Risiken identifiziert und beurteilt sowie Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Im Rahmen des Massnahmen-Controllings werden die Massnahmen zur Risikosteuerung beurteilt und nach Bedarf angepasst. Auf

oberster Ebene setzen sich die Konzernleitung, der Risk- und Compliance-Ausschuss sowie der Verwaltungsrat mit den wesentlichen Risiken und den Massnahmen auseinander. Entscheidungen auf dieser Stufe werden in den nachfolgenden Risk-Management-Prozessen berücksichtigt. Über die Durchführung der Risikobeurteilung wird gemäss Art. 961c OR im Anhang zur Konzernrechnung berichtet.

## Internes Kontrollsystem der Finanzberichterstattung.

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

## Compliance Management.

Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt. Die SBB betreibt ein Compliance Management System (CMS), das sich am ISO-Standard 37301: 2021 orientiert. Der Verwaltungsrat legt die übergeordneten Vorgaben fest und verantwortet die Oberaufsicht. Der Verhaltenskodex der SBB (Code of Conduct) enthält die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln, die für alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden und Lieferanten gleichermaßen verbindlich sind. Die Compliance Policy regelt die Organisation, die Vorgaben und die Verantwortlichkeiten für das Compliance Management der SBB. In der «Weisung Antikorruption» legt der Verwaltungsrat den Umgang mit Zuwendungen, Interessenbindungen und Beteiligten-

gen fest. Die SBB toleriert keinerlei Bestechung oder andere Korruption.

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

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

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

Potenzielle Verstösse werden durch die Compliance-Falluntersuchungsstelle nach einem standardisierten Prozess konsequent und vertraulich untersucht. Verstösse werden sanktioniert. Insgesamt erhielt die Compliance-Falluntersuchungsstelle im Jahr 2023 354 Meldungen. In 154 Fällen wurde eine Untersuchung eröffnet (44%). 2023 wurden 144 Falluntersuchungen abgeschlossen. Bei 72 Prozent der Fälle wurde der Verdacht auf einen Verstoß gegen externe oder interne Vorgaben bestätigt.

## Neue Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten.

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten zu nichtfinanziellen Belangen, zu Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten sowie zu Kinderarbeit erstmals zur Anwendung gekommen. Die SBB fällt nicht in den Anwendungsbereich der Berichterstattung über nichtfinanzielle Belange, weshalb keine gesetzliche Berichterstattungspflicht besteht. Sie erstellt jedoch auf freiwilliger Basis bereits seit vielen Jahren einen Jahresbericht nach dem Berichterstattungsframework der Global Reporting Initiative und legt darin neben den ökonomischen Leistungen auch die wesentlichen Leistungen zu ökologischen, sozialen und Governance-Themen offen. Für Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten geht die SBB davon aus, dass sie solche im Berichtsjahr nicht oder nicht in gesetzlich relevanter Menge importiert hat, wes-

halb keine Berichterstattungspflicht besteht. Hinsichtlich Kinderarbeit hingegen kann aufgrund von internen Indizien davon ausgegangen werden, dass die SBB den entsprechenden gesetzlichen Berichterstattungs- und Sorgfaltspflichten unterliegt.

Für die Achtung der Menschenrechte in der ganzen Wertschöpfungskette sieht die SBB vor, die der schweizerischen Gesetzgebung gleichwertigen und international anerkannten Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den Leitfaden der Internationalen Arbeitsorganisation und des Internationalen Verbands der Arbeitgeber für Unternehmen zum Umgang mit Kinderarbeit anzuwenden. Die SBB will das Thema entlang der sechs Kernelemente der menschenrechtlichen Sorgfalt managen. Sie strebt eine kontinuierliche Verbesserung an und legt den Fortschritt im Rahmen der Jahresberichterstattung offen. Diese wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt.

2023 hat die SBB eine Gap-Analyse in Bezug auf die sechs Kernelemente durchgeführt. Die Resultate haben gezeigt, dass das Unternehmen bei allen Kernelementen bereits aktiv ist, jedoch auch Lücken bestehen. Um die wichtigsten Lücken zu schliessen, plant die SBB 2024 unter anderem die Aufgaben und Verantwortlichkeiten zum Thema Menschenrechte übergreifend zu klären, eine Risikoanalyse über die gesamte Wertschöpfungskette durchzuführen und eine Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte zu verfassen und zu kommunizieren. Schliesslich soll ein Managementsystem eingeführt werden, das die Vorgaben der oben genannten internationalen Leitlinien erfüllt.

# Konzernleitung.

64

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





## Mitglieder der Konzernleitung.

Am 31. Dezember 2023 setzte sich die Konzernleitung der SBB AG aus neun Mitgliedern zusammen.

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

65

Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung (KL). Die KL, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit. Die Konzernleitung besteht neu aus neun Mitgliedern (bisher acht). Konzernleitungsmitglieder werden vom Verwaltungsrat gewählt und sind für die operative Führung ihres jeweiligen Verantwortungsbereichs zuständig.

Der CEO ist gegenüber dem Verwaltungsrat für den Gesamterfolg der SBB und damit für die Gesamttätigkeit und für die effiziente und effektive Arbeitsweise der Konzernleitung verantwortlich. Er vertritt die Anträge und Anliegen der Konzernleitung in der Regel gemeinsam mit dem ver-

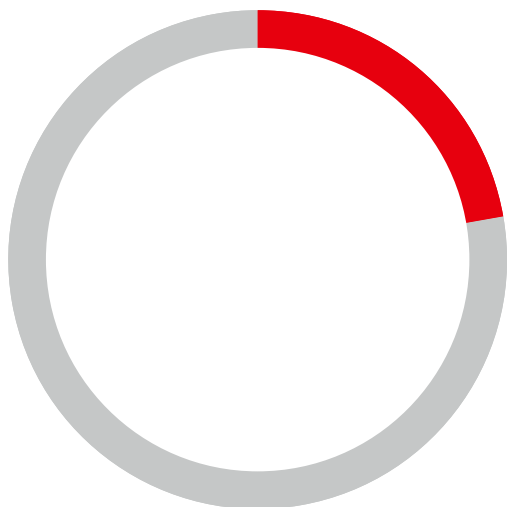
antwortlichen Konzernleitungsmitglied gegenüber dem Verwaltungsrat.

## Änderungen im Geschäftsjahr.

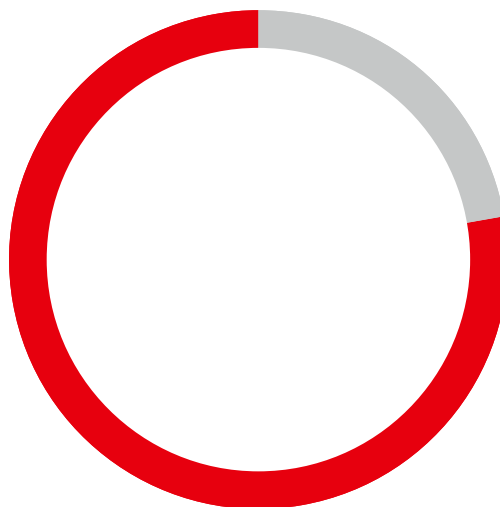
Der Verwaltungsrat hat im Rahmen der Weiterentwicklung des Segments Güterverkehr beschlossen, die Funktion der Leitung Güterverkehr neu aufzusetzen und als Konzernleitungsmitglied zu positionieren. Per 1. Juli 2023 setzte der Verwaltungsrat Alexander Muhm, den bisherigen Leiter Immobilien, in diese Funktion ein. Seine Nachfolge trat per 1. September 2023 Beatrice Bichsel an, bis dahin die stellvertretende Leiterin Immobilien. Damit setzte der Verwaltungsrat auch ein Zeichen für eine ausgewogenere Geschlechtervertretung in der KL.

### Konzernleitung nach Sprache und Geschlecht.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2023



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



■ Frauen 22,2% (2)  
■ Männer 77,8% (7)

## Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

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

Gemäss Kaderreglement (Ziffer 7.1), das per 1. Januar 2022 diesbezüglich konkretisiert wurde, dürfen KL-Mitglieder grundsätzlich (Ausnahmen in begründeten Fällen möglich) nur eine Nebenbeschäftigung haben, kein Präsidium übernehmen, und Nebenbeschäftigungen in Unternehmen, die in einer Geschäftsbeziehung mit der SBB AG stehen, werden nur in Ausnahmefällen bewilligt.

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

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

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

Für die Übernahme öffentlicher Ämter ist Folgendes zu beachten (Ziffer 7.3 Kaderreglement): Ein Amt gilt dann als öffentlich, wenn es sich um eine Mitgliedschaft in der Exekutive, Legislative oder Judikative handelt. Die Mitgliedschaft in einer Vormundschaftsbehörde, ein Amt als Vormunds-, Beistands- oder Beiratsperson und die Mitgliedschaft in einer vom Staat anerkannten kirchlichen Behörde sind dem öffentlichen Amt gleichgestellt. Falls die Ausübung des öffentlichen Amtes zur Beeinträchtigung der Interessen der SBB führen könnte, ist sie nicht mit den arbeitsvertraglichen Verpflichtungen der Mitglieder der

Konzernleitung vereinbar. Die Ausübung des öffentlichen Amtes bedarf vorgängig der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats der SBB bzw. beim CEO des Verwaltungsrats der SBB. Die Mitglieder der Konzernleitung informieren den Verwaltungsrat der SBB bereits im Vorfeld über eine Kandidatur für ein öffentliches Amt.

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

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

Die KL-Mitglieder haben das E-Learning des Bereichs Compliance im Zusammenhang mit der Revision der «Weisung Antikorrption» mit Schwerpunkt Interessenbindung im Jahr 2023 absolviert.

Mitarbeitende müssen seit August 2023 eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinats-, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte zur Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.

Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim Management der SBB gegeben, und sie ist um das Thema der Beteiligung erweitert worden.

Die nachfolgende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2023 sowie über die Ausbildung und berufliche Laufbahn sowie über die wesentlichen Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, über ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der jeweiligen Mitglieder.

### Vincent Ducrot

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

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

---

### Véronique Stephan

Lic. oec. HSG, lic. iur.

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Stephan S.A., Givisiez, VR-Mitglied
- Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied
- Alliance SwissPass, Bern, Mitglied Strategierat
- RailAway, Luzern, VR-Präsidentin (seit 15.3.2023)
- Equality4Tourism, Zürich, Vorstandsmitglied (seit 9.2.2023)

### Linus Looser

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- login Berufsbildung AG, Bern, VR-Mitglied
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands

---

### Beatrice Bichsel

MLaw, Rechtsanwältin, Executive MBA HSG

#### Berufliche Stationen:

Seit 9/2023	Leiterin Immobilien SBB
2020–2023	Leiterin Facility Management, Immobilien SBB
2018–2020	Leiterin Recht, Compliance und Beschaffung, Immobilien SBB
2013–2018	Teamleiterin Recht und Compliance, Immobilien SBB
2011–2013	Rechtsanwältin bei Recht und Beschaffung Immobilien und Regulati- onsverantwortliche Immobilien SBB
2008–2012	Juristin/Rechtsanwältin, Häuser- mann + Partner AG und Immo- veris AG, Bern

#### Wesentliches Mandat:

- ISS AG, Integrated Scientific Services, Biel, VR-Mitglied (seit 2.5.2023)
- Transsicura AG, Bern, VR-Präsidentin (seit 28.6.2023)

### Peter Kummer

Lic. rer. pol.

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliches Mandat:

– BLS Netz AG, Frutigen, VR-Mitglied

---

### Alexander Muhm

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Grosse Schanze AG, Bern, VR-Vizepräsident  
(bis 31.12.2023)
- SBB Historic, Erstfeld, Mitglied Stiftungsrat
- SBB Cargo AG, Olten, Geschäftsführer  
(seit 27.6.2023)
- Cargo International AG, Olten, VR-Präsident  
(seit 4.8.2023)
- ChemOil, Basel, VR-Präsident (seit 6.11.2023)
- Hupac, Chiasso, VR-Mitglied (seit 6.11.2023)
- RAlpin, Olten, VR-Mitglied (seit 6.11.2023)

### Franz Steiger

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliches Mandat:

– SBB Cargo AG, Olten, VR-Präsident

---

### Markus Jordi

Lic. iur.

#### Berufliche Stationen:

Seit 10/2007	Leiter Human Resources SBB
2001–2007	Leiter Group Human Resources, Bâloise Holding, Member of the Ex- tended Group Executive Board, Bâloise Holding / Basler Versiche- rungen Schweiz, Basel
1994–2001	Leiter Personal und Ausbildung (Gesamtbank), Solothurner Kanto- nalbank / Solothurner Bank SoBa / Baloise Bank SoBa, Solothurn
1989–1994	Assistent des Konzernpersonaldirek- tors, von Roll AG, Gerlafingen

#### Wesentliche Mandate:

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

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

---

### Jochen Decker

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

#### Berufliche Stationen:

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

#### Wesentliche Mandate:

- Digitaliswitzerland Foundation, Zürich, Mitglied des Vorstandes
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands SBB
- CIO Roundtable Schweiz, Bern, Mitglied des Vereinsvorstands (seit 12.10.2023)

## Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2023 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

## Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2023 aus dem CEO, den Leitenden der Divisionen Produktion Personenverkehr, Markt Personenverkehr, Immobilien und Infrastruktur, dem Leiter des Segments Güterverkehr sowie den Leitern der Fachführungen Finanzen, Human Resources und Informatik.

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiterinnen und Leiter der Fachführungen Kommunikation, Unternehmensentwicklung, Sicherheit und Produktionsqualität, Recht und Compliance, Public Affairs und Regulation sowie die Leitungen wesentlicher Projekte ausserhalb der Konzernleitung.

# Vergütungen.

Der Verwaltungsrat hat die Vergütung sowie die Nebenleistungen seiner Mitglieder im Honorar- und Spesenreglement geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrats. Die Vergütung der Mitglieder des Verwaltungsrats besteht aus einem Fixhonorar, einem Zusatzhonorar für Ausschusssitzungen und einer Spesenpauschale. Als Nebenleistung erhalten die Mitglieder des Verwaltungsrats sowie deren Lebenspartnerinnen und Lebenspartner (sofern im gleichen Haushalt lebend) während ihrer Amtsdauer im Verwaltungsrat ein Generalabonnement. Die AHV-pflichtigen Vergütungen an Verwaltungsräte (Fixhonorar und Zusatzhonorar aus Ausschusstätigkeit) sind grundsätzlich dem BVG unterstellt. Da die Arbeitgeberbeiträge an die berufliche Vorsorge aus dem VR-Honorar des jeweils betreffenden VR-Mitglieds finanziert werden müssen, werden diese bei der Berechnung der Obergrenze der Vergütung der VR-Mitglieder und der VR-Präsidentin nicht hinzugerechnet.

Der VR der SBB hat das Lohnsystem für die KL, das Topkader und die OR-Kader in den letzten Jahren schrittweise weiterentwickelt. Die Vergütung der Konzernleitungsmitglieder setzt sich aus einem fixen Grundsalar und einem variablen Lohnanteil zusammen. Der variable Lohnanteil basiert gänzlich auf dem Zielerreichungsgrad der neun Konzernziele (Konzernerfolgsbeteiligung). Die Nebenleistungen umfassen die Gratisabgabe von Generalabonnements an die Mitglieder der Konzernleitung sowie an deren Familienangehörige bzw. Lebenspartnerinnen und Lebenspartner (sofern im gleichen Haushalt lebend) sowie eine Spesenpauschale. Hinzu kommen die Beiträge an die berufliche Vorsorge (Pensionskasse SBB und Kaderzusatzversicherung).

Bei der Festsetzung der Vergütungen für die Konzernleitung berücksichtigt der Verwaltungsrat das unternehmerische Risiko, die Grösse des Verantwortungsbereichs sowie die Kaderlohnverordnung des Bundes. Die Vergütungen, die die Mitglieder der Konzernleitung der SBB erhalten, sind nach transparenten, nachvollziehbaren und vom Verwaltungsrat der SBB gestützten Kriterien definiert. Die Vergütungen der Verwaltungsrats- und der Konzernleitungsmitglieder werden im Rahmen des Kaderlohnreportings an den Bund rapportiert.

## Vergütungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung Anton Häne wurde im Berichtsjahr ein Honorar im Umfang von 81 000 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (zum Beispiel SBB Historic, Pensions-

kasse SBB, Fahrvergünstigungen Personal) ausgerichtet (im Vorjahr 61 000 Franken).

## Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen.

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

## Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen.

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

## Höchste Gesamtvergütungen.

Die Vergütungen für die Verwaltungsratspräsidentin (295 421 Franken, inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) und für den CEO (1 026 896 Franken, inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung) entsprechen je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Vergütungen im Berichtsjahr. Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des Medianlohnes aller Mitarbeitenden betrug 2023 8,6:1.

## Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

Der VR hat die unübertragbare und unentziehbare Aufgabe, die Berichterstattung an die Generalversammlung über die Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge für Honorare und Vergütungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).

Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 27. April 2022 den maximalen Betrag der Gesamtvergütung für die Verwaltungsratspräsidentin auf 295 857 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) festgesetzt. Im Vergleich zu den von der Generalversammlung vom 27. April 2022 beschlossenen Beträgen musste die Ge-

Generalversammlung 2023 neue Beträge für die Gesamtvergütung festlegen:

- Gesamtvergütung des Verwaltungsrats von 1 126 042 Franken (inkl. VR-Präsidentin) (vormals 1 108 872 Franken, Differenz von 17 170 Franken; Grund: verschiedene Korrekturen bei der Berechnung der Sozialversicherungsbeiträge [Berücksichtigung der Überbrückungsrenten sowie des GA der VR-Mitglieder] führten zu einer Erhöhung dieser Beiträge).
- Gesamtvergütung der Konzernleitung von 6 091 045 Franken (inkl. CEO) (vormals 5 717 940 Franken; Grund: neu neun statt acht Mitglieder).

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 72):

- für den Gesamtverwaltungsrat 1 077 900 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 295 421 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Konzernleitung 5 827 162 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherungen).

Die Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2022 und 2023, aufgeschlüsselt nach einzelnen Komponenten und inklusive Nennung des auf den CEO entfallenden Betrags. Der variable Lohnanteil für die Konzernleitungsmitglieder (inkl. CEO, ohne Arbeitgeberbeiträge an die Personalvorsorge und Sozialversicherung) beträgt total 600 814 Franken und somit 16,3 Prozent des Basissalärs (total 3 677 701 Franken).

Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und die vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten.

## Verwaltungsrat.

CHF	2023	2022
<b>Alle Mitglieder des Verwaltungsrats</b>		
Honorare	901 906	937 000
Spesenpauschalen	78 331	78 500
GA	38 542	44 694
Beiträge an die Sozialversicherungen <sup>1</sup>	59 121	55 833
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	1 077 900	1 116 027
Vergütung VR	1 018 779	1 060 194
<b>Verwaltungsratspräsidentin</b>		
Honorar	248 600	252 000
Spesenpauschale	22 500	22 500
GA	5 852	5 852
Beiträge an die Sozialversicherungen <sup>1</sup>	18 469	15 845
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	295 421	296 197
Vergütung VRP	276 952	280 352
<b>Übrige acht Mitglieder des Verwaltungsrats</b>		
Honorare	653 306	685 000
Spesenpauschalen	55 831	56 000
GA	32 690	38 842
Beiträge an die Sozialversicherungen <sup>1</sup>	40 652	39 988
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen	782 479	819 830
Vergütung VR (ohne VRP)	741 827	779 842

## Konzernleitung.

CHF	2023	2022
<b>Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO)<sup>2</sup></b>		
Fixes Grundsalar	3 677 701	3 512 469
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil <sup>3</sup>	600 814	455 557
Spesenpauschalen	166 000	159 600
GA	69 256	66 286
Beiträge an die Sozialversicherungen <sup>1</sup>	306 727	250 122
BVG/Kaderzusatzversicherung	1 006 664	970 650
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung	5 827 162	5 414 684
Vergütung KL	4 513 771	4 193 912
<b>CEO</b>		
Fixes Grundsalar	633 043	635 043
Erfolgsorientierter Lohnbestandteil <sup>3</sup>	103 503	85 731
Spesenpauschale	25 200	25 200
GA	14 438	16 008
Beiträge an die Sozialversicherungen <sup>1</sup>	52 089	44 665
BVG/Kaderzusatzversicherung	198 623	197 613
Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung	1 026 896	1 004 260
Vergütung CEO	776 184	761 982

<sup>1</sup> Ab 2023 inkl. Beiträgen an die Familienausgleichskasse (FAK)

<sup>2</sup> Seit September 2023 9 Mitglieder in der Konzernleitung

<sup>3</sup> Der Prozentsatz des variablen Lohnanteils der Konzernleitung beträgt 15 Prozent des Fixlohnes (bei 100% Konzernzielerreichung)



# Revisionsstelle.

## Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors.

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle auf jeweils ein Jahr. Für das Geschäftsjahr 2023 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

## Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betragen für das Berichtsjahr insgesamt 1 167 465 Franken (Vorjahr

1 164 895 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs 253 202 Franken (Vorjahr 273 600 Franken) in Rechnung gestellt.

## Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der Externen Revision.

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

# Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte Aktionär und Einbindung der Stakeholder.

## Steuerung der SBB.

Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Die Statuten sehen im Zusammenhang mit den Mitwirkungsrechten der Aktionäre (namentlich Stimmrechtsbeschränkungen und Vertretungen, statutarische Quoren, Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung sowie Eintragungen im Aktienbuch) keine vom Gesetz abweichenden Bestimmungen vor.

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontroll-

wechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

Der Bund beschränkt sich bei der Führung der SBB auf die politischen und die finanziellen Vorgaben. Er verfügt insbesondere über folgende Steuerungsinstrumente:

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

- Festlegung der Ziele hinsichtlich des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Vergütung des VR sowie seines Vorsitzes (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Vergütung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäftsberichts inklusive Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD;
- Aufforderung zur Vorbildrolle von bundesnahen Betrieben, beispielsweise über die Initiative «Vorbild Energie und Klima» und den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte 2020–2023.

## Einbindung der Stakeholder.

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

Ein weiterer zentraler Stakeholder sind unsere Kundinnen und Kunden. Sie werden über diverse Formate wie zum Beispiel über das freiwillige Mitgestaltungsformat «SBB Kundenstimme» angesprochen und in die Entwicklung von Pro-

dukten und Dienstleistungen einbezogen. Je nach Inhalt werden Interviews, Umfragen, Produkttests oder Gruppendiskussionen durchgeführt. Dabei begegnen unsere Kundinnen und Kunden zum Teil direkt Projektmitarbeitenden und geben inhaltlich Feedback. 2023 haben rund 100 000 Kundinnen und Kunden aus allen Regionen der Schweiz in verschiedenen Formaten Rückmeldungen gegeben, beispielsweise zu Themen wie Kundeninformation, Rollmaterial oder Pünktlichkeit.

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

Die SBB ist eines der in den Medien meistzitierten Unternehmen der Schweiz. Wöchentlich erscheinen in den elektronischen sowie in den Online- und Printmedien 350 bis 400 Artikel und Berichte über die SBB. Die Mediensprecherinnen und Mediensprecher beantworten im gleichen Zeitraum durchschnittlich über 120 Anfragen von Journalistinnen und Journalisten. Die SBB Medienstelle ist dementsprechend das Eingangstor und die Koordinationsstelle aller Medienkontakte. Sie reagiert einerseits auf Anfragen dieser Stakeholdergruppe, bindet sie andererseits aber auch proaktiv in aktuelle Themen der SBB ein.

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

# Finanzbericht.

## Finanzbericht SBB Konzern

Konzernerfolgsrechnung SBB	76
Konzernbilanz SBB	77
Konzerngeldflussrechnung SBB	78
Konzerneigenkapitalnachweis SBB	79
Anhang zur Konzernrechnung 2023	80
Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung	105

## Finanzbericht SBB AG

Erfolgsrechnung SBB AG	108
Bilanz SBB AG	109
Anhang zur Jahresrechnung SBB AG	110
Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses	120
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	121

# Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2023	2022
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	4 577,5	4 242,5
Leistungen der öffentlichen Hand	2	3 147,4	3 127,2
Mieterträge Liegenschaften	3	685,7	657,0
Nebenerträge	4	1 584,3	1 343,2
Eigenleistungen	5	1 429,4	1 356,9
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>11 424,3</b>	10 726,8
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand	6	-899,6	-827,7
Personalaufwand	7	-4 685,3	-4 540,3
Sonstiger Betriebsaufwand	8	-2 919,0	-2 811,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen	9, 19	-0,6	-0,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	9, 20	-2 304,6	-2 452,8
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	9, 21	-240,7	-254,1
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-11 049,8</b>	-10 886,7
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>374,4</b>	-159,8
Finanzergebnis	10	-115,4	-134,5
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>259,1</b>	-294,4
Erfolg aus Immobilienveräusserungen	11	30,4	8,1
<b>Konzerngewinn/-verlust vor Steuern</b>		<b>289,5</b>	-286,3
Ertragssteuern	12	-19,4	-20,9
Minderheitsanteile	13	-3,5	61,8
<b>Konzerngewinn/-verlust</b>		<b>266,5</b>	-245,4

# Konzernbilanz SBB.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2023	31.12.2022
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	14	152,5	146,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	367,1	336,3
Andere Forderungen	16	146,5	144,8
Vorräte und angefangene Arbeiten	17	477,1	429,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen	18	585,7	343,5
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>1 728,8</b>	1 401,1
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	19	489,5	482,4
Sachanlagen	20	44 286,6	43 893,1
Sachanlagen im Bau	20	7 280,5	6 631,9
Immaterielle Anlagen	21	1 236,3	1 153,8
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>53 292,9</b>	52 161,1
<b>Total Aktiven</b>		<b>55 021,7</b>	53 562,2

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2023	31.12.2022
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 161,2	867,1
Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	0,7	0,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	712,8	659,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	25	270,5	227,5
Passive Rechnungsabgrenzungen	26	1 994,4	1 610,2
Kurzfristige Rückstellungen	27	429,9	326,9
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>4 569,5</b>	3 692,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 254,0	10 717,6
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	23	26 617,4	25 784,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	25	665,9	671,5
Langfristige Rückstellungen	27	466,9	501,2
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>38 004,2</b>	37 674,5
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>42 573,8</b>	41 366,6
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven		1 013,1	1 297,1
Konzerngewinn/-verlust		266,5	-245,4
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>		<b>12 348,8</b>	12 120,8
Minderheitsanteile	13	99,2	74,9
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>12 448,0</b>	12 195,7
<b>Total Passiven</b>		<b>55 021,7</b>	53 562,2

# Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2023	2022
Konzerngewinn/-verlust		266,5	-245,4
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	19, 20, 21	2 541,5	2 560,9
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	20, 21	4,5	146,5
Zunahme/Abnahme Rückstellungen		69,2	-17,0
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen		5,3	5,4
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens		-64,0	-17,3
Anteilige Gewinne aus Anwendung der Equity-Methode		-2,9	-1,1
Ergebnis Minderheitsanteile		3,5	-61,8
Veränderung Nettoumlaufvermögen	28	-47,8	71,1
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>2 775,8</b>	2 441,4
Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur		-1 480,7	-1 509,1
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur</b>		<b>1 295,1</b>	932,4
Mittelzufluss aus Veränderungen des Konsolidierungskreises		6,9	0,0
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau		-3 187,9	-3 339,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen		90,4	50,6
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		-3,7	-6,7
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen		1,6	1,9
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen		-329,7	-281,5
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-3 422,5</b>	-3 575,4
Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen über À-fonds-perdu-Beitrag des Bundes		1 480,7	1 509,1
Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		833,2	672,1
Rückzahlungen von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten		-434,6	-447,5
Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten		264,9	924,0
Kapitalrückzahlungen an Minderheitsaktionäre		-11,0	-1,2
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>2 133,2</b>	2 656,4
<b>Total Geldfluss</b>		<b>5,8</b>	13,4
Flüssige Mittel per 1. Januar		146,7	133,3
Flüssige Mittel per 31. Dezember		152,5	146,7
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		<b>5,8</b>	13,4

## Frei verfügbarer Cashflow.

Mio. CHF	2023	2022
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	1 295,1	932,4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-3 422,5	-3 575,4
Frei verfügbarer Cashflow vor Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand	-2 127,4	-2 643,0
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastrukturinvestitionen durch die öffentliche Hand	2 313,9	2 181,1
<b>Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand</b>	<b>186,5</b>	-461,9
Geldfluss aus Finanzierungen für kommerzielle Investitionen	-180,7	475,3
<b>Total Geldfluss</b>	<b>5,8</b>	13,4

# Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschaftskapital	Kapitalreserven (Agio)	Gewinnreserven	Fremdwährungsumrechnungsdifferenzen	Total exkl. Minderheitsanteile	Minderheitsanteile	Total inkl. Minderheitsanteile
<b>Eigenkapital per 1.1.2022</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 308,4</b>	<b>-10,2</b>	<b>12 367,3</b>	<b>139,0</b>	<b>12 506,3</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	-0,5	0,5	0,0	-0,1	-0,1
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,9	-1,9
Konzernverlust	0,0	0,0	-245,4	0,0	-245,4	-61,8	-307,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,2	-1,2	-0,3	-1,5
<b>Eigenkapital per 31.12.2022</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 062,6</b>	<b>-10,9</b>	<b>12 120,8</b>	<b>74,9</b>	<b>12 195,7</b>
Veränderung Minderheiten	0,0	0,0	-37,2	0,0	-37,2	21,2	-16,0
Konzerngewinn	0,0	0,0	266,5	0,0	266,5	3,5	270,1
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-1,4	-1,4	-0,4	-1,7
<b>Eigenkapital per 31.12.2023</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>1 291,9</b>	<b>-12,3</b>	<b>12 348,8</b>	<b>99,2</b>	<b>12 448,0</b>

Das Aktienkapital ist in 180 Millionen Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und voll liberiert. Der Bund ist Alleinaktionär. Der Betrag der nicht ausschüttbaren, statutarischen und gesetzlichen Reserven per 31. Dezember 2023 beträgt CHF 2021,5 Mio. (Vorjahr: CHF 1890,3 Mio.).

# Anhang zur Konzernrechnung 2023.

## Konsolidierungsgrundsätze.

### Allgemeines.

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

### Abschlussdatum.

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

### Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an denen die SBB AG direkt oder indirekt die Stimmenmehrheit besitzt.

Die SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross-Border-Leasingtransaktionen über Verbindungen zu Zweckgesellschaften. Die SBB hat weder Anteile noch Optionen auf Anteile noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 104 entnommen werden.

### Konsolidierungsmethode.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Purchase-Methode. Konzerninterne Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet. Noch nicht durch Verkäufe an Dritte realisierte Zwischengewinne auf konzerninternen Lieferungen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und deren Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis

(Goodwill bzw. Badwill) wird bilanziert und über maximal fünf Jahre linear abgeschrieben.

Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält und bei denen sie die Beherrschung über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden zu 100 Prozent erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen. An der EuroBasilea AG und der Lémanis SA hält die SBB AG einen Stimmrechtsanteil von mehr als 50 Prozent. Diese Gesellschaften werden nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen, da aufgrund von Vereinbarungen und Statutenbestimmungen das Kriterium der Beherrschung nicht gegeben ist.

Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen unter gemeinschaftlicher Kontrolle (echtes Joint Venture), so wird die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen absolut gleichwertigen Einfluss und eine gleichwertige Beherrschung über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotal erfasst.

Assoziierte Gesellschaften mit einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 und 50 Prozent werden nach der Equity-Methode in die Konzernrechnung der SBB einbezogen. Die Erfassung erfolgt zum anteiligen Eigenkapital per Bilanzstichtag. Die Bewertungsanpassung wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

### Minderheitsanteile.

Die ausgewiesenen Minderheitsanteile am Konzerneigenkapital und am Konzernergebnis entsprechen den aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Fremddanteilen am Eigenkapital und am Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

### Fremdwährungsumrechnung.

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



Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs 2023	Durchschnittskurs 2022	Stichtagskurs 31.12.2023	Stichtagskurs 31.12.2022
EUR	0,97	1,00	0,93	0,98

## Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

### Allgemeines.

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

### Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das Bargeld in den von der SBB betriebenen Bankomaten wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** und die **Anderen Forderungen** sind zum Nominalwert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen ausgewiesen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln berücksichtigt. Den latenten Ausfallrisiken wird mit einer Wertberichtigung nach Altersgliederung und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.

**Vorräte**, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das Halten von strategischen Ersatzteilen zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs wird gesondert berücksichtigt. Solange die Verwendung absehbar ist, werden diese zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigung bilanziert.

Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert (Niederstwertprinzip) bewertet. Die erfolgs-

wirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

### Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil bis 20 Prozent. Die Bewertung erfolgt zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen. Die Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften beinhalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 Prozent, die nach der Equity-Methode bilanziert werden. Die langfristigen Darlehen gegenüber assoziierten Beteiligungen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen und Arbeitgeberbeitragsreserven werden ebenfalls unter den Finanzanlagen bilanziert. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können. Die übrigen Finanzanlagen enthalten Darlehen gegenüber Dritten abzüglich Wertberichtigungen für Bonitätsrisiken, langfristige Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteiensrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten. Die Aktivierung der **Sachanlagen** erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten. Bei der Folgebewertung werden die betriebswirtschaftlich notwendigen kumulierten Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen abgezogen. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte. Die geschätzten Nutzungsdauern betragen in Jahren:

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

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

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

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

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

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

Die geschätzten Nutzungsdauern der Immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

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

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

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

## Fremdkapital.

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

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen Darlehen, Vorschüsse des Bundes und von Dritten wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteirisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Passivsaldo. Die Bankschulden enthalten auch die Darlehen der Eurofima, die Rollmaterial für europäische Staatsbahnen finanziert. Die SBB wird für Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur mehrheitlich mit vollverzinslichen und rückzahlbaren Darlehen vom Bund finanziert (kommerzielle Darlehen).

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

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

**Rückstellungen** werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird die Rückstellung diskontiert. In der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben sind neben noch nicht bezogenen Ferien und Dienstaltersgeschenken auch Überzeitguthaben und Zeitguthaben aus dem Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» enthalten. Dieses bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit, Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen.

Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steurrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie aus den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der Liability-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

## Verzinsliche Nettoverschuldung.

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

## Vorsorgeverpflichtung.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden der SBB AG, der SBB Cargo AG sowie einzelner Konzerngesellschaften wird durch die rechtlich selbstständige Pensionskasse SBB durchgeführt. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats und wird aus Beiträgen der Arbeitgebenden und der Arbeitnehmenden finanziert. Die übrigen Konzerngesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden jährlich, gestützt auf die letzten vorliegenden Abschlüsse der Vorsorgeeinrichtungen sowie auf eine Risikoeinschätzung basierend auf einer dynamischen Bewertung, bestimmt und gemäss Swiss GAAP FER 16 bewertet und ausgewiesen. Ein wirtschaftlicher Nutzen wird nur aktiviert, wenn die Überdeckung für den zukünftigen Vorsorgeaufwand der Gesellschaft verwendbar ist. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen zur Bildung einer langfristigen Verbindlichkeit erfüllt sind. Veränderungen des wirtschaftlichen Nutzens oder der wirtschaftlichen Verpflichtung werden erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst. In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind auch die Verpflichtungen der SBB für langfristige Mitarbeiterleistungen enthalten.

## Erfolgsrechnung.

Die Erträge umfassen den Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens aus dem Verkauf von Dienstleistungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Sie werden nach Abzug von Preisnachlässen, Rabatten, Skonti und Kreditkartengebühren ausgewiesen. Die Erfassung der Erträge erfolgt zum Zeitpunkt der Leistungserbringung.

Die wichtigsten Erlösquellen der SBB sind die Personen- und Güterverkehrserträge, die Leistungen der öffentlichen Hand und die Mieterträge aus Liegenschaften.

Die **Personenverkehrserträge** umfassen den SBB Anteil aus den Einnahmen an verkauften Einzelbilletten und an verkauften Abonnements, wie General-, Halbtax- oder Verbundabonnements. Die Berechnung des SBB Anteils basiert auf Zählungen und Erhebungen des Verbands öffentlicher Verkehr. Die erhobene Fahrausweisstruktur, die

gezählten Fahrgäste und die zurückgelegten Strecken werden hochgerechnet zu Erlösen je Transportunternehmen. Die **Güterverkehrserträge** werden aufgrund der in der Periode geleisteten Transporte erfasst.

Die **Leistungen der öffentlichen Hand** umfassen Leistungen des Bundes und der Kantone für die Bahninfrastruktur und den Regionalen Personenverkehr im Umfang der ungedeckten Kosten, basierend auf den Vereinbarungen mit den Bestellern.

Bei den **Mieterträgen Liegenschaften** handelt es sich um auf die Periode abgegrenzte Erlöse aus der Vermietung von Ladenflächen in Bahnhöfen sowie von Büroflächen, Wohnungen und weiteren Nutzungsarten.

Der Effekt aus Währungsabsicherungen wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

## Derivative Finanzinstrumente.

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

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

## Eventualverpflichtungen und -forderungen.

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

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

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

# Anmerkungen zur Konzernrechnung.

## Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2023 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Fusion AlpTransit Gotthard AG Luzern mit der SBB AG (Januar 2023)
- Gründung SBB Intermodal AG, Olten (100-Prozent-Anteil; April 2023)
- Gründung EuroBasilea AG, Muttenz (60-Prozent-Anteil; Juli 2023)
- Anteilserhöhung um 35 Prozent auf 100 Prozent an der SBB Cargo AG, Olten (August 2023)

84

## Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG.

Die Herausforderungen des Binnenschienengüterverkehrs in der Schweiz wirken sich negativ auf die wirtschaftliche Perspektive der SBB Cargo AG aus. Umsatz und Profitabilität haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr werden einzelne Wagen oder Wagengruppen mit unterschiedlichen Gütern und Enddestinationen bei den Kunden abgeholt, gebündelt, in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt, über kurze Distanzen transportiert und dem Empfänger zugestellt. Der Betrieb eines solchen Netzwerks ist fixkostentlastig und die Konkurrenz auf der Strasse gross.

Der politische Prozess bezüglich des neuen Gütertransportgesetzes ist im Gange. Die Unsicherheiten betreffend Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs sind gross, weshalb bei der Beurteilung der Werthaltigkeit der Vermögenswerte im Geschäftsjahr 2022 auf die Netto-Marktwerte abgestellt wurde. Per 31. Dezember 2023 wurde kein weiterer Wertberichtigungsbedarf festgestellt.

## Finanzielle Stabilisierung der SBB.

Aufgrund der stetig steigenden Verschuldung der SBB und der coronabedingten Verluste im Fernverkehr sowie der Umsetzung der Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» schlägt der Bundesrat den eidgenössischen Räten Massnahmen zur Stabilisierung der finanziellen Situation der SBB vor.

Die Massnahmen mit finanzieller Wirkung umfassen einen einmaligen Kapitalzuschuss in der Höhe der Verluste des Fernverkehrs der Jahre 2020 bis 2022 sowie Bedingungen zum Bezug von Tresoreriedarlehen beim Bund unter Einhaltung der Schuldenbremse des Bundes.

Die notwendigen Gesetzesänderungen werden aktuell in den Räten behandelt. Die konkrete Umsetzung ist unklar.

## Auswirkungen des Unfalls im Gotthard-Basistunnel auf die Jahresrechnung.

Am 10. August 2023 ist im Gotthard-Basistunnel ein Unfall passiert, bei dem die Infrastruktur und die Fahrbahn des Tunnels stark beschädigt wurden. Der Tunnel wird bis September 2024 nur eingeschränkt befahrbar sein.

Die Schadenssumme beträgt nach aktuellem Kenntnisstand rund 150 Millionen Franken. Der Schaden umfasst die Reparatur des Tunnels, aber auch Ertragsausfälle und höhere Kosten für den Übergangsbetrieb. In der Konzernrechnung wurden dafür Rückstellungen gebildet und die Ansprüche an die Rückversicherer bilanziert. Die bei der SBB verbleibenden Selbstbehalte belasten das Jahresergebnis.

## 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2023	2022
Personenverkehrsertrag	3 730,6	3 395,4
Güterverkehrsertrag	744,9	746,5
Infrastruktur (Trassenertrag)	102,1	100,6
<b>Verkehrserträge</b>	<b>4 577,5</b>	<b>4 242,5</b>

Die Verkehrserträge haben um CHF 335,1 Mio. (+7,9%) zugenommen.

Die Zunahme der Personenverkehrserträge von CHF 335,2 Mio. (+9,9%) war geprägt durch ein starkes Wachstum beim Wochenendverkehr und im internationalen Personenverkehr.

Die Güterverkehrserträge nahmen um CHF 1,6 Mio. (-0,2%) ab, wobei insbesondere der Güterverkehr Schweiz betroffen war.

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2023	2022
<b>Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	362,7	371,7
Kantone	405,0	416,2
<b>Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>767,7</b>	<b>787,9</b>
<b>Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 480,7	1 509,1
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	362,5	332,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	350,4	337,9
Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen	2 193,6	2 179,8
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	175,2	132,7
Kantone	9,1	25,2
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	184,3	158,0
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>2 377,9</b>	<b>2 337,8</b>
<b>Abgeltungen für den Güterverkehr</b>		
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den alpenquerenden Güterverkehr	1,8	1,5
<b>Total Abgeltungen für den Güterverkehr</b>	<b>1,8</b>	<b>1,5</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>3 147,4</b>	<b>3 127,2</b>

Die Abgeltungen für die bestellten Leistungen des Regionalen Personenverkehrs kompensieren die Kosten, die durch die Reisenden nicht gedeckt sind.

Die Reduktion der Abgeltungen des Regionalen Personenverkehrs von CHF 20,2 Mio. (-2,6%) resultiert aus der erwarteten positiven Nachfrageentwicklung und den sich daraus ergebenden höheren Personenverkehrserträgen.

Die Leistungen für die Bahninfrastruktur nahmen um CHF 40,1 Mio. (+1,7%) zu, insbesondere aufgrund teuerungsbedingter höherer Unterhaltskosten.

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

### 3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge stiegen um CHF 28,6 Mio. (+4,4%) auf CHF 685,7 Mio. Dies aufgrund der fortgesetzten Erholung der Frequenzen an den Bahnhöfen und wegen Neuinbetriebnahmen wie des Franklinturms in Zürich Oerlikon.

### 4 Nebenerträge.

Mio. CHF	2023	2022
Bahnbetriebsleistungen	42,7	40,4
Dienstleistungen	230,0	228,1
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	59,2	51,1
Erträge aus Vermietungen	98,1	96,1
Energieertrag	463,6	426,3
Geldwechsel	26,9	28,3
Provisionen	36,0	34,9
Drucksachen- und Materialverkäufe	44,0	45,0
Kostenbeteiligungen	405,5	261,3
Leistungen Bauprojekte	15,3	14,9
Beiträge Regionaler Personenverkehr Ausland	32,4	28,8
Übrige Nebenerträge	130,5	88,2
<b>Nebenerträge</b>	<b>1 584,3</b>	<b>1 343,2</b>

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 241,1 Mio. (+18,0%) zu.

Die Zunahme des Energieertrags von CHF 37,3 Mio. (+8,8%) liegt vor allem am gegenüber dem Vorjahr höheren Bahnstrompreis und am wetterbedingt stärkeren Versorgungshandel.

Die Zunahme der Kostenbeteiligungen von CHF 144,2 Mio. (+55,2%) enthält auch die Ansprüche an die Rückversicherer aus dem Unfall im Gottard-Basistunnel.

Die übrigen Nebenerträge nahmen um CHF 42,3 Mio. (+48,0%) zu, was insbesondere auf Gewinne aus Anlagenverkäufen zurückzuführen ist.

### 5 Eigenleistungen.

Mio. CHF	2023	2022
Investitionsaufträge	942,5	913,6
Lageraufträge	486,9	443,3
<b>Eigenleistungen</b>	<b>1 429,4</b>	<b>1 356,9</b>

### 6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm um CHF 71,9 Mio. (+8,7%) auf CHF 899,6 Mio. zu. Höhere Preise und Mehrleistungen für die Vorratshaltung von Fahrzeugteilen führten zur Zunahme.

### 7 Personalaufwand.

Mio. CHF	2023	2022
Lohnaufwand	3 305,6	3 203,5
Personalmiete	500,9	494,8
Sozialversicherungsaufwand	637,2	611,4
Übriger Personalaufwand	241,6	230,6
<b>Personalaufwand</b>	<b>4 685,3</b>	<b>4 540,3</b>

Der Personalaufwand wuchs gegenüber dem Vorjahr um CHF 145,0 Mio. (+3,2%).

Aufgrund des steigenden Bedarfs an Mitarbeitenden, insbesondere für den Aufbau von Fachkräften im Bereich Infrastruktur und Personenverkehr sowie im IT-Bereich im Zusammenhang mit mehreren Grossprojekten, erhöhte sich die Anzahl an Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt um 760 auf 34 987.

Zudem erhöhte sich der Personalaufwand aufgrund der Lohnerhöhungen zum Ausgleich der Teuerung.

## 8 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2023	2022
Bahnbetriebsleistungen	582,3	527,3
Miete von Anlagen	80,1	75,0
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	597,5	523,5
Fahrzeugaufwand	224,4	246,1
Energieaufwand	545,4	686,4
Verwaltungsaufwand	93,9	90,6
Informatikaufwand	238,7	215,6
Werbeaufwand	48,0	45,3
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	118,4	127,0
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	104,0	104,4
Übriger Betriebsaufwand	286,2	170,0
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>2 919,0</b>	<b>2 811,2</b>

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 107,8 Mio. (+3,8%) zu.

Die Bahnbetriebsleistungen nahmen um CHF 55,0 Mio. (+10,4%) zu. Dazu haben unter anderem höhere Trassenaufwände im Fernverkehr und im internationalen Güterverkehr beigetragen. Ebenfalls führten zusätzliche internationale Bahnverbindungen zu Mehraufwand.

Die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen und Ersatz nahmen aufgrund höherer nicht aktivierbarer Investitionsanteile bei Bahninfrastrukturprojekten und höherer Instandsetzungskosten in den Bahnhöfen um CHF 74,0 Mio. (+14,1%) zu.

Der Energieaufwand sank insbesondere aufgrund tieferer Marktpreise um CHF 141,1 Mio. (-20,6%).

Die Zunahme des Informatikaufwandes um CHF 23,1 Mio. (+10,7%) widerspiegelt den Fortschritt bei den IT-Grossprojekten.

Der übrige Betriebsaufwand stieg um CHF 116,2 Mio. (+68,4%), das insbesondere wegen der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Unfall im Gotthard-Basistunnel.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand» enthaltenen Aufwendungen basieren auf den für die öffentlichen Transportunternehmen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung mittels Pauschalsätzen auf den ihnen zufließenden Beiträgen der öffentlichen Hand.

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

Mio. CHF	2023	2022
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,6	0,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	2 228,2	2 200,7
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	233,1	214,9
Wertbeeinträchtigung Sach- und Immaterielle Anlagen SBB Cargo AG	0,0	127,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen	76,4	160,9
Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen	7,7	2,4
<b>Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen</b>	<b>2 545,9</b>	<b>2 707,4</b>

Die Abschreibungen nahmen um CHF 161,5 Mio. (-6,0%) ab. Das Vorjahr war geprägt von einer ausserordentlichen Wertberichtigung für SBB Cargo AG und von Restbuchwertabschreibungen im Zusammenhang mit Infrastruktur-Grossprojekten.

## 10 Finanzergebnis.

Mio. CHF	2023	2022
Zins- und Beteiligungsertrag Dritte	3,4	2,3
Zinsaufwand Dritte	-66,3	-58,0
Zinsaufwand Aktionärsdarlehen	-52,5	-49,5
Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften	5,5	3,5
Fremdwährungserfolg	-0,8	-30,8
Übriger Finanzerfolg	-4,8	-2,0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-115,4</b>	<b>-134,5</b>

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

Das negative Finanzergebnis nahm um CHF 19,1 Mio. (-14,2%) ab. Dies insbesondere aufgrund des Fremdwährungsverlustes, bedingt durch die Entwicklung des Euro im Vorjahr.

## 11 Erfolg aus Immobilienveräusserungen.

Mio. CHF	2023	2022
Gewinn aus Immobilienveräusserungen	30,5	8,3
Verlust aus Immobilienveräusserungen	-0,1	-0,2
<b>Erfolg aus Immobilienveräusserungen</b>	<b>30,4</b>	<b>8,1</b>

## 12 Ertragssteuern.

Mio. CHF	2023	2022
Laufende Ertragssteuern	18,8	19,4
Latente Ertragssteuern	0,6	1,4
<b>Ertragssteuern</b>	<b>19,4</b>	<b>20,9</b>

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 109,4 Mio. (Vorjahr: CHF 99,8 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

Die SBB AG und die Konzerngesellschaften des Regionalen Personenverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf kantonaler und auf Bundesebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit.

## 13 Minderheitsanteile.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Stand 1.1.	74,9	139,0
Änderungen Konsolidierungskreis	0,0	-0,1
Veränderung gehaltene Anteile	21,2	-1,9
Ergebnisanteil	3,5	-61,8
Fremdwährungsdifferenzen	-0,4	-0,3
<b>Stand 31.12.</b>	<b>99,2</b>	<b>74,9</b>

Die Veränderung resultiert insbesondere aus dem Rückkauf der Minderheitsanteile an der SBB Cargo AG.

## 14 Flüssige Mittel.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Kasse	52,3	54,7
Bank- und Postguthaben	66,0	26,8
Transferkonten	34,1	65,1
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>152,5</b>	<b>146,7</b>

## 15 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	344,7	313,5
gegenüber Aktionär Bund	13,9	13,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	18,3	19,6
Wertberichtigungen	-9,8	-10,3
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>367,1</b>	<b>336,3</b>



## 16 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus der Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten. Sie nahmen im Berichtsjahr um CHF 1,7 Mio. zu und betragen per Bilanzstichtag CHF 146,5 Mio.

## 17 Vorräte und angefangene Arbeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Vorräte	727,6	671,6
Angefangene Arbeiten	62,3	134,8
Anzahlungen für Kundenaufträge	-42,7	-122,7
Wertberichtigungen	-270,1	-253,8
<b>Vorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>477,1</b>	<b>429,9</b>

Bei der Zunahme der Vorräte und angefangenen Arbeiten um CHF 47,2 Mio. (+11,0%) handelt es sich um Vorratsteile für die Fahrzeugflotte.

## 18 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen	20,3	20,7
Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen	460,7	228,6
Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr	71,5	49,1
Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen	33,2	45,1
<b>Aktive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>585,7</b>	<b>343,5</b>

Bei der Zunahme der Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen handelt es sich insbesondere um Abgrenzungen zu Schadenszahlungen betreffend den Unfall im Gotthard-Basistunnel.

## 19 Finanzanlagen.

Mio. CHF	Übrige Beteiligungen	Beteiligungen an asso- ziierten Gesell- schaften	Darlehen gegenüber assoziierten Gesell- schaften	Aktiven aus Vorsorge- einrichtungen	Übrige Finanz- anlagen	Total
Nettobuchwert 1.1.2022	34,9	250,8	1,1	1,9	338,6	627,4

### Anschaffungswerte

Stand 1.1.2022	50,6	250,8	1,1	1,9	338,6	643,0
Bewertungsänderung	-0,1	-5,6	0,0	0,0	0,0	-5,6
Zugänge	0,6	6,7	0,0	0,1	0,0	7,4
Abgänge	-1,0	-0,2	0,0	-0,7	-125,2	-127,2
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	-20,0	-20,0
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>50,0</b>	<b>251,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>193,4</b>	<b>497,7</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2022	-15,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,7
Zugänge	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Abgänge	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-15,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,3</b>

### Nettobuchwert 31.12.2022

<b>34,7</b>	<b>251,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>193,4</b>	<b>482,4</b>
-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

### Anschaffungswerte

Stand 1.1.2023	50,0	251,8	1,1	1,3	193,4	497,7
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-6,9	0,0	0,0	0,0	-6,9
Bewertungsänderung	-0,1	3,0	0,0	0,0	0,0	2,9
Zugänge	0,6	0,1	0,0	0,3	3,6	4,6
Abgänge	0,0	0,0	-0,1	-0,2	-1,4	-1,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	8,9
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>50,5</b>	<b>248,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,4</b>	<b>204,5</b>	<b>505,4</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2023	-15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,3
Zugänge	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-15,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-15,9</b>

### Nettobuchwert 31.12.2023

<b>34,6</b>	<b>248,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,4</b>	<b>204,5</b>	<b>489,5</b>
-------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 0,7 Mio.) enthalten.

Bei der Änderung des Konsolidierungskreises handelt es sich um die Fusion der AlpTransit Gotthard AG mit der SBB AG.  
In den übrigen Finanzanlagen sind keine Barsicherheiten auf Zinsderivaten vorhanden.

## 20 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Kunstabau- und Fahr- bahn	Bahnstrom- und Siche- rungsanlagen	Übrige Sachanlagen	Grundstücke und Gebäude	Sachanlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Nettobuchwert 1.1.2022	8 272,6	17 301,5	5 974,3	3 625,1	6 855,0	6 891,7	48 920,2
<b>Anschaffungswerte</b>							
Stand 1.1.2022	19 709,9	25 499,4	12 778,9	8 088,5	9 800,6	6 893,6	82 770,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	3 342,7	3 343,1
Nachaktivierung Ceneri- und Gotthard-Basistunnel	0,0	321,2	161,6	244,4	38,8	0,0	766,0
Abgänge	-299,5	-165,7	-152,5	-278,2	-53,5	0,0	-949,4
Umbuchungen	787,8	1 015,5	859,8	659,7	259,2	-3 594,7	-12,8
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>20 198,2</b>	<b>26 670,4</b>	<b>13 647,8</b>	<b>8 714,7</b>	<b>10 045,0</b>	<b>6 641,6</b>	<b>85 917,7</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>							
Stand 1.1.2022	-11 437,4	-8 197,9	-6 804,5	-4 463,4	-2 945,6	-1,9	-33 850,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-623,5	-532,1	-418,7	-420,0	-188,0	0,0	-2 182,2
Wertbeeinträchtigungen	-61,0	-24,8	-2,2	-7,9	-4,4	-9,4	-109,6
Abgänge	265,4	102,3	110,2	250,5	23,3	0,0	751,7
Umbuchungen	4,9	-1,6	0,0	-8,5	1,7	1,5	-2,0
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-11 851,5</b>	<b>-8 654,0</b>	<b>-7 115,2</b>	<b>-4 649,2</b>	<b>-3 113,1</b>	<b>-9,7</b>	<b>-35 392,7</b>
<b>Nettobuchwert 31.12.2022</b>	<b>8 346,7</b>	<b>18 016,3</b>	<b>6 532,6</b>	<b>4 065,5</b>	<b>6 931,9</b>	<b>6 631,9</b>	<b>50 525,0</b>
davon Leasing	56,6						56,6
davon Renditeobjekte					2 547,3		2 547,3
davon unbebaute Grundstücke					37,8		37,8
<b>Anschaffungswerte</b>							
Stand 1.1.2023	20 198,2	26 670,4	13 647,8	8 714,7	10 045,0	6 641,6	85 917,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2
Investitionen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,1	3 366,2	3 366,8
Abgänge	-375,4	-135,9	-111,9	-322,8	-8,8	0,0	-954,9
Umbuchungen	555,2	945,6	446,8	390,8	386,8	-2 718,8	6,4
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>20 378,0</b>	<b>27 480,1</b>	<b>13 982,7</b>	<b>8 783,0</b>	<b>10 423,0</b>	<b>7 289,0</b>	<b>88 335,8</b>
<b>Kumulierte Wertberichtigungen</b>							
Stand 1.1.2023	-11 851,5	-8 654,0	-7 115,2	-4 649,2	-3 113,1	-9,7	-35 392,7
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Planmässige Abschreibungen	-628,3	-540,8	-417,0	-445,6	-192,1	0,0	-2 223,8
Wertbeeinträchtigungen	-2,2	0,0	-0,6	-1,4	-0,2	0,0	-4,4
Abgänge	346,5	110,8	86,7	302,8	5,3	0,0	852,1
Umbuchungen	-0,7	-0,1	-0,4	0,1	0,0	1,2	0,0
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-12 136,1</b>	<b>-9 084,2</b>	<b>-7 446,6</b>	<b>-4 793,2</b>	<b>-3 300,1</b>	<b>-8,5</b>	<b>-36 768,7</b>
<b>Nettobuchwert 31.12.2023</b>	<b>8 242,0</b>	<b>18 395,9</b>	<b>6 536,2</b>	<b>3 989,8</b>	<b>7 122,9</b>	<b>7 280,5</b>	<b>51 567,1</b>
davon Leasing	50,5						50,5
davon Renditeobjekte					2 747,8		2 747,8
davon unbebaute Grundstücke					37,5		37,5

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 493,5 Mio. (Vorjahr: CHF 463,8 Mio.).

Die Investitionen sind gemindert um Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierung und Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz in der Höhe von CHF 59,6 Mio. (Vorjahr: CHF 63,3 Mio.).

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 18,3 Mio. (Vorjahr: CHF 14,5 Mio.) aktiviert.

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 76,4 Mio. (Vorjahr: CHF 160,9 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.

In den Investitionen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 178,9 Mio. enthalten.

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

## 21 Immaterielle Anlagen.

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Immaterielle Anlagen im Bau	Total
Nettobuchwert 1.1.2022	2,6	134,4	536,2	437,1	1 110,3

### Anschaffungswerte

Stand 1.1.2022	13,2	331,7	1 983,5	437,8	2 766,2
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	0,0	0,0	1,0	280,5	281,5
Nachaktivierung Ceneri- und Gotthard-Basistunnel	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
Abgänge	0,0	-0,7	-182,0	0,0	-182,7
Umbuchungen	0,0	29,1	179,9	-196,3	12,8
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>13,2</b>	<b>360,1</b>	<b>1 983,7</b>	<b>522,0</b>	<b>2 879,0</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2022	-10,6	-197,3	-1 447,3	-0,7	-1 655,9
Planmässige Abschreibungen	-0,7	-5,7	-208,4	0,0	-214,8
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-29,4	-7,5	-36,9
Abgänge	0,0	0,7	179,6	0,0	180,3
Umbuchungen	0,0	0,0	2,0	0,0	2,0
<b>Stand 31.12.2022</b>	<b>-11,2</b>	<b>-202,3</b>	<b>-1 503,6</b>	<b>-8,2</b>	<b>-1 725,2</b>

### Nettobuchwert 31.12.2022

	<b>2,0</b>	<b>157,8</b>	<b>480,2</b>	<b>513,8</b>	<b>1 153,8</b>
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

### Anschaffungswerte

Stand 1.1.2023	13,2	360,1	1 983,7	522,0	2 879,0
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Investitionen	0,0	0,0	0,6	329,1	329,7
Abgänge	0,0	-4,0	-90,6	0,0	-94,6
Umbuchungen	0,0	9,4	313,8	-329,6	-6,4
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>13,2</b>	<b>365,4</b>	<b>2 207,6</b>	<b>521,5</b>	<b>3 107,6</b>

### Kumulierte Wertberichtigungen

Stand 1.1.2023	-11,2	-202,3	-1 503,6	-8,2	-1 725,2
Planmässige Abschreibungen	-0,7	-6,2	-226,2	0,0	-233,0
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Abgänge	0,0	3,9	83,1	0,0	86,9
<b>Stand 31.12.2023</b>	<b>-11,9</b>	<b>-204,6</b>	<b>-1 646,7</b>	<b>-8,2</b>	<b>-1 871,3</b>

### Nettobuchwert 31.12.2023

	<b>1,3</b>	<b>160,8</b>	<b>560,9</b>	<b>513,3</b>	<b>1 236,3</b>
--	------------	--------------	--------------	--------------	----------------

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 138,3 Mio. (Vorjahr: CHF 108,5 Mio.).

Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.

Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 7,7 Mio. (Vorjahr: CHF 2,4 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.

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

## 22 Finanzverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	515,0	409,5
Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,5	0,6
Darlehen des Bundes (kommerziell)	550,0	365,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	95,8	92,1
<b>Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1 161,2</b>	<b>867,1</b>
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>		
Bankverbindlichkeiten	2 758,3	2 966,5
Barsicherheiten auf Zinsderivaten (Passiven)	0,0	58,1
Leasingverbindlichkeiten	28,2	33,8
Personalkasse	708,8	804,7
Darlehen von Dritten	100,0	100,0
Darlehen des Bundes (kommerziell)	5 930,0	5 930,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen	728,7	824,5
<b>Total langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>10 254,0</b>	<b>10 717,6</b>
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>11 415,3</b>	<b>11 584,8</b>

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 728,7 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 423,0 Mio.).

Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung. Der Ausweis der Barsicherheiten auf Zinsderivaten erfolgt neu in den Finanzverbindlichkeiten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Per Bilanzstichtag bestehen keine Barsicherheiten auf Zinsderivaten.

Die Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich im Berichtsjahr um CHF 169,5 Mio. auf CHF 11 415,3 Mio. Diese Reduktion ist das Resultat des positiven Free Cashflows.

## 23 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
<b>Kurzfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	0,4	0,4
Darlehen von Kantonen (zinslos)	0,4	0,4
<b>Total kurzfristige Darlehen</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
<b>Langfristige Darlehen</b>		
Darlehen vom Bund (zinslos)	24 499,7	23 682,0
Darlehen von Kantonen (zinslos)	2 117,6	2 102,1
<b>Total langfristige Darlehen</b>	<b>26 617,4</b>	<b>25 784,1</b>
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>26 618,1</b>	<b>25 784,8</b>

Die Zunahme der zinslosen Darlehen ist auf den Baufortschritt bei verschiedenen Projekten im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP), der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), und des Ausbaus Schritts 2035 (AS35) zurückzuführen.

## Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Bund.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 487,0	4 480,5
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	18 936,6	18 131,2
Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds	914,3	908,0
Darlehen aus anderen Vereinbarungen	162,2	162,6
Darlehen des Bundes (kommerziell)	6 480,0	6 295,0
<b>Darlehen gegenüber dem Bund</b>	<b>30 980,1</b>	<b>29 977,4</b>

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

## 24 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	664,7	623,6
gegenüber Aktionär Bund	41,2	34,4
gegenüber assoziierten Gesellschaften	6,8	1,5
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>712,8</b>	<b>659,6</b>

## 25 Andere Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
<b>Andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	97,5	93,3
Übrige Verbindlichkeiten	173,0	134,3
<b>Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>270,5</b>	<b>227,5</b>
<b>Andere langfristige Verbindlichkeiten</b>		
Erlösabgrenzungen	42,9	47,5
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	623,0	624,0
<b>Total andere langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>665,9</b>	<b>671,5</b>
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>	<b>936,5</b>	<b>899,0</b>

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 173,0 Mio. (Vorjahr: CHF 174,0 Mio.) enthalten.

## Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

<b>Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)</b>	Nominalwert	Verwendungsverzicht	Bilanz	Bildung	Bilanz	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand	Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand
Mio. CHF	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>2023</b>	31.12.2022	<b>2023</b>	2022
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Vorsorgeeinrichtungen	1,4	0,0	1,4	0,3	1,3	-0,2	-0,2
<b>Total</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>	<b>0,3</b>	1,3	<b>-0,2</b>	-0,7

95

<b>Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand</b>	Über-/Unterdeckung	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand
Mio. CHF	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2023</b>	31.12.2022			<b>2023</b>	2022
Patronale Fonds	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,5
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	-450,0	-450,0	0,0	-367,2	-367,2	-340,4
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>-450,0</b>	-450,0	<b>0,0</b>	<b>-367,2</b>	<b>-367,2</b>	-341,0

Aus den Sanierungen der Pensionskasse SBB (PK SBB) in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld von CHF 824,5 Mio. (Vorjahr: CHF 916,6 Mio.) gegenüber der PK SBB.

Zur langfristigen Sicherung der heutigen und der künftigen Renten hat die PK SBB Massnahmen wie die Senkung des technischen Zinssatzes, die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes beschlossen.

Aufgrund der Abhängigkeit von den Entwicklungen an den Kapitalmärkten, geringer Wertschwankungsreserven, ungünstiger Altersstruktur und der demografischen Entwicklung bleibt die nachhaltige Finanzierung der Pensionskasse risikobehaftet.

Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2023 auf 107,9 Prozent (Vorjahr: 100,6%) gestiegen.

## 26 Passive Rechnungsabgrenzungen.

Mio. CHF	<b>31.12.2023</b>	31.12.2022
Abgrenzung für Fahrausweise	805,0	775,0
Abgrenzung für Zinsaufwendungen	50,0	39,0
Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen	2,9	3,7
Übrige Abgrenzungen	1 136,5	792,4
<b>Passive Rechnungsabgrenzungen</b>	<b>1 994,4</b>	1 610,2

Die Abgrenzung für Fahrausweise umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente sowie die Abgrenzung von Mehrfahrtenkarten.

Die übrigen Abgrenzungen enthalten Anteile an Einnahmen von SBB Verkaufspunkten, die anderen konzessionierten Transportunternehmen gutgeschrieben werden, sowie noch nicht erhaltene Lieferantenrechnungen. Die Zunahme beruht insbesondere auf noch nicht fakturierten Fahrzeugbeschaffungen und auf einer Verpflichtung zur Rückzahlung von Betriebsbeiträgen an den Bund.

## 27 Rückstellungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Rückstellungen	429,9	326,9
Langfristige Rückstellungen	466,9	501,2
<b>Rückstellungen</b>	<b>896,8</b>	<b>828,1</b>

## Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

Mio. CHF	Vorsorge- verpflich- tungen	Umwelt- altlasten	Energie- bereich	Ferien/Zeit- guthaben	Restruktu- rierung	Latente Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1.1.2022	0,5	34,7	358,4	203,2	40,1	11,6	203,9	852,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Bildung	0,1	0,0	0,0	29,5	1,3	2,3	80,6	113,8
Verwendung	0,0	-1,2	-31,1	-18,4	-0,6	-0,8	-45,6	-97,7
Auflösung	0,0	-0,3	0,0	0,0	-10,9	-0,1	-28,4	-39,7
<b>Bestand 31.12.2022</b>	<b>0,6</b>	<b>33,2</b>	<b>327,3</b>	<b>214,2</b>	<b>29,8</b>	<b>13,0</b>	<b>210,1</b>	<b>828,1</b>
davon kurzfristig	0,0	1,9	27,7	142,3	3,5	0,0	151,5	326,9
davon langfristig	0,6	31,3	299,5	71,9	26,3	13,0	58,6	501,2
Bestand 1.1.2023	0,6	33,2	327,3	214,2	29,8	13,0	210,1	828,1
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,4	-0,6
Bildung	0,0	0,0	0,0	25,5	0,0	0,7	159,0	185,2
Verwendung	0,0	-1,5	-20,0	-19,8	-0,7	-0,1	-50,3	-92,4
Auflösung	-0,2	0,0	0,0	-0,1	-2,9	0,0	-20,5	-23,6
<b>Bestand 31.12.2023</b>	<b>0,4</b>	<b>31,7</b>	<b>307,3</b>	<b>219,6</b>	<b>26,3</b>	<b>13,6</b>	<b>297,9</b>	<b>896,8</b>
davon kurzfristig	0,0	4,6	27,1	138,4	0,7	0,0	259,0	429,9
davon langfristig	0,4	27,1	280,2	81,2	25,6	13,6	38,9	466,9

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaftlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Berichtsjahr wurden Altlastensanierungen im Umfang von CHF 1,5 Mio. (Vorjahr: CHF 1,2 Mio.) vorgenommen. Für die Sanierung des Energiebereichs wurde im April 2001 ein Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mrd. ermittelt. Die Rückstellung hat sich seither durch die Verwendung für Verluste aus Verkäufen von Kraftwerken und Beteiligungen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten reduziert. Für belastende Energieverträge besteht noch eine Rückstellung von CHF 307,3 Mio. Die Rückstellung Ferien/Zeitguthaben erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 5,4 Mio., insbesondere durch weitere Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» sowie aufgrund nicht bezogener Ferien- und Überzeitguthaben. Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für neue Schäden, insbesondere im Zusammenhang mit dem Unfall im Gotthard-Basistunnel, wurden Rückstellungen von CHF 142,0 Mio. gebildet. Für Schadenregulierungen wurden CHF 19,2 Mio. verwendet, und CHF 16,0 Mio. konnten aufgelöst werden. Zudem wurden übrige Rückstellungen verwendet für die Umrüstung der bestehenden Türsteuersysteme bei alten Reisewagen sowie für Zahlungen an Stiftungen, die ausgewählten Berufsgruppen eine vorzeitige Pensionierung ermöglichen.

## 28 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-31,2	-39,9
Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten	-47,2	-39,2
Zunahme/Abnahme übriges Umlaufvermögen	-170,3	89,8
Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53,7	-14,3
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	147,3	74,7
<b>Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen</b>	<b>-47,8</b>	<b>71,1</b>



## Verzinsliche Nettoverschuldung.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	22	1 161,2	867,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	22	10 254,0	10 717,6
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>11 415,3</b>	<b>11 584,8</b>
./. Flüssige Mittel	14	-152,5	-146,7
<b>Verzinsliche Nettoverschuldung</b>		<b>11 262,8</b>	<b>11 438,1</b>

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm im Geschäftsjahr um CHF 175,3 Mio. ab.

## Weitere Angaben.

### Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

Mio. CHF		31.12.2023	31.12.2022
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen		23,1	26,6
Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge		3 097,8	3 367,2
Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter		388,5	482,6
<b>Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven</b>		<b>3 509,3</b>	<b>3 876,3</b>

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

### Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

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

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF		31.12.2023	31.12.2022
Investitionsverpflichtungen		9 021,5	8 713,9
Verpflichtungen im Energiebereich		1 714,0	1 527,2
Übrige langfristige Vereinbarungen		2 717,7	2 776,7
<b>Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen</b>		<b>13 453,2</b>	<b>13 017,8</b>

Für Beteiligungen an Partnerwerken im Energiebereich bestehen zudem anteilige Verpflichtungen zur Übernahme ihrer Jahreskosten. Aufgrund der langen Betriebsdauer können diese Verpflichtungen nicht verlässlich bewertet werden.

## Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Fällig innerhalb eines Jahres	12,2	9,5
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	54,0	58,9
Fällig später als 5 Jahre	97,2	106,5
<b>Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>163,4</b>	<b>175,0</b>

98

## Transaktionen mit nahestehenden Personen.

### Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der SBB AG.

### Übersicht Leistungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr Zahlungen im Umfang von CHF 3575,4 Mio. (Vorjahr: CHF 4611,7 Mio.) vom Bund für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2023	2022
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	362,7	371,7
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Abschreibungen	1 480,7	1 509,1
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile	362,5	332,9
Leistungen des Bundes LV für Infrastruktur – Betriebsbeitrag	350,4	337,9
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	175,2	132,7
Abgeltungen des Bundes an Cargo für den alpenquerenden Güterverkehr	1,8	1,5
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Bund</b>	<b>2 733,3</b>	<b>2 685,7</b>
Zunahme Darlehen Bund zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	817,7	1 406,9
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen (Vorjahr: Tunnelausbruch Ceneri-Basistunnel)	24,4	519,1
<b>Total Leistungen Bund</b>	<b>3 575,4</b>	<b>4 611,7</b>
Zusätzlich hat die SBB von den Kantonen erhalten:		
Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr	405,0	416,2
Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen	9,1	25,2
<b>Total erfolgswirksame Leistungen Kantone</b>	<b>414,1</b>	<b>441,4</b>
Zunahme Darlehen Kantone zur Finanzierung der Bahninfrastruktur	15,5	34,5
À-fonds-perdu-Beiträge für Investitionen	35,2	38,5
<b>Total Leistungen Kantone</b>	<b>464,7</b>	<b>514,5</b>
<b>Total Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>4 040,2</b>	<b>5 126,3</b>

Betreffend Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund ZVV wird auf Anmerkung 2 «Leistungen der öffentlichen Hand» verwiesen.

## Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Betriebsertrag	201,1	186,5
Betriebsaufwand	-79,1	-72,9
<b>Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften</b>	<b>122,0</b>	<b>113,6</b>

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

99

## Transaktionen mit Personalvorsorgeeinrichtungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Darlehen und Kontokorrente	98,3	94,4
Langfristige Darlehen	728,7	824,5
<b>Darlehen gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen</b>	<b>827,1</b>	<b>919,0</b>

Die Darlehen gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung stammen aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Zur Sicherung dieser Darlehen wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten. Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 92,1 Mio. (Vorjahr: CHF 88,5 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 36,7 Mio. (Vorjahr: CHF 40,2 Mio.).

## Finanzinstrumente.

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristenkongruent finanziert. Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen innerhalb der entsprechenden Risikolimiten abgesichert.

Projektspezifische Absicherungen von Marktrisiken werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Die Fremdwährungsrisiken von geplanten Nettogeldflüssen werden im Markt abgesichert.

Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreissrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Instrument	Motiv	Kontrakt-	Werte	Werte	Kontrakt-	Werte	Werte
		volumen	aktiv	passiv	volumen	aktiv	passiv
Mio. CHF		31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
Währungen	Absicherung	441,4	0,0	9,7	414,4	3,3	4,6
Zinsen	Absicherung	732,1	8,8	19,9	1 057,1	85,8	24,0
Energiepreise	Absicherung	531,3	113,7	92,3	712,9	656,1	552,5
<b>Finanzinstrumente</b>		<b>1 704,8</b>	<b>122,5</b>	<b>121,9</b>	<b>2 184,4</b>	<b>745,2</b>	<b>581,1</b>

Im Vorjahr hat die SBB Terminkäufe aufgrund der Strommangellage getätigt, um zusätzliche Wasserreserven in den Speicherseen aufzubauen.

## Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

### Risikomanagement.

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

#### Corporate Risk Management.

Die Risikoeinschätzung durch die Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt jährlich mit dem Corporate Risk Report sowie mit dem Risikoupdate mit Massnahmencontrolling. Der Corporate Risk Report umfasst unter anderem die aktuellen Konzernrisiken der SBB. Risiken werden systematisch erhoben und auf verschiedenen Stufen bis hin zum Verwaltungsrat beurteilt.

Der Risk- und Compliance-Ausschuss und der Verwaltungsrat haben sich mit dem SBB Risikoportfolio befasst. Der Verwaltungsrat hat den Corporate Risk Report am 29. Juni 2023 genehmigt.

#### Risikomanagement und internes Kontrollsystem.

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

### Finanzielles Risikomanagement.

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

#### Zinsänderungsrisiken.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird durch die Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch das Verhältnis zwischen langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gesteuert. Das Zinsrisiko wird durch eine Zinsrisikolimite im Planungshorizont sowie strategischen Bandbreiten begrenzt.

#### Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden auf Konzernstufe abgesichert. Das Währungsrisiko wird durch eine Währungsrisikolimite im Planungshorizont begrenzt. Die Einhaltung der Limite wird monatlich überprüft.

#### Energiepreissrisiken.

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

#### Liquiditätsrisiken.

Zur Erfassung der Liquiditätsrisiken führt die SBB eine monatlich aktualisierte Liquiditäts- und Devisenplanung durch. Die vorhandene Liquidität wird in zentralen Cash Pools in Schweizer Franken und Euro konzentriert und über kurzfristige Finanzierungen gesteuert.

Zur Liquiditätssicherung bestehen eine operative Liquiditätsreserve und eine bestätigte kurzfristige Kreditlinie im Rahmen einer Vereinbarung mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

Die langfristige Finanzierung der SBB für kommerzielle Investitionen erfolgt zum grössten Teil bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und bei der Eurofima. Letztere ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie von deren Eignern.

Der Umfang der Bundesfinanzierungen ist in den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB geregelt.

#### Gegenparteiern.

Das Gegenparteiern misst das Risiko möglicher Verluste durch Gegenparteien, die ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen können. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, die ein langfristiges Kreditrating von mindestens BBB (Investment Grade) einer anerkannten Ratingagentur (oder gleichwertige Ratings) aufweisen. Zur Risikominimierung bestehen Vorgaben betreffend Gegenparteilimiten.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 22. Februar 2024 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

### Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2019–2023 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 90,7 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 59,3 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

## Ausgleichszahlungen von Immobilien zur Sanierung und Stabilisierung der PK SBB.

Die Sanierungsleistung in der Höhe von CHF 1493,0 Mio., welche die SBB im Jahr 2007 erbracht hat, muss gemäss Botschaft des Bundesrates zur Sanierung der PK SBB vom 5. März 2010 durch Immobilien finanziert werden. Für die anfallenden Amortisations- und Zinszahlungen leistete die Division Immobilien interne Ausgleichszahlungen an die Konzernbereiche von CHF 77,5 Mio. (Vorjahr: CHF 99,8 Mio.).

## Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Markt Personenverkehr (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Fern- und Regionalverkehr), Produktion Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Netz und Energie) erstellt. Die übrigen Segmente beinhalten Vertrieb & Services aus Markt Personenverkehr sowie die Konzernbereiche und werden zusammen mit den Konzerneliminationen ausgewiesen. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 104. Im übrigen Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

# Segmentinformation SBB Konzern.

## Angaben zur Erfolgsrechnung.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personen- verkehr	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente/ Elimina- tionen	Total SBB
	Fern- verkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
1.1.–31.12.2023									
<b>Betriebsertrag</b>	<b>2 899,3</b>	<b>1 973,3</b>	<b>3 038,4</b>	<b>1 045,3</b>	<b>889,1</b>	<b>4 604,7</b>	<b>890,1</b>	<b>-3 915,9</b>	<b>11 424,3</b>
davon									
Verkehrserträge	2 724,3	1 026,6	0,0	0,0	760,1	1 225,4	0,0	-1 158,9	4 577,5
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	809,5	0,0	0,0	2,2	2 270,7	65,0	0,0	3 147,4
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,5	1,2	841,6	0,5	1,4	0,0	-161,7	685,7
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	795,2	-332,8	463,6
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>-2 782,8</b>	<b>-1 915,3</b>	<b>-3 059,5</b>	<b>-725,6</b>	<b>-926,5</b>	<b>-4 784,8</b>	<b>-804,2</b>	<b>3 948,8</b>	<b>-11 049,8</b>
davon									
Personalaufwand	-51,1	-137,4	-1 524,9	-159,5	-409,9	-1 477,0	-57,5	-867,9	-4 685,3
Abschreibungen	-263,9	-318,0	-66,6	-234,6	-21,7	-1 455,2	-80,6	-105,2	-2 545,9
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>116,5</b>	<b>58,0</b>	<b>-21,1</b>	<b>319,7</b>	<b>-37,3</b>	<b>-180,1</b>	<b>86,0</b>	<b>32,9</b>	<b>374,4</b>
Übriger Erfolg	0,1	-34,9	0,9	-97,6	-2,2	7,2	-8,2	26,8	-107,9
Ausgleichszahlungen									
Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	-168,2 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0
<b>Segments-/Konzernergebnis</b>	<b>116,6</b>	<b>23,0</b>	<b>-20,2</b>	<b>53,9</b>	<b>-39,5</b>	<b>-22,9</b>	<b>77,8</b>	<b>77,8</b>	<b>266,5</b>

<sup>1</sup> Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 59,3 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 227,5 Mio.

1.1.–31.12.2022									
<b>Betriebsertrag</b>	<b>2 631,1</b>	<b>1 888,4</b>	<b>2 925,1</b>	<b>1 013,2</b>	<b>852,4</b>	<b>4 488,7</b>	<b>784,1</b>	<b>-3 856,1</b>	<b>10 726,8</b>
davon									
Verkehrserträge	2 494,4	921,5	0,0	0,0	763,4	1 167,7	0,0	-1 104,6	4 242,5
Leistungen der öffentlichen Hand	0,0	829,1	0,0	0,0	1,5	2 225,0	71,6	0,0	3 127,2
Mieterträge Liegenschaften	0,0	2,4	1,3	803,5	0,6	2,0	0,1	-152,8	657,0
Energieertrag	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	686,4	-261,1	426,3
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>-2 669,0</b>	<b>-1 831,6</b>	<b>-2 947,0</b>	<b>-701,9</b>	<b>-1 051,0</b>	<b>-4 642,0</b>	<b>-946,2</b>	<b>3 902,0</b>	<b>-10 886,7</b>
davon									
Personalaufwand	-48,2	-131,1	-1 499,7	-153,1	-395,8	-1 449,8	-52,6	-810,0	-4 540,3
Abschreibungen	-256,6	-309,6	-63,7	-261,5	-168,4	-1 480,4	-70,5	-96,7	-2 707,4
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>-37,9</b>	<b>56,8</b>	<b>-21,9</b>	<b>311,3</b>	<b>-198,6</b>	<b>-153,3</b>	<b>-162,1</b>	<b>45,8</b>	<b>-159,8</b>
Übriger Erfolg	-9,3	-46,3	-1,0	-74,3	78,5	-20,8	-2,8	-9,5	-85,5
Ausgleichszahlungen									
Infrastruktur/PK-Darlehen	0,0	0,0	0,0	-217,4 <sup>1</sup>	0,0	150,0	0,0	67,4	0,0
<b>Segments-/Konzernergebnis</b>	<b>-47,2</b>	<b>10,6</b>	<b>-23,0</b>	<b>19,6</b>	<b>-120,1</b>	<b>-24,2</b>	<b>-164,9</b>	<b>103,7</b>	<b>-245,4</b>

<sup>1</sup> Ausgleichszahlung exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 32,4 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 249,8 Mio.

## Angaben zum Cashflow.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personen- verkehr	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente/ Elimina- tionen	Total SBB
	Fern- verkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
1.1.–31.12.2023									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	422,8	370,8	-30,5	266,9	-75,1	26,0	75,0	239,2	1 295,1
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-222,1	-107,8	-94,8	-546,5	23,9	-2 201,1	-158,6	-115,4	-3 422,5
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	0,0	75,0	0,0	0,0	-0,1	2 181,9	57,1	0,0	2 313,9
<b>Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahn- infrastruktur durch die öH</b>	<b>200,7</b>	<b>338,0</b>	<b>-125,3</b>	<b>-279,6</b>	<b>-51,3</b>	<b>6,8</b>	<b>-26,5</b>	<b>123,8</b>	<b>186,5</b>
1.1.–31.12.2022									
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	345,6	466,8	-60,8	225,7	-41,7	-62,3	-119,2	178,3	932,4
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-392,1	-240,9	-101,1	-489,9	-5,3	-2 063,4	-190,1	-92,7	-3 575,4
Geldfluss aus Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öH	-5,0	57,5	0,0	0,0	-0,1	2 061,4	67,3	0,0	2 181,1
<b>Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahn- infrastruktur durch die öH</b>	<b>-51,5</b>	<b>283,4</b>	<b>-161,9</b>	<b>-264,2</b>	<b>-47,2</b>	<b>-64,3</b>	<b>-241,9</b>	<b>85,6</b>	<b>-461,9</b>

103

## Angaben zur Bilanz.

Mio. CHF	Markt Personenverkehr		Produktion Personen- verkehr	Immo- bilien	Güter- verkehr	Infrastruktur		Übr. Seg- mente/ Elimina- tionen	Total SBB
	Fern- verkehr	Regional- verkehr				Netz	Energie		
31.12.2023									
<b>Aktiven</b>	<b>4 826,3</b>	<b>4 727,0</b>	<b>1 361,1</b>	<b>7 313,8</b>	<b>541,1</b>	<b>34 313,6</b>	<b>2 243,2</b>	<b>-304,5</b>	<b>55 021,7</b>
Umlaufvermögen	320,3	602,8	781,1	63,6	245,6	452,2	112,2	-849,0	1 728,8
Anlagevermögen	4 506,0	4 124,2	580,0	7 250,1	295,5	33 861,4	2 131,0	544,6	53 292,9
<b>Passiven</b>	<b>4 826,3</b>	<b>4 727,0</b>	<b>1 361,1</b>	<b>7 313,8</b>	<b>541,1</b>	<b>34 313,6</b>	<b>2 243,2</b>	<b>-304,5</b>	<b>55 021,7</b>
Fremdkapital	1 580,1	3 758,4	903,2	6 392,8	542,6	26 923,6	1 637,4	835,6	42 573,8
davon									
Finanzverbindlichkeiten	500,0	2 859,7	361,1	6 205,0	359,8	668,0	683,7	-222,0	11 415,3
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahn- infrastruktur	0,0	613,6	0,0	0,0	0,5	25 493,5	510,5	0,0	26 618,1
Eigenkapital	3 246,1	968,6	457,9	920,9	-1,5	7 390,0	605,9	-1 140,1	12 448,0
31.12.2022									
<b>Aktiven</b>	<b>4 609,4</b>	<b>4 962,6</b>	<b>905,1</b>	<b>6 980,6</b>	<b>535,6</b>	<b>33 508,6</b>	<b>2 227,9</b>	<b>-167,5</b>	<b>53 562,2</b>
Umlaufvermögen	240,5	630,8	353,3	70,0	247,9	396,5	177,2	-715,0	1 401,1
Anlagevermögen	4 368,9	4 331,8	551,8	6 910,6	287,7	33 112,1	2 050,7	547,5	52 161,1
<b>Passiven</b>	<b>4 609,4</b>	<b>4 962,6</b>	<b>905,1</b>	<b>6 980,6</b>	<b>535,6</b>	<b>33 508,6</b>	<b>2 227,9</b>	<b>-167,5</b>	<b>53 562,2</b>
Fremdkapital	1 479,9	4 021,9	427,0	6 113,5	493,6	26 095,6	1 700,2	1 034,8	41 366,6
davon									
Finanzverbindlichkeiten	500,0	3 112,2	236,1	5 926,1	314,8	696,0	723,7	75,8	11 584,8
Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahn- infrastruktur	0,0	565,5	0,0	0,0	0,6	24 731,5	487,2	0,0	25 784,8
Eigenkapital	3 129,5	940,6	478,1	867,1	42,0	7 413,0	527,7	-1 202,3	12 195,7

# Beteiligungsverzeichnis SBB.

## Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %	Beteiligung SBB %	Erf	Seg
			<b>31.12.2023</b>	31.12.2022		
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Bern	CHF 9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino AG, Zürich	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00	V	MP
SBB GmbH, Konstanz	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Sensetalbahn AG, Bern	CHF 2,89	2,87	99,47	99,47	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway AG, Luzern	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG in Liq., Bern	CHF 1,00	0,75	75,49	75,49	E	MP
Regionalps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
EuroBasilea AG, Muttenz	CHF 0,10	0,06	60,00	0,00	E	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Paris	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
Transsicura AG, Bern	CHF 2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00	E	IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90	E	IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00	E	IM
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF 1,00	1,00	100,00	65,00	V	G
ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein	EUR 0,03	0,03	100,00	65,00	V	G
SBB Intermodal AG, Olten	CHF 0,10	0,10	100,00	0,00	V	G
SBB Cargo International AG, Olten	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Italia S.r.l., Milano	EUR 13,00	9,75	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR 1,50	1,13	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR 0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg	EUR 0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basel	CHF 0,10	0,03	33,33	21,67	E	G
RAAlpin AG, Olten	CHF 4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF 1,04	0,28	27,04	17,58	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF 20,00	4,77	23,85	23,85	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00	V	I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00	E	I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 350,00	126,00	36,00	36,00	E	I
AlpTransit Gotthard AG, Luzern (fusioniert)	CHF 0,00	0,00	0,00	100,00	E	I
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login Berufsbildung AG, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42	V	KB

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

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



# Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.

**Deloitte.**

Deloitte AG  
Pfingstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Schweiz

Phone: +41 (0)58 279 6000  
Fax: +41 (0)58 279 6600  
www.deloitte.ch

## **Bericht der Revisionsstelle**

An die Generalversammlung der  
**SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN**

## **Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung**

### *Prüfungsurteil*

Wir haben die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzernerfolgsrechnung, dem Konzerneigenkapitalnachweis und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 76-104) – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie dessen konsolidierter Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

### *Grundlage für das Prüfungsurteil*

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

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

### *Sonstige Informationen*

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

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

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

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



Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Bericht der Revisionsstelle  
für das am 31. Dezember 2023  
abgeschlossene Geschäftsjahr

#### *Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung*

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

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

#### *Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung*

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

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

#### **Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

#### **Deloitte AG**

Fabien Lussu  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Sarah Sutter  
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 22. Februar 2024



# Erfolgsrechnung SBB AG.

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

Mio. CHF	Anmerkung	2023	2022
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 792,6	3 482,0
Leistungen der öffentlichen Hand	2	2 935,2	2 908,0
Mieterträge Liegenschaften		691,1	662,9
Nebenerträge	3	1 541,0	1 454,0
Eigenleistungen		1 409,5	1 339,6
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>10 369,4</b>	9 846,5
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand		-871,3	-801,8
Personalaufwand	4	-4 080,3	-3 955,9
Sonstiger Betriebsaufwand	5	-2 563,0	-2 605,5
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	8	-40,0	-65,6
Wertberichtigungen auf Beteiligungen		-16,5	-88,4
Abschreibungen auf Sachanlagen		-2 196,2	-2 256,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen		-236,5	-202,8
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-10 003,8</b>	-9 976,2
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>365,6</b>	-129,7
Finanzertrag		20,9	17,5
Finanzaufwand		-133,8	-158,4
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>252,6</b>	-270,5
Erfolg aus Immobilienveräusserungen		27,5	8,1
<b>Gewinn/Verlust vor Steuern</b>		<b>280,1</b>	-262,4
Ertragssteuern		-15,0	-16,6
<b>Jahresgewinn/-verlust</b>	6	<b>265,1</b>	-279,0

# Bilanz SBB AG.

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2023	31.12.2022
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		146,1	142,6
Kurzfristige verzinsliche Forderungen		159,8	114,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	267,4	220,0
Andere Forderungen		112,9	106,8
Vorräte und angefangene Arbeiten		455,1	408,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		493,5	345,1
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>1 634,9</b>	1 338,0
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	8	878,4	1 008,5
Beteiligungen		550,8	555,6
Sachanlagen		42 961,5	42 529,3
Sachanlagen im Bau		6 895,4	6 290,7
Immaterielle Anlagen		1 202,6	1 134,1
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>52 488,6</b>	51 518,2
<b>Total Aktiven</b>		<b>54 123,5</b>	52 856,2

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2023	31.12.2022
<b>Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	658,7	610,8
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	1 670,5	1 379,7
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12	244,3	203,5
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 869,4	1 495,8
Kurzfristige Rückstellungen	13	343,9	342,0
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>4 786,8</b>	4 031,9
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	10	10 254,0	10 717,6
Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur		26 003,9	25 218,7
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12	665,8	671,3
Langfristige Rückstellungen	13	435,6	504,3
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>37 359,3</b>	37 112,0
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>42 146,1</b>	41 143,9
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Kapitalreserve			
Reserven aus Kapitaleinlage		2 000,0	2 000,0
Spezialgesetzliche Gewinnreserven			
Reserve EBG 67 Infrastruktur Netz		-37,3	-16,3
Reserve EBG 67 Infrastruktur Energie		4,3	2,7
Reserve PBG 36 Regionaler Personenverkehr		-81,4	-215,5
Freie Gewinnreserven		700,0	1 000,0
Bilanzgewinn/-verlust			
Gewinnvortrag		126,7	220,4
Jahresgewinn/-verlust	6	265,1	-279,0
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>11 977,4</b>	11 712,3
<b>Total Passiven</b>		<b>54 123,5</b>	52 856,2

# Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

## Anmerkungen zur Jahresrechnung.

110

### Allgemeines.

Die vorliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern (SBB AG), wurde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art. 957–963b OR) erstellt. Die Jahresrechnung stellt die wirtschaftliche Lage der SBB AG so dar, dass sich Dritte ein zuverlässiges Urteil bilden können.

Als Beteiligungen gelten Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt zu mindestens 20 Prozent beteiligt ist. Beteiligte sind der Bund als Aktionär der SBB AG sowie die Organisationen, die vom Bund beherrscht werden.

### Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2023 einen Deckungsgrad von 107,9 Prozent (Vorjahr: 100,6%) aus. Per 31. Dezember 2023 besteht eine Vorsorgeverpflichtung von CHF 450,0 Mio. (Vorjahr: CHF 450,0 Mio.).

### Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsbund (ZVV).

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

### Rückstellung für Umweltaltlasten.

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB AG eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, in der Eröffnungsbilanz 1999 keine vollumfängliche Rückstellung zu berücksichtigen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. einzustellen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2023 weitergeführt, und Kosten von CHF 1,5 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 31,7 Mio.

### Rückstellung für Fahrzeuginstandhaltung Regionalverkehr.

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

### Ertragssteuern.

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

# Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

## 1 Verkehrserträge.

Mio. CHF	2023	2022
Personenverkehr	3 550,3	3 241,0
Infrastruktur (Trassenertrag)	242,3	241,0
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 792,6</b>	<b>3 482,0</b>

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

Mio. CHF	2023	2022
<b>Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>		
Bund	279,7	284,0
Kantone	319,8	327,3
<b>Total Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr</b>	<b>599,5</b>	<b>611,3</b>
<b>Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung</b>		
Abschreibung Infrastruktur	1 453,8	1 484,3
Nicht aktivierbare Investitionsanteile	358,3	329,3
Betriebsbeitrag Infrastruktur	339,7	326,4
Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung	2 151,9	2 140,0
<b>Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen</b>		
Bund	174,7	131,4
Kantone	9,1	25,2
Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen	183,9	156,7
<b>Total Leistungen für die Bahninfrastruktur</b>	<b>2 335,7</b>	<b>2 296,6</b>
<b>Leistungen der öffentlichen Hand</b>	<b>2 935,2</b>	<b>2 908,0</b>

### 3 Nebenerträge.

Mio. CHF	2023	2022
Bahnbetriebsleistungen	58,7	56,9
Dienstleistungen	232,5	234,0
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	129,7	121,6
Erträge aus Vermietungen	104,8	100,2
Energieerträge	469,7	430,3
Geldwechsel	26,8	28,2
Provisionen	33,8	32,7
Drucksachen- und Materialverkäufe	78,1	77,4
Kostenbeteiligungen	303,4	255,4
Übrige Nebenerträge	103,4	117,2
<b>Nebenerträge</b>	<b>1 541,0</b>	<b>1 454,0</b>

### 4 Personalaufwand.

Mio. CHF	2023	2022
Lohnaufwand	2 803,8	2 717,4
Personalmiete	542,4	536,7
Sozialversicherungsaufwand	537,9	515,0
Übriger Personalaufwand	196,1	186,8
<b>Personalaufwand</b>	<b>4 080,3</b>	<b>3 955,9</b>

### 5 Sonstiger Betriebsaufwand.

Mio. CHF	2023	2022
Bahnbetriebsleistungen	475,7	425,0
Miete von Anlagen	75,5	70,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	589,1	535,3
Fahrzeugaufwand	110,0	149,1
Energieaufwand	570,4	701,9
Verwaltungsaufwand	102,8	104,0
Informatikaufwand	226,4	203,4
Werbeaufwand	44,3	41,6
Konzessionen, Abgaben, Gebühren	106,2	118,0
Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand	96,5	96,7
Übriger Betriebsaufwand	166,1	159,6
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>2 563,0</b>	<b>2 605,5</b>

### 6 Jahresgewinn/-verlust.

Mio. CHF	2023	2022
Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten		
Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	22,0	134,1
Infrastruktur gemäss Art. 67 EBG	-21,0	-20,6
Systemführerschaft Bahnstrom gemäss Art. 67 EBG	1,6	0,8
Ergebnisse aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	262,5	-393,3
<b>Jahresgewinn/-verlust</b>	<b>265,1</b>	<b>-279,0</b>

Das Bundesamt für Verkehr finanziert Systemführerschaften rund um die Bahninfrastruktur separat. Die Systemführerschaft im Bereich Bahnstrom wird vom Geschäftsfeld Energie verantwortet.



## 7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	246,1	204,4
gegenüber Beteiligten	14,8	13,8
gegenüber Beteiligungen	12,1	7,8
Wertberichtigungen	-5,5	-6,0
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>267,4</b>	<b>220,0</b>

113

## 8 Finanzanlagen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Übrige Beteiligungen	45,1	44,6
Wertberichtigung auf übrige Beteiligungen	-10,9	-10,4
Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	768,3	844,8
Wertberichtigung auf Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften	-105,0	-65,0
Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,0	1,1
Übrige Finanzanlagen	179,9	193,3
<b>Finanzanlagen</b>	<b>878,4</b>	<b>1 008,5</b>

Die erfolgswirksamen Wertberichtigungen der Finanzanlagen stammen aus der Wertberichtigung auf den Darlehen gegenüber der SBB Cargo AG von CHF 40,0 Mio. und CHF 0,6 Mio. auf den übrigen Beteiligungen.

Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 200,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet.

Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind gestundet. Ferner gewährt die SBB AG der SBB Cargo AG eine Finanzierungszusage für zusätzliche Darlehen im Umfang von CHF 90,0 Mio.

## 9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	608,8	570,1
gegenüber Beteiligten	42,6	37,7
gegenüber Beteiligungen	7,3	3,1
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>658,7</b>	<b>610,8</b>

## 10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Bankverbindlichkeiten	3 373,3	3 476,0
Barsicherheiten auf Zinsderivaten (Passiven)	0,0	58,1
Leasingverbindlichkeiten	28,2	33,8
Personalkasse	708,8	804,7
Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften	509,7	513,2
Darlehen des Bundes (kommerziell)	6 480,0	6 295,0
Darlehen der Vorsorgeeinrichtung	824,5	916,6
<b>Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten</b>	<b>11 924,5</b>	<b>12 097,4</b>

## 11 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung	4 038,1	4 079,6
Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung	18 880,6	18 076,1
Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds	837,3	830,9
Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund	158,7	158,7
Darlehen Kantone	2 089,3	2 073,5
<b>Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur</b>	<b>26 003,9</b>	<b>25 218,7</b>

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 31,3 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 24,8 Mio.).

## 12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen	81,6	75,0
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	162,6	128,5
Langfristige Erlösabgrenzungen	42,8	47,3
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden	623,0	624,0
<b>Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>910,1</b>	<b>874,8</b>

## 13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Umweltaltlasten	31,7	33,2
Belastende Energieverträge	307,3	327,3
Ferien/Zeitguthaben	184,4	179,2
Restrukturierung	12,3	15,7
Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr	130,2	169,7
Übrige Rückstellungen	113,6	121,2
<b>Kurz- und langfristige Rückstellungen</b>	<b>779,5</b>	<b>846,3</b>

Die Rückstellung «Belastende Energieverträge» deckt die erwarteten Verluste des Kraftwerks Nant de Drance, die sich aus der aktuellen Marktpreisprognose ergeben.

Die Rückstellung «Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr» wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 115,5 Mio. (Vorjahr: CHF 92,7 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 76,4 Mio. (Vorjahr: CHF 69,2 Mio.). Zusätzlich wurden aufgrund von Fahrzeugverkäufen Rückstellungen in der Höhe von CHF 0,5 Mio. an den Käufer übertragen.

## Weitere Angaben.

### Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag bei 27 440 (Vorjahr: 26 827).

### Liquiditätsmanagement.

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

115

### Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	8 344,8	8 280,8
Fällig später als 5 Jahre	3 482,2	3 403,9
<b>Total</b>	<b>11 827,0</b>	<b>11 684,8</b>

In den weiteren nicht bilanzierten Verpflichtungen sind unter anderem Investitionsverpflichtungen, Verpflichtungen im Energiebereich sowie langfristige Mieten für Immobilien und sonstige Anlagen enthalten.  
Für Beteiligungen an Partnerwerken im Energiebereich bestehen zudem anteilige Verpflichtungen zur Übernahme ihrer Jahreskosten. Aufgrund der langen Betriebsdauer können diese Verpflichtungen nicht verlässlich bewertet werden.

### Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Bürgschaften und Garantien	39,3	41,2
<b>Total</b>	<b>39,3</b>	<b>41,2</b>

### Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven und Aktiven unter Eigentumsvorbehalt.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Leasinganlagen	50,5	56,6
Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge	3 055,7	3 315,4
<b>Total</b>	<b>3 106,2</b>	<b>3 372,0</b>

### Eventualverbindlichkeiten.

Mio. CHF	31.12.2023	31.12.2022
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Statutarische Haftungsklauseln	302,0	325,0
Andere	154,5	248,6
<b>Total</b>	<b>560,5</b>	<b>677,6</b>

## Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

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

## Konzerninterne Absicherung von Transaktionsrisiken.

Corporate Treasury ist verantwortlich für das konzernweite Management von Währungsrisiken. Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über die SBB AG abgesichert.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 22. Februar 2024 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

# Angaben gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

Die SBB AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV).

## Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 RKV).

117

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

## Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	Netto- buchwert	Zugänge	Um- buchungen aus Anlagen im Bau	Abschrei- bungen	Abgänge	Netto- buchwert
	1.1.2023					<b>31.12.2023</b>
Gebäude und Grundstücke	1 625,3	1,8	30,9	-30,2	-0,7	1 627,1
Kunstbauten	9 340,4	0,0	302,5	-186,5	-2,4	9 454,0
Brücken	1 943,9	0,0	114,9	-44,3	-0,6	2 013,8
Tunnel	6 484,5	0,0	43,5	-117,9	0,0	6 410,2
Übrige Kunstbauten	912,0	0,0	144,1	-24,2	-1,7	1 030,0
Fahrbahnanlagen	8 239,1	0,0	580,5	-338,9	-21,7	8 459,1
Gleise	3 825,5	0,0	306,8	-177,3	-11,6	3 943,4
Weichen	1 919,4	0,0	151,0	-98,9	-8,4	1 963,1
Übrige Fahrbahnanlagen	2 494,3	0,0	122,7	-62,7	-1,8	2 552,5
Bahnstromanlagen	2 679,4	0,6	162,8	-105,5	-5,4	2 732,0
Fahrleitungsanlagen	1 490,3	0,0	87,3	-52,4	-2,8	1 522,5
Übrige Bahnstromanlagen	1 189,1	0,6	75,5	-53,1	-2,6	1 209,5
Sicherungsanlagen	2 694,6	0,0	153,1	-245,0	-9,3	2 593,5
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	2 152,2	0,0	112,8	-191,6	-5,9	2 067,5
Übrige Sicherungsanlagen	542,5	0,0	40,3	-53,3	-3,4	526,0
Niederspannungs- und Telekomanlagen	1 923,7	0,0	36,3	-259,6	-12,8	1 687,7
Niederspannungsverbraucher	1 419,9	0,0	-42,9	-148,5	-1,7	1 226,8
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	503,9	0,0	79,3	-111,1	-11,2	460,9
Publikumsanlagen	1 073,6	0,0	127,4	-32,2	-2,9	1 166,0
Perrons und Zugänge	1 017,9	0,0	128,7	-30,5	-2,9	1 113,2
Übrige Publikumsanlagen	55,7	0,0	-1,2	-1,6	0,0	52,8
Fahrzeuge Infrastruktur	748,3	0,1	23,3	-55,5	-1,4	714,8
Schienenfahrzeuge	719,6	0,0	6,9	-47,2	-0,3	679,0
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	28,7	0,1	16,4	-8,3	-1,1	35,8
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	430,0	0,0	267,0	-136,2	-10,6	550,3
Anlagen im Bau	4 350,1	2 210,3	-1 683,9	0,0	0,0	4 876,5
<b>Total</b>	<b>33 104,7</b>	<b>2 212,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-1 389,5</b>	<b>-67,2</b>	<b>33 860,9</b>
Total Anschaffungswerte	51 092,7					52 759,9
Total kumulierte Wertberichtigungen	-17 988,0					-18 898,9
<b>Total Nettobuchwert</b>	<b>33 104,7</b>					<b>33 860,9</b>

## Abschreibungen Sachanlagen und Immaterielle Anlagen der Sparte Infrastruktur (Art. 7 RKV).

Mio. CHF	2023	2022
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 282,5	1 260,3
Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen	107,0	91,8
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	65,7	128,3
<b>Total</b>	<b>1 455,2</b>	<b>1 480,4</b>

118

## Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 3 RKV).

Anlagegruppen	Total Investitionen	davon zulasten Erfolgsrechnung	davon Zugänge von Anlagen
Mio. CHF	2023	2023	2023
Gebäude und Grundstücke	60,0	13,6	46,5
Kunstbauten	404,7	63,8	340,9
Brücken	195,5	21,8	173,7
Tunnel	103,1	23,2	79,9
Übrige Kunstbauten	106,1	18,7	87,4
Fahrbahnanlagen	890,1	147,3	742,8
Gleise	620,7	95,3	525,4
Weichen	248,4	47,9	200,5
Übrige Fahrbahnanlagen	21,1	4,1	16,9
Bahnstromanlagen	206,1	27,9	178,2
Fahrleitungsanlagen	135,3	17,4	117,9
Übrige Bahnstromanlagen	70,8	10,4	60,3
Sicherungsanlagen	335,3	60,1	275,3
Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen	245,1	53,2	191,9
Übrige Sicherungsanlagen	90,2	6,9	83,3
Niederspannungs- und Telekomanlagen	219,7	27,6	192,2
Niederspannungsverbraucher	117,7	11,5	106,2
Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen	102,0	16,1	85,9
Publikumsanlagen	300,6	43,6	257,0
Perrons und Zugänge	294,4	42,7	251,7
Übrige Publikumsanlagen	6,2	0,9	5,3
Fahrzeuge Infrastruktur	31,5	0,8	30,8
Schienenfahrzeuge	12,9	0,0	12,9
Übrige Fahrzeuge Infrastruktur	18,6	0,7	17,8
Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen)	220,8	71,6	149,2
Vorsteuerkürzung auf Investitionsbeiträgen	60,3	60,3	0,0
<b>Total</b>	<b>2 729,2</b>	<b>516,4</b>	<b>2 212,8</b>

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1737,4 Mio. (Vorjahr: CHF 1683,2 Mio.) und Ausbauten von CHF 981,0 Mio. (Vorjahr: CHF 814,0 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 10,7 Mio. (Vorjahr: CHF 41,2 Mio.) finanziert.

## Beteiligungen.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio.	Kapital- und Stimmenanteil SBB %	Kapital- und Stimmenanteil SBB %
				<b>31.12.2023</b>	31.12.2022
<b>Personenverkehr und Tourismus</b>					
Elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	2,87	99,47	99,47
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
öV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG in Liq., Bern	CHF	1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Swiss Travel System AG, Zürich	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
EuroBasilea AG, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	0,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
<b>Güterverkehr und Spedition</b>					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	65,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	0,00
SBB Cargo International AG, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RApin AG, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85
<b>Kraftwerke</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	350,00	126,00	36,00	36,00
<b>Liegenschaften und Parking</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Diverses</b>					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Transsicura AG, Bern	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login Berufsbildung AG, Olten	CHF	1,00	0,69	69,42	69,42
AlpTransit Gotthard AG, Luzern (fusioniert)	CHF	0,00	0,00	0,00	100,00

## Genehmigung der Jahresrechnung durch das Bundesamt für Verkehr.

Aufgrund der Anpassung des Aufsichtssystems zu den Subventionen im öffentlichen Verkehr verzichtet das Bundesamt für Verkehr auf die Genehmigung der Jahresrechnung, prüft aber die genehmigten Jahresrechnungen.

# Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

120

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2023 wie folgt auszugleichen:

Mio. CHF	<b>31.12.2023</b>
Gewinnvortrag Vorjahr	107,3
Entnahme aus Reserve gemäss Art. 67 EBG der Ergebnisse Sparte Infrastruktur und Systemführerschaft Bahnstrom	19,4
Gewinnvortrag	126,7
<b>Jahresgewinn</b>	<b>265,1</b>
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>391,8</b>
<b>Verwendung des verbleibenden Bilanzgewinnes</b>	
Reservezuweisung Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG	-22,0
Reservezuweisung an die gesetzlichen Reserven gemäss Art. 672 OR	-13,1
Zuweisung an die freiwillige Gewinnreserve	-200,0
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>156,7</b>



# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.

**Deloitte.**

Deloitte AG  
Pfungstweidstrasse 11  
8005 Zurich  
Switzerland

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

## **Bericht der Revisionsstelle**

An die Generalversammlung der  
**SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, BERN**

## **Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung**

### *Prüfungsurteil*

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 108-119) – geprüft.

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

### *Grundlage für das Prüfungsurteil*

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

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

### *Sonstige Informationen*

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

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

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

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



Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Bericht der Revisionsstelle  
für das am 31. Dezember 2023  
abgeschlossene Geschäftsjahr

#### *Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung*

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

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

#### *Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung*

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

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

#### **Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen**

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

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

#### **Deloitte AG**

Fabien Lussu  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Sarah Sutter  
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 22. Februar 2024

# Nachhaltigkeits- bericht.

123

Geschäftsbericht 2023

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

# Nachhaltigkeit bei der SBB.

124

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

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

## Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

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

## Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

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

## Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

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

## Das Nachhaltigkeitsengagement der SBB: Schwerpunktthemen und SDGs.

### Umwelt

Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

**Klima und Energie**

**Kreislaufwirtschaft**

**Nachhaltige Lebensräume**

### Gesellschaft

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

**Nachhaltige Mobilität**

**Sicherheit und Resilienz**

**Nachhaltige Beschaffung**

### Mitarbeitende

Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

**Attraktive Arbeitgeberin**

**Gesundheit und Arbeitssicherheit**

**Chancengleichheit**

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

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

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

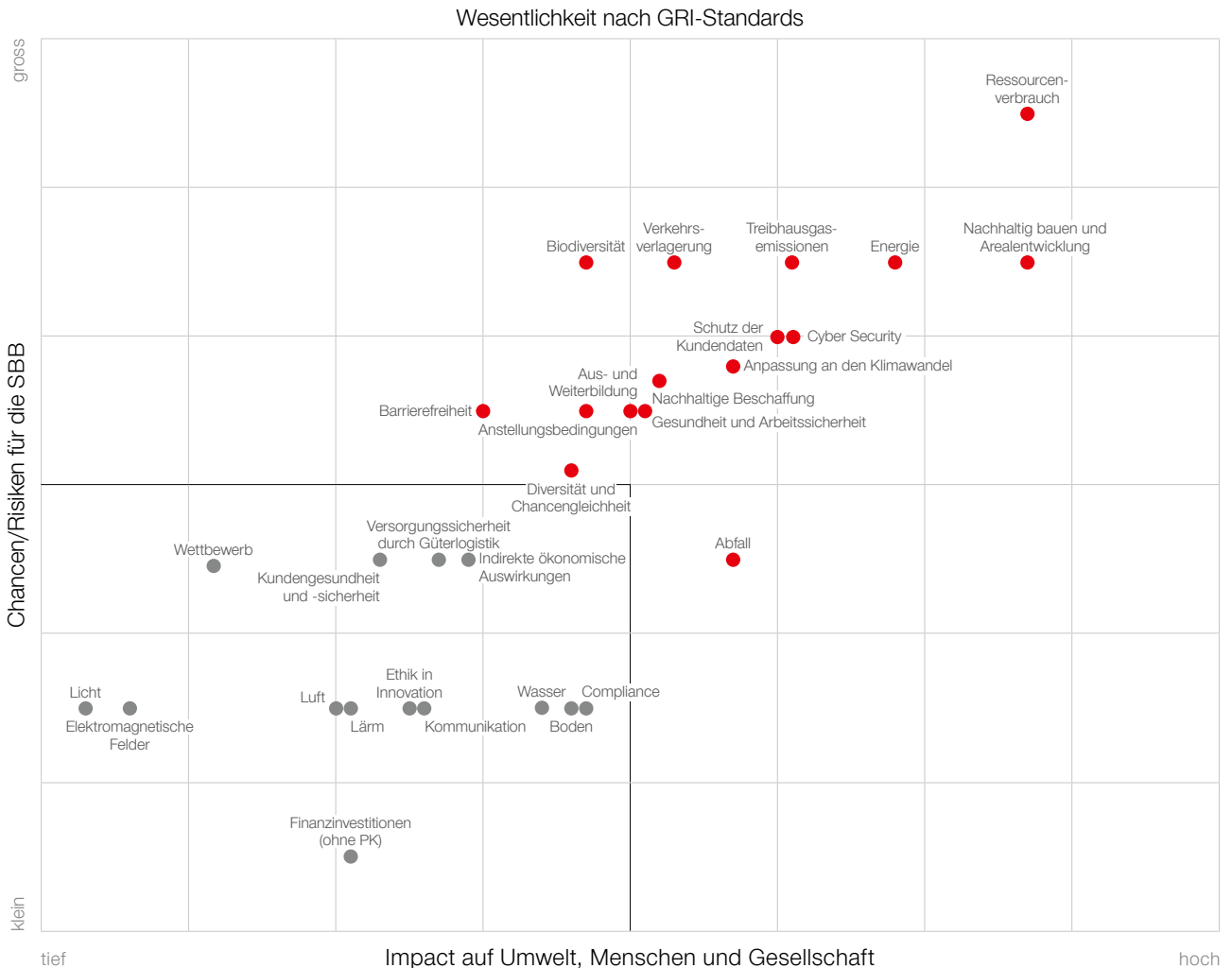
Weitere Ziele sowie Kennzahlen zu den Schwerpunktthemen sind in den Kapiteln ab Seite 137 zu finden. Eine Übersicht über die wichtigsten Kennzahlen befindet sich in der Tabelle «ESG-Kennzahlen» auf Seite 49.

## Herleitung der wesentlichen Themen.

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

126

## Wesentlichkeitsmatrix.



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

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

## Über die Berichterstattung.

Die SBB legt ihre ökologischen, sozialen und Governance-Themen (ESG) gemäss den GRI Sustainability Reporting Standards und der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) offen. Mit welchen ökologischen und sozialen Themen sie sich 2023 speziell beschäftigte, ist im Teil «Konzernlagebericht» zu finden. Die strategischen Ziele sowie Kennzahlen zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen und die klimabezogenen Risiken und Chancen sind im Teil «Nachhaltigkeitsbericht» aufgeführt. Informationen zur Governance finden sich im Corporate-Governance-Teil.

Angaben gelten für die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz) ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Falls Daten oder Informationen von diesem Grundsatz abweichen, ist dies gesondert vermerkt. Ebenso werden im Vergleich zum Vorjahr neu formulierte Informationen direkt bei der jeweiligen Auskunft ausgewiesen. Aufgeführte Kennzahlen werden durch das SBB Statistikportal auf [reporting.sbb.ch](http://reporting.sbb.ch) ergänzt.

Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen ESG-Informationen ist keine externe Bestätigung («external assurance») eingeholt worden. Fragen und Rückmeldungen zu Inhalten dieses Berichtsteils können an Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit, gestellt werden: [christina.meier@sbb.ch](mailto:christina.meier@sbb.ch).

# Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

128

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



## Beitrag der SBB zur Erreichung des SDG durch die Schweiz

- sehr kleiner Beitrag
- ■ kleiner Beitrag
- ■ ■ mittlerer Beitrag
- ■ ■ ■ grosser Beitrag
- ■ ■ ■ ■ sehr grosser Beitrag



Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für 35 000 Mitarbeitende verantwortlich. Um deren Gesundheit und Wohlergehen zu erhalten, setzt sie ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Sie fördert die Gesundheitskompetenz der Mitarbeitenden unter anderem im Hinblick auf die Digitalisierung und mit besonderer Berücksichtigung der psychischen Gesundheit. Sie schafft gesundheitsfördernde Arbeitsbedingungen, besonders für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Gesundheit und Arbeitssicherheit



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

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Aus- und Weiterbildung



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

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Diversität und Chancengleichheit



Die SBB ist die grösste Stromverbraucherin der Schweiz. Durch den Ausbau des Bahnangebots wird ihr Energiebedarf in den kommenden Jahren weiterwachsen. Die SBB bekennt sich deshalb zu einem sorgsamem Umgang mit Energie, indem sie Energie spart, die Energieeffizienz erhöht und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch steigert. Sie plant, vermehrt Strom und Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

→ Weitere Informationen siehe Kapitel Energie



Viele Mitarbeitende bei der SBB arbeiten in einer anspruchsvollen Arbeitsumgebung. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, entwickelt die SBB ihre Sicherheits- und Qualitätskultur kontinuierlich weiter.

Durch den GAV SBB und den GAV SBB Cargo sorgt sie für zeitgemässe wie zukunftsfähige Arbeits- und Arbeitsbedingungen für ihre Mitarbeitenden.

Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz arbeitet die SBB mit Tausenden von Lieferanten zusammen. Sie ist dabei bestrebt, in der Lieferkette negative Auswirkungen auf die Umwelt sowie allfällige Arbeits- und Menschenrechtsverletzungen zu verhindern.

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















Die Schweiz hat sich der Agenda 2030 verpflichtet. Die SBB leistet durch ihr Handeln entlang ihres Nachhaltigkeitsengagements einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz. In erster Linie trägt sie durch die konsequente Senkung ihrer Treibhausgasemissionen, ihre Energiestrategie und ihr Angebot massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei.

Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Infrastrukturbetreiberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin unterstützt die SBB die Erreichung der folgenden SDGs: SDG 8 (Sichere Arbeit), SDG 9 (Sicherer Zugang zur Bahn und verlässliche Infrastruktur), SDG 11 (Nachhaltige Bauten und Lebensräume) und SDG 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch).

Punktuell trägt die SBB zur Erreichung der folgenden fünf SDGs bei: Sie engagiert sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Sie fördert die Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und den barrierefreien Zugang zur Bahn (SDG 10). Schliesslich verpflichtet sie sich zur naturnahen Pflege von Bahnborden und Böschungen (SDG 15).

Bei der Gewichtung der SDGs orientiert sich die SBB an der Umsetzung der Agenda 2030 durch die Schweiz. Die Schwerpunkte der SBB stehen somit im Einklang mit der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats. Die folgenden Spalten beschreiben den Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs.

					
					
<p>Die SBB betreibt und unterhält eine verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur. Sie modernisiert und rüstet ihre Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge nach, um diese noch sauberer und umweltverträglicher zu machen. Sie fördert die Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die SBB investiert in Innovationen, entwickelt neue Mobilitätsangebote und fördert den grenzüberschreitenden Verkehr. Ihre Kundendaten behandelt sie mit grösster Sorgfalt, und sie schützt ihre Informatikinfrastruktur vor Cyberangriffen.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Schutz der Kundendaten und Cyber Security</p>	<p>Die SBB beschäftigt Mitarbeitende unterschiedlicher Herkunft. Sie fördert die Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie toleriert keinerlei Art von Rassismus und Diskriminierung. Die SBB fördert die Vielfalt in Teams und im Management und etabliert eine inklusive Unternehmenskultur. Bahnfahren ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik mit physischen und digitalen Hürden verbunden. Die SBB ermöglicht einen möglichst barrierefreien Zugang zu ihrem digitalen Angebot sowie die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Chancengleichheit und Barrierefreiheit</p>	<p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Arealen zu Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus. Dadurch schafft sie sichere und nachhaltige Verkehrssysteme wie auch Arbeits-, Wohn- und Lebensräume. So fördert die SBB kurze Wege zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort. Ihre Büro- und Wohngebäude plant und baut sie nach hochgesteckten Nachhaltigkeitsstandards, und sie ist bestrebt, Materialien wiederzuverwenden.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Nachhaltig bauen und Arealentwicklung sowie Kreislaufwirtschaft</p>	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang ihrer Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern vermehrt auch soziale und ökologische Kriterien. Bei Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen fördert die SBB die Kreislaufwirtschaft. Sie sorgt für eine effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen, minimiert den Ressourcenverbrauch, nutzt wiederverwertbare Materialien und steigert die Recyclingquote. Sie vermindert die Abfallmenge im Betrieb und den Kunststoffverbrauch der Mitarbeitenden sowie der Konsumentinnen und Konsumenten an den Bahnhöfen.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Kreislaufwirtschaft und Nachhaltige Beschaffung</p>	<p>Die Verkehrsverlagerung auf die Bahn vermeidet rund zehn Prozent der Schweizer Gesamtemissionen. Somit trägt die SBB einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Es gehört zu ihren wichtigsten Zielen, die eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben zu reduzieren. Die SBB steigert ihre Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen und passt sich an die Auswirkungen des Klimawandels an.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Verkehrsverlagerung, Treibhausgasemissionen und Anpassung an den Klimawandel</p>	<p>Als grosse Infrastrukturbetreiberin trägt die SBB zwar massgeblich zur Zerstückelung der Landschaft bei. Sie bewirtschaftet jedoch im Gegenzug einen grünen Korridor entlang der Schienen und ergreift im Rahmen von Bauprojekten Ausgleichsmassnahmen. Sie schützt und renaturiert Ökosysteme, um die Biodiversität zu fördern und Lebensräume geschützter wie bedrohter Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p> <p>→ Weitere Informationen siehe Kapitel Biodiversität</p>

# Fokus Klima.

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

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

## Governance.

### Offenlegung der Governance von klimabedingten Risiken und Chancen.

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

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

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

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

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

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

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

## Strategie.

Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit, die Strategie und die Finanzplanung.

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

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

### **Naturgefahren nehmen mit dem Klimawandel zu.**

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

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

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

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

### **Hitze als Gesundheitsrisiko.**

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

### **Auswirkungen des Klimawandels auf die Energieversorgung.**

Die Züge der SBB fahren heute mit 90 Prozent Strom aus erneuerbarer Energie. Der Strom, der Bahnhöfe, Bürogebäude und Bahninfrastruktur versorgt, stammt bereits vollständig aus erneuerbaren Quellen. Hohe Temperaturen und Trockenheit beeinträchtigen die Energieproduktion und die Stromversorgung durch Wasserkraft. Gleichzeitig steigt im Sommer der Energiebedarf für die Klimatisierung und Kühlung von Zügen, Gebäuden, Werkstätten, Lagern und IT-Infrastrukturen. In Zukunft kann es zudem zu Wassernutzungskonflikten kommen, wenn Wasser aus Stauseen beispielsweise für die Landwirtschaft benötigt wird. Wenn es zu Energieengpässen kommt, muss die SBB mehr Energie für die Bahnproduktion und die Immobilien zukaufen, was bei steigenden Energiepreisen wiederum höhere Kosten verursacht. Wenn Strom aus erneuerbaren Quellen nicht zum benötigten Zeitpunkt verfügbar ist, führt dies dazu, dass die SBB ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht genügend rasch senken kann. Mit ihrer Energiestrategie und dem 2012 gestarteten Energiesparprogramm steigert die SBB Jahr für Jahr ihre Energieeffizienz, was dazu beiträgt, die energiebedingten Auswirkungen des Klimawandels abzufedern. Zukünftig will die SBB die Produktions- und Speicherkapazität der Wasserkraft weiter ausbauen und in den Ausbau von erneuerbaren Energien wie Fotovoltaik investieren. Die Finanzierung dieser Vorhaben ist jedoch noch nicht gesichert.

### **Steigende Temperaturen als Chance?**

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

### **Neue Marktchancen auf dem Weg zu einer fossilfreien Zukunft.**

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

Das erhöhte Bewusstsein der Bevölkerung für den Klimawandel sowie ihre Klimaziele stärken die Bahn als umweltfreundliches Transportmittel. Durch eine proaktive, langfristige Planung will die SBB ihr nachhaltiges Angebot ausbauen, das Marktpotenzial ausnutzen und Mehrverkehr wie Mehreinnahmen schaffen. Mögliche neue Klimaschutzvorschriften – um etwa künftig in grossen und mittleren Städten den Privatverkehr einzuschränken, ergeben für die SBB neue Marktchancen. Die Einschränkung der Rheinschiffahrt bei Niedrigwasser eröffnet für die SBB die Chance, den Warentransport vermehrt auf der Schiene zu führen. Der Transport von CO<sub>2</sub> zur Speicherung im Untergrund stellt für die SBB ein zusätzliches neues Marktfeld dar. Indem die SBB ihre Wasserkraft- und Fotovoltaikproduktion ausbaut, verringert sie ihre Abhängigkeit von Stromimporten. Weil sie vermehrt auf Strom statt Diesel setzt, sinken in Zukunft die Kosten für den Unterhalt ihres Roll-, Bau- und Rangiermaterials. Auf dem Arbeitsmarkt sind nachhaltige Unternehmen mit klaren Klimazielen gemäss neuesten Trends für viele (potenzielle) Mitarbeitende besonders attraktiv, was dem Fachkräftemangel entgegenwirkt.

### **Lassen sich die Treibhausgasemissionen rasch genug senken?**

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

Die SBB hat sich ambitionierte Klimaziele gesetzt und will ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen massiv senken. Als bundesnaher Betrieb ist sie gemäss dem im Juni 2023 angenommenen Klimagesetz aufgefordert, bis 2040 Netto-Null-Emissionen anzustreben. Wenn es der SBB nicht gelingt, ihre Klimaziele zu erreichen, beeinflusst dies ihr Image. Die Bahn wird gegenüber anderen elektrischen Verkehrsträgern möglicherweise nicht mehr als klimafreundliches Verkehrsmittel angesehen. Der Anteil am Modalsplit könnte sinken, und dies könnte entsprechende Umsatzeinbussen nach sich ziehen. Ebenso stellt ein Einbruch des Wintertourismus für die SBB ein Risiko dar, Marktanteile und somit Einnahmen zu verlieren. Allenfalls erfolgende Abgänge von klimaaffinen Mitarbeitenden verschärfen zudem den Fachkräftemangel.

Allfällige neue Vorschriften und Standards können dazu führen, dass die SBB ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss zum Beispiel über eine Abgabe entgelten muss. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, wird die SBB zudem ihre unvermeidbaren Emissionen der Atmosphäre entziehen müssen, was hohe Kosten zur Folge haben wird.

#### **Fortschrittliche Lösungen für den Klimaschutz.**

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

#### **Auch die Lieferketten sind vom Klimawandel betroffen.**

Die SBB beschafft unzählige Güter und Dienstleistungen aus der ganzen Welt. Werden ihre Lieferketten durch Naturereignisse unterbrochen, entstehen Verzögerungen und Preisschwankungen im Einkauf. Dies wiederum kann zu Verspätungen, Verschiebungen und Verteuerungen von Unterhalts- und Ausbauprojekten führen. Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss ihrer Zulieferer zu reduzieren und ihre Klimarisiken in der Lieferkette zu minimieren, setzt die SBB unter anderem auf Kreislaufwirtschaft. Indem sie ihre Ressourcen effizient einsetzt, spart sie Energie und damit Kosten. Sie will zudem in Zukunft ihre Lieferketten besser kennenlernen. Denn transparente Lieferketten bilden die Grundlage, um Klimarisiken, die sich aus Naturgefahren ergeben, in der Beschaffung effektiv zu steuern. Die Transformation zu einer fossilfreien Lieferkette ist äusserst anspruchsvoll, und Klimaklagen gegen Lieferanten mit entsprechendem Imageschaden stellen für die SBB ein weiteres transitorisches Risiko dar.

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

- Gefährdung von Personen und Sachwerten
- Ausfälle von Zügen, Energie, Personal und Einnahmen
- Verspätungen von Zügen, Projekten und Beschaffungen
- Kosten für die Instandhaltung, die Behebung von Schäden, Anpassungsmassnahmen, Energie und Beschaffung, CO<sub>2</sub>-Abgaben und CO<sub>2</sub>-Negativemissionen
- Fehltage infolge neuer Krankheiten sowie hitzebedingter Ausfälle und Unfälle
- Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit (Komfort in den Zügen, Erreichung Klimaziele)

#### **Finanzierung der Anpassung an den Klimawandel.**

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

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

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

## Risikomanagement.

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

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

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

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

## Kennzahlen und Ziele.

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

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

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

### **Treibhausgasemissionen.**

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

Im Gegensatz zu den betrieblichen Treibhausgasemissionen ist für die SBB vor allem der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck in der Beschaffung sehr gross. Die SBB will deshalb bis 2030 zusätzlich ihre Scope-3-Emissionen um 30 Prozent verringern.

Kennzahlen:

- Treibhausgasbilanz
- Senkung der Treibhausgasemissionen

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

### Transitionsrisiken.

Die SBB reduziert ihre Treibhausgasemissionen, indem sie Energie spart, Energie effizienter nutzt, auf erneuerbare Energien setzt, klimaschädliche technische Gase ersetzt und die Kreislaufwirtschaft als Standard etabliert. So heizt sie bis 2030 ihre Gebäude und bis 2040 die Weichen vollständig mit erneuerbaren Energien oder Strom. Schienen- und Strassenfahrzeuge wie auch Baustellengeneratoren stellt sie auf elektrobetriebene oder hybride Antriebe um. Durch emissionsbezogene Zuschlagskriterien will die SBB bei der Beschaffung die CO<sub>2</sub>-Emissionen in ihrer Lieferkette reduzieren. Ausserdem ersetzt sie technische Gase und Kältemittel durch klimafreundliche Alternativen.

Kennzahlen:

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

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

Kennzahlen:

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

### Physische Risiken.

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

Kennzahlen:

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

### Klimabedingte Chancen.

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

Kennzahlen:

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

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

Kennzahlen:

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

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

Kennzahlen:

- Angefallener Abfall

Kapitel «Abfall», S. 143

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

Kennzahlen:

- Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten

Kapitel «Nachhaltig bauen», S. 146

### **Kapitaleinsatz.**

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

### **Internes Carbon Pricing.**

Die SBB setzt aktuell kein internes Carbon Pricing ein. Um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, rechnet sie aktuell damit, ab 2040 für die Entfernung von CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre bis zu 1000 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> zu bezahlen.

### **Vergütungen.**

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

Kennzahlen:

- Erfolgsorientierter Lohnbestandteil

Corporate-Governance-Bericht, S. 72



# Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

## Klima und Energie.

137

Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle. Da die SBB ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter ausbaut, wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzbemühungen weiterhin wachsen. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist der Bahnverkehr emissionsarm. Dennoch verursacht die SBB Treibhausgasemissionen. Neben den betrieblichen Emissionen ist vor allem der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck der indirekten Emissionen gross.

### Treibhausgasemissionen.

#### Strategisches Ziel.

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

#### Treibhausgasbilanz.

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
<b>Scope 1:</b>						
<b>Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen CO<sub>2</sub>e</b>						
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	31 700	26 900	27 500	27 300	22 000	↓
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	39 000	36 400	37 100	37 800	34 400	↓
Verluste von Kältemitteln	9 600	7 000	9 400	8 900	8 500	↓
Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	2 100	2 400	1 500	1 000	1 100	↗
<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	500	500	500	800	500	↓
Fernwärme	3 300	3 900	3 900	3 400	3 800	↗

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

Bei der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese Emissionen anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO<sub>2</sub>e um. Die Treibhausgasemissionen werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)» und weiterer Standards und Leitlinien berechnet. An einigen Stellen wurden für die berechneten Emissionen Hochrechnungen oder Schätzungen vorgenommen, da noch keine genauen Zahlen verfügbar waren. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich jeweils auf das Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, aber ohne weitere Tochtergesellschaften. Bei Redaktionsschluss sind noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2023 vorgelegen. An diesen Stellen wurden Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet.

#### Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO<sub>2</sub>e-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge oder Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten.

#### Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).

Die Treibhausgasemissionen im Scope 2 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015» berechnet. Scope 2 umfasst die 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). Hierzu gehören ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste).

#### Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).

Die Treibhausgasemissionen im Scope 3 sind entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011» berechnet. Scope 3 bildet die gesamten weiteren 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. Die Emissionen der beschafften Waren, Dienstleistungen, Anlagegüter, Produktionsmittel und der eingekauften Transportleistungen sind aufgrund des Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten Analyse des Jahres 2020 abgeschätzt.

### Senkung der Treibhausgasemissionen.

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

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

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

## Intensität der Treibhausgasemissionen.

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

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

## Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

	2019	2020	2021	2022	2023	Entwicklung 2022 zu 2023
<b>Ozon abbauende Stoffe in kg CFC-11eq</b>						
Kältemittel	0,21	0,01	0,01	0,01	0,02	↗

Im Jahr 2023 hat die SBB keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 («Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre») gekennzeichnet sind. Die Kältemittelverluste der letzten noch mit dem Kältemittel R22 betriebenen Anlagen sind geschätzt.

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

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

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

SDG

Weitere Informationen



Klimaschutz |  
sbb.ch

## Energie.

### Strategisches Ziel.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, indem sie systematisch und stetig Energie spart. Bis 2030 steigert sie so die Energieeffizienz gegenüber 2010 um 30 Prozent. Sie spart damit gegenüber der unbeeinflussten Entwicklung jährlich 850 Gigawattstunden (GWh) Energie ein, was dem Strombedarf von rund 200 000 Schweizer Haushalten pro Jahr entspricht. Zudem will die SBB auf ihren Gebäuden und Flächen bis 2030 jährlich 100 Gigawattstunden und bis 2040 jährlich 160 Gigawattstunden mittels Fotovoltaik produzieren. Bis 2030 bezieht sie Wärme für Gebäude und bis 2040 Wärme für Weichenheizungen vollständig aus erneuerbaren Energieträgern. Strassenfahrzeuge sind bis 2030 zu mindestens 50 Prozent elektrisch unterwegs.

### Energieverbrauch.

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

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

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

### Energieintensität.

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

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

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

### Erneuerbare Energie.

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

141

Der Anteil der erneuerbaren Energieträger am Bahnstrom hängt hauptsächlich von der Regenmenge ab (Füllstand Stauseen für Wasserkraftwerke). Durch den Kauf von Herkunftsnachweisen wird ein Anteil von mindestens 90 Prozent erneuerbarer Energie angestrebt. Der Anteil der erneuerbaren Energieträger für die Wärmeenergie basiert auf den eingekauften Energiemengen für Gebäude und stationäre Anlagen, ergänzt mit der produzierten Wärmeenergie der eingesetzten Wärmepumpen. Zur Stromproduktion mit Fotovoltaik tragen alle Anlagen auf SBB Anlagen und Gebäuden bei, unabhängig davon, ob sie als Contracting-Lösung oder als Eigeninvestition realisiert wurden.

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

### Energieeffizienz.

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

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

Mehr Informationen zur Energie sind im Kapitel «Für die Umwelt» auf den Seiten 37–38 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Nachhaltige Energie |  
sbb.ch

## Kreislaufwirtschaft.

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

142

### Ressourcenverbrauch.

#### Strategisches Ziel.

Ressourcenschonung ist aus ökonomischen, ökologischen und risikorelevanten Gesichtspunkten ein Schwerpunkt, den die SBB bereits auf mehreren Ebenen am Vertiefen ist. Die Kreislaufwirtschaft spielt dabei eine elementare Rolle: Es gilt, sie in der Kultur und in den Prozessen zu verankern und zum konzernweiten Standard zu machen. Die SBB verfolgt dabei drei strategische Stossrichtungen: erstens die Anpassung interner Prozesse, zweitens die Entwicklung zirkulärer Kundenangebote sowie drittens die Verankerung der Kreislaufwirtschaft in der SBB Unternehmenskultur. Die SBB entwickelt aktuell spezifische Zielgrössen zur Steuerung der Kreislaufwirtschaft, die 2024 zum Einsatz kommen sollen.

#### Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen.

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

## Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe.

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

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

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

### SDGs



### Weitere Informationen



Kreislaufwirtschaft | sbb.ch

## Abfall.

### Strategisches Ziel.

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

### Angefallener Abfall.

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

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

### SDGs



### Weitere Informationen



Abfallbewirtschaftung | sbb.ch

## Nachhaltige Lebensräume.

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

144

### Biodiversität.

#### Strategisches Ziel.

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

#### Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.

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

Die SBB bewirtschaftet jenes Land entlang der Bahnlinien auf naturnahe Weise, das unter die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) fällt, sich in einem Naturschutzgebiet befindet oder ökologisch wertvoll ist. Beim Unterhalt von Biodiversitätsflächen gelten strenge Standards, die eine vielfältige Flora und Fauna fördern. Unter anderem werden die Flächen geschnitten und nicht gemulcht und das Schnittgut zusammengenommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die Mindestschnitthöhen und die Schnittzeitpunkte, und invasive Neophyten werden systematisch bekämpft. Für Planung, Ausführung und Reporting nutzt die SBB das Informationssystem Vegetation (IVEG), seit 2021 werden die Biodiversitätsflächen und die eigenen ökologischen Ersatzflächen systematisch erfasst. Das IVEG beinhaltet bereits heute die nationalen Schutzgebiete. Aktuell werden zusätzlich die kantonalen Schutzgebiete erfasst.



### Geschützte Arten im Bahnumfeld.

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

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

### Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere.

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

Die Bahn zeigt momentan bei keinem der überregionalen Korridore eine Barrierewirkung für Wildtiere. Zur Identifikation von potenziellen Konfliktstellen wurde eine GIS-Analyse der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz (karch) im Auftrag des BAFU durchgeführt. Dabei wurde analysiert, ob Bahnlinien auf einer möglichen Wanderachse liegen. Zudem führt die SBB eine Liste von Konfliktstellen an SBB Strecken, die bereits bekannt sind. Diese wurden aufgrund von Meldungen an den Standorten erfasst.

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

SDG

Weitere Informationen



Biodiversität | sbb.ch

## Nachhaltig bauen und Arealentwicklung.

### Strategisches Ziel.

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

146

### Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten.

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

### Erneuerbare Heizungsanlagen.

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

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

#### SDG



#### Weitere Informationen



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

# Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

## Nachhaltige Mobilität.

147

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

## Barrierefreiheit.

### Strategisches Ziel.

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

### Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang.

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

Bahnhöfe oder Haltestellen gelten als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen autonom nutzbar ausgestaltet sind. Als Behinderung gelten voraussichtlich dauerhafte körperliche, kognitive oder psychische Beeinträchtigungen inklusive altersbedingter Einschränkungen. Massnahmen zur hindernisfreien Gestaltung von Bahnhöfen kommen auch vielen weiteren Kundinnen und Kunden zugute. So profitieren davon auch Reisende mit vorübergehenden medizinischen Einschränkungen, mit Kinderwagen, mit schwerem Gepäck oder mit Fahrrädern. Infolge Präzisierung der Anforderungen gelten per 2022 weniger Bahnhöfe als behindertengerecht. Seit Ende 2023 wird neu auch ausgewiesen, wenn ein Bahnhof teilkonform ist. Dies bedeutet, dass er für einen Grossteil der Reisenden autonom nutzbar ist, jedoch kleinere Einschränkungen aufweist (Beispiele: Überhöhungen im Randbereich, nicht barrierefrei nutzbare Nebenzugänge oder zu geringe Liftmasse). Ende 2023 waren von den 463 stufenlos nutzbaren Bahnhöfen 70 Bahnhöfe teilkonform.

### Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.

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

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

### Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

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

Seit 2021 misst die SBB den Wert der barrierefreien digitalen Touchpoints anhand einer konkreten Reisekette. Sie gewichtet für die Gesamtbewertung jeden Touchpoint nach Impact (Wie schwerwiegend ist es, wenn der Touchpoint nicht genutzt werden kann?) sowie Häufigkeit (Wie oft wird ein Touchpoint genutzt?). Je nach Typ (Website, Mobile App, Digital Signage, Touch Display, Akustik sowie digitale Medien) sind die jeweils gültigen rechtlichen Kriterien bzw. Vorgaben als Massstab hinterlegt. Zusätzlich werden bei der Bewertung der Reisekette jeweils die unterschiedlichen Bedürfnisse von Personen mit einer Seh-, einer Hör- und einer Gehbehinderung berücksichtigt. Aufgrund der neuen Methodik sind die Werte 2019 und 2020 in [...] gesetzt.

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

SDG



Weitere Informationen



Barrierefreie  
Mobilität | sbb.ch

## Verkehrsverlagerung.

### Strategisches Ziel.

Mit der «Perspektive Bahn 2050» will das Bundesamt für Verkehr die Stärken der Bahn effizient nutzen, einen Beitrag zur Klimastrategie 2050 leisten und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz stärken. Einerseits sollen die Entwicklung der Bahn und die Raumentwicklung aufeinander abgestimmt sein. Andererseits wird eine Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr angestrebt.

149

### Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

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

Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr bzw. am gesamten Güterverkehr auf Schiene und Strasse; gemessen an der Verkehrsleistung in der Schweiz in Personenkilometern, ohne Langsamverkehr, bzw. in Netto-Netto-Tonnenkilometern. Berechnet anhand von Angaben des Bundesamtes für Statistik zu Mobilität und Verkehr, publiziert im Dezember 2023.

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

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

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

#### SDG



#### Weitere Informationen



Nachhaltige  
Mobilität | sbb.ch

## Sicherheit und Resilienz.

Ein leistungsfähiges, stabiles und resilientes Bahnnetz trägt wesentlich zu einer sicheren und effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei. Zum einen setzt die SBB geeignete Massnahmen um, um negative Auswirkungen des Klimawandels auf den Bahnbetrieb zu minimieren. Zum anderen schützt sie ihren Betrieb vor Angriffen aus dem Cyberspace. Denn ohne sichere Informatikinfrastruktur könnte sich heute kein Zug mehr auf den Schienen bewegen. Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung erzeugt die SBB mit ihrer Geschäftstätigkeit zudem eine wachsende Menge an Kundendaten. Es gehört zu ihren zentralen Aufgaben, Kundendaten mit grösster Sorgfalt zu behandeln.

150

### Schutz der Kundendaten.

#### **Strategisches Ziel.**

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

#### **Beschwerden in Bezug auf Kundendaten.**

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

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

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

SDG

Weitere Informationen



Datenschutz | sbb.ch

## Cyber Security.

### Strategisches Ziel.

Die SBB schützt ihre Daten und Anwendungen in Systemen, Anlagen und Fahrzeugen risikogerecht und macht sie wirtschaftlich angemessen widerstandsfähig gegen Bedrohungen. Sie erhöht den Reifegrad hinsichtlich der Informationssicherheit bis 2026 kontinuierlich.

### Anzahl Cyber Security-Vorfälle.

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

Mehr Informationen zu Massnahmen hinsichtlich der Cyber Security sind im Kapitel «Für eine robuste Bahn» auf Seite 23 zu finden.

SDG

Weitere Informationen



Cyber Security |  
sbb.ch

## Anpassung an den Klimawandel.

### Strategisches Ziel.

Die SBB kennt die Risiken und Chancen, die sich durch die Auswirkungen des Klimawandels ergeben. Sie steigert durch Anpassungsmassnahmen ihre Widerstandsfähigkeit und minimiert kontinuierlich die nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Sie stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt den Klimawandel bei der Beschaffung. So minimiert die SBB das Risiko, dass es zu signifikanten witterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen sowie Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, Gebäuden, Gütern und Anlagen kommt.

### Schutz vor Naturgefahren.

Die bereits bestehenden rund 5000 Schutzbauten und 870 000 Quadratmeter Schutzwald sowie ein professionelles Überwachungs- und Alarmierungskonzept bilden für die SBB die Grundlage, um sich in Zukunft weiterhin vor Personen- und Sachschäden durch Naturgefahren zu schützen. Die SBB hat in den vergangenen zehn Jahren Entwicklungstrends jeweils korrekt antizipiert. So verhinderte sie, dass die Auswirkungen der durch den Klimawandel bedingten Naturgefahren zunahmten. Wie im Vorjahr setzte die SBB 2023 rund sieben Millionen Franken für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen ein.

152

### Temperatur in den Zügen.

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

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

### Gleiszustand.

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

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

### Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

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

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

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

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

SDGs



Weitere Informationen



Naturgefahren und Klimawandel | sbb.ch



## Nachhaltige Beschaffung.

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

153

### Strategisches Ziel.

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

### Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung.

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

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

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

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

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

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

**SDGs**



**Weitere Informationen**



Nachhaltige  
Beschaffung | sbb.ch

# Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

## Attraktive Arbeitgeberin.

155

Als eine der grössten Arbeitgeberinnen der Schweiz ist die SBB für die Arbeitsbedingungen von 35 000 Mitarbeitenden verantwortlich. Dank der zahlreichen unterschiedlichen Berufsbilder in ihrem Betrieb hat sie die Möglichkeit, ihre Mitarbeitenden gemäss den individuellen Bedürfnissen und Ambitionen aktiv zu fördern. Die SBB bildet zahlreiche Jugendliche und Quereinsteigende aus und leistet so einen wichtigen Beitrag für die Schweizer Wirtschaft.

## Anstellungsbedingungen.

### Strategisches Ziel.

Die SBB gehört zu den besten Arbeitgeberinnen der Schweiz. Sie bietet ausgezeichnete Rahmenbedingungen für engagierte Menschen in allen Lebensphasen. Die SBB verfügt über fortschrittliche Anstellungsbedingungen mit passenden Lösungen für die jeweiligen Arbeitsumgebungen, insbesondere hinsichtlich Arbeitszeit, Arbeitsort, Zusammenarbeitsformen, Lebensmodellen sowie Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, und bietet markt-, anforderungs- und leistungsgerechte Löhne. Sie erhöht die Teilzeitquote, um als Arbeitgeberin attraktiv zu sein und neue Fachkräfte zu gewinnen. Engagierte und überzeugte Mitarbeitende sind der Schlüssel für eine Topleistung und einen Topservice. Die SBB strebte deshalb für 2023 eine Personalmotivation von 78 Punkten an.

### Personalbestand.

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

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

### Elternzeit.

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

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

Über die genaue Anzahl der Mitarbeitenden, die 2023 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrtrate. Diese wird nicht erhoben.

### Arbeitgeberattraktivität.

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

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

### Mitarbeitendenzufriedenheit.

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

Die Personalumfrage wurde zwischen dem 19. September und dem 12. Oktober 2023 durchgeführt. Beteiligt haben sich 22 598 Mitarbeitende (74%) (Vorjahr: 71%); Bemerkung: Im Vergleich zu 2022 haben 1593 Mitarbeitende mehr an der Personalumfrage teilgenommen. Als strategische Steuerungsgrösse ist für die SBB die Personalmotivation entscheidend, die sich aus den Elementen «Arbeitszufriedenheit» (72 Punkte, +1), «Commitment zur SBB» (83 Punkte, +/-0) und «Eigener Beitrag zur Zielerreichung» (83 Punkte, +/-0) zusammensetzt.

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

SDG



Weitere Informationen



Benefits | sbb.ch

## Aus- und Weiterbildung.

### Strategisches Ziel.

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

### Lernende berufliche Grundbildung.

157

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

### Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal.

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

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

### Teilnehmendentage bei Präsenzveranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung.

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

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

### Programm zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit der Angestellten.

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

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

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

158

SDG



Weitere Informationen



Karriere und Entwicklung | sbb.ch



## Gesundheit und Arbeitssicherheit.

SBB Mitarbeitende arbeiten in 150 Berufen, die sehr unterschiedliche Anforderungen und Risiken hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit aufweisen. Die SBB schenkt körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten, gefährlichen Arbeiten – beispielsweise im Gleisfeld – oder Schichtarbeiten eine besondere Aufmerksamkeit. Gleichzeitig erachtet die SBB die psychische Gesundheit als grundlegenden Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens ihrer Mitarbeitenden. Dementsprechend unterstützt sie ihre Mitarbeitenden bei privaten oder beruflichen Schwierigkeiten. So leistet die SBB einen Beitrag, um Fehltag, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

159

### Strategisches Ziel.

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

### Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.

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

«Erschöpfung» beinhaltet das Gefühl der Überbeanspruchung, des Energieverlustes und des Ausgelaugtseins. Je niedriger der Wert, umso geringer ist die Erschöpfung. Die «Arbeitsbezogene Gesundheit» spiegelt sowohl die derzeitige Selbsteinschätzung der Gesundheit als auch die Selbsteinschätzung der Gesundheit in zwei Jahren wider. Je höher der Wert, umso besser die «Arbeitsbezogene Gesundheit». Die «Organisationale Resilienz» oder der «Corporate-Health-Index» (Georg Bauer & Gregor Jenny, Universität Zürich) ergänzt die Messungen zur «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.

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

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

160

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

## Arbeitsbedingte Verletzungen.

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

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

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

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

### SDGs



### Weitere Informationen



Gesundheitsförderung  
und Prävention | sbb.ch



## Diversität und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 107 Nationen. Sie alle sollen sich in einem Arbeitsumfeld bewegen, in dem sie ihre Stärken, Erfahrungen und Denkweisen einbringen können – unabhängig von Herkunft, Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung oder Religion. Die SBB behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung. Sie bekennt sich zudem zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

161

### Strategisches Ziel.

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

### Diversität in Kontrollorganen und unter den Angestellten.

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

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

### Nichtdiskriminierung.

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

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

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

162

**SDGs**



**Weitere Informationen**



Diversity und  
Inclusion | [sbb.ch](https://sbb.ch)



# GRI-Index.



CONTENT INDEX  
ADVANCED SERVICE

2024

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

Anwendungserklärung: Die SBB hat in Übereinstimmung mit den GRI Standards für den Zeitraum vom 1.1. bis 31.12.2023 berichtet.

Verwendeter GRI 1: GRI 1: Grundlagen 2021

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

163

## Allgemeine Angaben.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
<b>Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1 Organisationsprofil	S. 52
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	S. 127
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	S. 7, 127
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	S. 127
	2-5 Externe Prüfung	S. 127
<b>Tätigkeiten und Mitarbeiter:innen</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	S. 5–6, 125
	2-7 Angestellte	<a href="https://reporting.sbb.ch">Personal   reporting.sbb.ch</a>
	2-8 Mitarbeiter:innen, die keine Angestellten sind	<a href="https://personalmiete.reporting.sbb.ch">Personalmiete   reporting.sbb.ch</a>
<b>Unternehmensführung</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	S. 52–53
	2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	S. 59, 65
	2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	S. 55–56
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	S. 7, 59–60
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	S. 61, 69
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 7, 61–62
	2-15 Interessenkonflikte	S. 55–56, 66
	2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	S. 61–62
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	S. 55–58, 66–69
	2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	S. 61
	2-19 Vergütungspolitik	S. 70
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	S. 70–71
	2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 70
<b>Strategie, Richtlinien und Praktiken</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	<a href="https://nachhaltigkeitsengagement.sbb.ch">Nachhaltigkeitsengagement   sbb.ch</a>
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	S. 62–63, 74
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	S. 61–62
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	S. 62–63, 150
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	S. 62–63
	2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	S. 62–63
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	S. 52
	<b>Einbindung von Stakeholdern</b> GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern
2-30 Tarifverträge		<a href="https://gav.reporting.sbb.ch">GAV   reporting.sbb.ch</a>

## Wesentliche Themen.

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung	
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	S. 126	
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	S. 127	
<b>Treibhausgasemissionen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 305: Emissionen 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Klimaschutz   sbb.ch</a>	
	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 137	
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 137	
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 138	
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	S. 139	
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	S. 36, 138	
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	S. 139	
	305-7 Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen	S. 139	
<b>Energie</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 302: Energie 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltige Energie   sbb.ch</a>	
	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 140	
	302-3 Energieintensität	S. 37–38, 140	
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	S. 37–38, 141	
SBB Indikator	Erneuerbare Energie	S. 38, 141	
<b>Ressourcenverbrauch</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 301: Materialien 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Kreislaufwirtschaft   sbb.ch</a>	
	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 142	
	301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	S. 37, 143	
<b>Abfall</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 306: Abfall 2020	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Abfallbewirtschaftung   sbb.ch</a>	
	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	<a href="#">Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall   sbb.ch</a>	
	306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	<a href="#">Managementansatz nach GRI zum Thema Abfall   sbb.ch</a>	
	306-3 Angefallener Abfall	S. 143	
<b>Biodiversität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 GRI 304: Biodiversität 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Biodiversität   sbb.ch</a>	
	304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	S. 145	
	SBB Indikatoren	Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen	S. 144
		Durchlässigkeit des Bahntrassees für Wildtiere und Kleintiere	S. 145
<b>Nachhaltig bauen und Arealentwicklung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Nachhaltigkeit leben   sbb-immobilien.ch</a>	
	SBB Indikatoren	Nachhaltigkeitszertifizierte Neubauten	S. 146
		Erneuerbare Heizungsanlagen	S. 146

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

Quelle	Angaben	Ort/Grund für Auslassung
<b>Aus- und Weiterbildung</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Karriere und Entwicklung   sbb.ch</a>
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	S. 157
	404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 157–158
SBB Indikatoren	Lernende berufliche Grundbildung	S. 157
	Ausbildung Lok-, Zug- und Verkaufspersonal	S. 157
<b>Gesundheit und Arbeitssicherheit</b>		
GRI 3: Wesentliche Themen 2021	3-3 Management von wesentlichen Themen	<a href="#">Gesundheitsförderung und Prävention   sbb.ch</a>
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	<a href="#">Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach GRI   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. 22–23, 160
SBB Indikatoren	Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz	S. 30–31, 159
	Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall	S. 31, 160
<b>Diversität 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. 31, 59, 65, 161
	405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	S. 31
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	S. 161–162

# Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2023 der SBB ist auf der Website [sbb.ch/geschaeftsbericht](https://www.sbb.ch/geschaeftsbericht) in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

**Herausgeberin.**

SBB AG

Hilfikerstrasse 1

3000 Bern 65, Schweiz

**SBB AG**

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

[sbb.ch/geschaeftsbericht](http://sbb.ch/geschaeftsbericht)



[myclimate.org/01-24-383221](http://myclimate.org/01-24-383221)