SBB CFF FFS

# SBB Geschäftsbericht.

# 2025

SBB. Weil Verbindungen
die Schweiz ausmachen.

# Inhalt.


Prolog 4

**Konzernlagebericht 6**
Das Jahr 2025 in Zahlen und Fakten 6
Wichtigste Ereignisse 9
Finanzielle Kennzahlen und Ergebnisse der Divisionen 11
Entwicklung der SBB in Diagrammen 12
Die Mitarbeitenden machen die Musik 17
Bahn ist Zukunft 19
SBB Konzern in Zahlen 20
Mittelflüsse der SBB 2025 22

**Corporate Governance 23**

**Finanzbericht 46**

**Nachhaltigkeitsbericht 88**


**Titelbild.**
Richard Guinchan, Projektleiter in der Geschäftsentwicklung, Bahntechnik-Center (BTC), Hägendorf.

**Bildstrecke Innovationsprojekte.**
In diesem Jahr porträtieren wir Mitarbeitende, die hinter innovativen Projekten der SBB stehen.

# Ein gutes Jahr, das uns stolz macht.

## Sehr geehrte Damen und Herren

**Wir dürfen auf ein gutes Jahr mit erneut mehr Menschen in unseren Zügen zurückblicken.** Wir transportierten täglich 1,43 Millionen Reisende, so viele wie nie zuvor. Reisen am Wochenende und internationale Verbindungen werden immer beliebter. Viele Reisende schätzen die Rekordpünktlichkeit und das erweiterte Sortiment: Halbtax PLUS, GA Night, Sparbillette Flex. Diese Verbesserungen haben zu einer höheren Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden beigetragen. Auch die Personalmotivation ist nach wie vor hoch. Motivierte und engagierte Mitarbeitende sind der Schlüssel zu einer erfolgreichen SBB.

**Die betriebliche Leistung ist sehr gut.** Die Pünktlichkeit hat einen Höchststand erreicht, dank der vereinten Kräfte aller Mitarbeitenden und trotz mehr als 20 000 Baustellen. Geholfen hat der neue Fahrplan in der Westschweiz. Die Totalsperren zwischen Bern und Fribourg und im Laufental ermöglichten es, Bauarbeiten zu bündeln. Bei der Pünktlichkeit gilt nun: das hervorragende Niveau halten – dazu braucht es immer auch ein Quäntchen Glück, zum Beispiel mit dem Wetter.
Wir sind stolz auf die Leistungsfähigkeit der SBB. Das haben wir mit 1600 Extrazügen im Eventjahr 2025 oder bei der termingerechten Umsetzung grosser Projekte in der ganzen Schweiz bewiesen. Gleichwohl bestehen weiterhin Herausforderungen: Züge aus dem Ausland treffen zum Beispiel immer noch oft zu spät in Grenzbahnhöfen ein. Auch die Sicherheit bleibt ein zentrales Thema. Sorgen macht uns, dass die Aggressionen gegenüber Mitarbeitenden tendenziell gröber werden und die Zahl der Cyberangriffe zunimmt. Wir haben darauf reagiert: Die Präsenz der Transportpolizei wurde verstärkt und Bodycams eingeführt,

Sicherheitskampagnen laufen, und wir investieren konsequent in die Resilienz des Bahnsystems gegen Cyberbedrohungen.

**Die Ertragskraft ist leider ungenügend.** Finanziell fällt das Jahr durchzogen aus: Zwar weist das Jahresergebnis 2025 einen Gewinn von 496 Millionen Franken aus, doch rund die Hälfte davon stammt aus Einmaleffekten – vor allem aus einer Reduktion der Vorsorgeverpflichtung. Diese Einmaleffekte sind nicht nachhaltig und erzeugen keinen Cashflow. Positiv wirken höhere Erträge im Personenverkehr und ein solides Ergebnis von Immobilien. Belastend sind höhere Betriebs-, Instandhaltungs- und Energiekosten sowie rückläufige Güterverkehrserträge. Operativ haben wir nicht mehr erwirtschaftet als im Vorjahr und damit erneut zu wenig, um alle nötigen Investitionen wie beispielsweise in Rollmaterial oder Energieanlagen aus eigener Kraft zu finanzieren und die Verschuldung nachhaltig zu senken. Mittelfristig benötigen wir dafür jährlich einen operativen Gewinn von rund 500 Millionen Franken.
Die Schulden sind dank eines einmaligen Kapitalzuschusses zur Teilkompensation der Corona-Verluste im Fernverkehr leicht gesunken. Auch unsere Spar- und Effizienzmassnahmen wurden konsequent umgesetzt. Trotzdem sind die Schulden noch zu hoch. Wir müssen noch effizienter werden und unsere Erträge steigern, um die Finanzierung nachhaltig zu sichern.

**Wir investieren in die Erneuerung der Flotte.** Aktuelles Beispiel sind die 116 S-Bahn-Fahrzeuge, die wir bei Siemens Mobility beschaffen. Dagegen ist Beschwerde eingereicht worden. Wir sind zuversichtlich, den Vertrag noch dieses Jahr unterzeichnen zu können. Zur Erhöhung des Fahrkomforts werden wir zudem die Drehgestelle der FV-Dosto-Züge umbauen.

**Die Neuausrichtung des Güterverkehrs kommt gut voran.** Dies ist nötig, denn die Situation im Güterverkehr ist nicht zufriedenstellend: Die Transportmengen sind weiter gesunken, die Margen bleiben eng, und die strukturellen Defizite, insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr, müssen beseitigt werden, um in den nächsten Jahren in die schwarzen Zahlen zu kommen. Wir wollen einen starken Güterverkehr, um die Landesversorgung auf der klimafreundlichen Schiene langfristig zu stärken und um Arbeitsplätze zu sichern. 2025 haben wir den kombinierten Verkehr neu ausgerichtet: Anfang 2026 startete die erste Verbindung gemäss «Suisse Cargo Logistics» auf der Nord-Süd-Achse. Mit dem Bund konnten wir für die Jahre 2026 bis 2029 eine Leistungsvereinbarung für den Einzelwagenladungsverkehr unterzeichnen. Und mit unseren Transportkunden konnten wir neue langjährige Verträge abschliessen.

**Sorgen bereitet uns der Substanzerhalt – er hat Vorrang gegenüber dem Bahnausbau.** Der bestehende Rückstand von 9,5 Milliarden Franken beim Unterhalt und bei der Erneuerung der Bahninfrastruktur bereitet uns grosse Sorgen. Der Unterhalt und die Erneuerung müssen Priorität vor dem Ausbau haben. Ohne ausreichende Mittel ist die Verfügbarkeit des Netzes mittelfristig gefährdet.
Bei der Debatte um den Bahnausbau ist für uns entscheidend, was den Kundinnen und Kunden dient. Ohne Ausbau drohen in Zukunft Kapazitätsengpässe, besonders im Arc Lémanique und im Grossraum Zürich. Wir plädieren dafür, dass die Infrastruktur auf Basis eines Fahrplanangebots entwickelt wird. Wenn wir schrittweise ausbauen, schaffen wir rasch und gezielt dort Nutzen, wo es nötig ist. Dabei muss das Ziel aller Ausbauprojekte sein, mit geringen Investitionen möglichst hohen Nutzen zu erzielen.

**Unsere Strategie SBB 2030 greift.** «Bahn im Fokus» haben wir uns vor vier Jahren vorgenommen. Seither konnten wir das Kerngeschäft stabilisieren und verlorene Kundinnen und Kunden zurückgewinnen. Zudem haben wir unsere betrieblichen Treibhausgasemissionen weiter senken können und erfolgreich Energiesparmassnahmen umgesetzt.
In den nächsten Jahren wollen wir kundenorientierter und flexibler werden, intelligent wachsen und effizienter produzieren. Die Digitalisierung bringt dabei konkrete Vorteile: Der Kauf von internationalen Tickets via SBB Mobile, die App SBB Inclusive und erste ferngesteuerte Rangierlokomotiven sind Beispiele. Zudem treiben wir Innovationen voran: digitale Stellwerke, präventive Instandhaltung dank datengetriebener Analytik, XR-Brillen im Unterhalt oder Robotik-Projekte. Ziel ist ein digitales, vernetztes Bahnsystem mit präzisen Abläufen und mehr Leistung.

**Für das Vertrauen und die Unterstützung danken wir herzlich:** unseren Kundinnen und Kunden, die mit uns reisen und ihre Güter von uns transportieren lassen; unseren engagierten Mitarbeitenden, deren Einsatz diese Leistungen erst möglich macht; sowie dem Bundesrat, dem Parlament, den Kantonen, Städten und Gemeinden und all unseren Partnerinnen und Partnern. Gemeinsam wollen wir die SBB als verlässliches, klimafreundliches Rückgrat der Mobilität weiterentwickeln und die Schweiz sicher und gut verbinden.

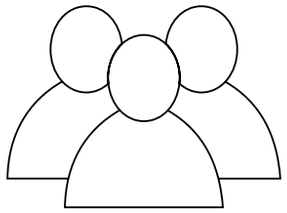
Herzliche Grüsse

Monika Ribar
Präsidentin des
Verwaltungsrates SBB AG

Vincent Ducrot
CEO SBB AG

# Das Jahr 2025 in Zahlen und Fakten.

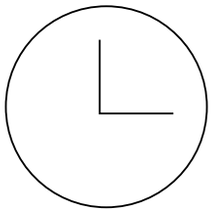
Erneut waren mehr Menschen mit der SBB unterwegs. Auch die Pünktlichkeit erreichte einen Höchststand. Reisende sowie Mitarbeitende sind zufrieden. Die hohe Verschuldung trübt das positive Jahresergebnis.



Täglich unterwegs

## 1,43 Millionen Reisende

nutzten täglich die Züge des Fern- und Regionalverkehrs. Besonders beliebt waren Reisen am Wochenende und internationale Verbindungen (2024: 1,39 Millionen Reisende).



Zugspünktlichkeit

## 94,1 Prozent pünktliche Züge

Trotz Mehrverkehr und Baustellen konnte die SBB die Höchstwerte bei der Pünktlichkeit im Personenverkehr leicht steigern (2024: 93,2%).

## Jahresergebnis: 496 Millionen Franken

Rund die Hälfte des Jahresergebnisses entfällt auf Einmaleffekte. Operativ lag das Ergebnis auf Vorjahresniveau (2024: 275 Millionen Franken).

## 11,3 Milliarden Franken Schulden

Die Verschuldung konnte leicht reduziert werden (2024: 12,1 Milliarden Franken). Positiv wirkten ein einmaliger Kapitalzuschuss des Bundes und die Spar- und Effizienzmassnahmen der SBB.

## Kundenzufriedenheit: 77,7 von 100 Punkten

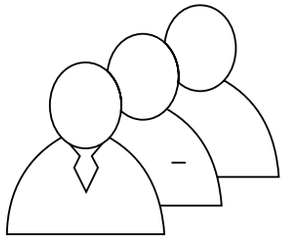
Die Kundenzufriedenheit (gesamt) verbesserte sich um 0,3 Punkte (2024: 77,4 Punkte). Während sich die Werte bei SBB Cargo Schweiz verschlechterten, stiegen sie bei den Reisenden erneut.

## 160 000 Tonnen Güter

transportiert der Güterverkehr der SBB an einem durchschnittlichen Arbeitstag in der Schweiz (–5,9%).

## 9,5 Milliarden Franken

beträgt der Rückstand im Substanzerhalt. Er ist weiter angestiegen, und es braucht mehr Mittel für Unterhalt und Erneuerung der Bahninfrastruktur.



Mitarbeitende

## 35 770 Vollzeitstellen

zählte die SBB 2025. Die Mitarbeitenden arbeiten für eine sichere, saubere und pünktliche Bahn (2024: 35 569 Vollzeitstellen).

Personalmotivation

## 80 von 100 Punkten

Die Personalmotivation ist auf dem gleichen Höchststand wie im Vorjahr.

Frauen im Kader

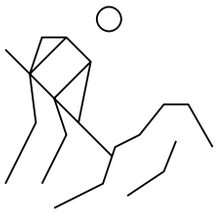
## 19,6 Prozent

Der Frauenanteil im Kader steigt kontinuierlich (2024: 18,5%). Die SBB will ihn weiter erhöhen.

Frauen insgesamt

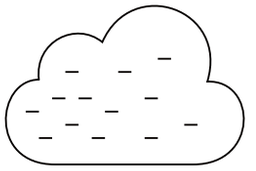
## 20,5 Prozent

Der Frauenanteil insgesamt stieg um 0,6 Prozentpunkte (2024: 19,9%).



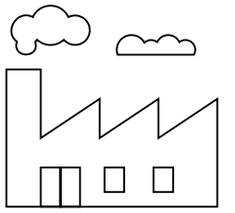
## 3,7 Milliarden Franken Bauvolumen

Davon fliessen rund 1,9 Milliarden Franken in die Erneuerung, 0,8 Milliarden Franken in den Unterhalt und 0,9 Milliarden Franken in den Ausbau.



## 49,7 Prozent betriebliche Treibhausgasemissionen

weniger hat die SBB gegenüber 2018 ausgestossen. Bis 2030 sollen es 60 Prozent weniger sein.



## 78 fossile Gebäudeheizungen

hat die SBB 2025 durch erneuerbare Heizungen ersetzt.

# «An diesem Projekt mag ich besonders, dass es die Autonomie von Menschen mit Beeinträchtigung stärkt, insbesondere von solchen mit Sehbehinderung.»

Jeanne Fleury, Applikationsentwicklerin, AppBakery, Bern.

**Die App SBB Inclusive erkennt die Türknöpfe am Zug.**
SBB Inclusive erleichtert Menschen mit Beeinträchtigung das Reisen, indem sie die Informationen am Bahnhof und im Zug für sie einfach und zugänglich macht. Dank Machine Learning und Objekterkennung erkennt die Funktion «Türknopf» automatisch die Türknöpfe am Zug und leitet Menschen mit Sehbehinderung durch Vibrationen des Smartphones, ohne dass sie auf das Display schauen müssen. Die App verschriftlicht auch die Bahnhofdurchsagen und beinhaltet eine Notruffunktion. Als Nächstes wird eine Funktion veröffentlicht, die Reisenden zusätzlich zum schriftlichen Reiseweg beim Umsteigen zwischen den Perrons durch haptische Signale den Weg weist.

# Wichtigste Ereignisse.

1. Januar
Die Züge der SBB fahren neu mit **100 Prozent erneuerbarer Energie.**

12. März
Die SBB kündigt angestrebte Beschaffung von bis zu **40 internationalen Hochgeschwindigkeitszügen** per Leasing an.

21. März
Das Parlament sagt Ja zum revidierten Gütertransportgesetz und damit zu einer **befristeten finanziellen Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs.**

27. März
Der **umgebaute Bahnhof Liestal** wird eingeweiht.

13. Mai
Ein **Eventjahr der Superlative** startet mit 1600 Extrazügen zu Festivals, Konzerten und Sportveranstaltungen.

9. Juli
Die SBB gibt bekannt, dass sie im Vorjahr insgesamt **20 Bahnhöfe barrierefrei umgebaut** hat. Wo nötig, bietet sie Unterstützung an.

25. August
Ende der achtwöchigen **Totalsperre** Bern–Fribourg nach umfassenden Bauarbeiten. Die fünfmonatige **Totalsperre im Laufental** dauerte bis September.

15. Juni
Die SBB führt in ersten Regionen **«Sunflower Lanyards» für Menschen mit unsichtbaren Behinderungen** ein.

20. Mai
**Neuausrichtung kombinierter Verkehr:** Mit Fokus auf die Nord-Süd-Achse kündigt die SBB die erste Verbindung gemäss dem Konzept «Suisse Cargo Logistics» an.

28. August
**100-Jahr-Jubiläum** der Inbetriebnahme der **Barberine-Talsperre.** Das Bauwerk liefert weiterhin nachhaltigen Bahnstrom.

5. September
**Spatenstich für das neue SBB Werk** in Arbedo-Castione im Kanton Tessin.

4. Juni
Die SBB ändert die **Information bei Personenunfällen.** Statt des schwierig zu verstehenden Begriffs «Fremdereignis» wird als Grund «Personenunfall» genannt.

6. Oktober
Die SBB **digitalisiert Stellwerke.** 80 Prozent der Anlagen werden in den nächsten 20 Jahren ersetzt.

7. November
Für die Zürcher S-Bahn und die Westschweiz beschafft die SBB **116 neue Doppelstockzüge von Siemens Mobility.** Gegen die Vergabe wird später Beschwerde eingereicht.

1. November
Weinfelden: Die SBB und Thurbo eröffnen die **modernisierte Thurbo Serviceanlage.**

3. November
Positives Fazit nach einem Jahr **Bodycams bei der Transportpolizei.** Tätlichkeiten gingen zurück.

21. November
**Winterthur: Der Grundstein für neuen Arbeits- und Wohnraum** beim Bahnhof ist gelegt.

14. Dezember
Mehr Verbindungen international und national mit dem **Fahrplan 2026** und zusätzliche Direktverbindungen in beliebte Wintersportgebiete. In der Nordwestschweiz gibt es den grössten Angebotsausbau seit 20 Jahren.

9. Dezember
Nach dem Entscheid des Parlaments kann der angekündigte **Nachtzug nach Kopenhagen und Malmö** nicht wie geplant verkehren.

5. Dezember
Die SBB gibt bekannt: **Die Drehgestelle aller FV-Dosto-Züge werden umgebaut** – für mehr Fahrkomfort.

4. Dezember
**Nachtzüge der neuen Generation** bringen mehr Komfort für Reisende zwischen Zürich und Hamburg.

25. November
**Zahlreiche Kunden von SBB Cargo Schweiz haben neue langfristige Verträge** im Einzelwagenladungsverkehr unterzeichnet.

# Finanzielle Kennzahlen und Ergebnisse der Divisionen.

Das Jahresergebnis 2025 beträgt 496 Millionen Franken. Rund die Hälfte dieses Betrags entfällt auf Einmaleffekte, primär aus einer Reduktion der Vorsorgeverpflichtung aufgrund des geringeren Risikos einer künftigen Sanierung der Pensionskasse. Diese Effekte erzeugen keinen Cashflow und beeinflussen die Höhe der Verschuldung nicht. Operativ haben wir nicht mehr erwirtschaftet als im Vorjahr. Positiv wirken höhere Erträge im Personenverkehr und ein solides Ergebnis von Immobilien. Belastend sind höhere aperiodische Instandhaltungskosten, angebotsbedingte Mehrleistungen beim Lokpersonal und bei der Kundenbegleitung, ein höherer Energieaufwand sowie rückläufige Güterverkehrserträge.
Dank eines einmaligen Kapitalzuschusses des Bundes, der die Corona-Verluste im Fernverkehr mit 850 Millionen Franken teilweise kompensierte, konnten die Schulden reduziert werden. Sie bleiben mit 11,3 Milliarden Franken aber zu hoch. Der Schuldendeckungsgrad, bereinigt um den Effekt aus der Reduktion der Vorsorgeverpflichtung, beträgt 8,1 (2024: 8,2) und liegt damit über der vom Bund definierten Obergrenze von 6,5.

## Markt Personenverkehr.

Die Personenverkehrserträge sind gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent auf 4127 Millionen Franken gestiegen. Im **Fernverkehr** erhöhte sich die Nachfrage insbesondere im Wochenendverkehr und bei internationalen Verbindungen. Mit einem Gewinn von 81 Millionen Franken liegt das Ergebnis des Fernverkehrs dennoch deutlich unter demjenigen vom Vorjahr (2024: 148 Millionen Franken). Zurückzuführen ist dies auf geplant höhere Kosten für aperiodische Instandhaltung sowie angebotsbedingte Mehrleistungen beim Lokpersonal und bei der Kundenbegleitung.
Im **Regionalverkehr** reduzierte sich das Ergebnis auf −46 Millionen Franken (2024: −17 Millionen Franken), trotz einer ebenfalls höheren Nachfrage. Dies ist vor allem auf gestiegene Kosten zurückzuführen, insbesondere aufgrund von Mehrleistungen beim Lokpersonal im Zusammenhang mit dem Angebotswachstum sowie bei der Kundenbegleitung.

## Güterverkehr Schweiz und International.

Bei **SBB Cargo Schweiz** resultierte 2025 ein Verlust von −122 Millionen Franken (2024: −76 Millionen Franken). Eine Wertberichtigung von Anlagevermögen belastetet das Jahresergebnis zusätzlich. Ohne diesen Effekt würde sich das Defizit auf Vorjahresniveau bewegen. Obwohl die Verkehrsleistung um 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr sank, kann SBB Cargo Schweiz den dadurch verlorenen Umsatz ausgleichen – dank Kostensenkungen und Preisanpassungen.
Das Ergebnis bei **SBB Cargo International** liegt 2025 unter demjenigen vom Vorjahr (2025: −4,0 Millionen Franken; 2024: 3,5 Millionen Franken). Die akzentuierte Bautätigkeit mit teilweise längeren Streckensperrungen, die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Italien sowie Streiks in Italien beeinflussten die Verkehrsleistung negativ um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Höhere Nebenerträge, unter anderem aus Lokvermietungen, wirkten positiv.

## Immobilien.

Stabilisierend wirkte sich das wiederum solide Ergebnis bei Immobilien aus. Dieses liegt mit 286 Millionen Franken über demjenigen vom Vorjahr (2024: 264 Millionen Franken), vor allen Ausgleichszahlungen. Die Mieterträge Dritter nahmen gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent zu, insbesondere dank Neuvermietungen von Wohn- und Geschäftsliegenschaften. Zusätzlich wirkte das tiefere Zinsniveau positiv im Zinsaufwand.

## Infrastruktur.

**Infrastruktur Netz** erzielte 2025 ein Jahresergebnis von 25 Millionen Franken (2024: 2,3 Millionen Franken), insbesondere aufgrund höherer Entschädigungen für Schäden aus Naturereignissen.
Das Jahresergebnis von **Infrastruktur Energie** reduzierte sich auf 61 Millionen Franken (2024: 115 Millionen Franken). Gründe sind der höhere Energieeinkauf am Markt infolge witterungsbedingt geringerer Zuflüsse und geringerer Produktion bei höheren Marktpreisen.

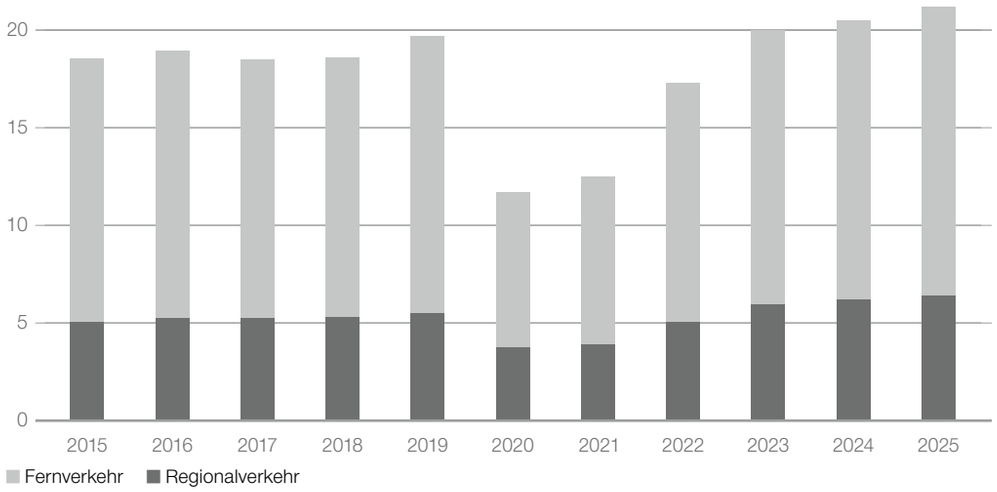
Entwicklung der SBB in Diagrammen.

# Nachfrage.

## Wachstum im Personenverkehr.

Insbesondere im Regionalverkehr hat die Nachfrage seit dem Jahr 2015 stark zugenommen. In Kombination mit der Zunahme beim Fernverkehr resultierte 2025 erneut ein Spitzenwert.

Milliarden Personenkilometer

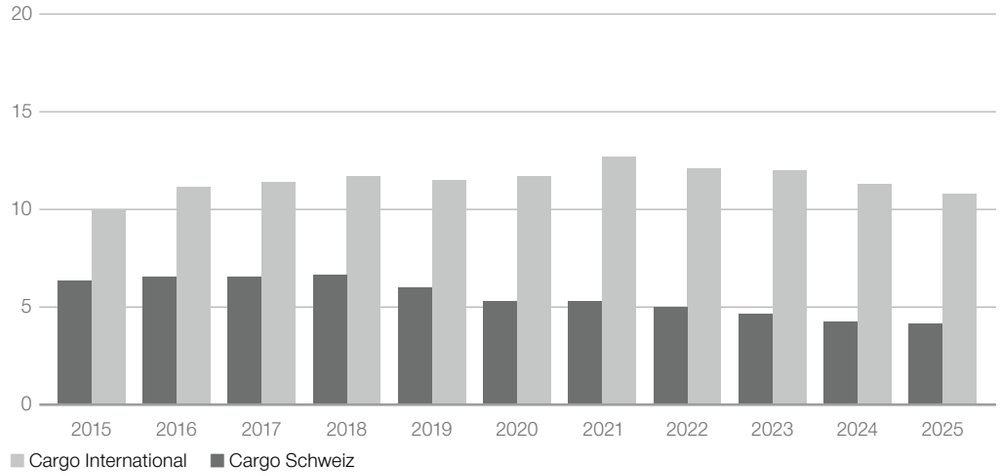



Die Nachfrage im Fernverkehr entwickelte sich gegenüber dem Vorjahr positiv, insbesondere auf der West-Ost-Achse sowie aufgrund des generellen Nachfragewachstums, unterstützt durch zusätzliche Faktoren wie grössere Veranstaltungen und die vollständige Wiederinbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Entsprechend stieg die Verkehrsleistung um 3,4 Prozent. Im internationalen Personenverkehr führten ebenfalls die Wiedereröffnung des Gotthard-Basistunnels sowie Angebotsverbesserungen zu einem Anstieg der Verkehrsleistung um 6,5 Prozent. Auch im Regionalverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung um 3,2 Prozent, insbesondere in den Regionen Westschweiz, Tessin und Zürich.

## Rückgang beim Güterverkehr.

Trotz immer noch höherer Nachfrage gegenüber 2015 erfährt SBB Cargo International seit 2021 einen Rückgang. SBB Cargo Schweiz büsste gegenüber 2015 ein Drittel der Verkehrsleistung ein.

Milliarden Nettotonnenkilometer



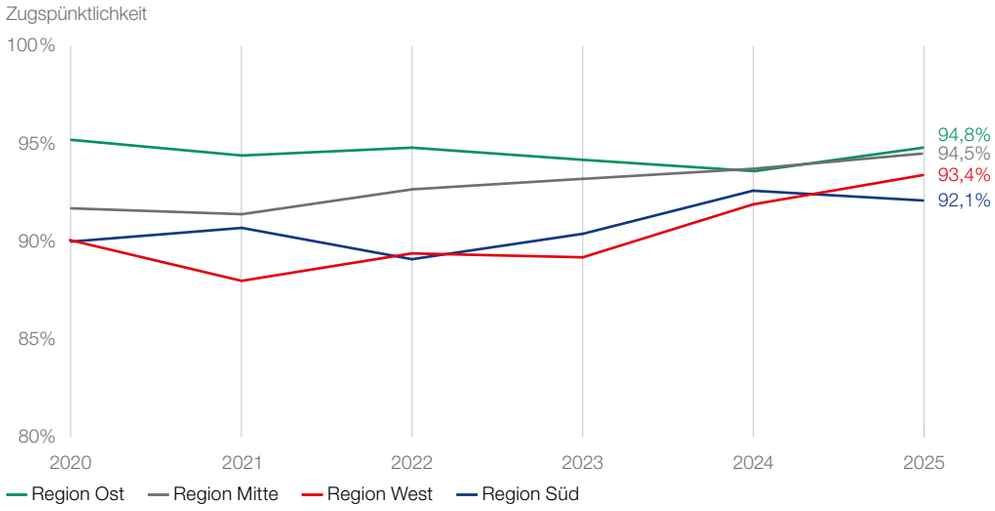

Die Verkehrsleistung von SBB Cargo Schweiz reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Prozent. Während SBB Cargo Schweiz Rückgänge im Einzelwagenladungsverkehr und im kombinierten Verkehr verzeichnete, stieg die Verkehrsleistung im Ganzzugverkehr, teilweise bedingt durch eine Verschiebung vom Einzelwagenladungsverkehr zum Ganzzugverkehr. Bei SBB Cargo International reduzierte sich die Verkehrsleistung um 4,6 Prozent. Negativ wirkten die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Italien, baustellenbedingte Kapazitätseinschränkungen auf der Nord-Süd-Transitachse sowie Streiks in Italien.

Entwicklung der SBB in Diagrammen.

# Pünktlichkeit und Rollmaterial.

## Pünktliche Züge in allen Regionen.

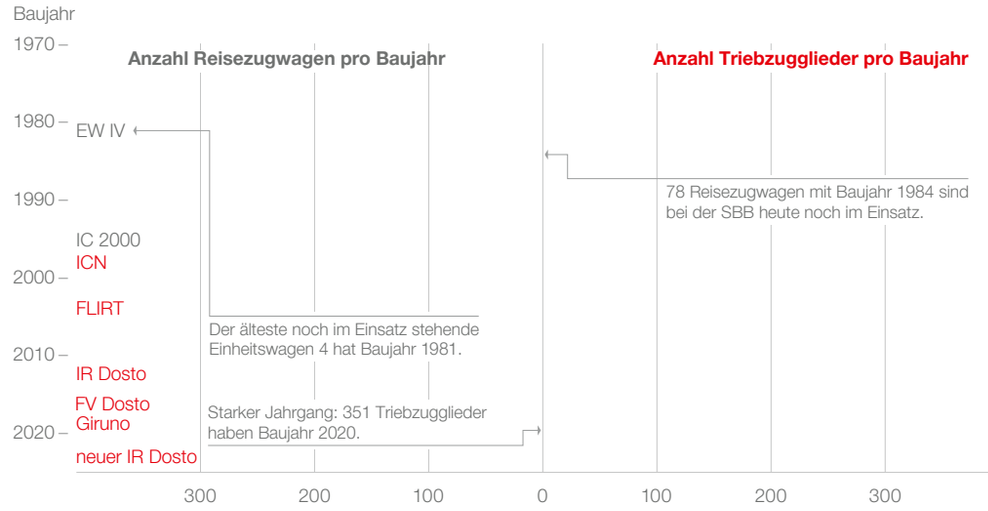
Die Züge der SBB verkehrten schon immer auf einem hohen Pünktlichkeitsniveau. In den letzten Jahren sind die Unterschiede zwischen den Regionen zudem kleiner geworden.




Die Zugspünktlichkeit verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr auf hohem Niveau erneut um 0,9 Prozentpunkte. Gründe sind die hohe technische Zuverlässigkeit des Rollmaterials und der Infrastrukturanlagen. Positive Auswirkungen hatten zudem die verbesserte Verteilung der Bauarbeiten über das Jahr und die günstigen Wetterbedingungen. Die Regionen Ost, Mitte und West konnten ihre Zugspünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Die Region Süd erreichte tiefere Werte als im Vorjahr. Gründe dafür waren unpünktliche Züge aus Italien wegen Baustellen, Streiks und Schlechtwetter in der Lombardei. Erschwerend hinzu kamen intensive Bauarbeiten innerhalb der Schweiz.

## Die aktuelle Flotte besteht aus Zügen mit Baujahr ab 1970.

Die aktuelle Flotte des Personenverkehrs besteht zum grösseren Teil aus Triebzügen jüngeren Datums. Daneben sind aber noch Reisezugwagen mit älterem Baujahr unterwegs, die erneuert werden müssen.




Um Züge am Ende ihrer Lebensdauer zu erneuern und der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, modernisiert die SBB ihre Flotte. Sie investiert jährlich rund eine Milliarde Franken in neue und modernisierte Züge. Dabei legt die SBB besonderen Wert auf Nachhaltigkeit, eine hohe Sitzplatzkapazität und die Anpassung an sich wandelnde Bedürfnisse der Reisenden. Wo möglich, reduziert sie die Anzahl Flottentypen. Triebzüge ermöglichen eine gute Beschleunigung durch die verteilten Antriebe, einen energieeffizienten Betrieb dank leichter Bauweise und kurze Wendezeiten ohne Lokwechsel.

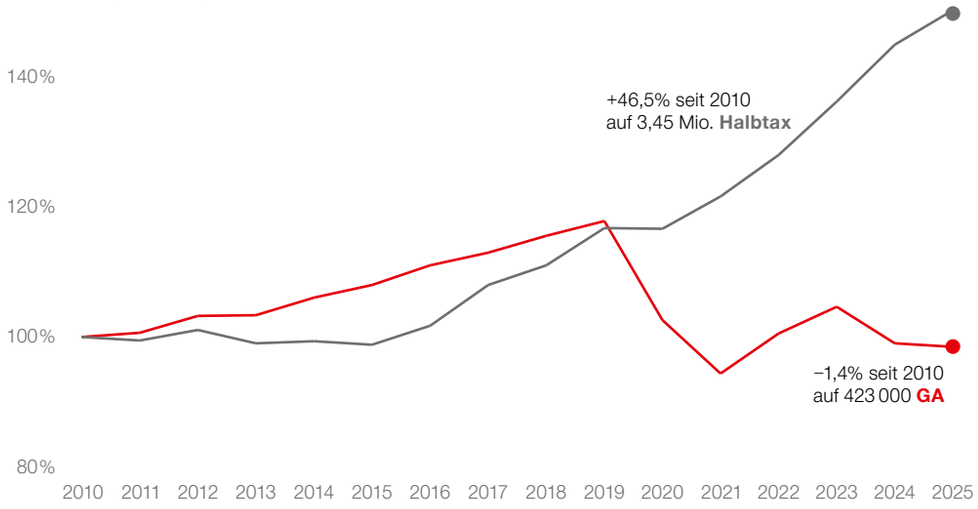
Entwicklung der SBB in Diagrammen.

# Abos und Verkaufskanäle.

## Neue Ticketlösungen verändern die Abolandschaft.

Der deutliche Anstieg beim Halbtax ist auch auf den Erfolg des seit 2024 bestehenden Halbtax PLUS zurückzuführen, teilweise zulasten des Generalabonnements (GA).

Indexierte Angabe; Basisjahr 2010

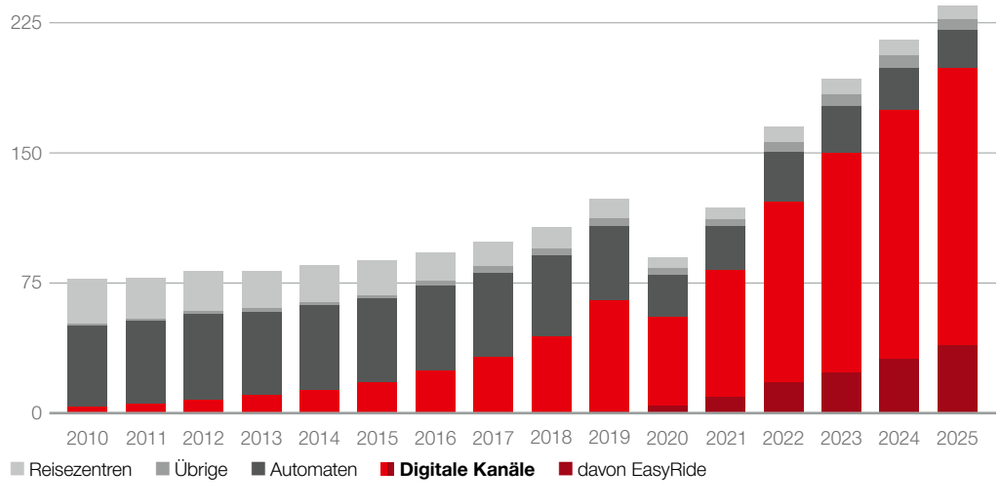



Die Anzahl Generalabonnemente (GA) verringerte sich um 0,5 Prozent auf 422 783 Stück, während die Anzahl Halbtaxabonnemente um 3,4 Prozent auf einen neuen Höchststand von 3 452 664 Stück stieg. Das Halbtax PLUS schliesst die Lücke zwischen Halbtaxabonnement und Generalabonnement und erfreute sich 2025 fortgesetzt grosser Beliebtheit. Im Jahr 2025 wurden gesamthaft 232 787 Guthabenpakete Halbtax PLUS verkauft, wobei per Ende Jahr noch 190 283 Guthabenpakete im Umlauf waren.

## Tickets werden digitaler und mehr.

Die Anzahl mit EasyRide verkaufter Billette hat in den letzten Jahren laufend zugenommen. Bereits seit 2019 sind die digitalen Kanäle Hauptabsatzkanal.

Millionen Billette oder Abonnemente

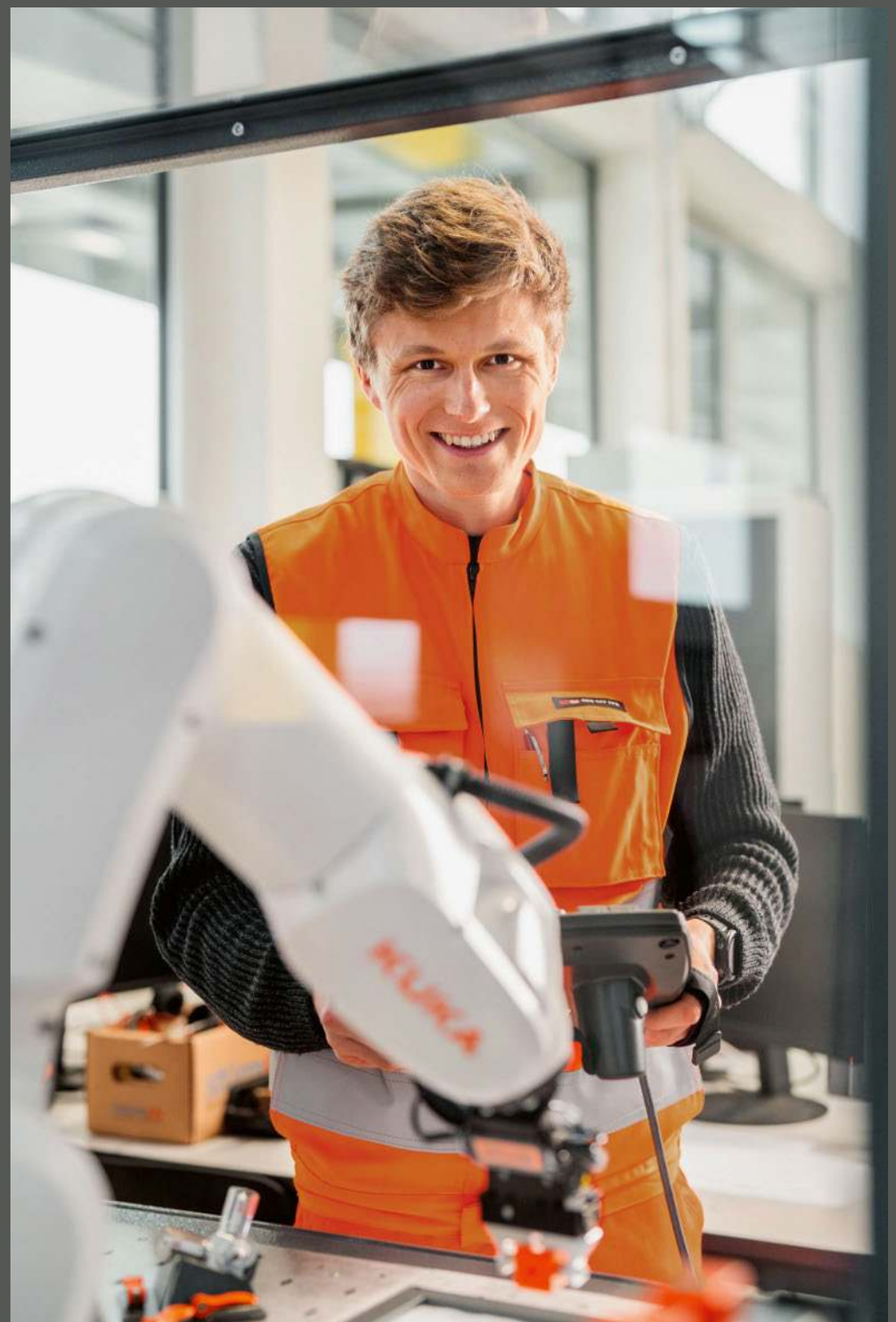



Bei 1,43 Millionen Reisenden pro Tag hat die SBB im Jahr 2025 insgesamt 237,1 Millionen Billette (+10,1%) über ihre Kanäle verkauft; davon 96,6 Prozent (+0,6 Prozentpunkte) via Selbstbedienung (Website, Mobile, Automat und Übrige). Über die digitalen Verkaufskanäle (Website, Mobile inkl. EasyRide) wurden 83,8 Prozent aller Billette vertrieben (+2,6 Prozentpunkte). 16,5 Prozent (+2,1 Prozentpunkte) aller Billette wurden über das automatische Ticketing EasyRide verkauft. Der Ticketabsatz an den Automaten betrug 9,3 Prozent (−1,9 Prozentpunkte). Der Absatz von Billetten über den bedienten Vertrieb ist leicht gesunken (3,4%, −0,6 Prozentpunkte).

# «Als junger Maschinenbauingenieur begeistert mich, wie wir im BTC mit Industrierobotern Innovation in der Fertigung vorantreiben. Es ist spannend, so aktiv das BTC von morgen mitzugestalten.»

Richard Guinchan, Projektleiter in der Geschäftsentwicklung, Bahntechnik-Center (BTC), Hägendorf.

**Mitarbeitende an Roboter-Schulungsstation ausbilden.** Das BTC beschäftigt sich seit den frühen 2000er-Jahren mit Industrierobotik. Heute sind vier Roboter in der Fertigung im Einsatz und weitere sind geplant, um Mitarbeitende zu entlasten und die Effizienz sowie die Prozesssicherheit zu erhöhen. Kürzlich wurde eine Roboter-Schulungsstation angeschafft. Diese dient der gezielten Ausbildung von Mitarbeitenden für den Einsatz von Robotik-Technologien und vermittelt praxisnahe Kenntnisse in Bedienung, Programmierung und Sicherheit. Das ist die Grundlage, um in Zukunft Robotik dort einzusetzen, wo sie sinnvoll und wirtschaftlich ist.

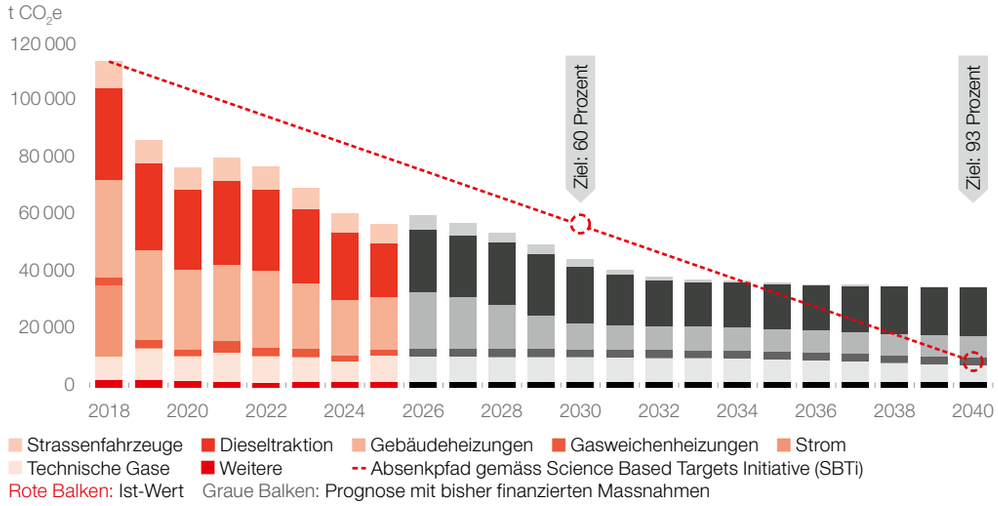


Entwicklung der SBB in Diagrammen.

# Emissionen und Energie.

## Betriebliche Treibhausgasemissionen sinken weiter.

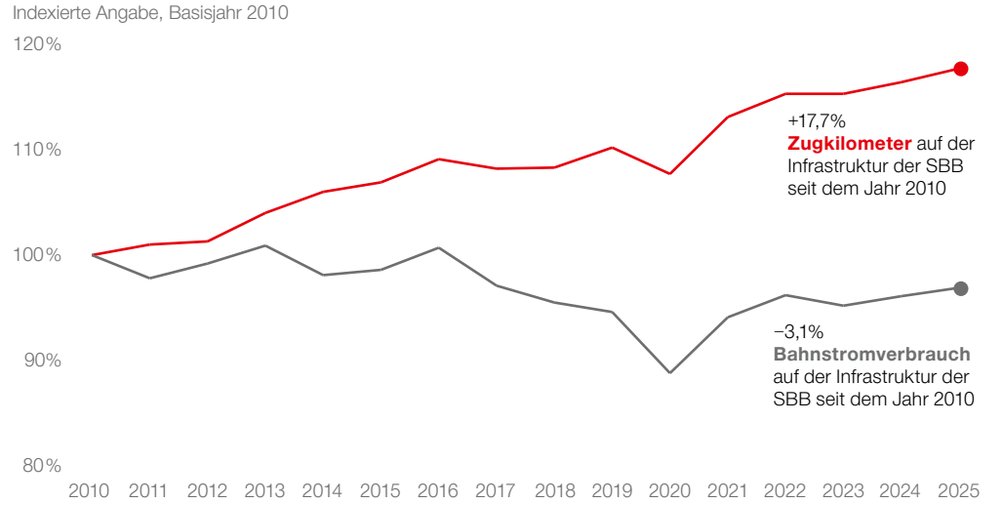
Die SBB hat ihre Scope 1- und Scope 2-Emissionen gegenüber 2018 um knapp die Hälfte gesenkt. Bis 2040 will sie die Emissionen auf Netto-Null senken.




Die SBB hat die betrieblichen Treibhausgasemissionen 2025 gegenüber 2018 um 49,7 Prozent reduziert. Zur Absenkung beigetragen haben vor allem die Beimischung von 25 Prozent hydriertem Pflanzenöl (HVO, Hydrotreated Vegetable Oil) im Treibstoff und der Ersatz von 78 fossilen Gebäudeheizungen im eigenen Immobilienportfolio. Die Reduktion gebremst haben vor allem höhere Verluste von Kältemitteln und technischen Gasen wegen Wartungsarbeiten sowie ein höherer Heizenergieverbrauch durch den kälteren Winter 2024/2025.

## Immer mehr Züge benötigen immer weniger Strom.

Der Bahnstromverbrauch und die Zugkilometer entwickeln sich auseinander. Mit weniger Strom als 2010 verkehren heute deutlich mehr Züge.




Die Züge, die auf dem Netz der SBB Infrastruktur verkehrten, verbrauchten 2025 insgesamt 3,1 Prozent weniger Energie als im Jahr 2010 – dies, obwohl 17,7 Prozent mehr Züge fuhren als damals. Der Bahnstromverbrauch der SBB Personen- und Güterzüge ist 2025 durch den Anstieg der Zugkilometer infolge des Angebotsausbaus gegenüber Vorjahr um 2,1 Prozent auf 1687 Gigawattstunden gestiegen. Unter anderem dank technischer Optimierungen am Rollmaterial und in der Bahnproduktion nutzt die SBB die Energie jedoch immer effizienter.

# Die Mitarbeitenden machen die Musik.

Die Mitarbeitenden sind das Rückgrat des Unternehmens. Deshalb bietet ihnen die SBB attraktive Anstellungsbedingungen sowie Quereinstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten. Einen Fokus legte die SBB im vergangenen Jahr darauf, dass Mitarbeitende in Schichten und Touren ihre Arbeitszeit selbstständiger gestalten können. 2025 haben sich 35 770 Mitarbeitende (Vollzeitstellen) für die SBB engagiert – und dies sehr motiviert, wie die Personalumfrage zeigt.

**Mehr Informationen**
Stellen | jobs.sbb.ch

## Attraktive Arbeitgeberin mit Wir-Gefühl.

Die HR-Strategie 2030 umfasst unter anderem die Themen «hochattraktive Arbeitgeberin» und «Wir-Gefühl». Fortschrittliche Anstellungsbedingungen mit markt-, anforderungs- und leistungsgerechter Entlöhnung zählen ebenso dazu wie passende Lösungen für verschiedene Arbeitsumgebungen – insbesondere bei Arbeitszeit und -ort, Zusammenarbeitsformen, Lebensmodellen sowie Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Dem Wir-Gefühl trägt die SBB mit einer Arbeitskultur Rechnung, die auf Vertrauen, Ambition, Verantwortung und Spielraum basiert. Mit der Bewegung «OneSBB» fördert die SBB die übergreifende Zusammenarbeit und verbessert das ganzheitliche Denken und Handeln.

## Wiederum Topwerte bei Personalmotivation.

Rund drei Viertel der SBB Mitarbeitenden haben 2025 an der Personalumfrage teilgenommen – und mit 80 Punkten bestätigt, dass sie sehr motiviert sind. Auch die direkten Vorgesetzten stehen bei ihnen mit 83 Punkten hoch im Kurs. Die Arbeitszufriedenheit erreichte mit 73 Punkten den Vorjahresrekordwert – in einer betrieblich und finanziell anspruchsvollen Situation. Die meisten Werte wurden 2025 auf Vorjahresniveau bestätigt oder haben sich leicht verbessert.

## Vielfalt sinnstiftend nutzen.

Die SBB will die Vielfalt im Unternehmen leben und aktiv nutzen. Bis 2030 sollen in Führungsgremien mindestens zwei Frauen vertreten und ab Stufe Geschäftsbereichsleitung alle Führungsteams mehrsprachig sein. Um Vielfalt und Vereinbarkeit weiter zu fördern, schreibt die SBB die meisten Stellen ab 60 Prozent aus und fördert Co-Leitungen und Jobsharing. Seit 2025 werden offene Stellen im Office-Bereich auch auf der Plattform «Enable me» ausgeschrieben, die sich an Menschen mit Behinderungen richtet. 2025 erhielt die SBB erneut das Swiss LGBTI-Label, mit dem Unternehmen ausgezeichnet werden, die sich für Inklusion am Arbeitsplatz einsetzen.

## Mehr Flexibilität in der Schichtarbeit.

Berufliches und Privates in Einklang zu bringen, ist mit unregelmässigen Arbeitszeiten nicht immer einfach. Deshalb will die SBB rund 16 000 Mitarbeitenden, die in Schichten oder Touren arbeiten, ermöglichen, ihre Arbeitszeit selbstständiger und individueller zu planen. 2025 hat die SBB hierfür mit Zugverkehrsleitenden der SBB und mit Lokführenden von SBB Cargo die Modelle «Wunscheingabe» und «Tauschbörse» pilotiert. Die gewonnenen Erkenntnisse sind in die finalen Modelle eingeflossen, die seit Januar 2026 von sämtlichen Bereichen entsprechend der eigenen Möglichkeiten und Prozesse genutzt werden können.

## Einsteigen bei der SBB.

Viele Wege führen zur SBB: der Ersteinstieg mit einer Lehre, einem Praktikum oder einem Trainee-Programm, der Direkteinstieg für Berufserfahrene oder eine Zweitausbildung in einem der abwechslungsreichen Bahnberufe. Auch beim Quereinstieg legt die SBB grossen Wert auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Deshalb bietet sie beispielsweise die bezahlte Ausbildung zur Lokführerin / zum Lokführer seit 2025 neu auch in einem 80-Prozent-Pensum an.

# «Die XR-Brille zeigt Arbeitsschritte im Sichtfeld, die Hände bleiben frei. Grossartig finde ich, dass wir dank hinterlegter Bilder prüfrelevante Details ohne Suchen verfügbar haben – eine praktische Gedankenstütze.»

Daniela Abeni, Fachtechnikerin Industrie, Werk Olten.

**Extended Reality (XR) revolutioniert den Unterhalt des Rollmaterials.**
Brillen und Tablets (XR-Tools) liefern kontextbezogene Anleitungen ins Sichtfeld, ermöglichen freihändiges Arbeiten, Live-Support und direkten Zugriff auf relevante Daten. Das beschleunigt Abläufe, reduziert Fehler, macht Wissen transparent und stärkt Kompetenzen. Besonders operative Routineaufgaben werden vereinfacht, Ausfälle verringert und Fachkräfteengpässe kompensiert. XR unterstützt Digitalisierungsinitiativen und schafft Effizienzgewinne. XR ist ein zentraler Hebel für die Modernisierung der Flotten und Serviceanlagen.

# Bahn ist Zukunft.

Mobilität verändert sich, unsere Kundinnen und Kunden erwarten mehr Flexibilität, der Effizienzdruck steigt. Im Bewusstsein dieser Entwicklungen planen wir heute die Bahn von morgen. Den Güterverkehr müssen wir neu ausrichten. Die steigende Nachfrage im Personenverkehr erfordert einen gezielten, kundengerechten Ausbau. Mehr nationale und internationale Angebote und aufgewertete, multimodale Bahnhöfe machen die Bahn zum Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft.

## Substanzerhalt hat Vorrang vor Bahnausbau.

Um die Pünktlichkeit auch in Zukunft hochzuhalten, braucht es einen guten Zustand der Bahninfrastruktur und der Flotten. Beim Bahnnetz hat der Substanzerhalt Vorrang gegenüber dem Ausbau. Dafür sind mehr finanzielle Mittel als bisher notwendig. Ohne zusätzliche Mittel im Bahninfrastrukturfonds können die bereits beschlossenen Ausbauprojekte nicht in der vorgesehenen Frist realisiert und der Substanzerhalt der Infrastruktur nicht sichergestellt werden.

## Bahnausbau: Fokus auf Kundennutzen.

Um die wachsende Nachfrage zu bewältigen, sind gezielte Bahnausbauten inklusive ergänzender Infrastrukturen nötig. Die SBB arbeitet am Planungsprozess des Bundes für den Bahnausbau mit. Aus Sicht der SBB sind dabei drei Kriterien wichtig: maximaler Kundennutzen, tragbare Folgekosten für den Substanzerhalt und die Aufwärtskompatibilität hinsichtlich künftiger Mobilitätslösungen. Damit rasch Nutzen dort entsteht, wo es nötig ist, muss der Ausbau schrittweise erfolgen. Ziel aller Projekte muss sein, mit geringen Investitionen hohen Nutzen zu erzielen.

## Güterverkehr: strategische Neuausrichtung.

Von den drei Angeboten kombinierter Verkehr (KV), Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und Ganzzugverkehr deckt nur der Ganzzugverkehr seine Kosten. Der Bund als Eigentümer der SBB verlangt eigenwirtschaftliche Angebote im Güterverkehr. Deshalb braucht es eine Neuausrichtung. Für diese leisten alle ihren Beitrag: Der Bund fördert den EWLV befristet in den nächsten Jahren, die Kunden bezahlen kostendeckende Preise, und die SBB setzt Kostensenkungen um. Nach dem KV wird 2026 der EWLV neu ausgerichtet. Ein neues Produktionsmodell ermöglicht einen effizienteren, wirtschaftlicheren Betrieb.

## Neue Angebote im Internationalen Personenverkehr.

Die SBB setzt sich für attraktive und klimafreundliche Verbindungen nach Europa ein. Das Angebot baut sie gemeinsam mit Partnerbahnen gezielt aus, erhöht die Frequenzen und vereinfacht Ticketing und Service. Was weitere Destinationen angeht, liegt die Priorität auf neuen Tagesverbindungen. Nachtzüge sind zwar beliebt, aber teuer; ihr Ausbau hängt von politischen Förderentscheidungen und tragfähigen Finanzierungsmodellen ab. Im Nachtzugverkehr steht die Verbesserung der Qualität auf den bestehenden Linien im Vordergrund. Die SBB braucht für neue Verbindungen mehr Züge, auch für hohe Geschwindigkeiten; ältere müssen ersetzt werden.

## Aufwertung von Bahnhöfen in der ganzen Schweiz.

Die SBB sorgt für einen sicheren, sauberen und komfortablen Zugang zur Bahn. Bahnhöfe entwickelt sie zu multimodalen Verkehrsknoten, um nahtlose Übergänge zu ermöglichen und den öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität zu stärken. Darüber hinaus werden Bahnhöfe und Areale, die nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden, zu lebenswerten Stadträumen entwickelt: eine hohe Aufenthaltsqualität, passende kommerzielle Angebote, Bildungsmöglichkeiten sowie ein breites Wohnangebot inklusive preisgünstigen Wohnraums schaffen Begegnungsorte und beeinflussen die Stadtentwicklung positiv.

# SBB Konzern in Zahlen.

## Konzernergebnis.

| Konsolidierter Abschluss in Millionen CHF | **2025** | **2024** | +/− | +/− in % |
|---|---|---|---|---|
| Betriebsertrag | 11 682 | 11 388 | 295 | 2,6 |
| Betriebsaufwand | −11 069 | −10 994 | −75 | 0,7 |
| **Betriebsergebnis/EBIT** | **613** | **393** | 220 | 55,9 |
| Finanzergebnis | − 96 | −110 | 14 | −13,1 |
| Erfolg aus Immobilienveräusserungen | 3 | 6 | −3 | −50,3 |
| **Ergebnis vor Steuern** | **520** | **289** | 232 | 80,2 |
| Steuern und Minderheitsanteile | −25 | −14 | −11 | 79,4 |
| **Konzernergebnis** | **496** | **275** | 221 | 80,2 |
| Free Cashflow[1] | −77 | −809 | 732 | −90,5 |
| Verzinsliche Nettoverschuldung | 11 299 | 12 072 | −773 | −6,4 |
| Schuldendeckungsgrad[2] | 8,11 | 8,23 | −0,12 | −1,5 |
| Entgelte der öffentlichen Hand[3] | 3 122 | 3 056 | 66 | 2,2 |
| Abgeltungen Regionalverkehr | 682 | 710 | −28 | −4,0 |
| Abgeltungen Fernverkehr[4] | 1 | 0 | 1 | – |
| Leistungen für die Bahninfrastruktur | 2 436 | 2 344 | 93 | 3,9 |
| Abgeltungen Güterverkehr | 2 | 2 | 0 | 13,9 |

[1] Nach Finanzierung durch die öffentliche Hand.
[2] Wert 2025 exklusive Reduktion Vorsorgeverpflichtung.
[3] Nur erfolgswirksame Leistungen.
[4] Abgeltungen für Vorleistungen im Zusammenhang mit internationalen Nachtzugverbindungen.

## Segmentergebnisse.

| Einzelabschlüsse in Millionen CHF | **2025** | **2024** | +/− | +/− in % |
|---|---|---|---|---|
| **Personenverkehr** | | | | |
| Fernverkehr | 81,2 | 147,9 | −66,7 | −45,1 |
| Regionalverkehr | −46,2 | −17,0 | −29,1 | 171,0 |
| Kostendeckungsgrad Regionalverkehr (%) | 62,6 | 62,1 | 0,5 | 0,8 |
| **Immobilien[1]** | | | | |
| vor Ausgleichszahlungen | 286,4 | 264,3 | 22,2 | 8,4 |
| nach Ausgleichszahlungen | 39,1 | 36,7 | 2,4 | 6,5 |
| **Güterverkehr[2]** | | | | |
| Cargo Schweiz | −121,9 | −76,0 | −45,9 | 60,4 |
| Cargo International | −4,0 | 3,5 | −7,5 | −212,3 |
| **Infrastruktur[3]** | | | | |
| Energie | 61,1 | 115,2 | −54,0 | −46,9 |
| Netz | 24,8 | 2,3 | 22,6 | 984,1 |

[1] Ausgleichszahlungen für Infrastruktur, Pensionskasse und Konzernbereiche.
[2] Cargo Schweiz: Die SBB hält 100 Prozent der Aktien. Cargo International: Die SBB hält 75 Prozent der Aktien.
[3] Inkl. Ausgleichszahlung.

## Mengen und Leistungen.

| | 2025 | 2024 | +/− | +/− in % |
|---|---|---|---|---|
| **Personenverkehr** | | | | |
| Passagiere pro Tag (Millionen) | 1,43 | 1,39 | 0,04 | 3,2 |
| Personenkilometer (Millionen) | 21 185 | 20 502 | 683 | 3,3 |
| Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (%) | 27,5 | 27,3 | 0,2 | 0,6 |
| Billettverkäufe (Millionen) | 237,1 | 215,3 | 21,8 | 10,1 |
| Selbstbedienungsquote (%) | 96,6 | 96,0 | 0,6 | 0,7 |
| davon digitale Kanäle (%) | 83,8 | 81,1 | 2,6 | 3,3 |
| **Immobilien** | | | | |
| Mietertrag Dritte (Millionen CHF) | 740 | 713 | 27 | 3,8 |
| **Güterverkehr** | | | | |
| Nettotonnen pro Tag | 160 000 | 170 000 | −10 000 | −5,9 |
| Nettotonnenkilometer (Millionen)[1] | 14 818 | 15 518 | −700 | −4,5 |
| SBB Cargo AG (Schweiz) | 4 113 | 4 234 | −121 | −2,9 |
| SBB Cargo International AG | 10 772 | 11 288 | −515 | −4,6 |
| **Infrastruktur** | | | | |
| Trassenkilometer (Millionen) | 197,0 | 195,0 | 2,0 | 1,0 |
| Netznutzungseffizienz (Züge pro Hauptgleis und Tag) | 82,3 | 81,2 | 1,1 | 1,3 |

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

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

| | 2025 | 2024 | +/− | +/− in % |
|---|---|---|---|---|
| **Umwelt** | | | | |
| Senkung der betrieblichen Treibhausgasemissionen Scope 1 + Scope 2 gegenüber 2018 (Tonnen $CO_2e$) | −56 800 | −52 500 | −4 300 | 8,2 |
| Senkung der indirekten Treibhausgasemissionen Scope 3 gegenüber 2018 (Tonnen $CO_2e$) | −15 000 | −131 000 | 116 000 | −88,5 |
| Energieverbrauch (GWh) | 2 543 | 2 458 | 85 | 3,5 |
| davon Bahnstrom (GWh) | 1 687 | 1 655 | 32 | 1,9 |
| Anteil erneuerbarer Energieträger am Bahnstrom (%) | 100,0 | 91,3 | −8,7 | 9,5 |
| Reisendenverspätungsminuten durch Störungen Infrastrukturanlagen aufgrund abnormaler Witterungs- und Umwelteinflüsse (Millionen Minuten) | 0,3 | 2,2 | −1,9 | −86,4 |
| Anteil Biodiversitätsflächen (%) | 6,6 | 5,8 | 0,8 | 13,8 |
| Lärmarmes Rollmaterial SBB Personenverkehr (%) | 98,7 | 98,6 | 0,1 | 0,1 |
| Aufbereiteter Schotter (Tonnen) | 85 000 | 110 000 | −25 000 | −22,7 |
| **Mitarbeitende** | | | | |
| Anzahl Mitarbeitende in Vollzeitstellen (FTE) | 35 770 | 35 569 | 200 | 0,6 |
| Anzahl Fehltage pro FTE aufgrund von Krankheit und Unfall | 15,3 | 14,9 | 0,4 | 2,4 |
| Anzahl Todesfälle aufgrund von Berufsunfällen | 0 | 1 | −1 | −100,0 |
| Anteil Frauen in der SBB Belegschaft (%) | 20,5 | 19,9 | 0,6 | 2,9 |
| Anteil Frauen im Führungskader (%) | 19,6 | 18,5 | 1,1 | 5,9 |
| **Gesellschaft** | | | | |
| Anzahl stufenlos nutzbare Bahnhöfe der SBB AG | 503 | 485 | 18 | 3,7 |
| Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints (%) | 93,5 | 93,4 | 0,1 | 0,1 |
| Abdeckung des Einkaufsvolumens durch Lieferanten mit einer Ecovadis-Bewertung (%) | 36,5 | 32,0 | 4,5 | 14,1 |
| Anzahl durchgeführte Sozialaudits | 6 | 7 | −1 | −14,3 |
| **Corporate Governance** | | | | |
| Anteil Frauen in der Konzernleitung (%) | 22,2 | 22,2 | 0 | 0 |
| Anteil Frauen im Verwaltungsrat (%) | 33,3 | 44,4 | −11,1 | −25,0 |
| Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zum Medianlohn aller Mitarbeitenden | 8,4:1 | 8,4:1 | – | – |
| Eingegangene Compliance-Meldungen | 558 | 352 | 206 | 58,5 |
| Abgeschlossene Falluntersuchungen | 179 | 158 | 21 | 13,3 |
| davon mit bestätigtem Verstoss gegen externe oder interne Vorgaben (%) | 65,0 | 74,0 | −9,0 | −12,2 |

reporting.sbb.ch

# Mittelflüsse der SBB 2025.

## In Millionen CHF und Wachstum gegenüber 2024

**Mittelherkunft:** 11 291 (+5,0%)

**Kundinnen und Kunden: 63 Prozent** 7114 (+3,5%)

- Kundenumsatz: 7102 (+3,6%)
  - Personenverkehrserträge: 4127 (+3,8%)
  - Güterverkehrserträge: 721 (−1,5%)
  - Trassenerträge: 109 (+0,3%)
  - Mieterträge: 743 (+3,4%)
  - Nebenerträge: 1403 (+6,0%)
- Übrige: 11 (−21,0%)
  - Verkäufe von Anlagevermögen: 11 (−21,0%)

**Bund: 33 Prozent** 3707 (+10,3%)

- Entgelte für bestellte Leistungen Betrieb, Unterhalt und Erneuerung (Leistungsvereinbarung): 2487 (+12,5%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau: 899 (+12,6%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Regionalverkehr: 308 (−4,0%)
- Übrige Beiträge: 14 (−54,3%)

**Kantone und übrige Körperschaften: 4 Prozent** 470 (−10,6%)

- Entgelte für bestellte Leistungen Regionalverkehr: 375 (−3,6%)
- Entgelte für bestellte Leistungen Ausbau: 41 (+15,7%)
- Übrige Beiträge: 54 (−57,7%)

**SBB**

**Free Cashflow −77 (+90,5%)**

- Fernverkehr: −229 (+59,8%)
- Regionalverkehr: 141 (+8,4%)
- Produktion Personenverkehr: 17 (n.m.)
- Immobilien: −210 (−5,3%)
- Güterverkehr: −45 (+51,5%)
- Infrastruktur Netz: 97 (n.m.)
- Infrastruktur Energie: 11 (n.m.)
- Übrige Segmente: 140 (+19,8%)

**Mittelverwendung:** 11 367 (−1,7%)

**Mitarbeitende: 42 Prozent** 4827 (+0,1%)

- Löhne und übriger Personalaufwand: 4151 (−0,2%)
- Sozialversicherungsaufwand: 676 (+1,5%)

**Lieferanten und Geschäftspartner: 58 Prozent** 6540 (−2,9%)

- Investitionen: 3397 (+6,0%)
- Sonstiger Betriebsaufwand: 2942 (+9,7%)
- Material, Zinsen und übrige Mittelflüsse: 202 (+76,9%)

# 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 24
Verwaltungsrat 26
Konzernleitung 35
Vergütungen 41
Revisionsstelle 44
Beziehungen zum Bund, Mitwirkungsrechte
Aktionär und Einbindung der Stakeholder 45

# 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 (2023), am Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2023) sowie an den Standards der Global Reporting Initiative. Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen.
Die Prinzipien und Regeln der SBB zur Corporate Governance sind in erster Linie in den Statuten, im Organisationsreglement und in seinen Anhängen sowie in den Reglementen der Verwaltungsratsausschüsse festgelegt. Im Verhaltenskodex der SBB und im Geschäftsreglement des Verwaltungsrats bekennt sich die SBB zur umfassenden Integrität und zur Beachtung der Gesetze und zu weiter gehenden externen und internen Vorgaben. Die SBB erwartet von ihren Mitarbeitenden, dass sie Verantwortung für ihr Handeln übernehmen, Rücksicht auf Menschen, Gesellschaft und Umwelt nehmen, die geltenden Regeln befolgen und integer sind.

## Rechtsform.

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

## Struktur.

Die Organisationsstruktur der SBB ist auf der nächsten Seite 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 72). Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.
Die Divisionen und die Konzernbereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die Konzerngesellschaften werden durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen geführt. Die SBB Cargo AG ist zu 100 Prozent im Besitz der SBB.

## Bedeutende Aktionäre.

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

## Mitgliedschaften in Verbänden.

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

## Kreuzbeteiligungen.

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

# Organisationsstruktur der SBB per 31. Dezember 2025.

**Verwaltungsrat SBB AG**
Monika Ribar, Präsidentin

**CEO SBB AG**
Vincent Ducrot[1]

**Interne Revision**
Stefan Raimann

| | Markt Personenverkehr | Produktion Personenverkehr | Immobilien | Infrastruktur | Güterverkehr |
|---|---|---|---|---|---|
| | Véronique Stephan[1] | Reto Liechti[1] | Beatrice Bichsel[1] | Linus Looser[1] | Alexander Muhm[1/2]<br>**SBB Cargo AG**<br>**SBB Cargo International AG** |
| **Finanzen** Franz Steiger[1] | | | | | |
| **Human Resources** Adi Bucher[1] | | | | | |
| **Informatik** Jochen Decker[1] | | | | | |
| **Kommunikation** Andreas Stuber | | | | | |
| **Unternehmensentwicklung** Nicolas Ecoffey | | | | | |
| **Konzernsicherheit** Marcus Griesser | | | | | |
| **Recht und Compliance** Stephanie Bregy | | | | | |
| **Public Affairs und Regulation** Bernhard Meier | | | | | |

Division | Fachführung | Segment

[1] Mitglied der Konzernleitung [2] Segmentsverantwortung

## Kapitalstruktur.

Das Aktienkapital beträgt per 31. Dezember 2025 neun Milliarden Franken und ist eingeteilt in 180 Millionen Namenaktien mit einem Nennwert von je 50 Franken. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt weder ein genehmigtes noch ein bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine sowie keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zur Ausübung eines Stimmrechts. Es bestehen neben derjenigen von Art. 7 Abs. 3 SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

# Verwaltungsrat.

Von links nach rechts:
Thomas C. Ahlburg, Georg Kasperkovitz, Clara Millard Dereudre, Andreas R. Herzog, Monika Ribar, Pierre-Alain Urech, André Wyss, Edith Graf-Litscher, Jürg Hurni

## Mitglieder des Verwaltungsrats.

Am 31. Dezember 2025 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 |
| Edith Graf-Litscher | Schweiz | 1964 | Mitglied | 2023 |
| Andreas R. Herzog | Schweiz | 1957 | Mitglied | 2021 |
| Jürg Hurni | Schweiz | 1961 | Mitglied | 2025 |
| Georg Kasperkovitz | Österreich | 1966 | Mitglied | 2016 |
| Clara Millard Dereudre | Frankreich | 1972 | Mitglied | 2024 |
| André Wyss | Schweiz | 1969 | Mitglied | 2025 |

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 SBBG zu.
Dem Personal steht gemäss SBBG eine angemessene Vertretung im Verwaltungsrat zu. Im Jahr 2025 wurde diese zum einen durch Edith Graf-Litscher und zum anderen durch Jürg Hurni wahrgenommen.

## Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Die nachstehende Aufstellung legt wesentliche Angaben zur Ausbildung und zur beruflichen Laufbahn, wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der Verwaltungsratsmitglieder offen.
Die VR-Mitglieder nehmen die ihnen durch Gesetz, Statuten und Organisationsreglement übertragenen Verantwortlichkeiten und Kompetenzen eigenverantwortlich und ohne Instruktionen wahr. Bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sind die VR-Mitglieder primär der SBB gegenüber verantwortlich. Sie handeln in Einklang mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen und den Bestimmungen gemäss Statuten und Organisationsreglement. Sie erkennen ihre Verantwortung gegenüber der SBB vollumfänglich an.
Jedes VR-Mitglied ist verantwortlich, seine persönlichen und geschäftlichen Verhältnisse so zu ordnen, dass Reputationsrisiken und Interessenkonflikte mit der SBB vermieden werden. Die VR-Mitglieder legen alle ihre Mandate in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie ihre Beratermandate für Gesellschaften, Institutionen oder Stiftungen des privaten und öffentlichen Rechts unverzüglich offen, und zwar unabhängig davon, wie sie selbst das Mandat beurteilen. Auch befristete Mandate und die Auflösung von Mandaten sind zu melden. Es gilt das Prinzip der Selbstdeklaration. Jedes VR-Mitglied meldet diese Mandate laufend der Verwaltungsratspräsidentin, und die Verwaltungsratspräsidentin meldet sie laufend dem Vorsitzenden des Personal- und Organisationsausschusses. Der Personal- und Organisationsausschuss stellt sicher, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden. Veränderungen bezüglich Mandaten der VR-Mitglieder werden dem UVEK in der Regel einmal jährlich, Veränderungen bezüglich Mandaten der Verwaltungsratspräsidentin laufend gemeldet.
Die VR-Mitglieder sind dafür verantwortlich, dass andere direkte oder indirekte berufliche Beziehungen keinerlei Auswirkungen auf ihre Tätigkeit für die SBB – und umgekehrt – haben. Gelangt ein VR-Mitglied nach seinem besten Urteilsvermögen zur Ansicht, es könne sich hinsichtlich eines vom Verwaltungsrat zu fassenden Beschlusses in einem Interessenkonflikt befinden, so setzt es den Verwaltungsrat unverzüglich hiervon in Kenntnis.
Die VR-Mitglieder sind verpflichtet, in den Ausstand zu treten, wenn Geschäfte behandelt werden, die ihre eigenen Interessen oder jene ihnen nahestehender oder von ihnen vertretener natürlicher oder juristischer Personen berühren.
Das Thema Interessenbindungen ist ein Standardtraktandum in jeder Sitzung des Personal- und Organisationsausschusses (PA) der SBB (gemäss Reglement des PA des Verwaltungsrats der SBB; Bewilligung neuer Mandate, Information über die Niederlegung neuer Mandate, weiter gehende Informationen im Zusammenhang mit Interessenbindungen). In der auf die PA-Sitzung folgenden VR-Sitzung informiert der PA-Vorsitzende über den Inhalt des im PA Besprochenen, inklusive der allfälligen Änderungen hinsichtlich Interessenbindungen der VR-Mitglieder.
Einmal jährlich wird eine Umfrage zu allen Mandaten der Mitglieder des VR und der Konzernleitung (KL) durchgeführt. Das Ergebnis dieser Umfrage fliesst in eine 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 und Mitarbeitende müssen eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinat, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte mit der Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.
Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim VR der SBB gegeben.
Die Mitglieder des Verwaltungsrats üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften der SBB an. Die VR-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 (bis 25.3.2025)
- Swiss Board Institute, Genf, Vorstandsmitglied

## 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
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Lausanne, VR-Mitglied

## Thomas C. Ahlburg

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

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| Seit 2021 | 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, VR-Mitglied
- Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn, VR-Präsident
- TRIKNO AG, Felben-Wellhausen, VR-Präsident
- Chocolat Bernrain, Kreuzlingen, VR-Mitglied

## Edith Graf-Litscher

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

Berufliche Stationen:

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

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

## Andreas R. Herzog

Betriebsökonom

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate:
- HT5 AG (vormals HOCHDORF Holding AG), Hochdorf, VR-Mitglied
- Enique AG, Schlieren, VR-Präsident
- Meyer Burger Technology AG, Thun, VR-Mitglied (bis 30.6.2025)
- Wirtschaftskammer Schweiz-China, Zürich, Advisory Board

## Jürg Hurni

Pensionierter Gewerkschaftssekretär SEV

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| 2009–2024 | Gewerkschaftssekretär bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) |
| 2006–2008 | Zentralpräsident Zugpersonalverband (SEV/ZPV) |
| 2001–2008 | Präsident der Personalkommission Zugpersonal SBB |
| 1991–2008 | Kondukteur und Zugführer SBB |
| 1979–1990 | Rangiermitarbeiter SBB |

Wesentliche Mandate:
- keine

## Georg Kasperkovitz

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

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| Seit 2025 | Chief Operations Officer/Vorstand der Lenzing AG, Lenzing (AT) |
| 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) |

Wesentliche Mandate:
- keine

## Clara Millard Dereudre

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

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| 2021–2025 | Direktorin, Mitglied der Geschäftsleitung, Services Industriels de Genève (SIG) |
| 2019–heute | Professorin für nachhaltiges Marketing (SUMAS, Gland, EDHEC, Frankreich) |
| 1994–2019 | Globale Direktorin für Vertrieb, Marketing, Innovation, Strategie und nachhaltige Entwicklung, Dow Chemical, Frankreich, Schweiz (ZH), USA |

Wesentliche Mandate:
- Haute école de gestion (HEG), Genf, Präsidentin des akademischen Rats
- Fondation pour l'innovation technologique, Genf, Stiftungsratsmitglied
- Smart Data Energie SA, Bulle, VR-Vizepräsidentin (bis 1.10.2025)
- Compagnie Luminotechnique SA, Satigny, VR-Mitglied (bis 1.10.2025)

## André Wyss

Wirtschaftswissenschaften HWV Zürich, Executive-Programme
Harvard Business School

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| 2018–2025 | CEO Implenia |
| 1984–2018 | Novartis, zuletzt Mitglied der Konzernleitung als Präsident Operations inkl. Leiter der weltweiten Produktion sowie aller zentralen Services |

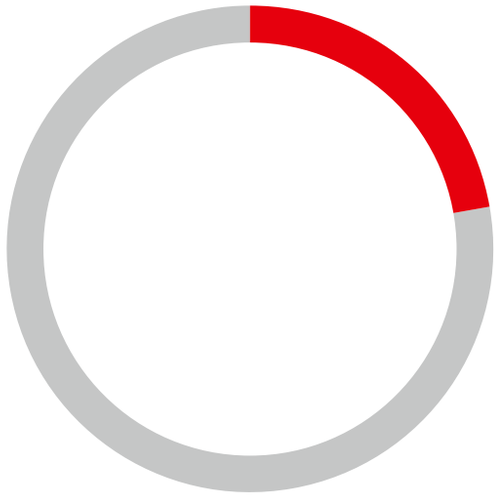
Wesentliches Mandat:
– Merck KGaA, Darmstadt (DE), Mitglied Gesellschafterrat und Präsident Finanzausschuss

## Wahl und Amtszeit.

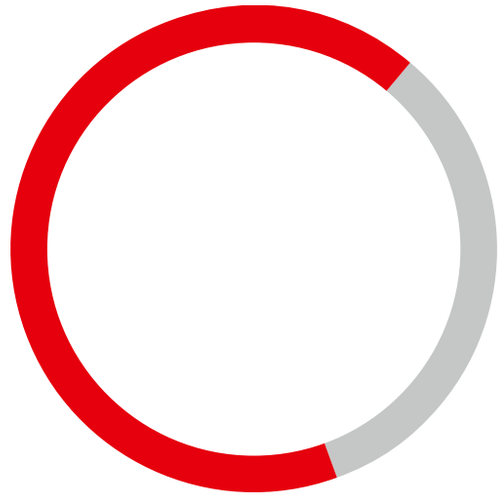
Der Verwaltungsrat und die Verwaltungsratspräsidentin bzw. der Verwaltungsratspräsident werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt. Die Generalversammlung wählt die Präsidentin bzw. den Präsidenten des Verwaltungsrats. Im Übrigen konstituiert sich der Verwaltungsrat 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 Ende April 2026 statt.

## Verwaltungsrat nach Sprache und Geschlecht.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2025



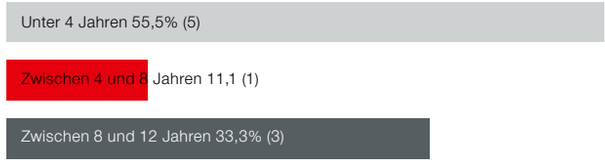
Deutschsprachig 77,8% (7)
Französischsprachig 22,2% (2)



Frauen 33,3% (3)
Männer 66,6% (6)

## Verwaltungsrat nach Amtszeit.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2025




Der Verwaltungsrat der SBB erfüllt die Vorgaben des Bundesrats für die Vertretung der Sprachgemeinschaften und für die Vertretung der Geschlechter damit nicht mehr. Er wird diese aber mit Blick auf die nächsten Wahlen wieder zu erreichen versuchen.

## Nachfolgeplanung.

Der Verwaltungsrat prüft regelmässig, ob die Qualifikationen, Fähigkeiten und Erfahrungen seiner Mitglieder den Bedürfnissen des Verwaltungsrats und den Anforderungen an seine Tätigkeit entsprechen. Frühzeitig leitet er die Suche nach neuen Mitgliedern ein, um die erforderlichen Kompetenzen und die Diversität im Gremium sicherzustellen. Der Verwaltungsrat definiert gestützt auf seine Kompetenzmatrix zuhanden des zuständigen Ad-hoc-Nominationsausschusses ein spezifisches Anforderungsprofil mit den gewünschten Qualifikationen, Fähigkeiten, Erfahrungen und Eigenschaften. Gestützt auf dieses evaluiert der Nominationsausschuss potenzielle Kandidatinnen und Kandidaten und gibt dem Verwaltungsrat nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) Empfehlungen für die Wahl neuer Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung ab. Die Vertretenden der Gewerkschaften werden von diesen vorgeschlagen und zuhanden des Bundesrats zur Wahl nominiert. Der Such- und Auswahlprozess für die Nachfolge des Präsidiums wurde durch das UVEK geführt. Der designierte Präsident, André Wyss, trat die Nachfolge von Véronique Gigon an, die nach sechs Jahren im Verwaltungsrat zurücktrat. Mit dem Erreichen der Altersgrenze von 70 Jahren schied Fabio Pedrina ebenfalls aus dem Verwaltungsrat aus, und die Generalversammlung wählte im Mai 2025 Jürg Hurni als zweiten Gewerkschaftsvertreter in den Verwaltungsrat.

## 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 2025 acht ordentliche Sitzungen sowie zwei Klausursitzungen ab.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden von der Verwaltungsratspräsidentin auf Vorschlag des Managements festgelegt, diejenigen der Ausschüsse vom jeweiligen Vorsitz des Ausschusses. Jedes Mitglied des Verwaltungsrats kann die Aufnahme von Traktanden beantragen. Der CEO nimmt an den Verwaltungsratssitzungen teil.

## Ausschüsse des Verwaltungsrats.

Einzelne Aufgaben hat der Verwaltungsrat an Ausschüsse delegiert. Gemäss Organisationsreglement haben die VR-Ausschüsse Beschlusskompetenz in einzelnen Geschäften, die nicht unentziehbare oder unübertragbare Aufgaben betreffen. Die ständigen Verwaltungsratsausschüsse der SBB waren am 31. Dezember 2025 wie folgt zusammengesetzt:

## Verwaltungsrat.

| Prüfungsausschuss | Personal- und Organisationsausschuss |
|---|---|
| Andreas R. Herzog[1] | Pierre-Alain Urech[1] |
| Monika Ribar | Monika Ribar |
| Thomas C. Ahlburg | Edith Graf-Litscher |
| André Wyss | Clara Millard Dereudre |
| | André Wyss (als Gast) |

| Risk- und Compliance-Ausschuss | Ausschuss Politischer Dialog |
|---|---|
| Pierre-Alain Urech[1] | Edith Graf-Litscher[1] |
| Monika Ribar | Monika Ribar |
| Georg Kasperkovitz | Pierre-Alain Urech |
| Andreas R. Herzog | André Wyss |

[1] Vorsitz

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

## Selbstevaluation.

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

## Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

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

## Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Konzernleitung.

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

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

## Interne Revision.

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

## Risk Management.

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

## Internes Kontrollsystem der Finanzberichterstattung.

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

## Compliance Management.

Die SBB nimmt ihre Verantwortung als faire und korrekte Partnerin gegenüber Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern sowie der Öffentlichkeit wahr. Verwaltungsrat und Konzernleitung bekennen sich zu einer Unternehmenskultur, die sowohl den gesetzlichen Anforderungen als auch hohen ethischen Ansprüchen genügt.
Die SBB betreibt ein Compliance Management System (CMS), das sich am ISO-Standard 37301:2021 orientiert. Im Jahr 2024 erlangte die SBB als erstes bundesnahes Unternehmen in der Schweiz die Zertifizierung des CMS SBB nach ISO 37301:2021. Der Verwaltungsrat legt die übergeordneten Vorgaben fest und verantwortet die Oberaufsicht. Der Verhaltenskodex der SBB (Code of Conduct) enthält die Grundsätze, Werte und Verhaltensregeln, die für alle Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden und Lieferanten gleichermassen verbindlich sind. Die Compliance Policy regelt die Organisation, die Vorgaben und die Verantwortlichkeiten für das Compliance Management der SBB. In der «Weisung Antikorruption» legt der Verwaltungsrat den Umgang mit Zuwen-

dungen, Interessenbindungen und Beteiligungen fest. Die SBB toleriert keinerlei Bestechung oder andere Korruption.
Die SBB verfügt über eine unabhängige und mit adäquaten Ressourcen ausgestattete Compliance-Organisation. Der Chief Compliance Officer steuert das CMS als Ganzes. Für die sieben Themen der Kern-Compliance (Abgeltungen, Antikorruption, Beschaffungsrecht, Datenschutz, Geldwäscherei, Vermögensdelikte und Wettbewerbsrecht) sind Compliance Officers eingesetzt.
Die Compliance-Organisation stellt das Gesetzesmonitoring sicher und analysiert die Compliance-Risiken. Es werden Massnahmen definiert und umgesetzt, um das Risiko von Verstössen zu vermindern. Die Mitarbeitenden werden risikobasiert und zielgruppenspezifisch geschult. Die Wirksamkeit des CMS wird überwacht. Zudem wird es laufend verbessert und weiterentwickelt. Zweimal jährlich wird der Verwaltungsrat über das CMS und die wesentlichen Compliance-Vorkommnisse informiert.
Mit Geltung ab 1. August bzw. 1. September 2025 wurden der Verhaltenskodex und die Compliance Policy aktualisiert.
Der Verhaltenskodex erhielt eine Verankerung der fünf Werte der SBB, eine Betonung der Bedeutung des persönlichen Verhaltens im Privatleben und in sozialen Medien für das Unternehmen sowie einen Verweis auf die «Grundsätze der menschenrechtlichen Sorgfalt». Neu aufgenommen wurden die Themen Menschenrechte, Aussenwirtschaft und Social Media.
Mit der Überarbeitung der Compliance Policy wurden Anforderungen der ISO-Normen sowie der internen Audits umgesetzt.
Die SBB toleriert keine Verstösse gegen gesetzliche Bestimmungen, gegen ihren Verhaltenskodex oder gegen andere Regelungen. Zur Meldung von vermuteten oder tatsächlichen Compliance-Verstössen betreibt die Compliance-Organisation eine sichere, vertrauliche, webbasierte Compliance-Meldestelle (compliance.sbb.ch). Sie steht den Mitarbeitenden der SBB und ihrer Konzerngesellschaften sowie Kundinnen und Kunden und Geschäftspartnern auf Wunsch auch anonym zur Verfügung.
Potenzielle Verstösse werden durch die Compliance-Falluntersuchungsstelle nach einem standardisierten Prozess konsequent und vertraulich untersucht. Verstösse werden sanktioniert.

| **Anzahl Compliance-Fälle** | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | **Entwicklung 2024 zu 2025** |
|---|---|---|---|---|---|
| Eingegangene Compliance-Meldungen | 240 | 354 | 352 | 558 | +206 |
| davon eröffnete Falluntersuchungen | 109 | 154 | 162 | 258 | +96 |
| Abgeschlossene Falluntersuchungen | 98 | 144 | 158 | 179 | +21 |
| davon mit bestätigtem Verstoss gegen externe oder interne Vorgaben (%) | 72 | 72 | 74 | 65 | −9 |

Es ist anzunehmen, dass die Zunahme an Meldungen und Fallzahlen gegenüber früheren Jahren auf eine gestiegene Sensibilisierung für Compliance zurückzuführen ist. Im Jahr 2025 wurden neue umfassende obligatorische Compliance-Schulungen durchgeführt. Zudem verstärken externe Medienberichte zu Compliance-Vorkommnissen das Bewusstsein für Compliance.

## Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 gelten die Schweizer Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten in nichtfinanziellen Belangen, bezüglich Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten sowie bezüglich Kinderarbeit. Die SBB fällt nicht in den Anwendungsbereich der Berichterstattung über nichtfinanzielle Belange, weshalb keine gesetzliche Berichterstattungspflicht besteht. Sie erstellt jedoch auf freiwilliger Basis bereits seit vielen Jahren einen Jahresbericht nach dem Berichterstattungsframework der Global Reporting Initiative und legt darin neben den ökonomischen Leistungen auch die wesentlichen Leistungen zu ökologischen, sozialen und Governance-Themen offen. Bezüglich Mineralien und Metallen aus Konfliktgebieten geht die SBB davon aus, dass sie solche im Berichtsjahr nicht oder nicht in gesetzlich relevanter Menge importiert hat, weshalb keine Berichterstattungspflicht besteht. Hinsichtlich Kinderarbeit hingegen kann aufgrund von internen Indizien davon ausgegangen werden, dass die SBB den entsprechenden gesetzlichen Berichterstattungs- und Sorgfaltspflichten unterliegt.
Für die Achtung der Menschenrechte in der ganzen Wertschöpfungskette wendet die SBB die der schweizerischen Gesetzgebung gleichwertigen und international anerkannten Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den Leitfaden der Internationalen Arbeitsorganisation und des Internationalen Verbands der Arbeitgeber für Unternehmen zum Umgang mit Kinderarbeit an. Die SBB managt das Thema entlang der sechs Kernelemente der menschenrechtlichen Sorgfalt. Die Kernelemente beinhalten unter anderem das öffentliche Bekenntnis zur Achtung der Menschenrechte im SBB Verhaltenskodex und in den «Grundsätzen der menschenrechtlichen Sorgfalt», die Ermittlung und Priorisierung von Menschenrechtsrisiken entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die unternommenen Abhilfemassnahmen sowie das interne Monitoring und die externe Kommunikation. Eine interdisziplinäre Steuerungsgruppe koordiniert im Rahmen des ESG-Managements die Umsetzung und rapportiert zuhanden des Managements. Die SBB strebt eine kontinuierliche Verbesserung an und legt den Fortschritt im Rahmen der Jahresberichterstattung offen. Diese wird von der Konzernleitung und dem Verwaltungsrat genehmigt.

# Konzernleitung.

Von links nach rechts:
Adi Bucher, Beatrice Bichsel, Linus Looser, Vincent Ducrot, Franz Steiger, Franz Steiger, Reto Liechti, Alexander Muhm, Véronique Stephan, Jochen Decker

## Mitglieder der Konzernleitung.

Am 31. Dezember 2025 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 |
| Reto Liechti | Schweiz | 1980 | Leiter Produktion Personenverkehr | Juni 2025 |
| Beatrice Bichsel | Schweiz | 1981 | Leiterin Immobilien | September 2023 |
| Linus Looser | Schweiz | 1980 | Leiter Infrastruktur | Mai 2021 |
| Alexander Muhm | Schweiz | 1977 | Leiter Güterverkehr | Januar 2019 |
| Franz Steiger | Schweiz | 1972 | Leiter Finanzen | September 2021 |
| Adi Bucher | Schweiz | 1977 | Leiter Human Resources | Juni 2025 |
| Jochen Decker | Deutschland | 1971 | Leiter Informatik | Januar 2021 |

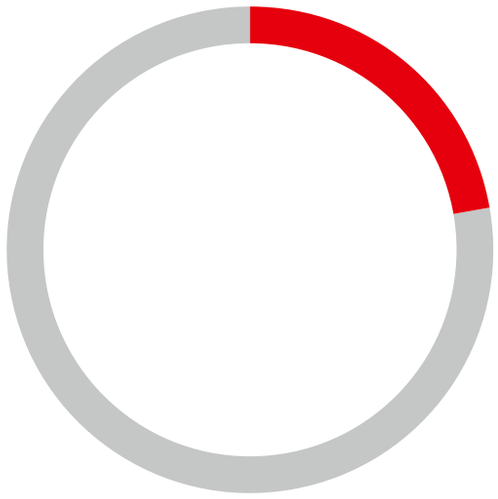
Der Verwaltungsrat überträgt unter Vorbehalt der unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben die Geschäftsführung an die Konzernleitung (KL). Die KL, vertreten durch den CEO, ist dem VR gegenüber für den Gesamterfolg des Konzerns verantwortlich und wirkt bei der langfristigen Entwicklung der SBB mit.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

## Änderungen im Geschäftsjahr.

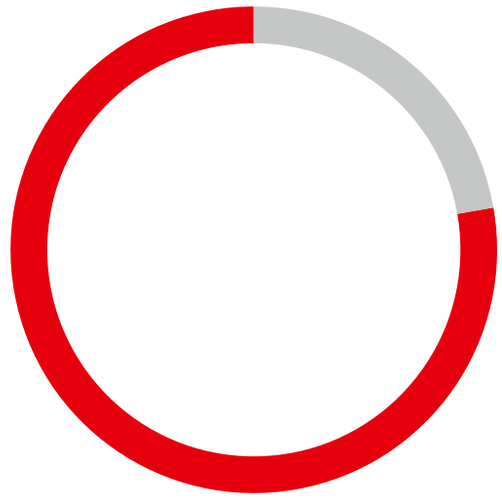
Im Geschäftsjahr 2025 gab es zwei personelle Änderungen in der KL: Adi Bucher übernahm per 1. Juni 2025 die Nachfolge für die Leitung HR, und Reto Liechti wurde per 1. Juni 2025 zum Leiter der Division Produktion Personenverkehr ernannt, als Nachfolger von Linus Looser, der auf diesen Zeitpunkt die Leitung der Division Infrastruktur übernahm.

## Konzernleitung nach Sprache und Geschlecht.

In Prozent (und Anzahl Mitglieder) per 31. Dezember 2025



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



Frauen 22,2% (2)
Männer 77,8% (7)

## Ausbildung, berufliche Tätigkeiten und Interessenbindungen.

Gemäss der SBB internen «Weisung Antikorruption» (Ziffer 3) weisen die Vorgesetzten ihre Mitarbeitenden in geeigneter Form, insbesondere auch bei Stellenantritt, auf ihre Verpflichtungen betreffend Umgang mit Interessenbindungen hin. Die Vorgesetzten prüfen gemeldete oder von ihnen selbst festgestellte Interessenbindungen darauf, ob Interessenkonflikte für ihre Mitarbeitenden vorliegen oder daraus entstehen könnten. Sie entscheiden über angemessene Massnahmen (zum Beispiel Ausstand allgemein oder für einen einzelnen Geschäftsfall, Aufgabe einer Nebenbeschäftigung oder Auflagen betreffend eine Nebenbeschäftigung).
Gemäss Kaderreglement (Ziffer 7.1) dürfen KL-Mitglieder grundsätzlich (Ausnahmen in begründeten Fällen möglich) nur eine Nebenbeschäftigung haben kein Präsidium übernehmen, und Nebenbeschäftigungen in Unternehmen, die in einer Geschäftsbeziehung mit der SBB AG stehen, werden nur in Ausnahmefällen bewilligt.
Die Übernahme von Nebenbeschäftigungen bedarf vor der Annahme eines solchen Mandates der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats der SBB bzw. beim CEO derjenigen des Verwaltungsrats der SBB. Massgebliche Prüfkriterien sind insbesondere die zeitliche Belastung, das Entgelt, die Konkurrenzsituation mit der SBB, Auswirkungen auf die Reputation der SBB und potenzielle Interessenkonflikte.
Als Nebenbeschäftigung gilt (Ziffer 7 Kaderreglement), unabhängig des prozentualen Anteils, jede neben dem SBB-Arbeitsverhältnis entgeltlich oder unentgeltlich ausgeübte Tätigkeit, die im Anstellungs- oder Auftragsverhältnis oder als selbstständig erwerbende Person ausgeübt wird. Nicht unter Nebenbeschäftigungen fallen reine Mitgliedschaften in Vereinen. Auch ehrenamtliche Tätigkeiten, die dem Gemeinwohl dienen, zum Beispiel im Vorstand eines Sportvereins oder in einem Stiftungsrat bei einer sozialen Institution, werden nicht als Nebenbeschäftigung qualifiziert, sofern der Zeitaufwand bescheiden ist und die Tätigkeit unentgeltlich erfolgt. Für Verwaltungsrats- oder Stiftungsratsmandate im Auftrag der SBB gelten die vorstehenden Regelungen zu den Nebenbeschäftigungen nicht.
Für die Übernahme öffentlicher Ämter ist Folgendes zu beachten (Ziffer 7.3 Kaderreglement): Ein Amt gilt dann als öffentlich, wenn es sich um eine Mitgliedschaft in der Exekutive, Legislative oder Judikative handelt. Die Mitgliedschaft in einer Vormundschaftsbehörde, ein Amt als Vormunds-, Beistands- oder Beiratsperson und die Mitgliedschaft in einer vom Staat anerkannten kirchlichen Behörde sind dem öffentlichen Amt gleichgestellt. Falls die Ausübung des öffentlichen Amtes zur Beeinträchtigung der Interessen der SBB führen könnte, ist sie nicht mit den arbeitsvertraglichen Verpflichtungen der Mitglieder der Konzernleitung vereinbar. Die Ausübung des öffentlichen Amtes bedarf vorgängig der schriftlichen Zustimmung des CEO sowie des Verwaltungsrats der SBB bzw. beim CEO derjenigen des Verwaltungsrats der SBB. Die Mitglieder der Konzernleitung informieren den Verwaltungsrat der SBB bereits im Vorfeld über eine Kandidatur für ein öffentliches Amt.
Die KL-Mitglieder befassten sich mehrfach eingehend mit dem Thema und weisen eine hohe Sensibilität dafür auf. Ihre eigenen Mandate wurden mit dem CEO besprochen und bei Bedarf vertieft geprüft. Gegegebenenfalls wurden Massnahmen ergriffen.
Im Rahmen der Behandlung des Geschäftsberichts der SBB wird einmal jährlich die Gesamtübersicht über die Mandate der KL-Mitglieder erörtert und die Interessenbindungen auf ihre Konformität mit den internen Vorgaben geprüft.
Mitarbeitende müssen eigene Beteiligungen, VR- und KL-Mitglieder auch Beteiligungen ihrer Partnerinnen und Partner (Ehe, Konkubinat, eingetragene Partnerschaft) an Personengesellschaften und juristischen Personen melden, wenn sie das Verhalten im Arbeitsalltag bei der SBB beeinflussen oder beeinflussen könnten. Eine finanzielle Beteiligung ist auf jeden Fall meldepflichtig, wenn Berührungspunkte zur Tätigkeit/Funktion bei der SBB bestehen oder die Höhe der Beteiligung mindestens fünf Prozent des Stimm- oder Kapitalanteils beträgt.
Durch das beschriebene Vorgehen ist eine sehr hohe Sensibilität für das Thema Interessenbindungen/Interessenkonflikte beim Management der SBB gegeben.
Die nachfolgende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung am 31. Dezember 2025 sowie über die Ausbildung und die berufliche Laufbahn, wesentliche Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate der jeweiligen Mitglieder.

## Vincent Ducrot

Dipl. 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-Präsident
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern, Vorstands- und Ausschussmitglied
- LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern, Vorstandsmitglied
- Volkswirtschaftliche Gesellschaft des Kantons Bern, Vorstandsmitglied
- Institut für Systemisches Management und Public Governance, Universität St. Gallen, Mitglied Beirat
- 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:
- Alliance SwissPass, Bern, Mitglied Strategierat
- RailAway, Luzern, VR-Präsidentin
- Schweiz Tourismus, Zürich, Vorstandsmitglied
- Equality4Tourism, Zürich, Vorstandsmitglied
- Advance – Gender Equality in Business, Zürich, Vorstandsmitglied
- Stephan S.A., Givisiez, VR-Mitglied

## Reto Liechti

Master in Strategy and Organization HSG

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| Seit 6/2025 | Leiter Produktion Personenverkehr SBB |
| 2021–2025 | Leiter Bahnproduktion, Produktion Personenverkehr SBB |
| 2019–2021 | Leiter Kundenbegleitung und Cleaning, Bahnproduktion SBB |
| 2016–2019 | Leiter Geschäftsbereich Fernverkehr, Personenverkehr SBB |
| 2012–2016 | Bereichsleiter Kundenservice und Innovation, Fernverkehr SBB |
| 2009–2012 | Senior Projektleiter Unternehmensentwicklung SBB |

Wesentliche Mandate:
- Thurbo AG, Kreuzlingen, VR-Mitglied
- Elvetino AG, Zürich, VR-Mitglied
- Viasuisse AG, Biel, VR-Mitglied
- SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Vorstandsmitglied

## Beatrice Bichsel

MLaw, Rechtsanwältin, Executive MBA HSG

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate:
- ISS AG, Integrated Scientific Services, Bern, VR-Mitglied
- SBB Historic, Erstfeld, Mitglied Stiftungsrat

## Linus Looser

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

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| Seit 6/2025 | Leiter Infrastruktur SBB |
| 2021–2025 | 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
- BLS Netz AG, Bern, VR-Mitglied
- PK SBB, Bern, Mitglied Stiftungsrat

## Alexander Muhm

Architekt Dipl. Ing. Dr. techn., Technische Universität Wien,
Executive MBA HSG

Berufliche Stationen:

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

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

## Franz Steiger

Executive MBA, Universität Zürich, Executive Master in Corporate Finance am Institut für Finanzdienstleistungen, Zug, eidg. dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling

Berufliche Stationen:

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

Wesentliche Mandate:
- keine

## Adi Bucher

Lic. phil. I Universität Bern

Berufliche Stationen:

| | |
|---|---|
| Seit 5/2025 | Leiter Human Resources SBB |
| 2020–2025 | Leiter Human Resources & Organisationsentwicklung, BLKB, Liestal |
| 2018–2020 | Leiter Human Resources Sales, Services, Products & Marketing, Swisscom (Schweiz) AG, Bern |
| 2014–2018 | Leiter Human Resources Group Development, Swisscom (Schweiz) AG, Bern |
| 2012–2014 | Leiter Human Resources Customer Support, Swisscom (Schweiz) AG, Bern |
| 2008–2012 | Leiter Human Resources Management Development, Swisscom (Schweiz) AG, Bern |
| 2004–2008 | HR Development Spezialist, Swisscom Mobile AG, Bern |

Wesentliche Mandate:
– Schweizerischer Arbeitgeberverband, Zürich, Vorstandsmitglied
– SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Vorstandsmitglied

## 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:
– SBB Digitalisierungsfonds, Bern, Vorsitzender des Vereinsvorstands
– HSG St. Gallen, Mitglied des Universitätsrates (seit 1.6.2025)
– OpenRail Association, Brüssel, Vorstandsvorsitzender

## Managementverträge.

Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben per Stichtag 31. Dezember 2025 keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

## Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.

Die Konzernleitung bestand im Jahr 2025 aus dem CEO, den Leitenden der Divisionen Produktion Personenverkehr, Markt Personenverkehr, Immobilien und Infrastruktur, dem Leiter des Segments Güterverkehr sowie den Leitern der Fachführungen Finanzen, Human Resources und Informatik.
Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiterinnen und Leiter der Fachführungen Kommunikation, Unternehmensentwicklung, Sicherheit, Recht und Compliance, Public Affairs und Regulation sowie die Leitungen wesentlicher Projekte ausserhalb der Konzernleitung.

# Vergütungen.

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

## Vergütungen an ehemalige Organmitglieder.

An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung Anton Häne wurde im Berichtsjahr ein Honorar im Umfang von 99 000 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (zum Beispiel SBB Historic, Pensionskasse SBB, Projekt Jubiläum 125 Jahre SBB) ausgerichtet (im Vorjahr: 112 000 Franken). An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung Markus Jordi wurde im Berichtsjahr nach dem Rücktritt aus der Konzernleitung ein Lohn im Umfang von 204 441 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (zum Beispiel Internationales HR, Präsidium des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB, Präsidium des Asbestfonds, Mitglied des Stiftungsrats Historic) ausgerichtet. An das ehemalige Mitglied der Konzernleitung Peter Kummer wurde im Berichtsjahr nach dem Rücktritt aus der Konzernleitung ein Lohn im Umfang von 269 855 Franken für die Ausübung mehrerer Mandate im Auftrag der SBB (zum Beispiel Praxisprofessur für Bahn-/Verkehrssysteme an der EPFL) ausgerichtet.

## 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 andere 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 (293 785 Franken, inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) und für den CEO (1 047 025 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 2025 8,4:1.

## Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge.

Der VR hat die unübertragbare und unentziehbare Aufgabe, die Berichterstattung an die Generalversammlung über die Verwendung der von der Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge für Honorare und Vergütungen im Rahmen des Geschäftsberichts sicherzustellen (Art. 9, lit. h Statuten SBB).
Die Generalversammlung hat an ihrer Sitzung vom 24. April 2024 den maximalen Betrag der Gesamtvergütung für den Verwaltungsrat auf 1 141 821 Franken, für die Verwaltungsratspräsidentin auf 297 041 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen) und für die Konzernleitung auf 6 421 208 Franken festgesetzt.

Effektiv wurden folgende Beträge ausbezahlt (vgl. Tabelle auf Seite 43):
- für den Gesamtverwaltungsrat 1 091 338 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Verwaltungsratspräsidentin 293 785 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen);
- für die Konzernleitung 6 302 490 Franken (inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherungen).

Die Tabelle zeigt die gesamte den Konzernleitungsmitgliedern gewährte Vergütung für die Geschäftsjahre 2024 und 2025, 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 719 356 Franken und somit 18,4 Prozent des Basissalärs (total 3 912 725 Franken).
Damit wurden die von der Generalversammlung festgesetzten Obergrenzen und die vom Eigner festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten.

## Verwaltungsrat.

| CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| **Alle Mitglieder des Verwaltungsrats** | | |
| Honorare | 898 778 | 897 696 |
| Spesenpauschalen | 78 539 | 78 521 |
| GA | 49 230 | 47 638 |
| Beiträge an die Sozialversicherungen | 64 791 | 63 702 |
| Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen | 1 091 338 | 1 087 557 |
| Vergütung VR | 1 026 547 | 1 023 855 |
| **Verwaltungsratspräsidentin** | | |
| Honorar | 248 400 | 246 000 |
| Spesenpauschale | 22 500 | 22 500 |
| GA | 5 935 | 5 894 |
| Beiträge an die Sozialversicherungen | 16 950 | 15 869 |
| Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen | 293 785 | 290 263 |
| Vergütung VRP | 276 835 | 274 394 |
| **Übrige acht Mitglieder des Verwaltungsrats** | | |
| Honorare | 650 378 | 651 696 |
| Spesenpauschalen | 56 039 | 56 021 |
| GA | 43 295 | 41 744 |
| Beiträge an die Sozialversicherungen | 47 841 | 47 833 |
| Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen | 797 553 | 797 294 |
| Vergütung VR (ohne VRP) | 749 712 | 749 461 |

## Konzernleitung.

| CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| **Alle Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO)** | | |
| Fixes Grundsalär | 3 912 725 | 3 968 441 |
| Erfolgsorientierter Lohnbestandteil[1] | 719 356 | 660 745 |
| Spesenpauschalen | 177 600 | 178 800 |
| GA | 71 392 | 67 776 |
| Beiträge an die Sozialversicherungen | 341 241 | 337 066 |
| BVG/Kaderzusatzversicherung | 1 080 176 | 1 096 422 |
| Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung | 6 302 490 | 6 309 250 |
| Vergütung KL | 4 881 073 | 4 875 762 |
| **CEO** | | |
| Fixes Grundsalär | 633 043 | 633 043 |
| Erfolgsorientierter Lohnbestandteil[1] | 113 948 | 105 402 |
| Spesenpauschale | 24 000 | 25 200 |
| GA | 17 066 | 15 059 |
| Beiträge an die Sozialversicherungen | 54 246 | 53 227 |
| BVG/Kaderzusatzversicherung | 204 722 | 202 959 |
| Gesamtvergütung inkl. Beiträgen an die Sozialversicherungen und BVG/Kaderzusatzversicherung | 1 047 025 | 1 034 890 |
| Vergütung CEO | 788 057 | 778 704 |

[1] 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 2025 wählte die Generalversammlung der SBB AG Deloitte, Zürich, für eine weitere Amtsdauer von einem Jahr als Externe Revisionsstelle.

## Revisionshonorar und zusätzliche Honorare.

Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Die Honorare der Revisionsstelle für die gesetzlichen Prüfungen betrugen für das Berichtsjahr insgesamt 1 260 990 Franken (Vorjahr: 1 224 965 Franken). Für revisionsnahe und zusätzliche Dienstleistungen hat Deloitte während des Berichtsjahrs Aufträge im Umfang von 328 000 Franken (Vorjahr: 477 260 Franken) durchgeführt.

## Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der Externen Revision.

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

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

## Steuerung der SBB.

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

- Festlegung der langfristigen Zielvorgaben im Eisenbahngesetz;
- Festlegung eines vierjährigen Zahlungsrahmens für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch das Parlament;
- Festlegung der strategischen Ziele für die SBB durch den Bundesrat (der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung dieser Ziele) und Genehmigung des Jahresberichts über die Erreichung der strategischen Ziele durch den Bundesrat;
- Festlegung der konkreten Verwendung von Verpflichtungskrediten für Erweiterungsinvestitionen in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen UVEK und SBB;
- Festlegung der Ziele hinsichtlich des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr und der SBB;
- Festlegung der Statuten der SBB;
- Festlegung der Obergrenze für den Gesamtbetrag der Vergütung des VR sowie seines Vorsitzes (gesondert) und für den Gesamtbetrag der Vergütung der Konzernleitung;
- Genehmigung des Geschäftsberichts inklusive Jahres- und Konzernrechnung und der Gewinnverwendung durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Wahl bzw. Abwahl der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- Entlastung der Verwaltungsratsmitglieder durch die Generalversammlung (Bundesrat);
- regelmässige Berichterstattungen an UVEK/EFD;
- Aufforderung zur Vorbildrolle von bundesnahen Betrieben, beispielsweise über die Initiative «Vorbild Energie und Klima» und den Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte 2024–2027.

## Einbindung der Stakeholder.

Als bundesnahes Unternehmen gehören der Bund als Eigner sowie Behörden, Politik und Verbände auf den drei Ebenen Bund, Kanton und Gemeinden zu den wichtigen Stakeholdern der SBB. Durch die üblichen politischen Prozesse ist die SBB in regelmässigem Austausch mit diesen Stakeholdern. Sie organisiert zudem auf eigene Initiative mehrmals jährlich und geografisch dezentral Dialogplattformen zu aktuellen Themen.
Ein weiterer zentraler Stakeholder sind unsere Kundinnen und Kunden. Sie werden über diverse Formate wie zum Beispiel über das freiwillige Mitgestaltungsformat «SBB Kundenstimme» angesprochen und in die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen einbezogen. Je nach Inhalt werden Interviews, Umfragen, Produkttests oder Gruppengespräche durchgeführt. Dabei begegnen unsere Kundinnen und Kunden zum Teil direkt Projektmitarbeitenden und geben inhaltlich Feedback. 2025 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 war auch 2025 stark in der Öffentlichkeit präsent. Auf SBB News erschienen über 200 Beiträge für Reisende, die Medien und die breite Öffentlichkeit; in den sozialen Medien publizierte die SBB mehr als 600 Beiträge. Die Medienstelle bearbeitete knapp 4500 Medienanfragen, was einem Wochenmittel von etwa 85 Anfragen entspricht.
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.


| | |
|---|---|
| Vorwort | 47 |
| Konzernerfolgsrechnung SBB | 48 |
| Konzernbilanz SBB | 49 |
| Konzerngeldflussrechnung SBB | 50 |
| Konzerneigenkapitalnachweis SBB | 51 |
| Anhang zur Konzernrechnung 2025 | 52 |
| Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung | 73 |
| Erfolgsrechnung SBB AG | 75 |
| Bilanz SBB AG | 76 |
| Anhang zur Jahresrechnung SBB AG | 77 |
| Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses | 85 |
| Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung | 86 |

# Ertragskraft steigern, Finanzierung sichern.

## Sehr geehrte Damen und Herren

Das Jahr 2025 war geprägt von einer anhaltenden Zunahme der Mobilität in der Schweiz. Gleichzeitig wirkten sich eine schwache Konjunktur in Europa, eine eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit im Ausland sowie ein angespanntes finanzpolitisches Umfeld im Inland belastend auf unsere finanzielle Leistungsfähigkeit aus. Dennoch erzielten wir insgesamt gute betriebliche Ergebnisse und führten das Kosten- und Effizienzprogramm fort.

Rund die Hälfte des Ergebnisses von 496 Millionen Franken entfällt auf Einmaleffekte, primär aus einer Reduktion der Vorsorgeverpflichtung. Die in den vergangenen Jahren ergriffenen Massnahmen zur Stabilisierung unserer Pensionskasse zeigen Wirkung und die Wahrscheinlichkeit einer künftigen Sanierung ist deutlich gesunken. Der einmalige Kapitalzuschuss von 850 Millionen Franken zur teilweisen Kompensation der Corona-bedingten Verluste im Fernverkehr hat die Verschuldung reduziert. Operativ erwirtschafteten wir jedoch erneut zu wenig, um die getätigten Investitionen in Rollmaterial, Energieanlagen und Gebäude aus eigener Kraft zu finanzieren. Mittelfristig benötigen wir dafür ein operatives Jahresergebnis von rund 500 Millionen Franken.

Die Nachfrage im Personenverkehr ist weiter gewachsen. Wegen den angebotsbedingt höheren Kosten sowie der geplant höheren Instandhaltung resultierte im Regionalverkehr ein Verlust, und auch der Fernverkehr war nicht ausreichend profitabel. Der Güterverkehr entwickelte sich erneut rückläufig, auch weil nachfragestarke, bahnaffine Branchen weniger transportierten. Gleichzeitig stieg der Energieaufwand wegen höherer Beschaffungsmengen und Preise, während Immobilien wieder einen stabilen Beitrag lieferte. Was diese Ergebnisse nicht zeigen: Mittelfristig ist die heute noch gute Verfügbarkeit des Bahnnetzes gefährdet. Der Rückstand beim Substanzerhalt ist nochmals deutlich angewachsen. Um auch in den kommenden Jahren das Netz verlässlich und sicher betreiben zu können, sind deutlich mehr Mittel für den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur notwendig.

Die SBB trägt selbst zu einem erschwinglichen Öffentlichen Verkehr bei: Unsere Kosten- und Effizienzmassnahmen wirken. Mit Digitalisierung und gezieltem Einsatz von Künstlicher Intelligenz optimieren wir Prozesse und verbessern Entscheidungsgrundlagen. Investitionen priorisieren wir nach Nutzen und Dringlichkeit – verantwortungsvoll gegenüber künftigen Generationen. Gleichzeitig müssen wir in Geschäftsfeldern profitabler werden, wo dies rechtlich und wirtschaftlich möglich ist. Da regulatorische Vorgaben unsere Preisgestaltung begrenzen, suchen wir den Dialog mit Bund und Regulator, um nachhaltige Finanzierungsmodelle zu entwickeln.

Die Herausforderungen sind gross, aber wir haben einen Plan. Mit entschiedener Umsetzung der Massnahmen, partnerschaftlicher Kooperation mit Bund und Kantonen sowie konsequenter Kosten- und Ertragssteuerung legen wir das Fundament für eine finanziell gesunde SBB.

Ich danke allen Mitarbeitenden, Führungskräften und Partnern für ihren täglichen Einsatz. Gemeinsam sichern wir die heutige finanzielle Stabilität der SBB auch morgen.

Freundliche Grüsse

Franz Steiger
CFO SBB AG

# Konzernerfolgsrechnung SBB.

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

| Mio. CHF | Anmerkung | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|---|
| **Betriebsertrag** | | | |
| Verkehrserträge | 1 | 4 956,8 | 4 815,0 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 | 3 122,1 | 3 056,2 |
| Mieterträge Liegenschaften | 3 | 743,0 | 718,2 |
| Nebenerträge | 4 | 1 402,5 | 1 323,2 |
| Eigenleistungen | 5 | 1 458,0 | 1 475,2 |
| **Total Betriebsertrag** | | **11 682,4** | 11 387,8 |
| **Betriebsaufwand** | | | |
| Materialaufwand | 6 | −966,6 | −932,8 |
| Personalaufwand | 7 | −4 466,9 | −4 824,1 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 8 | −2 941,8 | −2 681,4 |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 9, 19 | −2 453,5 | −2 336,5 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | 9, 20 | −240,2 | −219,6 |
| **Total Betriebsaufwand** | | **−11 069,0** | −10 994,4 |
| **Betriebsergebnis/EBIT** | | **613,4** | 393,4 |
| Finanzergebnis | 10 | −95,6 | −110,1 |
| **Ordentliches Ergebnis** | | **517,7** | 283,3 |
| Gewinn aus Immobilienveräusserungen | | 2,8 | 5,6 |
| **Konzerngewinn vor Steuern** | | **520,5** | 288,9 |
| Ertragssteuern | 11 | −26,6 | −12,3 |
| **Konzerngewinn vor Minderheitsanteilen** | | **493,9** | 276,6 |
| Minderheitsanteile | 12 | 1,6 | −1,6 |
| **Konzerngewinn** | | **495,6** | 275,0 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

# Konzernbilanz SBB.

## Aktiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|---|
| **Umlaufvermögen** | | | |
| Flüssige Mittel | 13 | 129,6 | 167,0 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 14 | 333,6 | 326,7 |
| Andere Forderungen | 15 | 140,3 | 191,3 |
| Vorräte und angefangene Arbeiten | 16 | 547,6 | 521,5 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | 17 | 925,7 | 927,3 |
| **Total Umlaufvermögen** | | **2 076,8** | 2 133,8 |
| **Anlagevermögen** | | | |
| Finanzanlagen | 18 | 452,8 | 502,6 |
| Sachanlagen | 19 | 46 030,7 | 45 171,1 |
| Sachanlagen im Bau | 19 | 8 402,3 | 7 664,3 |
| Immaterielle Anlagen | 20 | 1 228,3 | 1 211,2 |
| **Total Anlagevermögen** | | **56 114,1** | 54 549,2 |
| **Total Aktiven** | | **58 190,9** | 56 683,1 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

## Passiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|---|
| **Fremdkapital** | | | |
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 21 | 1 842,5 | 1 747,1 |
| Kurzfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 22 | 0,5 | 0,6 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 23 | 739,8 | 544,6 |
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 24 | 273,7 | 249,1 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 25 | 2 321,5 | 2 200,3 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 26 | 336,9 | 320,5 |
| **Total kurzfristiges Fremdkapital** | | **5 514,9** | 5 062,1 |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 21 | 9 615,4 | 10 532,9 |
| Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 22 | 28 257,5 | 27 295,0 |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten | 24 | 306,2 | 655,7 |
| Langfristige Rückstellungen | 26 | 453,3 | 437,4 |
| **Total langfristiges Fremdkapital** | | **38 632,4** | 38 920,9 |
| **Total Fremdkapital** | | **44 147,3** | 43 983,0 |
| **Eigenkapital** | | | |
| Gesellschaftskapital | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Kapitalreserven | | 2 919,1 | 2 069,1 |
| Gewinnreserven | | 1 529,9 | 1 255,1 |
| Konzerngewinn | | 495,6 | 275,0 |
| **Eigenkapital exklusive Minderheitsanteile** | | **13 944,6** | 12 599,2 |
| Minderheitsanteile | 12 | 99,0 | 100,8 |
| **Total Eigenkapital** | | **14 043,6** | 12 700,1 |
| **Total Passiven** | | **58 190,9** | 56 683,1 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

# Konzerngeldflussrechnung SBB.

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

| Mio. CHF | Anmerkung | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|---|
| Konzerngewinn | | 495,6 | 275,0 |
| Abschreibungen auf dem Anlagevermögen | 18, 19, 20 | 2 643,1 | 2 536,9 |
| Verluste aus Wertbeeinträchtigungen | 19, 20 | 50,6 | 19,2 |
| Zunahme/Abnahme Rückstellungen | | 32,5 | −139,0 |
| Sonstige fondsunwirksame Erträge/Aufwendungen | | −274,6 | 28,4 |
| Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens | | −6,9 | −9,1 |
| Anteilige Gewinne aus Anwendung der Equity-Methode | | −2,5 | −1,3 |
| Ergebnis Minderheitsanteile | 12 | −1,6 | 1,6 |
| Veränderung Nettoumlaufvermögen | 27 | 325,3 | −102,2 |
| **Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) mit Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur** | | **3 261,5** | 2 609,5 |
| Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur | | −1 553,1 | −1 506,1 |
| **Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) ohne Leistungen des Bundes für Abschreibungen Infrastruktur** | | **1 708,5** | 1 103,4 |
| Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau | | −4 060,3 | −3 841,0 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen | | 9,7 | 12,3 |
| Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen | | −0,7 | −6,2 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen | | 1,5 | 1,6 |
| Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Anlagen | | −278,5 | −285,4 |
| Einzahlungen aus Devestitionen von Immateriellen Anlagen | | 0,0 | 0,3 |
| Finanzierung Bahninfrastruktur über À-fonds-perdu-Beitrag des Bundes | | 1 553,1 | 1 506,1 |
| Finanzierung Bahninfrastruktur über Darlehen der öffentlichen Hand | | 990,0 | 699,7 |
| **Geldfluss aus Investitionstätigkeit** | | **−1 785,3** | −1 912,7 |
| Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten | | 41,3 | 6,9 |
| Rückzahlung/Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten | | −1,8 | 816,9 |
| **Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit** | | **39,5** | 823,8 |
| **Total Geldfluss** | | **−37,3** | 14,5 |
| Flüssige Mittel per 1. Januar | | 167,0 | 152,5 |
| Flüssige Mittel per 31. Dezember | | 129,6 | 167,0 |
| **Veränderung flüssige Mittel** | | **−37,3** | 14,5 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

## Frei verfügbarer Cashflow.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow) | 1 708,5 | 1 103,4 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öffentlichen Hand | −4 328,3 | −4 118,4 |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand für die Finanzierung der Bahninfrastruktur | 2 543,0 | 2 205,7 |
| **Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand** | **−76,8** | −809,3 |
| Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit | 39,5 | 823,8 |
| **Total Geldfluss** | **−37,3** | 14,5 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

# Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

| Mio. CHF | Gesellschafts-kapital | Kapitalreserven (Agio) | Gewinnreserven angepasst* | Fremdwährungs-umrechnungs-differenzen | Total exkl. Minderheitsanteile | Minderheitsanteile | Total inkl. Minderheitsanteile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Eigenkapital per 1.1.2024** | **9 000,0** | **2 069,1** | **1 267,2** | **−12,3** | **12 324,0** | **99,2** | **12 423,2** |
| Konzerngewinn | 0,0 | 0,0 | 275,0 | 0,0 | 275,0 | 1,6 | 276,6 |
| Fremdwährungsdifferenzen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,3 |
| **Eigenkapital per 31.12.2024** | **9 000,0** | **2 069,1** | **1 542,2** | **−12,0** | **12 599,2** | **100,8** | **12 700,0** |
| Kapitalzuschuss Bund | 0,0 | 850,0 | 0,0 | 0,0 | 850,0 | 0,0 | 850,0 |
| Konzerngewinn | 0,0 | 0,0 | 495,6 | 0,0 | 495,6 | −1,6 | 493,9 |
| Fremdwährungsdifferenzen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −0,3 | −0,3 | −0,1 | −0,4 |
| **Eigenkapital per 31.12.2025** | **9 000,0** | **2 919,1** | **2 037,8** | **−12,3** | **13 944,6** | **99,0** | **14 043,6** |

* Die Gewinnreserven per 1. Januar 2024 wurden um CHF 24,8 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

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 2025 beträgt CHF 3024,3 Mio. (Vorjahr: CHF 2156,1 Mio.).

# Anhang zur Konzernrechnung 2025.

## Konsolidierungsgrundsätze.

### Allgemeines.

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

### Abschlussdatum.

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

### Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen.

Die SBB investiert jährlich in die Erneuerung und Weiterentwicklung ihrer Software, insbesondere in den Bereichen Kundeninformation, Bahnbetrieb und Verkauf. Die durchschnittliche Nutzungsdauer ist kurz und die bisherige Aktivierungsuntergrenze tief. Deshalb wurde die Aktivierungsuntergrenze von Software auf CHF 500 000 erhöht. Die Anwendungen mit geringen Anschaffungskosten werden seit Beginn des Geschäftsjahres direkt der Erfolgsrechnung belastet und fliessen nicht mehr in die Investitionen der Geldflussrechnung und in die Bilanz. Die Werte der Vorjahresperiode in Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalspiegel, Anhang und den Segmentinformationen wurden entsprechend angepasst. In der Erfolgsrechnung führt dies zu einer ergebnisneutralen Verschiebung von netto CHF 17,8 Mio. zwischen den Abschreibungen und dem Informatikaufwand bzw. den Eigenleistungen. In der Bilanz wurden per 1. Januar 2024 Immaterielle Anlagen mit Restbuchwerten von CHF 47,0 Mio. ausgebucht.

### Konsolidierungskreis.

Die Konzernrechnung umfasst die Jahresrechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (nachfolgend als SBB AG bezeichnet) und der Beteiligungen, bei 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. Sie hat keine Anteile, Optionen auf Anteile, Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Finanzierungsleasing bilanziert.
Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können dem Beteiligungsverzeichnis auf Seite 72 entnommen werden.

### Konsolidierungsmethode.

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

## Fremdwährungsumrechnung.

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

Es wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

| | Durchschnittskurs **2025** | Durchschnittskurs 2024 | Stichtagskurs **31.12.2025** | Stichtagskurs 31.12.2024 |
|---|---|---|---|---|
| EUR | 0,94 | 0,95 | 0,93 | 0,94 |

# Bewertungs- und Gliederungsgrundsätze der Konzernrechnung.

## Allgemeines.

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

## Umlaufvermögen.

Die **Flüssigen Mittel** setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten zusammen. Sie sind zum Nominalwert bewertet. Das Bargeld in den von der SBB betriebenen Bankomaten wird unter der Position «Transferkonten» in den Flüssigen Mitteln ausgewiesen.
Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** und die **Anderen Forderungen** sind zum Nominalwert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen ausgewiesen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln berücksichtigt. Den latenten Ausfallrisiken wird mit einer Wertberichtigung nach Altersgliederung und aufgrund von Erfahrungswerten Rechnung getragen.
**Vorräte,** die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich erhaltener Skonti unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das Halten von strategischen Ersatzteilen zur Sicherstellung eines reibungslosen Bahnbetriebs wird gesondert berücksichtigt. Solange die Verwendung absehbar ist, werden diese zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten ohne Wertberichtigung bilanziert.
Die **angefangenen Arbeiten** werden zu Herstellkosten oder – falls dieser tiefer ist – zum realisierbaren Veräusserungswert bewertet. Die erfolgswirksame Erfassung erfolgt erst nach dem Übergang des Lieferungs- und Leistungsrisikos auf den Auftraggeber (Completed-Contract-Methode).

## Anlagevermögen.

Die **Finanzanlagen** enthalten nebst den nicht konsolidierten Beteiligungen auch langfristige Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften und Dritten, Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen, langfristige Abgrenzungen für aufgelöste Zinsabsicherungen sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteirisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Aktivsaldo. Die langfristigen Darlehen werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken ausgewiesen. Sofern ein bedingter Verwendungsverzicht auf Arbeitgeberbeitragsreserven vorliegt, erfolgt eine Wertberichtigung. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

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

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

Zinsaufwendungen, die bei der Erstellung von Vermögenswerten anfallen, werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswerts erforderlich ist. Die Aktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des verzinsbaren Fremdkapitals.
Geleaste Anlagewerte, die wirtschaftlich gesehen einem Anlagekauf gleichkommen (Finanzierungsleasing), 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, Rechte sowie Software), die linear über die voraussichtlichen Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Selbst hergestellte Immaterielle Anlagen werden aktiviert, wenn sie identifizierbar, die Kosten zuverlässig bestimmbar sind und sie über mehrere Jahre einen messbaren Nutzen bringen. Die Kategorie Rechte beinhaltet Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Wassernutzungskonzessionen, Baurechte, Rechte an Untertunnelungen, Durchleitungen und weitere Rechte.
Die geschätzten Nutzungsdauern der Immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

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

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den Immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet.
Auf jeden Bilanzstichtag wird bei allen Aktiven geprüft, ob Anzeichen für eine Wertbeeinträchtigung (Impairment) bestehen. Eine Wertbeeinträchtigung liegt vor, wenn der Buchwert des Aktivums den erzielbaren Wert (der höhere Wert von Nettomarktwert und Nutzwert) übersteigt. Falls eine Wertbeeinträchtigung vorliegt, wird der Buchwert auf den erzielbaren Wert reduziert, wobei die Wertbeeinträchtigung dem Konzernergebnis belastet wird.

## Fremdkapital.

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

Die **Finanzverbindlichkeiten** umfassen Darlehen, Vorschüsse des Bundes und von Dritten wie Bankschulden, Leasingverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber der SBB Personalkasse sowie Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten mit Passivsaldo. Die Bankschulden enthalten auch die Darlehen der Eurofima, der europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Die SBB wird für Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur mehrheitlich durch vollverzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Bundes finanziert (kommerzielle Darlehen).
Die **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur** betreffen Darlehen von Bund und Kantonen. In der Regel handelt es sich dabei um zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen.
In den **langfristigen Verbindlichkeiten** sind langfristige Erlösabgrenzungen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden enthalten.
**Rückstellungen** werden gebildet, wenn rechtliche oder faktische Verpflichtungen vorliegen. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, wird die Rückstellung diskontiert.
In der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben sind neben noch nicht bezogenen Ferien und Dienstaltersgeschenken auch Überzeitguthaben und Zeitguthaben aus dem Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» enthalten. Dieses bietet den Mitarbeitenden die Möglichkeit, Zeit- und Geldelemente auf einem individuellen Zeitkonto anzusparen und später als Zeit wieder zu beziehen.
Die unter den langfristigen Rückstellungen bilanzierten Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, die sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen bzw. lokalen steuerlichen sowie aus den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der Liability-Methode gebildet und periodisch an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst.

## Verzinsliche Nettoverschuldung.

Die verzinsliche Nettoverschuldung ergibt sich aus den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich der flüssigen Mittel. Falls vorhanden, werden Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen sowie die in den langfristigen Finanzanlagen enthal-

tenen Barsicherheiten zur Minimierung von Gegenparteienrisiken auf Marktwerten von Zinsderivaten abgezogen.

## Vorsorgeverpflichtung.

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

## Erfolgsrechnung.

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

## Derivative Finanzinstrumente.

Die Tresoreriepolitik der SBB ist auf die Steuerung und Limitierung der finanziellen Risiken 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, Bahninfrastrukturausbauten im mittelfristigen Planungshorizont sowie Energieabnahmeverpflichtungen.

# Anmerkungen zur Konzernrechnung.

## Änderungen im Konsolidierungskreis.

Im Jahr 2025 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:
- Fusion der Sensetalbahn AG, Bern, mit der SBB AG (Januar 2025)
- Anteilserhöhung um 0,10 Prozent auf 69,52 Prozent an der login Berufsbildung AG, Olten (März 2025)
- Anteilserhöhung um 1,26 Prozent auf 28,44 Prozent an der Hupac SA, Chiasso (März 2025)

## Wertbeeinträchtigung SBB Cargo AG.

Die Herausforderungen des Binnenschienengüterverkehrs in der Schweiz wirken sich negativ auf die wirtschaftliche Perspektive von SBB Cargo AG aus. Umsatz und Profitabilität haben sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Im sogenannten Einzelwagenladungsverkehr werden einzelne Wagen oder Wagengruppen mit unterschiedlichen Gütern und Enddestinationen bei den Kunden abgeholt, gebündelt, in Rangierbahnhöfen neu zusammengestellt, über kurze Distanzen transportiert und dem Empfänger zugestellt. Der Betrieb eines solchen Netzwerks ist fixkostenlastig. Die Änderungen des Gütertransportgesetzes sehen ab dem 1. Januar 2026 eine Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs in der Schweiz vor. SBB Cargo AG hat darauf basierend die Transformation des Geschäftsmodells in Angriff genommen und mit dem Bundesamt für Verkehr eine vierjährige Leistungsvereinbarung unterzeichnet und wird ab dem Jahr 2026 Fördergelder für den Einzelwagenladungsverkehr erhalten. Mit der Auszahlung von Fördergeldern fällt die Unsicherheit in der Bewertung weg.

## Finanzielle Stabilisierung der SBB.

Im September 2024 haben die eidgenössischen Räte mit der Verabschiedung des überarbeiteten Bundesgesetzes über die SBB (SBB-Gesetz) einen einmaligen Kapitalzuschuss für die SBB in der Höhe von CHF 850 Mio. beschlossen. Dieser dient der Reduktion der verzinslichen Verschuldung der SBB. Zusätzlich wurden die Bedingungen zum Bezug von Tresoreriedarlehen beim Bund konkretisiert. Ein Bezug solcher Darlehen ist nur möglich, solange die in den strategischen Zielen des Bundesrates definierten Vorgaben zur Nettoverschuldung eingehalten werden. Nach der Inkraftsetzung des geänderten Gesetzes per 1. März 2025 wurde der Kapitalzuschuss umgesetzt. Dieser wurde durch Umwandlung von Darlehen in die Kapitalreserven des Eigenkapitals verbucht.

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

Am 10. August 2023 ereignete sich im Gotthard-Basistunnel eine Entgleisung eines Güterzugs, bei der die Infrastruktur und die Fahrbahn des Tunnels stark beschädigt wurden. Mittlerweile sind die Schäden behoben und die im Geschäftsjahr 2023 gebildeten Rückstellungen verwendet. Die Ansprüche gegenüber den Versicherern sind per Bilanzstichtag noch ausstehend.

## 1 Verkehrserträge.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Personenverkehrsertrag | 4 126,9 | 3 974,5 |
| Güterverkehrsertrag | 721,0 | 731,9 |
| Infrastruktur (Trassenertrag) | 108,9 | 108,6 |
| **Verkehrserträge** | **4 956,8** | 4 815,0 |

Die Verkehrserträge haben um CHF 141,8 Mio. (+2,9%) zugenommen.
Die Personenverkehrserträge stiegen um CHF 152,4 Mio. (+3,8%), hauptsächlich aufgrund der weiterhin positiven Nachfrageentwicklung insbesondere im internationalen Verkehr und aufgrund der Teilsperre des Gotthard-Basistunnels im Vorjahr.
Die Güterverkehrserträge reduzierten sich um CHF 10,9 Mio. (–1,5%) aufgrund der weiterhin schwachen Konjunktur und der daraus resultierenden rückläufigen Mengen, sowie mangelnder Infrastrukturverfügbarkeit im Ausland.

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| **Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr** | | |
| Bund | 307,5 | 320,5 |
| Kantone | 340,8 | 356,1 |
| Andere Körperschaften | 34,1 | 33,8 |
| **Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr** | **682,3** | 710,4 |
| **Abgeltungen für den Fernverkehr** | | |
| Bund | 1,2 | 0,0 |
| **Total Abgeltungen für den Fernverkehr** | **1,2** | 0,0 |
| **Leistungen des Bundes für die Bahninfrastruktur aus den Leistungsvereinbarungen** | | |
| Abschreibungen Infrastruktur | 1 553,1 | 1 506,1 |
| Nicht aktivierbare Investitionsanteile | 352,8 | 365,6 |
| Betriebsbeitrag Infrastruktur | 401,0 | 325,9 |
| Total Leistungen des Bundes aus den Leistungsvereinbarungen | 2 306,8 | 2 197,6 |
| **Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen** | | |
| Bund | 125,5 | 140,5 |
| Kantone | 4,0 | 5,7 |
| Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen | 129,5 | 146,2 |
| **Total Leistungen für die Bahninfrastruktur** | **2 436,4** | 2 343,8 |
| **Abgeltungen für den Güterverkehr** | | |
| Abgeltungen des Bundes für den alpenquerenden Verkehr | 2,2 | 1,9 |
| **Total Abgeltungen für den Güterverkehr** | **2,2** | 1,9 |
| **Leistungen der öffentlichen Hand** | **3 122,1** | 3 056,2 |

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 28,1 Mio. (–4,0%) resultiert aus der positiven Nachfrageentwicklung und den sich daraus ergebenden höheren Personenverkehrserträgen.
Der Fernverkehr bekam Abgeltungen für Vorleistungen im Zusammenhang mit internationalen Nachtzugverbindungen.
Die Leistungen für die Bahninfrastruktur nahmen um CHF 92,5 Mio. (+4,0%) zu, aufgrund höherer Betriebsbeiträge basierend auf der Leistungsvereinbarung 2025–2028 mit dem Bund.
Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten zudem Zahlungen an die SBB zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV (Vorteilsabgeltung) in der Höhe von CHF 45,0 Mio. (Vorjahr: CHF 45,0 Mio.). Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr von den Abgeltungszahlungen der Kantone für den Regionalen Personenverkehr in Abzug gebracht und vollumfänglich an den ZVV weitergeleitet.
Von den gesamten Leistungen der öffentlichen Hand sind im Berichtsjahr CHF 3119,2 Mio. (Vorjahr: CHF 3051,7 Mio.) als flüssige Mittel zugeflossen.

## 3 Mieterträge Liegenschaften.

Die Mieterträge nahmen insbesondere aufgrund von Neuinbetriebnahmen von Wohn- und Geschäftsliegenschaften und gestiegenen Drittumsätzen in den Bahnhöfen gegenüber dem Vorjahr um CHF 24,7 Mio. (+3,4%) auf CHF 743,0 Mio. zu.

## 4 Nebenerträge.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Bahnbetriebsleistungen | 45,0 | 39,9 |
| Dienstleistungen | 242,7 | 240,0 |
| Wartungs- und Unterhaltsarbeiten | 49,9 | 56,0 |
| Erträge aus Vermietungen | 101,0 | 88,9 |
| Energieertrag | 403,0 | 391,2 |
| Geldwechsel | 23,7 | 25,6 |
| Provisionen | 50,7 | 42,8 |
| Drucksachen- und Materialverkäufe | 38,6 | 41,6 |
| Kostenbeteiligungen | 312,8 | 278,4 |
| Leistungen Bauprojekte | 14,4 | 18,4 |
| Übrige Nebenerträge | 120,7 | 100,6 |
| **Nebenerträge** | **1 402,5** | 1 323,2 |

Die Nebenerträge nahmen gegenüber dem Vorjahr insgesamt um CHF 79,3 Mio. (+6,0%) zu.
Die Zunahme des Energieertrages von CHF 11,8 Mio. (+3,0%) resultiert aus verkauften Mehrmengen und höheren Marktpreisen.
Die Kostenbeteiligungen nahmen um CHF 34,4 Mio. (+12,4%) zu, insbesondere aufgrund höherer Beiträge von Dritten an nicht aktivierbare Investitionsanteile von Infrastrukturprojekten.
In den Nebenerträgen sind CHF 21,8 Mio. (Vorjahr: CHF 18,6 Mio.) Fördergelder vom Bund für Photovoltaikanlagen und für Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen enthalten.

## 5 Eigenleistungen.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Investitionsaufträge | 942,4 | 951,3 |
| Lageraufträge | 515,6 | 523,8 |
| **Eigenleistungen** | **1 458,0** | 1 475,2 |

* Die Vorjahreszahl der Eigenleistungen für Investitionsaufträge wurde um CHF 17,8 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

## 6 Materialaufwand.

Der Materialaufwand nahm aufgrund von Mehrleistungen für die Vorratshaltung von Fahrzeugteilen um CHF 33,8 Mio. (+3,6%) auf CHF 966,6 Mio. zu.

# 7 Personalaufwand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Lohnaufwand | 3 474,8 | 3 448,2 |
| Personalmiete | 427,0 | 462,5 |
| Sozialversicherungsaufwand | 315,9 | 666,2 |
| Übriger Personalaufwand | 249,2 | 247,2 |
| **Personalaufwand** | **4 466,9** | 4 824,1 |

Der Personalaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 357,1 Mio. (–7,4%) ab.
Aufgrund der Behebung des Unterbestands bei der Kundenbegleitung, des höheren Bedarfs an Lokführerinnen und Lokführern zur Produktion des Mehrangebots sowie zusätzlicher Lehr- und Ausbildungsplätze erhöhte sich die Anzahl an Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt um 200 auf 35 770.
Die Abnahme des Sozialversicherungsaufwandes ist auf die Reduktion der Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen zurückzuführen. Diese ist in der Anmerkung «Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen» erläutert.

# 8 Sonstiger Betriebsaufwand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Bahnbetriebsleistungen | 578,5 | 554,2 |
| Miete von Anlagen | 80,3 | 81,9 |
| Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz | 607,4 | 610,6 |
| Fahrzeugaufwand | 285,4 | 243,5 |
| Energieaufwand | 508,5 | 434,3 |
| Verwaltungsaufwand | 102,5 | 102,3 |
| Informatikaufwand | 272,4 | 245,9 |
| Werbeaufwand | 50,7 | 52,9 |
| Konzessionen, Abgaben, Gebühren | 114,3 | 106,0 |
| Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand | 115,3 | 106,8 |
| Übriger Betriebsaufwand | 226,3 | 143,0 |
| **Sonstiger Betriebsaufwand** | **2 941,8** | 2 681,4 |

* Die Vorjahreszahl des Informatikaufwandes wurde um CHF 5,9 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

Der sonstige Betriebsaufwand nahm gegenüber dem Vorjahr um CHF 260,3 Mio. (+9,7%) zu.
Bedingt durch höhere Instandhaltungsvolumina bei den Fahrzeugen des Fernverkehrs und des Güterverkehrs stieg der Fahrzeugaufwand um CHF 42,0 Mio. (+17,2%).
Der Energieaufwand stieg aufgrund höherem Energieeinkauf infolge des trockenen Wetters, höheren Marktpreisen sowie der Rückstellungsbildung für belastende Verträge um CHF 74,2 Mio. (+17,1%).
Aufgrund von steigenden IT-Betriebskosten unter anderem im Zusammenhang mit Cybersicherheit erhöhte sich der Informatikaufwand um CHF 26,5 Mio. (+10,8%).
Der übrige Betriebsaufwand nahm um CHF 83,3 Mio. (+58,2%) zu, insbesondere aufgrund der Bildung von Rückstellungen für belastende Verträge.

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 | **2025** | 2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 2 289,3 | 2 248,5 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | 236,4 | 216,6 |
| Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Sachanlagen | 164,2 | 88,0 |
| Abschreibung Restbuchwerte aus Abgängen von Immateriellen Anlagen | 3,7 | 3,0 |
| **Abschreibungen auf Finanz-, Sach- und Immateriellen Anlagen** | **2 693,7** | 2 556,1 |

* Die Vorjahreszahl der Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen wurde um CHF 23,8 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

Die ordentlichen Abschreibungen nahmen insbesondere aufgrund von Inbetriebnahmen von Infrastrukturbauten und den Fernverkehrszügen IR-Dosto sowie aus Immobilienneueröffnungen um CHF 60,6 Mio. (+2,5%) zu. Die hohen Restbuchwertabschreibungen aus Anlageabgängen von CHF 164,2 Mio. sind insbesondere begründet durch Inventurbereinigungen, Ausbuchung von Anlagen mit Restbuchwert bei Projektstart und der Ausbuchung von Anlagen im Bau bei Projektabbruch.

# 10 Finanzergebnis.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Zins- und Beteiligungsertrag Dritte | 2,2 | 3,5 |
| Zinsaufwand Dritte | –52,9 | –66,0 |
| Zinsaufwand Aktionärsdarlehen | –51,8 | –56,9 |
| Anteil am Ergebnis von assoziierten Gesellschaften | 5,9 | 3,9 |
| Fremdwährungserfolg | 0,2 | 5,4 |
| Übriger Finanzerfolg | 0,8 | 0,1 |
| **Finanzergebnis** | **–95,6** | –110,1 |

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

## 11 Ertragssteuern.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Laufende Ertragssteuern | 25,8 | 14,1 |
| Latente Ertragssteuern | 0,8 | −1,9 |
| **Ertragssteuern** | **26,6** | 12,3 |

Die SBB AG und die Konzerngesellschaften des Regionalen Personenverkehrs zahlen Ertragssteuern für das Immobiliengeschäft und die Nebenbetriebe. Für die konzessionierte Transporttätigkeit sind sie auf Bundes- und Kantonsebene von den Gewinn- und Kapitalsteuern, den Grundstückgewinnsteuern sowie den Liegenschaftssteuern befreit. Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge von steuerpflichtigen Konzerngesellschaften beträgt CHF 98,1 Mio. (Vorjahr: CHF 74,1 Mio.). Es wurden keine latenten Steuern auf Verlustvorträgen aktiviert.

## 12 Minderheitsanteile.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Stand 1.1. | 100,8 | 99,2 |
| Dividenden | −0,1 | 0,0 |
| Ergebnisanteil | −1,6 | 1,6 |
| Fremdwährungsdifferenzen | −0,1 | 0,1 |
| **Stand 31.12.** | **99,0** | 100,8 |

## 13 Flüssige Mittel.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Kasse | 38,8 | 42,4 |
| Bank- und Postguthaben | 61,9 | 92,4 |
| Festgeld (bis 3 Monate) | 1,4 | 1,2 |
| Transferkonten | 27,5 | 31,1 |
| **Flüssige Mittel** | **129,6** | 167,0 |

## 14 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | |
| gegenüber Dritten | 312,7 | 305,4 |
| gegenüber Aktionär Bund | 23,1 | 16,5 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 17,8 | 18,0 |
| Wertberichtigungen | −20,0 | −13,1 |
| **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** | **333,6** | 326,7 |

## 15 Andere Forderungen.

Die anderen Forderungen beinhalten Vorsteuerguthaben aus der Mehrwertsteuer und geleistete Vorauszahlungen an Lieferanten.
Sie nahmen im Berichtsjahr um CHF 51,0 Mio. ab und betragen per Bilanzstichtag CHF 140,3 Mio.

## 16 Vorräte und angefangene Arbeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Vorräte | 821,4 | 773,0 |
| Angefangene Arbeiten | 28,7 | 27,3 |
| Wertberichtigungen | −302,5 | −278,8 |
| **Vorräte und angefangene Arbeiten** | **547,6** | 521,5 |

Bei der Zunahme der Vorräte und angefangenen Arbeiten um CHF 26,1 Mio. (+5,0%) handelt es sich um Vorratsteile für die Fahrzeugflotte.

## 17 Aktive Rechnungsabgrenzungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Abgrenzung für aufgelöste Zinsabsicherungen | 17,9 | 18,0 |
| Abgrenzung für noch nicht verrechnete Leistungen | 790,2 | 797,8 |
| Abgrenzung für Vorauszahlungen für Leistungen im Folgejahr | 85,7 | 79,4 |
| Abgrenzung für ausstehende Abgeltungen | 32,0 | 32,1 |
| **Aktive Rechnungsabgrenzungen** | **925,7** | 927,3 |

* Die Abgrenzung für noch nicht verrechnete Personenverkehrsleistungen wird neu als separater Wertefluss in den aktiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

# 18 Finanzanlagen.

| Mio. CHF | Übrige Beteiligungen | Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften | Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften | Aktiven aus Vorsorge-einrichtungen | Übrige Finanz-anlagen | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nettobuchwert 1.1.2024 | 34,6 | 248,0 | 1,0 | 1,4 | 204,5 | 489,5 |
| **Anschaffungswerte** | | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | 50,5 | 248,0 | 1,0 | 1,4 | 204,5 | 505,4 |
| Bewertungsänderung | 0,0 | 1,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,3 |
| Zugänge | 4,3 | 1,9 | 0,0 | 0,4 | 40,8 | 47,4 |
| Abgänge | 0,0 | 0,0 | −0,2 | −0,2 | −1,4 | −1,8 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −33,8 | −33,8 |
| **Stand 31.12.2024** | **54,7** | **251,2** | **0,8** | **1,5** | **210,1** | **518,4** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | −15,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −15,9 |
| **Stand 31.12.2024** | **−15,9** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **−15,9** |
| **Nettobuchwert 31.12.2024** | **38,9** | **251,2** | **0,8** | **1,5** | **210,1** | **502,6** |
| **Anschaffungswerte** | | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | 54,7 | 251,2 | 0,8 | 1,5 | 210,1 | 518,4 |
| Bewertungsänderung | 0,0 | 2,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,5 |
| Zugänge | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 1,1 |
| Abgänge | 0,0 | 0,0 | −0,1 | −0,2 | −13,1 | −13,4 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −39,9 | −39,9 |
| **Stand 31.12.2025** | **54,7** | **254,5** | **0,7** | **1,7** | **157,1** | **468,6** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | −15,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −15,9 |
| **Stand 31.12.2025** | **−15,9** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **0,0** | **−15,9** |
| **Nettobuchwert 31.12.2025** | **38,9** | **254,5** | **0,7** | **1,7** | **157,1** | **452,8** |

In den Abgängen sind geldunwirksame Transaktionen von CHF 0,2 Mio. (Vorjahr: CHF 0,2 Mio.) enthalten.
Per Bilanzstichtag sind in den übrigen Finanzanlagen CHF 29,1 Mio. (Vorjahr: CHF 40,8 Mio.) Barsicherheiten auf Zinsderivaten enthalten.
Bei den Umbuchungen von CHF 39,9 Mio. in den übrigen Finanzanlagen handelt es sich um eine Umgliederung ins kurzfristige Umlaufvermögen.

# 19 Sachanlagen und Anlagen im Bau.

| Mio. CHF | Fahrzeuge (inkl. Leasing) | Kunstbauten und Fahrbahn | Bahnstrom- und Sicherungsanlagen | Übrige Sachanlagen | Grundstücke und Gebäude | Sachanlagen im Bau und Anzahlungen | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nettobuchwert 1.1.2024 | 8 242,0 | 18 395,9 | 6 536,2 | 3 989,8 | 7 122,9 | 7 280,5 | 51 567,1 |
| **Anschaffungswerte** | | | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | 20 378,0 | 27 480,1 | 13 982,7 | 8 783,0 | 10 423,0 | 7 289,0 | 88 335,8 |
| Investitionen | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,0 | 3 560,8 | 3 561,2 |
| Abgänge | −206,6 | −184,5 | −138,8 | −147,9 | −15,8 | 3,2 | −690,4 |
| Umbuchungen | 587,4 | 1 071,2 | 556,8 | 687,2 | 323,1 | −3 182,0 | 43,6 |
| **Stand 31.12.2024** | **20 758,9** | **28 366,7** | **14 400,7** | **9 322,6** | **10 730,3** | **7 671,0** | **91 250,2** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | −12 136,1 | −9 084,2 | −7 446,6 | −4 793,2 | −3 300,1 | −8,5 | −36 768,7 |
| Planmässige Abschreibungen | −643,0 | −534,4 | −411,4 | −446,1 | −194,5 | 0,0 | −2 229,4 |
| Wertbeeinträchtigungen | −5,2 | −0,2 | 0,0 | −13,8 | 0,0 | 0,0 | −19,2 |
| Abgänge | 203,9 | 129,0 | 117,4 | 139,7 | 12,4 | 0,0 | 602,4 |
| Umbuchungen | −0,6 | 3,3 | −3,5 | −16,9 | 15,9 | 1,8 | 0,0 |
| **Stand 31.12.2024** | **−12 581,0** | **−9 486,5** | **−7 744,0** | **−5 130,3** | **−3 466,3** | **−6,7** | **−38 414,8** |
| **Nettobuchwert 31.12.2024** | **8 177,9** | **18 880,3** | **6 656,6** | **4 192,3** | **7 264,0** | **7 664,3** | **52 835,4** |
| davon Leasing | 44,5 | | | | | | 44,5 |
| davon Renditeobjekte | | | | | 2 761,4 | | 2 761,4 |
| davon unbebaute Grundstücke | | | | | 37,5 | | 37,5 |
| **Anschaffungswerte** | | | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | 20 758,9 | 28 366,7 | 14 400,7 | 9 322,6 | 10 730,3 | 7 671,0 | 91 250,2 |
| Investitionen | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 27,8 | 0,0 | 4 060,2 | 4 088,1 |
| Abgänge | −206,3 | −157,9 | −253,1 | −227,1 | −47,6 | 0,0 | −892,0 |
| Umbuchungen | 975,4 | 930,6 | 478,8 | 515,8 | 460,5 | −3 323,1 | 38,1 |
| **Stand 31.12.2025** | **21 528,1** | **29 139,4** | **14 626,4** | **9 639,1** | **11 143,2** | **8 408,1** | **94 484,3** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | −12 581,0 | −9 486,5 | −7 744,0 | −5 130,3 | −3 466,3 | −6,7 | −38 414,8 |
| Planmässige Abschreibungen | −662,1 | −541,0 | −412,1 | −429,6 | −194,3 | 0,0 | −2 239,2 |
| Wertbeeinträchtigungen | −48,7 | 0,0 | −0,6 | −0,3 | −0,4 | 0,0 | −50,1 |
| Abgänge | 189,6 | 104,6 | 158,1 | 190,6 | 26,7 | 0,0 | 669,6 |
| Umbuchungen | 0,0 | −0,4 | 8,1 | −15,0 | −10,4 | 0,9 | −16,8 |
| **Stand 31.12.2025** | **−13 102,3** | **−9 923,3** | **−7 990,6** | **−5 384,7** | **−3 644,7** | **−5,8** | **−40 051,3** |
| **Nettobuchwert 31.12.2025** | **8 425,8** | **19 216,1** | **6 635,9** | **4 254,4** | **7 498,5** | **8 402,3** | **54 433,0** |
| davon Leasing | 37,2 | | | | | | 37,2 |
| davon Renditeobjekte | | | | | 2 954,9 | | 2 954,9 |
| davon unbebaute Grundstücke | | | | | 37,0 | | 37,0 |

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 570,4 Mio. (Vorjahr: CHF 678,6 Mio.).
Die Investitionen sind gemindert um Investitionsförderungen der öffentlichen Hand wie Lärmsanierungsmassnahmen oder um die Finanzierung eines höheren Ausbaustandards bei Bahnhöfen in der Höhe von CHF 65,0 Mio. (Vorjahr: CHF 123,2 Mio.).
Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in der Höhe von CHF 14,6 Mio. (Vorjahr: CHF 19,8 Mio.) aktiviert.
Bei den Wertbeeinträchtigungen handelt es sich inbesondere um Sonderabschreibungen von Rollmaterial im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von SBB Cargo AG. Die übrigen Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.
Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 164,2 Mio. (Vorjahr: CHF 88,0 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.
Im Zusammenhang mit dem Abtausch der Gemeinschaftsbahnhöfe Thun und Brig mit der BLS AG sind in den Investitionen geldunwirksame Transaktionen von CHF 27,6 Mio. und in den Abgängen von CHF 55,4 Mio. enthalten (Vorjahr: keine).
Im gleichen Umfang wurden nicht rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur an die BLS AG übertragen.
Der Anstieg des Sachanlagenwertes ist auf die Erneuerung und den Ausbau von Infrastrukturanlagen zurückzuführen, wie den Ausbau Bern West, der Doppelspur am Bielersee und im Laufental. Ebenfalls wurde in die Erweiterung der Fahrzeugflotte im Fernverkehr sowie in den Neubau von Anlageobjekten in den Regionen Basel und Waadt investiert. Weitere Zugänge resultierten aus Investitionen in den Bahnhof Lausanne und in das neue Industriewerk in Arbedo-Castione.

# 20 Immaterielle Anlagen.

| Mio. CHF | Goodwill | Rechte | Software angepasst* | Immaterielle Anlagen im Bau und Anzahlungen angepasst* | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| Nettobuchwert 1.1.2024 | 1,3 | 160,8 | 513,9 | 513,3 | 1 189,3 |
| **Anschaffungswerte** | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | 13,1 | 365,4 | 1 999,6 | 521,5 | 2 899,6 |
| Investitionen | 0,0 | 0,0 | 1,9 | 283,5 | 285,4 |
| Abgänge | 0,0 | −0,3 | −247,5 | −0,6 | −248,4 |
| Umbuchungen | 0,0 | 2,8 | 197,6 | −244,0 | −43,6 |
| **Stand 31.12.2024** | **13,1** | **367,9** | **1 951,7** | **560,3** | **2 893,0** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | |
| Stand 1.1.2024 | −11,8 | −204,6 | −1 485,7 | −8,2 | −1 710,3 |
| Planmässige Abschreibungen | −0,7 | −6,2 | −209,7 | 0,0 | −216,6 |
| Wertbeeinträchtigungen | 0,0 | 0,1 | 244,6 | 0,3 | 245,1 |
| Abgänge | 0,0 | 0,0 | −6,7 | 6,7 | 0,0 |
| **Stand 31.12.2024** | **−12,5** | **−210,6** | **−1 457,6** | **−1,1** | **−1 681,8** |
| **Nettobuchwert 31.12.2024** | **0,7** | **157,2** | **494,1** | **559,2** | **1 211,2** |
| **Anschaffungswerte** | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | 13,1 | 367,9 | 1 951,7 | 560,3 | 2 893,0 |
| Investitionen | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 277,7 | 278,5 |
| Abgänge | 0,0 | −3,8 | −67,0 | 0,0 | −70,8 |
| Umbuchungen | 0,0 | 1,3 | 244,6 | −284,0 | −38,1 |
| **Stand 31.12.2025** | **13,1** | **365,4** | **2 130,1** | **554,1** | **3 062,7** |
| **Kumulierte Wertberichtigungen** | | | | | |
| Stand 1.1.2025 | −12,5 | −210,6 | −1 457,6 | −1,1 | −1 681,8 |
| Planmässige Abschreibungen | −0,7 | −5,5 | −229,8 | 0,0 | −236,0 |
| Wertbeeinträchtigungen | 0,0 | 0,0 | −0,5 | 0,0 | −0,5 |
| Abgänge | 0,0 | 3,8 | 63,3 | 0,0 | 67,0 |
| Umbuchungen | 0,0 | 0,0 | 15,7 | 1,1 | 16,8 |
| **Stand 31.12.2025** | **−13,1** | **−212,3** | **−1 608,9** | **0,0** | **−1 834,3** |
| **Nettobuchwert 31.12.2025** | **0,0** | **153,0** | **521,2** | **554,1** | **1 228,3** |

* Die Nettobuchwerte der Software per 1. Januar 2024 wurden um CHF 47,0 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

Es bestehen Anzahlungen in der Höhe von CHF 149,9 Mio. (Vorjahr: CHF 144,1 Mio.).
Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen.
Bei Ausserbetriebnahmen von Anlagen werden deren Restbuchwertabschreibungen von CHF 3,7 Mio. (Vorjahr: CHF 3,0 Mio.) in den Abgängen ausgewiesen.

# 21 Finanzverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| **Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten** | | |
| Bankverbindlichkeiten | 1 453,0 | 741,1 |
| Finanzverbindlichkeiten gegenüber assoziierten Gesellschaften | 0,9 | 1,4 |
| Darlehen des Bundes (kommerziell) | 285,0 | 905,0 |
| Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen | 103,6 | 99,6 |
| **Total kurzfristige Finanzverbindlichkeiten** | **1 842,5** | 1 747,1 |
| **Langfristige Finanzverbindlichkeiten** | | |
| Bankverbindlichkeiten | 2 144,6 | 2 438,9 |
| Leasingverbindlichkeiten | 16,8 | 22,5 |
| Personalkasse | 648,4 | 662,3 |
| Darlehen von Dritten | 100,0 | 100,0 |
| Darlehen des Bundes (kommerziell) | 6 180,0 | 6 680,0 |
| Darlehen der Vorsorgeeinrichtungen | 525,6 | 629,2 |
| **Total langfristige Finanzverbindlichkeiten** | **9 615,4** | 10 532,9 |
| **Finanzverbindlichkeiten** | **11 457,9** | 12 280,0 |

Aufgrund der Fälligkeit wurden CHF 454,0 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in die kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert (Vorjahr: CHF 563,4 Mio.).
Die Konditionen der kommerziellen Darlehen des Bundes richten sich nach den Vorgaben der Eidgenössischen Finanzverwaltung.

## Verzinsliche Nettoverschuldung.

| Mio. CHF | Anmerkung | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|---|
| Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten | 21 | 1 842,5 | 1 747,1 |
| Langfristige Finanzverbindlichkeiten | 21 | 9 615,4 | 10 532,9 |
| **Total Finanzverbindlichkeiten** | | **11 457,9** | 12 280,0 |
| ./. Flüssige Mittel | 13 | −129,6 | −167,0 |
| ./. Barsicherheiten auf Zinsderivaten (Aktiven) | 18 | −29,1 | −40,8 |
| **Verzinsliche Nettoverschuldung** | | **11 299,2** | 12 072,2 |

Die verzinsliche Nettoverschuldung nahm im Geschäftsjahr um CHF 773,0 Mio. ab.

# 22 Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|
| **Kurzfristige Darlehen** | | |
| Darlehen vom Bund (zinslos) | 0,3 | 0,3 |
| Darlehen von Kantonen (zinslos) | 0,2 | 0,3 |
| **Total kurzfristige Darlehen** | **0,5** | 0,6 |
| **Langfristige Darlehen** | | |
| Darlehen vom Bund (zinslos) | 26 073,5 | 25 147,8 |
| Darlehen von Kantonen (zinslos) | 2 184,0 | 2 147,2 |
| **Total langfristige Darlehen** | **28 257,5** | 27 295,0 |
| **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur** | **28 257,9** | 27 295,5 |

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

## Zusammensetzung der Darlehen gegenüber dem Bund.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung | 4 629,5 | 4 477,4 |
| Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung | 20 359,2 | 19 586,5 |
| Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds | 923,7 | 922,5 |
| Darlehen aus anderen Vereinbarungen | 161,4 | 161,7 |
| Darlehen des Bundes (kommerziell) | 6 465,0 | 7 585,0 |
| **Darlehen gegenüber dem Bund** | **32 538,8** | 32 733,1 |

* Die Vorjahreswerte der Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung wurden um CHF 22,2 Mio. angepasst (siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen).

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

## 23 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | |
| gegenüber Dritten | 697,4 | 504,6 |
| gegenüber Aktionär Bund | 36,4 | 39,4 |
| gegenüber assoziierten Gesellschaften | 6,0 | 0,5 |
| **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** | **739,8** | 544,6 |

## 24 Andere Verbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| **Andere kurzfristige Verbindlichkeiten** | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen | 113,4 | 100,9 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 160,3 | 148,2 |
| **Total andere kurzfristige Verbindlichkeiten** | **273,7** | 249,1 |
| **Andere langfristige Verbindlichkeiten** | | |
| Erlösabgrenzungen | 18,2 | 22,7 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden | 288,0 | 633,0 |
| **Total andere langfristige Verbindlichkeiten** | **306,2** | 655,7 |
| **Andere Verbindlichkeiten** | **579,9** | 904,8 |

In den Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden sind die Verbindlichkeiten für langfristige Mitarbeiterleistungen über CHF 198,0 Mio. (Vorjahr: CHF 183,0 Mio.) enthalten.
Die Reduktion der Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen ist in der Anmerkung «Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen» erläutert.

## Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen.

| **Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)** | Nominalwert | Verwendungsverzicht | Bilanz | Bildung | Bilanz | Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand | Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. CHF | **31.12.2025** | **31.12.2025** | **31.12.2025** | **2025** | 31.12.2024 | **2025** | 2024 |
| Vorsorgeeinrichtungen | 1,7 | 0,0 | 1,7 | 0,4 | 1,5 | –0,2 | –0,2 |
| **Total** | **1,7** | **0,0** | **1,7** | **0,4** | 1,5 | **–0,2** | –0,2 |

| **Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand** | Über-/Unterdeckung | Wirtschaftlicher Anteil der Organisation | Wirtschaftlicher Anteil der Organisation | Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr | Auf die Periode abgegrenzte Beiträge | Vorsorgeaufwand im Personal aufwand | Vorsorgeaufwand im Personal aufwand |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. CHF | **31.12.2025** | **31.12.2025** | 31.12.2024 | | | **2025** | 2024 |
| Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung | 0,0 | –90,0 | –450,0 | 360,0 | –411,3 | –51,3 | –397,8 |
| **Total** | **0,0** | **–90,0** | –450,0 | **360,0** | **–411,3** | **–51,3** | –397,8 |

Nach der Gründung der SBB AG und der Ausgliederung der Pensionskasse SBB (PK SBB) aus der Pensionskasse des Bundes zeigte sich ein Sanierungsbedarf bei der PK SBB. Im Konzernabschluss der SBB wurde deshalb über mehrere Jahre eine Verbindlichkeit gegenüber Vorsorgeeinrichtungen aufgebaut. In der Folge leistete die SBB drei Sanierungs- und Stabilisierungszahlungen. Aus den Sanierungen der PK SBB in den Jahren 2007 und 2010 besteht noch eine Darlehensschuld gegenüber der PK SBB von CHF 629,2 Mio. (Vorjahr: CHF 728,7 Mio.).
Die Anstrengungen der PK SBB zur langfristigen Sicherung der heutigen und der zukünftigen Renten, wie die Senkung des technischen Zinssatzes und die Einführung von Generationentafeln und daraus folgend eine gestaffelte Senkung des Umwandlungssatzes, führten zu einer nachhaltigen Verbesserung der finanziellen Lage der PK SBB. Die Wahrscheinlichkeit, in absehbarer Zeit eine Sanierung der Pensionskasse finanzieren zu müssen, ist markant gesunken. Entsprechend konnten im Geschäftsjahr Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen reduziert werden.
Der Deckungsgrad der PK SBB ist per 31. Dezember 2025 auf 111,6 Prozent (Vorjahr: 110,8 Prozent) gestiegen.

## 25 Passive Rechnungsabgrenzungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Abgrenzung für Fahrausweise | 769,7 | 747,6 |
| Abgrenzung für Zinsaufwendungen | 38,1 | 47,6 |
| Abgrenzung für laufende Ertragssteuerverpflichtungen | 3,2 | 3,8 |
| Übrige Abgrenzungen | 1 510,4 | 1 401,3 |
| **Passive Rechnungsabgrenzungen** | **2 321,5** | 2 200,3 |

* Die Abgrenzung für noch nicht verrechnete Personenverkehrsleistungen wird neu als separater Wertefluss in den aktiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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.

## 26 Rückstellungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Kurzfristige Rückstellungen | 336,9 | 320,5 |
| Langfristige Rückstellungen | 453,3 | 437,4 |
| **Rückstellungen** | **790,2** | 757,8 |

## Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck.

| Mio. CHF | Vorsorge-verpflichtungen | Umweltaltlasten | Energiebereich | Ferien/ Zeitguthaben | Restrukturierung | Latente Steuern | Übrige Rückstellungen | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bestand 1.1.2024 | 0,4 | 31,7 | 307,3 | 219,6 | 26,3 | 13,6 | 297,9 | 896,8 |
| Fremdwährungsumrechnung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Bildung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 21,7 | 0,9 | 0,1 | 82,0 | 104,7 |
| Verwendung | 0,0 | −1,6 | −27,1 | −20,8 | −0,5 | −1,9 | −147,8 | −199,6 |
| Auflösung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −44,0 | −44,1 |
| **Bestand 31.12.2024** | **0,4** | **30,1** | **280,2** | **220,5** | **26,7** | **11,8** | **188,2** | **757,8** |
| davon kurzfristig | 0,0 | 4,1 | 25,1 | 130,9 | 4,1 | 0,0 | 156,3 | 320,5 |
| davon langfristig | 0,4 | 26,0 | 255,1 | 89,6 | 22,6 | 11,8 | 31,9 | 437,4 |
| Bestand 1.1.2025 | 0,4 | 30,1 | 280,2 | 220,5 | 26,7 | 11,8 | 188,2 | 757,8 |
| Fremdwährungsumrechnung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −0,1 | −0,1 |
| Bildung | 0,0 | 0,0 | 30,2 | 25,1 | 6,0 | 0,8 | 136,2 | 198,2 |
| Verwendung | 0,0 | −2,4 | −25,1 | −15,8 | −3,4 | 0,0 | −58,8 | −105,5 |
| Auflösung | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | −2,4 | 0,0 | −57,8 | −60,3 |
| **Bestand 31.12.2025** | **0,3** | **27,7** | **285,3** | **229,8** | **26,8** | **12,5** | **207,7** | **790,2** |
| davon kurzfristig | 0,0 | 7,0 | 26,4 | 132,6 | 9,4 | 0,0 | 161,5 | 336,9 |
| davon langfristig | 0,3 | 20,7 | 258,9 | 97,2 | 17,5 | 12,5 | 46,1 | 453,3 |

Im Zuge der Ausgliederung der SBB vom Bund im Jahr 1999 wurde eine Rückstellung für die Sanierung von Umweltaltlasten in der Höhe von CHF 110,0 Mio. gebildet. Im Berichtsjahr wurden Altlastensanierungen im Umfang von CHF 2,4 Mio. (Vorjahr: CHF 1,6 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. Die verbleibende Rückstellung von CHF 285,3 Mio. wird für langfristige, belastende Energieverträge verwendet. Aufgrund der jährlichen Beurteilung der bestehenden Verträge wurde die Rückstellung um CHF 30,2 Mio. erhöht.
Die Veränderung bei der Rückstellung Ferien/Zeitguthaben von CHF 9,3 Mio. ergibt sich aus zusätzlichen Ansparungen der Mitarbeitenden im Lebensarbeitszeitmodell «Flexa» von CHF 7,6 Mio. sowie aufgrund nicht bezogener Ferien- und Überzeitguthaben von CHF 1,7 Mio.
Die übrigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Geschäfts- und Prozessrisiken sowie Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für Schadenregulierungen wurden CHF 43,4 Mio. verwendet (Vorjahr: CHF 120,6 Mio., insbesondere infolge des Unfalls im Gotthard-Basistunnel). Für die Neubewertung von Schäden wurden Rückstellungen im Umfang von CHF 93,9 Mio. gebildet. Gleichzeitig konnten CHF 52,7 Mio. aufgelöst werden. Weiter wurden übrige Rückstellungen aufgrund belastender Verträge gebildet.

# 27 Veränderung Nettoumlaufvermögen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 angepasst* |
|---|---|---|
| Zunahme/Abnahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | −6,9 | 40,5 |
| Zunahme Vorräte und angefangene Arbeiten | −26,1 | −44,4 |
| Abnahme/Zunahme übriges Umlaufvermögen | 16,8 | −82,6 |
| Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 195,3 | −168,3 |
| Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 146,1 | 152,6 |
| **Geldwirksame Veränderung Nettoumlaufvermögen** | **325,3** | −102,2 |

* Die Abgrenzung für noch nicht verrechnete Personenverkehrsleistungen wird neu als separater Wertefluss in den aktiven Rechnungsabgrenzungen ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

# Weitere Angaben.

## Transaktionen mit nahestehenden Personen.

### Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Betriebsertrag | 214,8 | 207,4 |
| Betriebsaufwand | −74,8 | −72,4 |
| **Transaktionen mit assoziierten Gesellschaften** | **140,0** | 135,0 |

Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den assoziierten Gesellschaften werden in der Anmerkung 14 «Forderungen aus Lieferungen und Leistungen» sowie in der Anmerkung 23 «Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen» separat ausgewiesen.

### Transaktionen mit Vorsorgeeinrichtungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Kurzfristige Darlehen | 103,6 | 101,0 |
| Langfristige Darlehen | 525,6 | 629,2 |
| **Darlehen gegenüber Vorsorgeeinrichtungen** | **629,2** | 730,1 |

Die Darlehen gegenüber der Vorsorgeeinrichtung stammen aus den in den Jahren 2007 und 2010 beschlossenen Sanierungspaketen. Zur Sicherung dieser Darlehen wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen von ausgesuchten SBB Grossbahnhöfen mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse SBB abgetreten.
Im Berichtsjahr wurden Amortisationszahlungen in der Höhe von CHF 99,6 Mio. (Vorjahr: CHF 95,8 Mio.) geleistet. Der Zinsaufwand für die Darlehen betrug CHF 29,1 Mio. (Vorjahr: CHF 33,0 Mio.).

### Transaktionen mit dem Aktionär.

Der Bund hält 100 Prozent der Aktien der Schweizerischen Bundesbahnen SBB.
Im Berichtsjahr wurde ein Kapitalzuschuss in der Höhe von CHF 850 Mio. in Form einer Wandlung von Aktionärsdarlehen in Eigenkapital umgesetzt.

### Übersicht Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Die SBB hat im Berichtsjahr vom Bund Zuwendungen im Umfang von CHF 3679,5 Mio. (Vorjahr: CHF 3359,5 Mio.) für bestellte Leistungen im Regionalen Personenverkehr, für Güterverkehrsleistungen zur Unterstützung der Erreichung des Verlagerungsziels sowie für Investitionen in das Bahnnetz, inklusive seines Unterhalts und Betriebs, erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr | 307,5 | 320,5 |
| Abgeltungen für den Fernverkehr | 1,2 | 0,0 |
| Leistungsvereinbarung Infrastruktur – Abschreibungen | 1 553,1 | 1 506,1 |
| Leistungsvereinbarung Infrastruktur – nicht aktivierbare Anteile | 352,8 | 365,6 |
| Leistungsvereinbarung Infrastruktur – Betriebsbeitrag | 401,0 | 325,9 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | 125,5 | 140,5 |
| Abgeltungen für den Güterverkehr | 2,2 | 1,9 |
| **Total erfolgswirksame Zuwendungen Bund** | **2 743,2** | 2 660,5 |
| Zunahme Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 925,7 | 670,2 |
| À-fonds-perdu-Beitrag für Investitionen | 10,6 | 28,8 |
| **Total Zuwendungen Bund** | **3 679,5** | 3 359,5 |

Zusätzlich hat die SBB die nachfolgenden Zuwendungen von Kantonen und anderen Körperschaften erhalten:

| | | |
|---|---|---|
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr | 340,8 | 356,1 |
| Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen | 4,0 | 5,7 |
| **Total erfolgswirksame Zuwendungen Kantone** | **344,8** | 361,8 |
| Zunahme Darlehen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 36,7 | 29,5 |
| À-fonds-perdu-Beitrag für Investitionen | 30,0 | 69,9 |
| **Total Zuwendungen Kantone** | **411,4** | 461,3 |
| Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr | 34,1 | 33,8 |
| **Total erfolgswirksame Zuwendungen andere Körperschaften** | **34,1** | 33,8 |
| À-fonds-perdu-Beitrag für Investitionen | 24,4 | 24,5 |
| **Total Zuwendungen andere Körperschaften** | **58,4** | 58,3 |
| **Total Zuwendungen der öffentlichen Hand** | **4 149,4** | 3 879,1 |

## Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Bürgschaften, Garantieverpflichtungen | 27,3 | 22,2 |
| Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge | 1 930,5 | 2 598,8 |
| Weitere Verpflichtungen mit Eventualcharakter | 494,8 | 431,1 |
| **Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven** | **2 452,5** | 3 052,1 |

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

## Eventualverpflichtungen bei Kraftwerken.

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

## Eventualverpflichtungen im Zusammenhang mit Altlasten.

Die SBB ist als grosse Grundeigentümerin von unterschiedlichen Altlasten betroffen. Die bestehende Rückstellung für Umweltaltlasten deckt nicht alle Risiken ab. Neu gibt es Vorgaben zum Umgang mit per- und polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS). Dies sind synthetische Chemikalien, die in der Umwelt nahezu nicht abbaubar sind und ein signifikantes Risiko für Gesundheit und Umwelt darstellen. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, die daraus entstehenden Verpflichtungen abzuschätzen.

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Investitionsverpflichtungen | 10 467,1 | 9 511,4 |
| Verpflichtungen im Energiebereich | 1 617,8 | 1 610,7 |
| Übrige langfristige Vereinbarungen | 2 462,8 | 2 503,3 |
| **Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen** | **14 547,7** | 13 625,4 |

## Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Fällig innerhalb eines Jahres | 15,0 | 13,7 |
| Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren | 73,1 | 79,5 |
| Fällig später als 5 Jahre | 127,9 | 148,6 |
| **Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten** | **216,0** | 241,8 |

## Finanzinstrumente.

Das Zinsrisiko wird auf Ebene des gesamten Schuldenportfolios teilweise abgesichert. Die Fremdwährungsrisiken von geplanten Nettogeldflüssen werden abgesichert.
Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreisrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

| **Instrument** | Motiv | Kontraktvolumen | Werte aktiv | Werte passiv | Kontraktvolumen | Werte aktiv | Werte passiv |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. CHF | | **31.12.2025** | **31.12.2025** | **31.12.2025** | 31.12.2024 | 31.12.2024 | 31.12.2024 |
| Währungen | Absicherung | 708,6 | 1,2 | 0,8 | 565,3 | 3,9 | 0,2 |
| Zinsen | Absicherung | 475,2 | 0,0 | 32,7 | 732,1 | 0,1 | 64,7 |
| Energiepreise | Absicherung | 375,6 | 16,3 | 22,4 | 650,7 | 36,7 | 49,7 |
| **Finanzinstrumente** | | **1 559,4** | **17,5** | **55,9** | 1 948,1 | 40,7 | 114,6 |

# Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung.

## Risikomanagement.

Die SBB betreibt ein an ISO 31000:2018 angelehntes und mit der Strategie sowie Finanzplanung abgestimmtes, konzernweites Risikomanagementsystem. 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 26. Juni 2025 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 finanziellen Risiken wie Marktrisiken (Zinsänderungs- und Währungsrisiken sowie Energiepreisschwankungen), Liquiditäts- und Gegenparteirisiken ausgesetzt. Die Verantwortung für die Bewirtschaftung dieser Risiken ist zentralisiert und wird über Vorgaben und Risikolimiten gesteuert.

### Zinsänderungsrisiken.

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

### Währungsrisiken.

Die aus den Geschäften des Konzerns resultierenden Nettowährungsrisiken werden auf Konzernstufe abgesichert. Das Währungsrisiko wird durch eine Währungsrisikolimite begrenzt. Zusätzlich werden überjährige, grössere Projekte individuell abgesichert.

### Energiepreisrisiken.

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

### Liquiditätsrisiken.

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

### Gegenparteirisiken.

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

# Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 26. Februar 2026 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Konzernrechnung haben.

# Ausgleichszahlungen von Immobilien an Infrastruktur.

Im Rahmen der Eignerstrategie 2024–2027 vereinbarte der Bund mit der SBB Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich an die Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund auf CHF 150,0 Mio. pro Jahr festgelegt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus direkten Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur in der Höhe von CHF 112,2 Mio. sowie aus Zinszahlungen an die Konzernbereiche in der Höhe von CHF 37,8 Mio. Die Konzernbereiche leiten diese Zinseinnahmen in Form von Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur weiter.

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

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

# Segmentberichterstattung.

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Markt Personenverkehr (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Fern- und Regionalverkehr), Produktion Personenverkehr, Immobilien, Güterverkehr und Infrastruktur (aufgeteilt in die beiden Geschäftsbereiche Netz und Energie) erstellt. Die übrigen Segmente beinhalten Vertrieb & Services aus Markt Personenverkehr sowie die Konzernbereiche und werden zusammen mit den Konzerneliminationen ausgewiesen. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wurde. Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 72.
Im übrigen Erfolg sind das Finanzergebnis, der Erfolg aus Immobilienveräusserungen, die Ertragssteuern sowie die Minderheitsanteile enthalten.

# Segmentinformation SBB Konzern.

## Angaben zur Erfolgsrechnung.

| Mio. CHF | Markt Personenverkehr | | Produktion Personenverkehr | Immobilien | Güterverkehr | Infrastruktur | | Übr. Segmente/ Eliminationen | Total SBB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fernverkehr | Regionalverkehr | | | | Netz | Energie | | |
| 1.1.–31.12.2025 | | | | | | | | | |
| **Betriebsertrag** | **3 117,5** | **2 013,8** | **3 762,6** | **1 118,5** | **841,0** | **4 810,0** | **839,3** | **–4 820,3** | **11 682,4** |
| davon | | | | | | | | | |
| Verkehrserträge | 2 962,2 | 1 186,2 | 0,0 | 0,0 | 736,0 | 1 332,8 | 0,0 | –1 260,3 | 4 956,8 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 1,2 | 724,1 | 0,0 | 0,0 | 2,4 | 2 322,0 | 72,4 | 0,0 | 3 122,1 |
| Mieterträge Liegenschaften | 0,0 | 2,3 | 1,2 | 908,7 | 0,6 | 1,7 | 0,0 | –171,5 | 743,0 |
| Energieertrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,1 | 731,9 | –330,0 | 403,0 |
| **Betriebsaufwand** | **–3 022,7** | **–2 043,0** | **–3 767,4** | **–784,7** | **–960,4** | **–4 933,1** | **–778,2** | **5 220,5** | **–11 069,0** |
| davon | | | | | | | | | |
| Personalaufwand | –50,5 | –155,6 | –1 619,8 | –164,0 | –397,8 | –1 488,3 | –63,1 | –527,9 | –4 466,9 |
| Abschreibungen | –299,7 | –325,7 | –70,1 | –246,2 | –67,2 | –1 523,0 | –69,9 | –91,9 | –2 693,7 |
| **Betriebsergebnis/EBIT** | **94,8** | **–29,2** | **–4,8** | **333,8** | **–119,4** | **–123,0** | **61,1** | **400,2** | **613,4** |
| Übriger Erfolg | –13,6 | –17,0 | 0,8 | –85,1 | –6,5 | –2,1 | 0,0 | 5,8 | –117,8 |
| Ausgleichszahlungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | –209,6[1] | 0,0 | 150,0 | 0,0 | 59,6 | 0,0 |
| **Segment-/Konzernergebnis** | **81,2** | **–46,2** | **–4,0** | **39,1** | **–126,0** | **24,8** | **61,1** | **465,5** | **495,6** |

[1] Ausgleichszahlung (Infrastruktur, PK-Darlehen, Finanzierung Konzernbereiche) exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 37,8 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 247,4 Mio.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.1.–31.12.2024 angepasst* | | | | | | | | | |
| **Betriebsertrag** | **3 017,8** | **2 004,1** | **3 364,7** | **1 082,8** | **855,0** | **4 618,9** | **795,5** | **–4 351,0** | **11 387,8** |
| davon | | | | | | | | | |
| Verkehrserträge | 2 852,3 | 1 144,3 | 0,0 | 0,0 | 746,2 | 1 265,9 | 0,0 | –1 193,7 | 4 815,0 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 0,0 | 748,8 | 0,0 | 0,0 | 1,9 | 2 238,4 | 67,1 | 0,0 | 3 056,2 |
| Mieterträge Liegenschaften | 0,0 | 2,1 | 1,4 | 875,2 | 0,5 | 3,1 | 0,0 | –164,2 | 718,2 |
| Energieertrag | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 692,7 | –302,8 | 391,2 |
| **Betriebsaufwand** | **–2 877,4** | **–1 993,4** | **–3 361,0** | **–758,0** | **–920,1** | **–4 767,0** | **–679,5** | **4 362,0** | **–10 994,4** |
| davon | | | | | | | | | |
| Personalaufwand | –52,5 | –148,4 | –1 604,5 | –163,5 | –409,1 | –1 505,1 | –61,8 | –879,3 | –4 824,1 |
| Abschreibungen | –277,0 | –318,1 | –67,4 | –242,2 | –21,6 | –1 467,1 | –66,3 | –96,5 | –2 556,1 |
| **Betriebsergebnis/EBIT** | **140,4** | **10,7** | **3,7** | **324,9** | **–65,1** | **–148,1** | **116,0** | **11,0** | **393,4** |
| Übriger Erfolg | 7,5 | –27,7 | 0,7 | –119,9 | –10,5 | 0,4 | –0,8 | 32,0 | –118,4 |
| Ausgleichszahlungen | 0,0 | 0,0 | 0,0 | –168,2[1] | 0,0 | 150,0 | 0,0 | 18,2 | 0,0 |
| **Segment-/Konzernergebnis** | **147,9** | **–17,0** | **4,4** | **36,7** | **–75,7** | **2,3** | **115,2** | **61,2** | **275,0** |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.
[1] Ausgleichszahlung (Infrastruktur, PK-Darlehen) exklusive Zinsanteil. Inklusive Zinsanteil von CHF 59,3 Mio. beträgt die Ausgleichszahlung CHF 227,5 Mio.

# Angaben zur Geldflussrechnung.

| Mio. CHF | Markt Personenverkehr | | Produktion Personenverkehr | Immobilien | Güterverkehr | Infrastruktur | | Übr. Segmente/ Eliminationen | Total SBB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fernverkehr | Regionalverkehr | | | | Netz | Energie | | |
| 1.1.–31.12.2025 | | | | | | | | | |
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit | 483,9 | 261,3 | 162,6 | 379,3 | –34,1 | 109,9 | 100,2 | 245,3 | 1 708,5 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öffentlichen Hand | –712,7 | –222,6 | –145,8 | –589,1 | –11,0 | –2 391,3 | –150,8 | –104,9 | –4 328,3 |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 0,0 | 102,4 | 0,0 | 0,0 | –0,1 | 2 378,8 | 61,9 | 0,0 | 2 543,0 |
| **Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand** | **–228,8** | **141,1** | **16,8** | **–209,8** | **–45,1** | **97,3** | **11,3** | **140,4** | **–76,8** |
| 1.1.–31.12.2024 angepasst* | | | | | | | | | |
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit | 368,8 | 265,2 | 38,3 | 256,2 | –44,1 | –101,2 | 100,8 | 219,4 | 1 103,4 |
| Geldfluss aus Investitionstätigkeit vor Zuwendungen der öffentlichen Hand | –937,5 | –155,4 | –114,6 | –455,6 | –48,8 | –2 148,0 | –156,3 | –102,2 | –4 118,4 |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 0,0 | 20,3 | 0,0 | 0,0 | –0,1 | 2 134,0 | 51,6 | 0,0 | 2 205,7 |
| **Frei verfügbarer Cashflow nach Finanzierung der Bahninfrastruktur durch die öffentliche Hand** | **–568,7** | **130,1** | **–76,3** | **–199,4** | **–93,0** | **–115,3** | **–3,9** | **117,2** | **–809,3** |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

# Angaben zur Bilanz.

| Mio. CHF | Markt Personenverkehr | | Produktion Personenverkehr | Immobilien | Güterverkehr | Infrastruktur | | Übr. Segmente/ Eliminationen | Total SBB |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fernverkehr | Regionalverkehr | | | | Netz | Energie | | |
| 31.12.2025 | | | | | | | | | |
| **Aktiven** | **5 447,8** | **4 065,3** | **1 203,1** | **7 871,3** | **473,3** | **35 856,9** | **2 395,5** | **877,7** | **58 190,9** |
| Umlaufvermögen | 143,8 | 278,5 | 508,1 | 57,4 | 230,9 | 416,0 | 92,4 | 349,7 | 2 076,8 |
| Anlagevermögen | 5 304,0 | 3 786,8 | 694,9 | 7 813,9 | 242,4 | 35 440,9 | 2 303,1 | 528,0 | 56 114,1 |
| **Passiven** | **5 447,8** | **4 065,3** | **1 203,1** | **7 871,3** | **473,3** | **35 856,9** | **2 395,5** | **877,7** | **58 190,9** |
| Fremdkapital | 1 972,6 | 3 163,8 | 753,1 | 6 875,6 | 675,9 | 28 437,6 | 1 614,0 | 654,8 | 44 147,3 |
| davon | | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 1 154,2 | 2 244,4 | 420,5 | 6 615,6 | 500,0 | 603,0 | 655,8 | −735,5 | 11 457,9 |
| Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 0,0 | 614,3 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 27 088,6 | 554,7 | 0,0 | 28 257,9 |
| Eigenkapital | 3 475,2 | 901,5 | 450,0 | 995,7 | −202,5 | 7 419,3 | 781,5 | 222,9 | 14 043,6 |
| 31.12.2024 angepasst* | | | | | | | | | |
| **Aktiven** | **5 096,4** | **4 181,6** | **1 202,0** | **7 524,5** | **567,5** | **34 969,6** | **2 329,9** | **821,6** | **56 683,1** |
| Umlaufvermögen | 206,4 | 243,8 | 582,9 | 56,5 | 247,5 | 413,2 | 106,8 | 276,7 | 2 133,8 |
| Anlagevermögen | 4 890,0 | 3 937,8 | 619,1 | 7 468,0 | 320,0 | 34 546,4 | 2 223,1 | 544,8 | 54 549,2 |
| **Passiven** | **5 096,4** | **4 181,6** | **1 202,0** | **7 524,5** | **567,5** | **34 959,6** | **2 329,9** | **821,6** | **56 683,1** |
| Fremdkapital | 1 702,4 | 3 230,0 | 748,0 | 6 567,9 | 643,0 | 27 567,3 | 1 609,9 | 1 914,5 | 43 983,0 |
| davon | | | | | | | | | |
| Finanzverbindlichkeiten | 926,1 | 2 341,0 | 437,4 | 6 405,7 | 465,4 | 724,7 | 666,5 | 313,2 | 12 280,0 |
| Darlehen öffentliche Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 0,0 | 583,8 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 26 180,8 | 530,5 | 0,0 | 27 295,5 |
| Eigenkapital | 3 394,0 | 951,6 | 454,1 | 956,6 | −75,5 | 7 392,3 | 720,0 | −1 093,0 | 12 700,0 |

* Für weitere Informationen zu den angepassten Werten siehe Anmerkung «Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen» in den Konsolidierungsgrundsätzen.

# Beteiligungsverzeichnis SBB.

## Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

| Firmenname | | Aktienkapital Mio. | Beteiligung SBB Mio. | Beteiligung SBB % **31.12.2025** | Beteiligung SBB % 31.12.2024 | Erf | Seg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern | CHF | 9000,00 | 9000,00 | 100,00 | 100,00 | V | |
| Elvetino AG, Zürich | CHF | 11,00 | 11,00 | 100,00 | 100,00 | V | MP |
| SBB GmbH, Konstanz | EUR | 1,50 | 1,50 | 100,00 | 100,00 | V | MP |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF | 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 | V | MP |
| RailAway AG, Luzern | CHF | 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 | V | MP |
| REGIONALPS SA, Martigny | CHF | 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 | V | MP |
| zb Zentralbahn AG, Stansstad | CHF | 120,00 | 79,20 | 66,00 | 66,00 | V | MP |
| Swiss Travel System AG, Zürich | CHF | 0,30 | 0,18 | 60,00 | 60,00 | V | MP |
| TILO SA, Bellinzona | CHF | 2,00 | 1,00 | 50,00 | 50,00 | Q | MP |
| Lémanis SA, Chêne-Bourg | CHF | 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 | E | MP |
| EuroBasilea AG, Muttenz | CHF | 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 | E | MP |
| 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 |
| Switzerland Travel Centre AG, Zürich | CHF | 5,25 | 1,26 | 24,01 | 24,01 | E | MP |
| Sensetalbahn AG, Bern (fusioniert) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 99,60 | - | - |
| Transsicura AG, Bern | CHF | 2,00 | 2,00 | 100,00 | 100,00 | V | IM |
| Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel | CHF | 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 | E | IM |
| Grosse Schanze AG, Bern | CHF | 2,95 | 1,00 | 33,90 | 33,90 | E | IM |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF | 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 | E | IM |
| Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten | CHF | 314,00 | 314,00 | 100,00 | 100,00 | V | G |
| ChemOil Logistics AG, Basel | CHF | 1,00 | 1,00 | 100,00 | 100,00 | V | G |
| SBB Intermodal AG, Olten | CHF | 0,10 | 0,10 | 100,00 | 100,00 | V | G |
| ChemOil Logistics GmbH, Weil am Rhein | EUR | 0,03 | 0,03 | 100,00 | 100,00 | V | G |
| SBB Cargo International AG, Olten | CHF | 25,00 | 18,75 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Italia S.r.l., Milano | EUR | 13,00 | 9,75 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg | EUR | 1,50 | 1,13 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| RT&S Lokführer-Akademie GmbH, Duisburg | EUR | 0,50 | 0,38 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo France SAS, Huningue | EUR | 0,20 | 0,15 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam | EUR | 0,10 | 0,08 | 75,00 | 75,00 | V | G |
| Gateway Basel Nord AG, Basel | CHF | 0,10 | 0,03 | 33,33 | 33,33 | E | G |
| RAlpin AG in Liquidation, Olten | CHF | 4,53 | 1,50 | 33,11 | 33,11 | E | G |
| Hupac SA, Chiasso | CHF | 20,00 | 5,69 | 28,44 | 27,18 | E | G |
| Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay | CHF | 1,04 | 0,28 | 27,04 | 27,04 | E | G |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF | 20,00 | 20,00 | 100,00 | 100,00 | V | I |
| Ritom SA, Quinto | CHF | 46,50 | 34,88 | 75,00 | 75,00 | V | I |
| Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen | CHF | 60,00 | 24,00 | 40,00 | 40,00 | E | I |
| Nant de Drance SA, Finhaut | CHF | 350,00 | 126,00 | 36,00 | 36,00 | E | I |
| SBB Insurance AG, Vaduz | CHF | 12,50 | 12,50 | 100,00 | 100,00 | V | KB |
| login Berufsbildung AG, Olten | CHF | 1,00 | 0,70 | 69,52 | 69,42 | V | KB |

Erf = Erfassung V = Vollkonsolidiert E = Mittels Equity-Methode Q = Quotenkonsolidiert
Seg = Segment MP = Markt Personenverkehr IM = Immobilien G = Güterverkehr I = Infrastruktur KB = Konzernbereiche

# Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

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

**Bericht der Revisionsstelle**

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

**Bericht zur Prüfung der Konzernrechnung**

*Prüfungsurteil*

Wir haben die Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzernerfolgsrechnung, dem Konzerneigenkapitalnachweis und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 48-72) geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der konsolidierten Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 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 vom 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.

*Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats für die Konzernrechnung*

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

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

*Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung*

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

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

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2025
abgeschlossene Geschäftsjahr

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

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

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

**Deloitte AG**

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 26. Februar 2026

# Erfolgsrechnung SBB AG.

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

| Mio. CHF | Anmerkung | **2025** | 2024 |
|---|---|---|---|
| **Betriebsertrag** | | | |
| Verkehrserträge | 1 | 4 167,2 | 4 020,0 |
| Leistungen der öffentlichen Hand | 2 | 2 933,4 | 2 832,4 |
| Mieterträge Liegenschaften | | 749,4 | 725,1 |
| Nebenerträge | 3 | 1 505,4 | 1 512,6 |
| Eigenleistungen | | 1 440,1 | 1 468,6 |
| **Total Betriebsertrag** | | **10 795,4** | 10 558,8 |
| **Betriebsaufwand** | | | |
| Materialaufwand | | –933,6 | –901,2 |
| Personalaufwand | 4 | –3 846,9 | –4 204,6 |
| Sonstiger Betriebsaufwand | 5 | –2 662,4 | –2 457,8 |
| Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Finanzanlagen | | –121,7 | –80,0 |
| Abschreibungen auf Sachanlagen | | –2 315,4 | –2 239,6 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | | –264,8 | –238,2 |
| **Total Betriebsaufwand** | | **–10 144,7** | –10 121,4 |
| **Betriebsergebnis/EBIT** | | **650,7** | 437,4 |
| Finanzertrag | | 23,1 | 29,9 |
| Finanzaufwand | | –110,3 | –134,8 |
| **Ordentliches Ergebnis** | | **563,5** | 332,5 |
| Gewinn aus Immobilienveräusserungen | | 2,8 | 5,6 |
| **Gewinn vor Steuern** | | **566,3** | 338,0 |
| Ertragssteuern | | –23,2 | –11,5 |
| **Jahresgewinn** | 6 | **543,0** | 326,5 |

# Bilanz SBB AG.

## Aktiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|---|
| **Umlaufvermögen** | | | |
| Flüssige Mittel | | 124,5 | 158,1 |
| Kurzfristige verzinsliche Forderungen | | 0,0 | 265,4 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 7 | 240,0 | 231,6 |
| Andere Forderungen | | 105,7 | 158,8 |
| Vorräte und angefangene Arbeiten | | 522,4 | 497,2 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | | 912,5 | 608,0 |
| **Total Umlaufvermögen** | | **1 905,2** | 1 919,1 |
| **Anlagevermögen** | | | |
| Finanzanlagen | 8 | 1 091,2 | 838,0 |
| Beteiligungen | | 548,2 | 552,7 |
| Sachanlagen | | 44 904,4 | 43 907,5 |
| Sachanlagen im Bau | | 7 783,1 | 7 209,3 |
| Immaterielle Anlagen | | 1 197,3 | 1 215,4 |
| **Total Anlagevermögen** | | **55 524,2** | 53 722,9 |
| **Total Aktiven** | | **57 429,5** | 55 642,0 |

## Passiven.

| Mio. CHF | Anmerkung | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|---|
| **Fremdkapital** | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 9 | 684,0 | 491,5 |
| Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten | 10 | 2 387,9 | 2 261,9 |
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 12 | 245,5 | 223,2 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | | 2 195,6 | 1 765,1 |
| Kurzfristige Rückstellungen | 13 | 319,4 | 332,2 |
| **Total kurzfristiges Fremdkapital** | | **5 832,4** | 5 073,8 |
| Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten | 10 | 9 615,4 | 10 532,9 |
| Langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur | 11 | 27 643,3 | 26 733,5 |
| Andere langfristige Verbindlichkeiten | 12 | 306,1 | 655,5 |
| Langfristige Rückstellungen | 13 | 335,2 | 342,3 |
| **Total langfristiges Fremdkapital** | | **37 900,1** | 38 264,2 |
| **Total Fremdkapital** | | **43 732,5** | 43 338,1 |
| **Eigenkapital** | | | |
| Gesellschaftskapital | | 9 000,0 | 9 000,0 |
| Gesetzliche Kapitalreserven | | | |
| Reserven aus Kapitaleinlage | | 2 850,0 | 2 000,0 |
| Spezialgesetzliche Gewinnreserven | | | |
| Reserven gemäss Art. 67 EBG Infrastruktur Netz | | −32,9 | −37,3 |
| Reserven gemäss Art. 67 EBG Systemführerschaft Bahnstrom | | 2,4 | 4,3 |
| Reserven gemäss Art. 36 PBG Regionaler Personenverkehr | | −48,4 | −59,4 |
| Gesetzliche Gewinnreserven | | 28,9 | 13,1 |
| Freiwillige Gewinnreserven | | 1 250,0 | 900,0 |
| Bilanzgewinn | | | |
| Gewinnvortrag | | 103,9 | 156,7 |
| Jahresgewinn | 6 | 543,0 | 326,5 |
| **Total Eigenkapital** | | **13 696,9** | 12 303,9 |
| **Total Passiven** | | **57 429,5** | 55 642,0 |

# Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

## Anmerkungen zur Jahresrechnung.

### Allgemeines.

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

### Vorsorgeverpflichtungen.

Für die berufliche Vorsorge ist die SBB AG der Pensionskasse SBB angeschlossen. Die Pensionskasse SBB weist per 31. Dezember 2025 einen Deckungsgrad von 111,6 Prozent (Vorjahr: 110,8 Prozent) aus. Im Geschäftsjahr wurde die Vorsorgeverpflichtung aufgrund des geringeren Risikos einer künftigen Sanierung reduziert und beträgt noch CHF 90,0 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 2025 weitergeführt und Kosten von CHF 2,4 Mio. wurden der Rückstellung belastet. Die Rückstellung beträgt per Bilanzstichtag noch CHF 27,7 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 dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG), wird diese Differenz einer Rückstellung zugewiesen bzw. entnommen.

### Ertragssteuern.

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

# Detailangaben zu Bilanz- und Erfolgsrechnungspositionen.

## 1 Verkehrserträge.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Personenverkehr | 3 917,9 | 3 773,2 |
| Infrastruktur (Trassenertrag) | 249,3 | 246,8 |
| **Verkehrserträge** | **4 167,2** | 4 020,0 |

## 2 Leistungen der öffentlichen Hand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| **Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr** | | |
| Bund | 243,0 | 247,2 |
| Kantone | 272,3 | 279,6 |
| Andere Körperschaften | 0,2 | 0,1 |
| **Total Abgeltungen für den Regionalen Personenverkehr** | **515,6** | 526,9 |
| **Abgeltungen für den Fernverkehr** | | |
| Bund | 1,2 | 0,0 |
| **Total Abgeltungen für den Fernverkehr** | **1,2** | 0,0 |
| **Leistungen des Bundes für die Infrastruktur aus der Leistungsvereinbarung** | | |
| Abschreibungen Infrastruktur | 1 550,9 | 1 479,7 |
| Nicht aktivierbare Investitionsanteile | 347,7 | 364,2 |
| Betriebsbeitrag Infrastruktur | 389,2 | 315,4 |
| Total Leistungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung | 2 287,8 | 2 159,3 |
| **Leistungen für nicht aktivierte Anteile an sonderfinanzierten Investitionen** | | |
| Bund | 124,8 | 140,5 |
| Kantone | 4,0 | 5,7 |
| Total Leistungen für sonderfinanzierte Investitionen | 128,8 | 146,2 |
| **Total Leistungen für die Bahninfrastruktur** | **2 416,6** | 2 305,5 |
| **Leistungen der öffentlichen Hand** | **2 933,4** | 2 832,4 |

## 3 Nebenerträge.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Bahnbetriebsleistungen | 59,8 | 56,4 |
| Dienstleistungen | 256,7 | 238,8 |
| Wartungs- und Unterhaltsarbeiten | 103,8 | 122,2 |
| Erträge aus Vermietungen | 106,4 | 97,6 |
| Energieerträge | 410,2 | 395,1 |
| Geldwechsel | 23,6 | 25,5 |
| Provisionen | 48,4 | 40,8 |
| Drucksachen- und Materialverkäufe | 65,7 | 72,4 |
| Kostenbeteiligungen | 297,9 | 357,9 |
| Übrige Nebenerträge | 133,0 | 105,8 |
| **Nebenerträge** | **1 505,4** | 1 512,6 |

## 4 Personalaufwand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Lohnaufwand | 2 957,7 | 2 928,6 |
| Personalmiete | 478,3 | 510,2 |
| Sozialversicherungsaufwand | 213,2 | 565,7 |
| Übriger Personalaufwand | 197,8 | 200,1 |
| **Personalaufwand** | **3 846,9** | 4 204,6 |

## 5 Sonstiger Betriebsaufwand.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Bahnbetriebsleistungen | 457,9 | 443,9 |
| Miete von Anlagen | 75,1 | 77,0 |
| Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz | 592,1 | 590,9 |
| Fahrzeugaufwand | 152,9 | 116,1 |
| Energieaufwand | 530,8 | 452,8 |
| Verwaltungsaufwand | 101,0 | 97,0 |
| Informatikaufwand | 258,1 | 223,7 |
| Werbeaufwand | 46,0 | 48,1 |
| Konzessionen, Abgaben, Gebühren | 103,2 | 94,1 |
| Vorsteuerkürzungen auf Leistungen der öffentlichen Hand | 108,4 | 99,4 |
| Übriger Betriebsaufwand | 236,8 | 214,7 |
| **Sonstiger Betriebsaufwand** | **2 662,4** | 2 457,8 |

## 6 Jahresgewinn.

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Ergebnisse aus abgeltungsberechtigten Sparten | | |
| Infrastruktur Netz gemäss Art. 67 EBG | 24,8 | 2,3 |
| Systemführerschaft Bahnstrom gemäss Art. 67 EBG | 0,9 | –2,0 |
| Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG | –7,8 | 21,9 |
| Ergebnisse aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten | 525,1 | 304,3 |
| **Jahresgewinn** | **543,0** | 326,5 |

## 7 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | |
| gegenüber Dritten | 215,2 | 208,0 |
| gegenüber Beteiligten | 29,4 | 18,9 |
| gegenüber Beteiligungen | 9,8 | 11,1 |
| Wertberichtigungen | –14,4 | –6,4 |
| **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** | **240,0** | 231,6 |

## 8 Finanzanlagen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Übrige Beteiligungen | 49,4 | 49,4 |
| Wertberichtigungen auf übrige Beteiligungen | –10,9 | –10,9 |
| Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften | 1 200,0 | 796,1 |
| Wertberichtigungen auf Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften | –305,0 | –185,0 |
| Darlehen gegenüber assoziierten Gesellschaften | 0,7 | 0,8 |
| Übrige Finanzanlagen | 157,0 | 187,6 |
| **Finanzanlagen** | **1 091,2** | 838,0 |

Die Erhöhung der Wertberichtigungen auf den Darlehen gegenüber Konzerngesellschaften von CHF 120,0 Mio. bezieht sich auf Darlehen der SBB Cargo AG.
Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 350,0 Mio. eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen und Zinsen sind gestundet. Ferner gewährt die SBB AG der SBB Cargo AG eine Finanzierungszusage im Umfang des vom VR SBB verabschiedeten Budgetwertes.

## 9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | |
| gegenüber Dritten | 637,5 | 451,2 |
| gegenüber Beteiligten | 40,1 | 38,9 |
| gegenüber Beteiligungen | 6,4 | 1,4 |
| **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** | **684,0** | 491,5 |

## 10 Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Bankverbindlichkeiten | 3 697,6 | 3 280,1 |
| Leasingverbindlichkeiten | 16,8 | 22,5 |
| Personalkasse | 648,4 | 662,3 |
| Verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Konzerngesellschaften | 546,4 | 516,2 |
| Darlehen des Bundes (kommerziell) | 6 465,0 | 7 585,0 |
| Darlehen der Vorsorgeeinrichtung | 629,2 | 728,7 |
| **Kurz- und langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten** | **12 003,3** | 12 794,8 |

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

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Leistungsvereinbarung | 4 159,3 | 4 057,0 |
| Darlehen Bahninfrastrukturfonds aus Umsetzungsvereinbarung | 20 316,3 | 19 553,3 |
| Darlehen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds | 846,7 | 845,4 |
| Darlehen aus anderen Vereinbarungen Bund | 158,7 | 158,7 |
| Darlehen Kantone | 2 162,4 | 2 119,1 |
| **Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur** | **27 643,3** | 26 733,5 |

Die Darlehen des Bundes sind zinslos und bedingt rückzahlbar. Darin enthalten sind Kontokorrentguthaben gegenüber dem Bund von CHF 29,4 Mio. aus Projekten in der Bauphase (Vorjahr: CHF 27,8 Mio.).

## 12 Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber staatlichen Stellen | 94,4 | 83,7 |
| Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten | 151,1 | 139,5 |
| Langfristige Erlösabgrenzungen | 18,1 | 22,5 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen und Mitarbeitenden | 288,0 | 633,0 |
| **Andere kurz- und langfristige Verbindlichkeiten** | **551,6** | 878,7 |

## 13 Kurz- und langfristige Rückstellungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Umweltaltlasten | 27,7 | 30,1 |
| Energiebereich | 285,3 | 280,2 |
| Ferien/Zeitguthaben | 198,0 | 186,4 |
| Restrukturierung | 11,8 | 12,8 |
| Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr | 21,1 | 77,2 |
| Übrige Rückstellungen | 110,7 | 87,8 |
| **Kurz- und langfristige Rückstellungen** | **654,7** | 674,5 |

Die Rückstellung «Energiebereich» deckt die aus langfristigen Energieverträgen über dem Marktpreis liegenden Verpflichtungen ab.
Die Rückstellung «Fahrzeuginstandhaltung Regionaler Personenverkehr» wurde im Berichtsjahr aufgrund von ausgeführten Instandhaltungsarbeiten um CHF 135,7 Mio. (Vorjahr: CHF 130,4 Mio.) reduziert. Gleichzeitig erhöhte sich die Rückstellung für Fahrzeuge, an denen im Berichtsjahr keine grossen Instandhaltungsarbeiten vorgenommen wurden, um CHF 79,5 Mio. (Vorjahr: CHF 77,4 Mio.).

# Weitere Angaben.

## Vollzeitstellen.

Die Anzahl der Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt lag bei 28 087 (Vorjahr: 27 893).

## Liquiditätsmanagement.

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

## Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren | 9 953,7 | 8 056,3 |
| Fällig später als 5 Jahre | 2 742,6 | 3 766,3 |
| **Total** | **12 696,4** | 11 822,6 |

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

## Für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Bürgschaften und Garantien | 46,3 | 42,2 |
| **Total** | **46,3** | 42,2 |

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

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Leasinganlagen | 37,2 | 44,5 |
| Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Mietkaufverträge | 1 904,6 | 2 564,8 |
| **Total** | **1 941,7** | 2 609,3 |

## Eventualverbindlichkeiten.

| Mio. CHF | **31.12.2025** | 31.12.2024 |
|---|---|---|
| Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital | 104,0 | 104,0 |
| Statutarische Haftungsklauseln | 247,0 | 282,0 |
| Andere | 260,8 | 197,1 |
| **Total** | **611,8** | 583,1 |

## 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.

## Eventualverpflichtungen im Zusammenhang mit Altlasten.

Die SBB AG ist als grosse Grundeigentümerin von unterschiedlichen Altlasten betroffen. Die bestehende Rückstellung für Umweltaltlasten deckt nicht alle Risiken ab. Neu gibt es Vorgaben zum Umgang mit per- und polyfluorierten Alkylverbindungen (PFAS). Dies sind synthetische Chemikalien, die in der Umwelt nahezu nicht abbaubar sind und ein signifikantes Risiko für Gesundheit und Umwelt darstellen. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, die daraus entstehenden Verpflichtungen abzuschätzen.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Die Jahresrechnung der SBB AG wurde vom Verwaltungsrat am 26. Februar 2026 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten, die Einfluss auf die Jahresrechnung haben.

# Angaben gemäss spezialgesetzlichen Bestimmungen.

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

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

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

## Anlagenrechnung der Sparte Infrastruktur (Art. 2 KPFV).

| Mio. CHF | Nettobuchwert 1.1.2025 | Zugänge | Umbuchungen aus Anlagen im Bau | Abschreibungen | Abgänge | Nettobuchwert **31.12.2025** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gebäude und Grundstücke | 1 575,6 | 3,5 | 49,4 | −25,7 | −18,0 | 1 584,7 |
| Kunstbauten | 9 496,8 | 3,5 | 299,1 | −190,1 | −4,9 | 9 604,5 |
| Brücken | 2 061,7 | 3,2 | 138,3 | −45,1 | −2,6 | 2 155,5 |
| Tunnel | 6 326,4 | 0,0 | 16,3 | −117,5 | −0,5 | 6 224,8 |
| Übrige Kunstbauten | 1 108,8 | 0,3 | 144,5 | −27,6 | −1,8 | 1 224,2 |
| Fahrbahnanlagen | 8 891,1 | 29,8 | 614,0 | −335,4 | −48,4 | 9 151,1 |
| Gleise | 4 166,6 | 10,7 | 301,1 | −165,4 | −22,8 | 4 290,3 |
| Weichen | 2 086,9 | 0,8 | 198,2 | −104,8 | −22,8 | 2 158,3 |
| Übrige Fahrbahnanlagen | 2 637,5 | 18,4 | 114,7 | −65,3 | −2,8 | 2 702,5 |
| Bahnstromanlagen | 2 875,8 | 8,3 | 163,4 | −109,5 | −13,1 | 2 924,9 |
| Fahrleitungsanlagen | 1 615,8 | 4,2 | 81,0 | −52,3 | −6,7 | 1 642,0 |
| Übrige Bahnstromanlagen | 1 259,9 | 4,1 | 82,4 | −57,2 | −6,4 | 1 282,8 |
| Sicherungsanlagen | 2 578,4 | 5,9 | 259,3 | −239,3 | −80,9 | 2 523,2 |
| Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen | 2 065,4 | 2,9 | 198,6 | −186,8 | −21,2 | 2 059,0 |
| Übrige Sicherungsanlagen | 513,0 | 3,0 | 60,7 | −52,6 | −59,8 | 464,3 |
| Niederspannungs- und Telekomanlagen | 1 642,9 | 1,6 | 155,1 | −225,2 | −23,4 | 1 551,1 |
| Niederspannungsverbraucher | 1 195,6 | 0,9 | 109,8 | −123,2 | −18,8 | 1 164,2 |
| Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen | 447,4 | 0,7 | 45,4 | −102,1 | −4,5 | 386,9 |
| Publikumsanlagen | 1 306,8 | 29,8 | 146,6 | −35,6 | −10,4 | 1 437,3 |
| Perrons und Zugänge | 1 251,0 | 29,8 | 141,3 | −33,9 | −10,4 | 1 377,8 |
| Übrige Publikumsanlagen | 55,8 | 0,0 | 5,4 | −1,7 | 0,0 | 59,5 |
| Fahrzeuge Infrastruktur | 715,9 | 0,0 | 42,4 | −58,4 | −1,5 | 698,4 |
| Schienenfahrzeuge | 676,4 | 0,0 | 38,1 | −49,2 | −0,9 | 664,4 |
| Übrige Fahrzeuge Infrastruktur | 39,5 | 0,0 | 4,3 | −9,2 | −0,7 | 34,0 |
| Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen) | 557,6 | 0,0 | 169,4 | −158,4 | −24,5 | 544,2 |
| Anlagen im Bau | 4 927,1 | 2 392,8 | −1 898,8 | 0,0 | 0,0 | 5 421,1 |
| **Total** | **34 568,1** | **2 475,2** | **0,0** | **−1 377,8** | **−225,1** | **35 440,4** |

| | | |
|---|---|---|
| Total Anschaffungswerte | 54 479,9 | 56 257,8 |
| Total kumulierte Wertberichtigungen | −19 911,8 | −20 817,4 |
| **Total Nettobuchwert** | **34 568,1** | **35 440,4** |

Die Zugänge der Anlagen enthalten die Investitionen der Sparte Infrastruktur von CHF 2395,7 Mio. (Vorjahr: CHF 2163,8 Mio.). Zusätzlich wurden Anlagen inklusive zugehörige Darlehen von der Sensetalbahn (Fusion) über CHF 47,6 Mio., von der BLS (Transfer des Bahnhofs Brig) über CHF 27,8 Mio. und von der Sparte Energie über CHF 4,2 Mio. übernommen. Diese belasten die Investitionsrechnung der Sparte Infrastruktur nicht.

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

| Mio. CHF | **2025** | 2024 |
|---|---|---|
| Abschreibungen auf Sachanlagen | 1 259,9 | 1 281,7 |
| Abschreibungen auf Immateriellen Anlagen | 117,9 | 114,0 |
| Abschreibung Restbuchwerte aus Anlageabgängen | 167,5 | 83,2 |
| **Total** | **1 545,3** | 1 478,9 |

## Investitionen der Sparte Infrastruktur (Art. 66 ARPV).

| **Anlagegruppen** Mio. CHF | Total Investitionen **2025** | davon zulasten Erfolgsrechnung 2025 | davon Zugänge von Anlagen 2025 |
|---|---|---|---|
| Gebäude und Grundstücke | 64,4 | 10,3 | 54,1 |
| Kunstbauten | 560,9 | 73,1 | 487,7 |
| Brücken | 211,6 | 36,0 | 175,6 |
| Tunnel | 196,2 | 22,6 | 173,7 |
| Übrige Kunstbauten | 153,0 | 14,6 | 138,4 |
| Fahrbahnanlagen | 974,3 | 127,2 | 847,1 |
| Gleise | 608,3 | 76,8 | 531,6 |
| Weichen | 319,9 | 43,9 | 276,0 |
| Übrige Fahrbahnanlagen | 46,0 | 6,5 | 39,5 |
| Bahnstromanlagen | 199,2 | 30,9 | 168,2 |
| Fahrleitungsanlagen | 109,4 | 17,9 | 91,5 |
| Übrige Bahnstromanlagen | 89,8 | 13,0 | 76,7 |
| Sicherungsanlagen | 353,0 | 65,8 | 287,1 |
| Stellwerk- und Zugbeeinflussungsanlagen | 277,6 | 56,9 | 220,7 |
| Übrige Sicherungsanlagen | 75,4 | 8,9 | 66,5 |
| Niederspannungs- und Telekomanlagen | 204,5 | 25,9 | 178,6 |
| Niederspannungsverbraucher | 126,4 | 17,6 | 108,8 |
| Übrige Niederspannungs- und Telekomanlagen | 78,1 | 8,3 | 69,8 |
| Publikumsanlagen | 222,2 | 30,5 | 191,7 |
| Perrons und Zugänge | 229,9 | 30,3 | 199,6 |
| Übrige Publikumsanlagen | −7,8 | 0,2 | −8,0 |
| Fahrzeuge Infrastruktur | 29,4 | 0,0 | 29,4 |
| Schienenfahrzeuge | 18,6 | 0,0 | 18,6 |
| Übrige Fahrzeuge Infrastruktur | 10,8 | 0,0 | 10,8 |
| Übrige Betriebsmittel und Diverses (inkl. Immaterieller Anlagen) | 167,3 | 15,6 | 151,7 |
| Vorsteuerkürzung auf Investitionsbeiträgen | 70,5 | 70,5 | 0,0 |
| **Total** | **2 845,5** | 449,9 | 2 395,7 |

Die Investitionen der Sparte Infrastruktur werden aus Mitteln der öffentlichen Hand für Erneuerungen von CHF 1941,8 Mio. (Vorjahr: CHF 1814,4 Mio.) und Ausbauten von CHF 894,3 Mio. (Vorjahr: CHF 825,5 Mio.) sowie aus eigenen Mitteln von CHF 9,5 Mio. (Vorjahr: CHF 9,3 Mio.) finanziert.

# Beteiligungen.

| Firmenname | | Aktienkapital Mio. | Kapital- und Stimmenanteil SBB Mio. | Kapital- und Stimmenanteil SBB % **31.12.2025** | Kapital- und Stimmenanteil SBB % 31.12.2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Personenverkehr und Tourismus** | | | | | |
| Elvetino AG, Zürich | CHF | 11,00 | 11,00 | 100,00 | 100,00 |
| SBB GmbH, Konstanz | EUR | 1,50 | 1,50 | 100,00 | 100,00 |
| Thurbo AG, Kreuzlingen | CHF | 75,00 | 67,50 | 90,00 | 90,00 |
| RailAway AG, Luzern | CHF | 0,10 | 0,09 | 86,00 | 86,00 |
| REGIONALPS SA, Martigny | CHF | 6,65 | 4,66 | 70,00 | 70,00 |
| zb Zentralbahn AG, Stansstad | CHF | 120,00 | 79,20 | 66,00 | 66,00 |
| Swiss Travel System AG, Zürich | CHF | 0,30 | 0,18 | 60,00 | 60,00 |
| Lémanis SA, Chêne-Bourg | CHF | 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 |
| EuroBasilea AG, Muttenz | CHF | 0,10 | 0,06 | 60,00 | 60,00 |
| TILO SA, Bellinzona | CHF | 2,00 | 1,00 | 50,00 | 50,00 |
| Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main | EUR | 0,03 | 0,01 | 50,00 | 50,00 |
| Lyria SAS, Paris | EUR | 0,08 | 0,02 | 26,00 | 26,00 |
| Switzerland Travel Centre AG, Zürich | CHF | 5,25 | 1,26 | 24,01 | 24,01 |
| Sensetalbahn AG, Bern (fusioniert) | CHF | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 99,60 |
| **Güterverkehr und Spedition** | | | | | |
| Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Olten | CHF | 314,00 | 314,00 | 100,00 | 100,00 |
| SBB Intermodal AG, Olten | CHF | 0,10 | 0,10 | 100,00 | 100,00 |
| SBB Cargo International AG, Olten | CHF | 25,00 | 18,75 | 75,00 | 75,00 |
| RAlpin AG in Liquidation, Olten | CHF | 4,53 | 1,50 | 33,11 | 33,11 |
| Hupac SA, Chiasso | CHF | 20,00 | 5,69 | 28,44 | 27,18 |
| **Kraftwerke** | | | | | |
| Etzelwerk AG, Einsiedeln | CHF | 20,00 | 20,00 | 100,00 | 100,00 |
| Ritom SA, Quinto | CHF | 46,50 | 34,88 | 75,00 | 75,00 |
| Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen | CHF | 60,00 | 24,00 | 40,00 | 40,00 |
| Nant de Drance SA, Finhaut | CHF | 350,00 | 126,00 | 36,00 | 36,00 |
| **Liegenschaften und Parking** | | | | | |
| Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel | CHF | 0,10 | 0,05 | 50,00 | 50,00 |
| Grosse Schanze AG, Bern | CHF | 2,95 | 1,00 | 33,90 | 33,90 |
| Parking de la Place de Cornavin SA, Genève | CHF | 10,00 | 2,00 | 20,00 | 20,00 |
| **Diverses** | | | | | |
| SBB Insurance AG, Vaduz | CHF | 12,50 | 12,50 | 100,00 | 100,00 |
| Transsicura AG, Bern | CHF | 2,00 | 2,00 | 100,00 | 100,00 |
| login Berufsbildung AG, Olten | CHF | 1,00 | 0,70 | 69,52 | 69,42 |

# Antrag Verwaltungsrat über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzgewinn per 31. Dezember 2025 wie folgt zu verwenden:

| Mio. CHF | **31.12.2025** |
|---|---|
| Gewinnvortrag Vorjahr | 103,9 |
| Jahresgewinn | 543,0 |
| **Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung** | **646,9** |
| | |
| **Verwendung des Bilanzgewinnes** | |
| Zuweisung Ergebnis Infrastruktur Netz an die Reserven gemäss Art. 67 EBG | −24,8 |
| Zuweisung Ergebnis Systemführerschaft Bahnstrom an die Reserven gemäss Art. 67 EBG | −0,9 |
| Entnahme aus den Reserven Regionaler Personenverkehr gemäss Art. 36 PBG | 7,8 |
| Zuweisung an die gesetzlichen Reserven gemäss Art. 672 OR | −28,0 |
| Zuweisung an die freiwilligen Gewinnreserven | −500,0 |
| | |
| **Vortrag auf neue Rechnung** | **101,0** |

# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

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

**Bericht der Revisionsstelle**

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

**Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung**

*Prüfungsurteil*

Wir haben die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 der Erfolgsrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden (Seiten 75-85) – 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.

*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.

Deloitte.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Bericht der Revisionsstelle
für das am 31. Dezember 2025
abgeschlossene Geschäftsjahr

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

**Deloitte AG**

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter
Zugelassene Revisionsexpertin

Zürich, 26. Februar 2026

# Nachhaltigkeitsbericht.


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

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

## Sehr geehrte Damen und Herren

Wir blicken zufrieden auf das Jahr 2025 zurück. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unsere betrieblichen Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018 um 60 Prozent zu senken – und bis 2040 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. 2025 haben wir eine Senkung von 49,7 Prozent erreicht. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Reduktion von 4300 Tonnen $CO_2$ und liegt wegen grösserer Kältemittelverluste und eines höheren Heizenergieverbrauchs etwas unter dem Zielwert. Die Reduktion haben wir unter anderem erreicht, indem wir emissionsärmeren Treibstoff für die rund 1000 dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge und Maschinen verwendeten und den Ersatz von fossilbetriebenen Heizungen beschleunigten. Zusätzlich haben wir erste Schritte zur Senkung unserer indirekten Treibhausgasemissionen vorgenommen, die zum grossen Teil aus Bauprojekten und Rollmaterialkäufen stammen. Allerdings ist absehbar, dass sich das für 2030 gesetzte Absenkziel wegen des erforderlichen Ausbaus unseres Angebots nicht erreichen lässt.

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

Die SBB hat sich 2025 erneut als engagierte Ausbildnerin und familienfreundliche Arbeitgeberin mit fairen Löhnen ausgezeichnet. Die Motivation der Mitarbeitenden liegt auf einem Höchstwert. Wir haben die Präventionsmassnahmen gegen Diskriminierung, Mobbing und Belästigung am Arbeitsplatz 2025 fortgesetzt und Massnahmen in die Wege geleitet, die ein inklusives Arbeitsumfeld innerhalb des Unternehmens festigen. Die Anzahl der Meldungen zu Vorfällen von Diskriminierung, Mobbing und Belästigung ist im Berichtsjahr nicht gestiegen. Dies bestätigt die Wichtigkeit des eingeschlagenen Weges und die Wirksamkeit der bereits ergriffenen Massnahmen. Darüber hinaus nehmen wir unsere Sorgfaltspflicht gegenüber Menschen in unserer Wertschöpfungskette ernst. Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahr den SBB Verhaltenskodex mit einer Klausel zu Menschenrechten ergänzt und die erste menschenrechtliche Grundsatzerklärung der SBB verabschiedet. Falls sich ein Verstoss im eigenen Geschäftsumfeld bestätigt, leiten wir angemessene Massnahmen ein, um Abhilfe zu schaffen. Es gilt von nun an, diese Selbstverpflichtung im täglichen Handeln der Mitarbeitenden zu verankern.

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

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

Herzliche Grüsse

Nicolas Ecoffey
Leiter Unternehmensentwicklung

Christina Meier
Leiterin Nachhaltigkeit

# Nachhaltigkeit bei der SBB.

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

Die SBB Strategie 2030 beschreibt die Schwerpunkte des Unternehmens: Im Mittelpunkt stehen die Kundinnen und Kunden und die Bewahrung der grundlegenden Werte der Bahn – pünktlich, zuverlässig, sicher. In ihrer Strategie hat die SBB zudem die Ambition verankert, im Bereich der Nachhaltigkeit führend und eine Bahn von Menschen für Menschen zu sein: für Reisende, für Mitarbeitende und für die Gesellschaft – für die ganze Schweiz. Daraus ergeben sich für das Nachhaltigkeitsengagement der SBB drei Stossrichtungen:

## Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

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

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

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

## Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

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

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

## Herleitung der wesentlichen Themen.

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

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

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

## Unser Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals.

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

## Über die Berichterstattung.

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

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

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

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

# Wesentliche Themen.

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

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

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

# Wir sind klima- und umweltfreundlich unterwegs.

## Klima und Energie.

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

### Klimaschutz.

**Strategisches Ziel.**
Die SBB leistet ihren Beitrag zum Pariser Klimaabkommen, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Sie reduziert alle Treibhausgasemissionen konsequent und senkt bis 2030 ihre betrieblichen Emissionen (Scope 1 und 2) gegenüber dem Basisjahr 2018 um 60 Prozent. Bis 2040 senkt sie diese um 93 Prozent gegenüber 2018. Diesen Absenkpfad hat die SBB im Konzernziel «ökologische Nachhaltigkeit» verankert, das eines von neun Konzernzielen bildet. Ab 2040 gleicht sie ihre unvermeidlichen Restemissionen mit Massnahmen aus, die der Atmosphäre im entsprechenden Umfang $CO_2$ entziehen (Negativemissionen). Damit erfüllt sie nicht nur das im Klima- und Innovationsgesetz (KIG) vorgegebene Netto-Null-Ziel für bundesnahe Betriebe, sondern auch die wissenschaftlichen Vorgaben der Science Based Targets Initiative (SBTi), zu der sie sich 2023 verpflichtet hat. Im Vergleich zu den direkten Emissionen (Scope 1) und den indirekten energiebedingten Emissionen (Scope 2) ist für die SBB im Scope 3 vor allem der $CO_2$-Fussabdruck bei der Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen sehr gross. Die SBB will deshalb ihre vorgelagerten indirekten Emissionen im Scope 3 gemäss SBTi bis 2030 um 30 Prozent (im Vergleich zum Basisjahr 2018) senken.

## Treibhausgasbilanz.

| | Basisjahr 2018 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Scope 1:**<br>**Direkte Treibhausgasemissionen in Tonnen $CO_2e$** | | | | | | |
| Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen | 33 900 | 26 400 | 21 900 | 18 000 | 16 800 | ↘ |
| Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge | 42 800 | 37 700 | 34 300 | 31 200 | 25 800 | ↘ |
| Verluste von Kältemitteln und Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen | 9 700 | 10 300 | 10 000 | 8 700 | 10 400 | ↗ |
| **Scope 2:**<br>**Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme in Tonnen $CO_2e$** | | | | | | |
| Elektrizität | 25 000 | 900 | 800 | 700 | 1 000 | ↗ |
| Fernwärme | 3 000 | 3 200 | 3 700 | 3 300 | 3 500 | ↗ |
| **Scope 3:**<br>**Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen in Tonnen $CO_2e$** | | | | | | |
| Waren und Dienstleistungen | 534 000 | 476 000 | 451 000 | 490 000 | 557 000 | ↗ |
| Anlagegüter und Produktionsmittel | 513 000 | 481 000 | 443 000 | 475 000 | 518 000 | ↗ |
| Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung | 29 000 | 28 000 | 24 000 | 19 000 | 21 000 | ↗ |
| Transport und Verteilung (Upstream) | 40 000 | 32 000 | 35 000 | 40 000 | 35 000 | ↘ |
| Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen | 29 000 | 21 000 | 23 000 | 18 000 | 20 000 | ↗ |
| Geschäftsreisen | 9 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | → |
| Pendelverkehr der Mitarbeitenden | 23 000 | 23 000 | 23 000 | 25 000 | 25 000 | → |
| Gemietete Objekte | 37 000 | 31 000 | 32 000 | 26 000 | 30 000 | ↗ |
| Transport und Verteilung (Downstream) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Weiterverarbeitung verkaufter Produkte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Nutzung verkaufter Produkte | 70 000 | 61 000 | 57 000 | 59 000 | 62 000 | ↗ |
| Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Vermietete Objekte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Franchisen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Investitionen | 15 000 | 14 000 | 14 000 | 15 000 | 15 000 | → |

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

**Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1).**
Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden $CO_2e$-Emissionen, beispielsweise die Abgase eigener Dieselfahrzeuge, die Verbrennung von fossilen Energieträgern in Gebäudeheizungen oder die Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten. Die SBB nimmt an zwei schweizerischen Emissionshandelssystemen teil, indem sie Emissionsreduktionen verkauft, die bei ihr aufgrund von Heizungsersatz und Einkauf von biogenem Kraftstoff entstanden sind. Bis zum 31. Dezember 2025 hat die SBB 756 bestätigte Bescheinigungen über Emissionsreduktionen im Umfang von 756 Tonnen $CO_2e$ an Dritte abgetreten.

**Indirekte energiebedingte Treibhausgasemissionen (Scope 2).**
Scope 2 umfasst die $CO_2e$-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Unter Scope 2 fallen ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste). Aufgrund der komplexen Vernetzung der Bahnstromsysteme und Kraftwerke bilanziert die SBB den Nettostromverbrauch, um Mehrfachzählungen zu vermeiden.

**Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3).**
Scope 3 bildet die gesamten weiteren $CO_2e$-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung.

Weiterführende methodologische Informationen sind im Dokument SBB Treibhausgasbilanzierung 2025. Grundlagen und Methoden zu finden.

**Übergangsplan zur Erreichung von Netto-Null 2040.**
Um ihre Klimaziele zu erreichen, hat die SBB einen Absenkpfad festgelegt. Dieser Plan umfasst die Reduktion der Scope 1- und 2-Emissionen in den sechs Handlungsfeldern Gebäudeheizungen, Weichenheizungen, Dieseltraktion (dieselbetriebene Schienenfahrzeuge und Baustellen), Strassenfahrzeuge, Strom sowie technische Gase und Kältemittel. Die SBB setzt dabei einerseits auf Massnahmen zur Energieeinsparung und zur Erhöhung der Effizienz und nutzt andererseits konsequent erneuerbare Energien.

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

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

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

Die verbleibenden betrieblichen Emissionen gleicht die SBB ab 2040 durch Massnahmen oder Technologien aus, die der Atmosphäre im entsprechenden Umfang $CO_2$ entziehen und dieses stabil binden bzw. lagern (Negativemissionen). Die Negativemissionstechnologien sind heute erst teilweise erprobt, der Markt ist noch im Aufbau. Eine Vorhersage über die Preisentwicklung bei Negativemissionen ist daher schwierig zu treffen.

**Massnahmen und Mittel zur Reduktion der Scope 3-Emissionen.**
Die Scope 3-Kategorien beinhalten Emissionen, die im Zusammenhang mit der Produktion von Waren und Dienstleistungen, Anlagegütern und Produktionsmitteln, Aktivitäten zur Energiebereitstellung, Transport und Verteilung (Upstream), der Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen sowie Geschäftsreisen entstehen. Massnahmen, die zu einer Senkung dieser Emissionen beitragen, sind beispielsweise der Einkauf $CO_2$-reduzierter Materialien oder optimierte Bauweisen. Ferner wird die Reduktion von Emissionen unter anderem durch die Integration in die Bewertungskriterien für Beschaffungen oder die Identifikation weiterer Konzepte der Kreislaufwirtschaft vorangetrieben. Die SBB hat sich mit der SBTi zudem dazu verpflichtet, die Menge an Diesel für Schienenfahrzeuge, der an Dritte verkauft wird, im Vergleich zu 2018 bis 2030 zu halbieren.

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

Um Projekte zur Umsetzung von $CO_2$-Reduktionsmassnahmen zu fördern, steht der SBB ein interner Klimafonds zur Verfügung. Dieser wird durch die Einnahmen aus der $CO_2$-Abgabe gespeist, die durch den Bund an die Unternehmen rückvergütet werden. 2025 hat die SBB aus dem Klimafonds Projekte im Umfang von 0,8 Millionen Franken unterstützt. Diese haben beispielsweise dazu beigetragen, betriebliche und technische Voraussetzungen zu entwickeln, um bisher dieselbetriebene Baudienst- und Unterhaltsfahrzeuge auf der Schiene elektrisch zu betreiben und so den Verbrauch fossiler Treibstoffe weiter zu senken.

**Senkung der Treibhausgasemissionen.**

| | 2018 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Senkung der Treibhausgasemissionen in Tonnen $CO_2e$** | | | | | | |
| Scope 1 und 2 | Basisjahr | −35 800 | −43 600 | −52 500 | −56 800 | ↘ |
| Scope 3 | Basisjahr | −131 000 | −196 000 | −131 000 | −15 000 | ↗ |
| **Senkung der Treibhausgasemissionen in Prozent** | | | | | | |
| Scope 1 und 2 | Basisjahr | −31,3 | −38,2 | −45,9 | −49,7 | ↘ |
| Scope 3 | Basisjahr | −10,1 | −15,1 | −10,1 | −1,2 | ↗ |

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

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

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

### Intensität der Treibhausgasemissionen.

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Spezifische Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs innerhalb der Schweiz in g $CO_2$e/100 Pkm und g $CO_2$e/100 Ntkm** | | | | | | |
| SBB Personenverkehr (Fern- und Regionalverkehr) inklusive Tochtergesellschaften Normalspur und TGV Lyria | 21,6 | 16,3 | 13,0 | 13,1 | 7,6 | ↘ |
| Regionalverkehr SBB AG inklusive Tochtergesellschaften Normalspur | 32,0 | 25,6 | 20,1 | 20,1 | 11,7 | ↘ |
| Fernverkehr SBB AG inklusive TGV Lyria | 17,1 | 12,6 | 10,1 | 10,3 | 5,9 | ↘ |
| Güterverkehr (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) in g $CO_2$e/100 Ntkm | 193,6 | 192,4 | 197,6 | 177,1 | 152,6 | ↘ |

Die spezifischen Treibhausgasemissionen entsprechen den Emissionen aus direktem und indirektem Energieverbrauch (direkt verbrauchter Bahnstrom/Diesel plus Emissionen, die bei der Bereitstellung der Energie entstehen; Berechnung gemäss DIN EN 16258). 2025 wurden die spezifischen Treibhausgasemissionen für die Jahre 2021–2024 neu berechnet und weichen daher von den vorgängig publizierten Geschäftsberichten ab. Die Neuberechnung stützt sich auf die definitiven Jahrespersonenkilometer anstelle der Summe der provisorischen Quartalspersonenkilometer sowie auf die definitiven Anteile der Wasserkraft am Bahnstrom gemäss Herkunftsnachweisen anstelle der Zielgrösse von 90 Prozent Wasserkraftanteil. Zudem wurde der Traktionsdieselverbrauch rückwirkend korrigiert.

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

### Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

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

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

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

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen in kg** | | | | | | |
| $NO_x$ | 473 800 | 470 200 | 428 100 | 399 500 | 338 000 | ↘ |
| $SO_x$ | 3 100 | 3 600 | 3 000 | 2 600 | 2 600 | → |
| PM2,5 | 7 200 | 7 300 | 7 500 | 7 600 | 7 100 | ↘ |
| PM2,5–10 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | → |
| PM10 | 7 400 | 7 500 | 7 800 | 7 900 | 7 300 | ↘ |

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

Weiterführende Informationen: Klimaschutz | sbb.ch.

# Energie.

**Strategisches Ziel.**

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

**Energieverbrauch.**

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

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

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

### Energieintensität.

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

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

### Erneuerbare Energie.

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

Ab 2025 besteht der Bahnstrom zu 100 Prozent aus Energie aus erneuerbaren Quellen. Der grösste Teil davon ist Eigenproduktion aus Wasserkraftwerken. Die definitive Deklaration stützt sich auf Herkunftsnachweise und kann erst im Frühling des Folgejahres erfolgen. Der Anteil der erneuerbaren Energieträger für die Wärmeenergie basiert auf den eingekauften Energiemengen für Gebäude und stationäre Anlagen, ergänzt mit der produzierten Wärmeenergie der eingesetzten Wärmepumpen. Zur Stromproduktion mit Photovoltaik tragen alle Anlagen auf SBB Anlagen und Gebäuden bei, unabhängig davon, ob sie als Contracting-Lösung oder als Eigeninvestition realisiert sind. Die aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die SBB AG und die SBB Cargo AG ohne weitere Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

### Energieeffizienz.

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

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

Weiterführende Informationen: Nachhaltige Energie | sbb.ch.

## Anpassung an den Klimawandel.

### Strategisches Ziel.

Die SBB ist sich der Risiken und Chancen bewusst, die durch den Klimawandel entstehen. Sie erhöht deshalb durch Anpassungsmassnahmen ihre Widerstandsfähigkeit und verringert kontinuierlich die nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Die SBB stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit ihrer Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt die Auswirkungen des Klimawandels auf den Betrieb sowie auf die Lieferketten. So minimiert die SBB das Risiko, dass es zu signifikanten witterungsbedingten Auswirkungen auf Menschen sowie zu Schäden an der Umwelt, der Infrastruktur, dem Rollmaterial, Gebäuden, Gütern und Anlagen oder zu klimabedingten Verzögerungen in der Beschaffung kommt.

### Resilienzanalysen.

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

### Reifegrad der Klimaresilienzanalysen.

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

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

### Ergebnisse der Analysen zu physischen Risiken.

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

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

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

### Verspätungen aufgrund von Extremwetter.

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

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

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

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

### Massnahmen und Mittel zur Anpassung an den Klimawandel.

Schutz vor Naturgefahren.

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

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

### Hitzeschutz für Kundinnen, Kunden und Mitarbeitende.

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

**Temperatur in den Zügen.**

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Verfügbarkeit von Klimaanlagen in den Zügen von SBB Personenverkehr inkl. Thurbo und RegionAlps in Prozent | 95,2 | 96,0 | 98,6 | 99,2 | 99,3 | → |

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

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

### Schutz der Bahninfrastruktur.

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

**Gleiszustand.**

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Entwicklung 2024 zu 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anzahl pro 100 Hauptgleiskilometer** | | | | | | |
| Schienenbrüche | 0,30 | 0,14 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | → |
| Gleisdeformationen | 0,13 | 0,30 | 0,28 | 0,19 | 0,34 | ↗ |

Der Begriff Schienenbruch bezeichnet eine Schiene, die in zwei oder mehr Teile aufgetrennt ist oder von der sich ein Werkstoffbruchstück gelöst hat, wodurch in der Lauffläche eine mindestens 50 Millimeter lange und 10 Millimeter tiefe Lücke entstanden ist. Schienenbrüche stehen im Zusammenhang mit Schienenfehlern, Belastung sowie Kälte und Temperaturschwankungen. Die Gleisdeformationen werden anhand der Anzahl Gleisverwerfungen (>50 mm) sowie der Anzahl Verdrückungen (<50 mm) berechnet. Aussergewöhnlich hohe Temperaturen, Temperaturschwankungen und ein nicht ausreichender Querverschiebewiderstand im Gleis können zu Gleisdeformationen führen.

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

### Notfall- und Krisenorganisation zur Bewältigung von Umweltereignissen.

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

### Entsiegelung von Flächen.

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

**Chancen durch Klimaschutz.**
Die SBB setzt in erster Linie darauf, ihre Treibhausgasemissionen konsequent zu senken und die Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel umzusetzen. Sie stellt ein attraktives klimafreundliches Mobilitätsangebot mit neuen, integrierten Mobilitätssystemen zur Verfügung und fördert die Verkehrsverlagerung von Auto, Flugzeug und Lastwagen auf die Bahn. Die Bahn gewinnt so als effizientes klimaschonendes Transportmittel, das eine grosse Menge Reisende transportiert, künftig noch mehr an Stellenwert. Durch ihr Programm «Energiesparen und Klimaschutz» verringert die SBB ihre Kosten bis 2030 erheblich. Die Umrüstung auf erneuerbare Energien, die massgeblich zur Senkung der betrieblichen $CO_2$-Emissionen beiträgt, ermöglicht eine noch effizientere Energienutzung, trägt zu einer sicheren und wirtschaftlichen Stromversorgung der SBB bei und senkt die Kosten für den Unterhalt des Roll-, Bau- und Rangiermaterials. Die von der SBB angestrebte Kreislaufwirtschaft steht für einen ressourcenschonenden und somit kostengünstigeren Umgang mit Materialien. Bei ihren Bauvorhaben verfolgt die SBB fortschrittliche, klimafreundliche Ansätze, was sie – zusätzlich zu ihren Bestrebungen zugunsten des Klimaschutzes und der Klimaresilienz – zu einer attraktiven Arbeitgeberin für spezialisierte Fachkräfte macht. Die Klimaziele eröffnen der SBB zudem neue Geschäftsideen. So stellt sie die 2024 als Versuch lancierte Versicherungslösung Sustainability-Linked Reinsurance seit 2025 all ihren Rückversicherungsunternehmen zur Verfügung. Diese Lösung koppelt die Versicherungsprämien direkt an die Erreichung des Klimaschutzziels. Die langfristige Klimastrategie der Schweiz sieht vor, der Atmosphäre bis 2050 schätzungsweise jährlich zwölf Millionen Tonnen $CO_2$ zu entnehmen und zu speichern. Eine klimafreundliche Transportinfrastruktur, die $CO_2$ an die Speicherorte verlagert, ist somit ein wichtiger Pfeiler, um das Schweizer Netto-Null-Ziel zu erreichen.

Weiterführende Informationen: Anpassung Klimawandel | sbb.ch

# Nachhaltige Lebensräume.

Die Ausdehnung von Siedlung und Verkehrsinfrastruktur trägt zur Entwertung und Zerstückelung natürlicher Lebensräume bei und bedroht die in der Schweiz einheimische Flora und Fauna. Die SBB trägt durch ihre Bahninfrastruktur, ihre Immobilien und die geplanten Bauvorhaben zu dieser Gefährdung bei. Gleichzeitig verknüpfen Bahnborde und die Aussenflächen von SBB Liegenschaften unterschiedliche Lebensräume miteinander und fördern so den Erhalt und die Stärkung der Biodiversität.

## Biodiversität.

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

**Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen.**

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

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

Beim Unterhalt von Biodiversitätsflächen gelten strenge Standards, die eine vielfältige Flora und Fauna fördern. Unter anderem werden die Flächen geschnitten und nicht gemulcht und das Schnittgut zusammengenommen. Ebenfalls gelten strikte Anforderungen an die Mindestschnitthöhen und die Schnittzeitpunkte, und invasive Neophyten werden systematisch bekämpft.

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

Weiterführende Informationen: Biodiversität | sbb.ch

## Lärmschutz.

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

**Lärmschutzmassnahmen.**

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

Weiterführende Informationen: Lärmschutz | sbb.ch

# Kreislaufwirtschaft.

Ein Grossteil der weltweit produzierten Güter wird aus nicht erneuerbaren Rohstoffen hergestellt und nach einmaligem Gebrauch deponiert oder verbrannt. Die Kreislaufwirtschaft hingegen versucht, durch mehrere Nutzungen einen Materialgebrauch ohne Abfälle und ohne schädliche Emissionen zu erreichen. Als eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz und mit über 76 Millionen Tonnen Materialbesitz verursacht die SBB erhebliche Material- und Energieverbräuche, die Umwelt und Klima beeinflussen.

## Ressourcenverbrauch.

**Strategisches Ziel.**
Ressourcenschonung ist aus ökonomischen, ökologischen und risikorelevanten Gesichtspunkten ein Schwerpunkt für die SBB. Es gilt, die Kreislaufwirtschaft in der Kultur und in den Prozessen zu verankern und zum konzernweiten Standard zu machen. Die SBB verfolgt dabei drei strategische Stossrichtungen: erstens die Anpassung interner Prozesse, zweitens die Entwicklung zirkulärer Kundenangebote sowie drittens die Verankerung der Kreislaufwirtschaft in der SBB Unternehmenskultur.

**Eingesetzte wesentliche Materialien.**

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

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

Weiterführende Informationen: Kreislaufwirtschaft | sbb.ch

# Wir sind eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.

## Attraktive Arbeitgeberin.

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

**Personalbestand.**

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

## Arbeitsbedingungen.

**Strategisches Ziel.**

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

**Elternzeit.**

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

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

Über die genaue Anzahl der Mitarbeitenden, die 2025 Elternzeit bezogen haben, generiert die SBB keine Kennzahlen. Dasselbe gilt für die Rückkehrrate. Diese wird nicht erhoben.

### Arbeitgeberattraktivität.

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

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

Weiterführende Informationen: Benefits: Einsteigen und profitieren | sbb.ch

## Sozialer Dialog.

### Strategisches Ziel.

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

### Massnahmen 2025.

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

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

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

### Mitarbeitendenzufriedenheit.

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

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

Weiterführende Informationen: Gesamtarbeitsvertrag SBB und Gesamtarbeitsvertrag SBB Cargo

# Gesundheit und Arbeitssicherheit.

SBB Mitarbeitende arbeiten in 150 Berufen, die sehr unterschiedliche Anforderungen und Risiken hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit aufweisen. Die SBB schenkt körperlich anspruchsvollen Tätigkeiten, gefährlichen Arbeiten – beispielsweise im Gleisfeld – oder Schichtarbeiten besondere Aufmerksamkeit. Gleichzeitig erachtet sie die psychische Gesundheit als grundlegenden Bestandteil des allgemeinen Wohlbefindens ihrer Mitarbeitenden. Dementsprechend unterstützt sie ihre Mitarbeitenden bei privaten oder beruflichen Schwierigkeiten. So leistet die SBB einen Beitrag, um Fehltage, anfallende Kosten sowie persönliches Leid zu verringern.

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

**Selbsteinschätzung der Mitarbeitenden zu ihrer Gesundheit am Arbeitsplatz.**

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

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

### Absenzen aufgrund von Krankheit und Unfall.

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

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

### Arbeitsbedingte Verletzungen.

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

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

Weiterführende Informationen: Gesundheit | sbb.ch und Arbeitssicherheit bei der Bahn | sbb.ch

# Vielfalt, Gleichbehandlung und Chancengleichheit.

Die SBB beschäftigt Mitarbeitende aus allen Sprachregionen der Schweiz und aus insgesamt 105 Nationen. Sie alle sollen sich in einem Arbeitsumfeld bewegen, in dem sie ihre Stärken, Erfahrungen und Denkweisen einbringen können – unabhängig von Herkunft, Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung oder Religion. Die SBB behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung. Sie bekennt sich zudem zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

### Strategisches Ziel.

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

### Diversität in Kontrollorganen und unter den Angestellten.

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

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

### Diskriminierungsfreies Lohnsystem.

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

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

Die SBB erreichte in der jährlichen externen Überprüfung der Lohngleichheit (Durchführung seit 2015) erneut ein ausgezeichnetes Resultat. Das Label «We Pay Fair» wurde ohne Vorbehalte bestätigt. Ebenso erreichte die SBB mit einem Geschlechterkoeffizienten von 0,3 Prozent zuungunsten der Frauen erneut ein sehr gutes Resultat.

### Nichtdiskriminierung.

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

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

Weiterführende Informationen: Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion | sbb.ch

# Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

## Nachhaltige Mobilität.

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

### Barrierefreiheit.

**Strategisches Ziel.**
Die SBB bietet Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie setzt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) so rasch wie möglich vollständig um. Seit 2024 bietet die SBB an allen noch nicht gemäss BehiG umgebauten Bahnhöfen und Haltestellen Überbrückungs- bzw. Ersatzlösungen an. Zudem existieren für alle reiserelevanten stationären Touchpoints entlang der Reisekette barrierefrei nutzbare Ersatzlösungen.

**Bahnhöfe mit stufenlosem Bahnzugang.**

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

Bahnhöfe oder Haltestellen gelten als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen autonom nutzbar ausgestaltet sind. Als Behinderung gelten voraussichtlich dauerhafte körperliche, kognitive oder psychische Beeinträchtigungen inklusive altersbedingter Einschränkungen. Massnahmen zur hindernisfreien Gestaltung von Bahnhöfen kommen auch vielen weiteren Kundinnen und Kunden zugute. So profitieren davon auch Reisende mit vorübergehenden medizinischen Einschränkungen, mit Kinderwagen, mit schwerem Gepäck oder mit Fahrrädern. Infolge Präzisierung der Anforderungen gelten per 2022 weniger Bahnhöfe als behindertengerecht. Seit Ende 2023 wird neu auch ausgewiesen, wenn ein Bahnhof teilkonform ist. Dies bedeutet, dass er für einen Grossteil der Reisenden autonom nutzbar ist, jedoch kleinere Einschränkungen aufweist (Beispiele: Überhöhungen im Randbereich, nicht barrierefrei nutzbare Nebenzugänge oder zu geringe Liftmasse). Ende 2025 waren von den 503 stufenlos nutzbaren Bahnhöfen 104 Bahnhöfe teilkonform (+3 Bahnhöfe).

**Einsatz von barrierefreiem Rollmaterial.**

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

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

### Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen.

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

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

### Barrierefreiheitsgrad der digitalen Touchpoints.

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

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

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

Weiterführende Informationen: Reisen mit eingeschränkter Mobilität | sbb.ch

## Verkehrsverlagerung.

### Strategisches Ziel.

Mit der «Perspektive Bahn 2050» will das Bundesamt für Verkehr die Stärken der Bahn effizient nutzen, einen Beitrag zur Klimastrategie 2050 leisten und den Lebens- und Wirtschaftsstandort Schweiz stärken. Einerseits sollen die Entwicklung der Bahn und die Raumentwicklung aufeinander abgestimmt sein. Andererseits wird eine Erhöhung des Bahnanteils am Modalsplit im Personen- und Güterverkehr sowohl im nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr angestrebt.

### Modalsplit im Personen- und Güterverkehr.

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

Anteil der Eisenbahn am motorisierten Personenverkehr bzw. am gesamten Güterverkehr auf Schiene und Strasse, gemessen an der Verkehrsleistung in der Schweiz in Personenkilometern, ohne Langsamverkehr, bzw. in Netto-Netto-Tonnenkilometern. Berechnet anhand von Angaben des Bundesamtes für Statistik zu Mobilität und Verkehr, publiziert im Dezember 2025.

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

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

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

Weiterführende Informationen: Nachhaltige Mobilität | sbb.ch

# Sicherheit und Resilienz.

Ein leistungsfähiges, stabiles und resilientes Bahnnetz trägt wesentlich zu einer sicheren und effizienten Wirtschaft und Gesellschaft bei. Die SBB sorgt daher dafür, dass ihre Kundinnen und Kunden sicher reisen. Ebenso schützt sie ihren Betrieb vor Angriffen aus dem Cyberspace. Denn ohne sichere Informatikinfrastruktur könnte sich heute kein Zug mehr auf den Schienen bewegen.

## Kundensicherheit.

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

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

Weiterführende Informationen: Sicherheit im Bahnumfeld | sbb.ch

## Cybersicherheit.

**Strategisches Ziel.**
Die SBB schützt ihre Daten und Anwendungen in Systemen, Anlagen und Fahrzeugen risikogerecht und macht sie wirtschaftlich angemessen widerstandsfähig gegen Bedrohungen. Sie erhöht den Reifegrad hinsichtlich der Informationssicherheit kontinuierlich.

**Anzahl Cybersicherheits-Vorfälle.**
Aus Gründen der Vertraulichkeit veröffentlicht die SBB keine Zahlen zu Vorfällen, welche die Cybersicherheit betreffen.

Weiterführende Informationen: Informationssicherheit zum Schutz der SBB | sbb.ch

# Nachhaltige Beschaffung.

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

## Soziale Verantwortung in der Lieferkette.

**Strategisches Ziel.**

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

**Reifegrad der nachhaltigen Beschaffung.**

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

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

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

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

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

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

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

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

Weiterführende Informationen: Nachhaltige Beschaffung | sbb.ch und Menschenrechte | sbb.ch

# Bericht des unabhängigen Prüfers zur Treibhausgasbilanz Scope 1 und 2.

Deloitte.

Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zürich
Schweiz

**Bericht des unabhängigen Prüfers für eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Treibhausgasbilanz der Schweizerischen Bundesbahnen SBB gemäss ISAE 3000 (Revised) und ISAE 3410**

An den Verwaltungsrat der
**SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN SBB, Bern**

*Umfang*

Wir wurden beauftragt, eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit ausgewählter nichtfinanzieller Informationen im Nachhaltigkeitsbericht als Teil des Geschäftsberichts (der «Bericht») von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB («die Gesellschaft») für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr durchzuführen.

Unsere betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit bezog sich ausschliesslich auf die nachfolgend aufgeführten Informationen:

- Treibhausgasbilanz: Scope 1-Emissionen auf Seite 94
- Treibhausgasbilanz: Scope 2-Emissionen auf Seite 94

Wir haben keine Prüfungshandlungen für andere im Bericht enthaltene Informationen als für die im vorangegangenen Absatz verwiesenen durchgeführt und geben dementsprechend auch keine Schlussfolgerung zu diesen anderen Informationen ab.

Der Gegenstand unseres Auftrages erstreckt sich nicht auf Informationen, die sich auf frühere Zeiträume als den Berichtszeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 oder auf Informationen ausserhalb des Nachhaltigkeitsberichts beziehen. Dies betrifft insbesondere Verweise aus dem Nachhaltigkeitsbericht 2025 auf den Geschäftsbericht der Gesellschaft sowie weitere Verweise auf externe Informationen.

*Anwendbare Kriterien*

Die Gesellschaft hat folgende Kriterien als anwendbar definiert (die «anwendbaren Kriterien»):

- GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, Corporate Standard, revidierte Fassung
- Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards) GRI 305-1 und GRI 305-2

*Inhärente Grenzen*

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der nichtfinanziellen Informationen unterliegen aufgrund ihrer Natur und der Methoden zur Bestimmung, Berechnung und Schätzung solcher Daten inhärenten Grenzen. Unser Prüfungsbericht sollte daher im Zusammenhang mit dem Dokument *SBB Treibhausgasbilanzierung 2025. Grundlagen und Methoden* und seinen Definitionen und Verfahren zur Berichterstattung über nichtfinanzielle Informationen gelesen werden.

*Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrats*

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Auswahl der anwendbaren Kriterien sowie für die Aufstellung und Darstellung des Nachhaltigkeitsberichts in allen wesentlichen Belangen entsprechend den anwendbaren Kriterien. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung,

Deloitte.



Implementierung und Aufrechterhaltung angemessener interner Kontrollen mit Bezug auf die Scope 1- und Scope 2-Treibhausgasemissionen, so dass diese frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen und Irrtümern sind.

*Verantwortlichkeiten des unabhängigen Prüfers*

Unsere Verantwortung ist es, auf der Grundlage der von uns erlangten Nachweise eine Schlussfolgerung zu den oben genannten nichtfinanziellen Informationen abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Übereinstimmung mit dem *International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) «Betriebswirtschaftliche Prüfungen ausser Prüfungen oder prüferische Durchsichten von vergangenheitsorientierten Finanzinformationen»* und *ISAE 3410 «Betriebswirtschaftliche Prüfungen zu Treibhausgaserklärungen»* durchgeführt. Nach diesen Standards haben wir Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Angaben (einschliesslich Treibhausgasemissionen) und nichtfinanziellen Informationen frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern sind.

*Unabhängigkeit und Qualitätssicherung*

Wir haben die Unabhängigkeits- und sonstigen beruflichen Verhaltensanforderungen des *International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Kodex) eingehalten. Der IESBA Kodex legt fundamentale Grundsätze für das berufliche Verhalten bezüglich Integrität, Objektivität, beruflicher Kompetenz und erforderlicher Sorgfalt, Verschwiegenheit und berufswürdigen Verhaltens fest.

Unser Unternehmen wendet ISQM 1 an und unterhält dementsprechend ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem mit dokumentierten Regelungen und Massnahmen zur Einhaltung der beruflichen Verhaltensanforderungen, beruflichen Standards und anwendbaren gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen.

*Erläuterung der durchgeführten Prüfungshandlungen*

Die im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführten Prüfungshandlungen weichen in ihrer Art und ihrem zeitlichen Ablauf von jenen zur Erlangung hinreichender Sicherheit ab und sind in ihrem Umfang weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird, als wenn eine Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit durchgeführt worden wäre. Unsere Prüfungshandlungen sind darauf ausgerichtet, mit einem Zusicherungsgrad mit begrenzter Sicherheit als Basis für unsere Schlussfolgerung zu dienen, und erfüllen nicht alle Nachweise, die erforderlich wären, wenn ein Prüfungsauftrag mit hinreichender Sicherheit durchgeführt würde.

Unsere Prüfungshandlungen zur Erlangung begrenzter Sicherheit umfassten, unter anderem, Folgende:

- Beurteilung der Eignung der anwendbaren Kriterien und ihrer einheitlichen Anwendung
- Befragung der Schlüsselpersonen der Gesellschaft zum Erlangen eines Verständnisses des Geschäfts- und Berichterstattungsprozesses, einschliesslich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Grundsätze und des Managements

Deloitte.



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

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

*Schlussfolgerung*

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

*Eingeschränkte Verwendung*

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

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

**Deloitte AG**

Fabien Lussu
Zugelassener Revisionsexperte
Partner

Abetare Zymeri
Zugelassene Revisionsexpertin
Director

Zürich, 26. Februar 2026

# Index zur Klimaberichterstattung.

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

## Governance.

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

## Strategie.

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

## Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.

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

## Kennzahlen und Ziele.

| Quelle | Angaben | Ort |
|---|---|---|
| ESRS E1-6 | Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz | S. 93 |
| ESRS E1-7 | Energieverbrauch und Energiemix | S. 97–98 |
| ESRS E1-8 | THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 | S. 94 |
| ESRS E1-9 | Entnahme von Treibhausgasen und über $CO_2$-Zertifikate finanzierte Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen | S. 95 |
| ESRS E1-10 | Interne $CO_2$-Bepreisung | Aus subventionsrechtlichen Gründen kann die SBB keine interne $CO_2$-Bepreisung umsetzen. |
| ESRS E1-11 | Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzieller klimabezogener Chancen | S. 99–101 |

# GRI-Index.

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

## Allgemeine Angaben.

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

# Wesentliche Themen.

| Quelle | Angaben | | Ort/Grund für Auslassung |
|---|---|---|---|
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-1 | Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen | S. 91 |
| | 3-2 | Liste der wesentlichen Themen | S. 92 |
| **Klimaschutz** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Klimaschutz \| sbb.ch |
| GRI 305: Emissionen 2016 | 305-1 | Direkte THG-Emissionen (Scope 1) | S. 94 |
| | 305-2 | Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) | S. 94 |
| | 305-3 | Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) | S. 94 |
| | 305-4 | Intensität der THG-Emissionen | S. 96 |
| | 305-5 | Senkung der THG-Emissionen | S. 16, 95 |
| | 305-6 | Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS) | S. 96 |
| | 305-7 | Stickstoffoxide ($NO_x$), Schwefeloxide ($SO_x$) und andere signifikante Luftemissionen | S. 96 |
| **Energie** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Nachhaltige Energie \| sbb.ch |
| GRI 302: Energie 2016 | 302-1 | Energieverbrauch innerhalb der Organisation | S. 97 |
| | 302-3 | Energieintensität | S. 98 |
| | 302-4 | Verringerung des Energieverbrauchs | S. 16, 98 |
| SBB Indikator | Erneuerbare Energie | | S. 98 |
| **Anpassung an den Klimawandel** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Anpassung an den Klimawandel \| sbb.ch |
| SBB Indikatoren | Reifegrad der Klimaresilienzanalysen | | S. 99 |
| | Verspätungen aufgrund von Extremwetter | | S. 99 |
| | Temperatur in den Zügen | | S. 100 |
| | Gleiszustand | | S. 100 |
| **Biodiversität** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Biodiversität \| sbb.ch |
| GRI 101: Biodiversität 2024 | 101-1 | Richtlinien zum Stoppen und Umkehren des Verlusts der Biodiversität | S. 101–102 |
| | 101-2 | Management der Auswirkungen auf die Biodiversität | S. 101–102 |
| SBB Indikatoren | Naturnahe Böschungspflege auf Biodiversitätsflächen | | S. 101 |
| | Bekämpfung invasiver Neophyten | | S. 102 |
| **Lärmschutz** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Lärmschutz \| sbb.ch |
| SBB Indikatoren | Lärmarmes Rollmaterial SBB Personenverkehr | | S. 102 |
| | Lärmarme Güterwagen SBB Cargo AG | | S. 102 |
| | Lärmschutzwände und -wälle | | S. 102 |
| **Ressourcenverbrauch** | | | |
| GRI 3: Wesentliche Themen 2021 | 3-3 | Management von wesentlichen Themen | Kreislaufwirtschaft \| sbb.ch |
| GRI 301: Materialien 2016 | 301-1 | Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen | S. 102 |
| | 301-2 | Eingesetzte recyklierte Ausgangsstoffe | S. 102 |

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

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

# Impressum.

**Herausgeberin.**
SBB AG
Kommunikation
Hilfikerstrasse 1
CH-3000 Bern 65

**Text und Übersetzung.**
SBB AG, Bern

**Fotografie.**
Gian Baeriswyl, Anouk Ilg, Milena Steiner, SBB AG, Bern

**Redaktionssystem, Layout und Grafiken.**
Stämpfli Kommunikation, Bern

# Rechtlicher Hinweis.

Der Geschäftsbericht 2025 der SBB ist auf der Website sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher, französischer und italienischer Sprache abrufbar. Massgebend ist die deutsche Version.

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

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

sbb.ch/geschaeftsbericht