

SBB Bericht gemäss
GRI-Standards.

2019

Inhaltsverzeichnis.

S 03	GRI-Inhaltsindex
S 08	Nachhaltigkeit bei der SBB
S 14	Allgemeine Angaben
S 20	Wesentliche ökonomische Themen
S 21	Wesentliche Umweltthemen
S 32	Wesentliche soziale Themen
S 43	Impressum, Kontakt

GRI-Inhaltsindex.



Scope der Prüfung durch GRI: In der Ausführung des Materiality Disclosures Service bestätigt das GRI Services Team, dass der GRI-Inhaltsindex verständlich dargestellt ist und die Referenzen für die Angaben 102–40 bis 102–49 mit den entsprechenden Abschnitten im Bericht übereinstimmen.

Allgemeine Angaben.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
GRI-Standard GRI 101: Grundlagen 2016		GB: SBB Geschäftsbericht 2019 GRI: SBB Bericht 2019 gemäss GRI-Standards
Organisationsprofil		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–1 Name der Organisation	GB S. 48
	102–2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	GB S. 7
	102–3 Hauptsitz der Organisation	GB S. 48
	102–4 Betriebsstätten	GB S. 48, 93–94
	102–5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	GB S. 48
	102–6 Belieferte Märkte	GB S. 43
	102–7 Grösse der Organisation	GB S. 43 reporting.sbb.ch
	102–8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitern	reporting.sbb.ch/personal (Personalbestand nach Arbeitsv.) reporting.sbb.ch/personal (Teilzeitmitarbeitende)
	102–9 Lieferkette	GB S. 40
	102–10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	GB S. 74, 93–94
	102–11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	GRI S. 14
	102–12 Externe Initiativen	GRI S. 14
	102–13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	GRI S. 14
Strategie		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	GB S. 2, 7–9
	102–15 Wichtige Auswirkungen, Risiken und Chancen	GRI S. 8
Ethik und Integrität		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–16 Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	GB S. 55 Code of Conduct
	102–17 Verfahren zu Beratung und Bedenken in Bezug auf die Ethik	GB S. 55
Unternehmensführung		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–18 Führungsstruktur	GRI S. 14 GB S. 49
	102–19 Delegation von Befugnissen	GRI S. 14 GB S. 54
	102–20 Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	GRI S. 15 GB S. 53
	102–21 Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	GRI S. 15 GB S. 62
	102–22 Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien	GB S. 50–52, 56–58
	102–23 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	GB S. 51
	102–24 Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	GB S. 52
	102–25 Interessenkonflikte	GB S. 52
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–26 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien	GRI S. 15
	102–27 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	GRI S. 15
	102–28 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	GRI S. 15 GB S. 53
	102–29 Identifizierung und Umgang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen	GB S. 53
	102–30 Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement	GB S. 55, 88

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
	102-31 Überprüfung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	GB S. 55, 88
	102-32 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	GB S. 54
	102-33 Übermittlung kritischer Anliegen	GB S. 54
	102-34 Art und Gesamtzahl kritischer Anliegen	GB S. 54
	102-35 Vergütungspolitik	GB S. 59-61
	102-36 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	GB S. 59-61
	102-37 Einbindung der Stakeholder bei Entscheidungen zur Vergütung	GB S. 59-61
	102-38 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	GRI S. 15
	102-39 Prozentualer Anstieg des Verhältnisses der Jahresgesamtvergütung	GRI S. 16
Einbindung von Stakeholdern		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen	GRI S. 16
	102-41 Tarifverträge	reporting.sbb.ch/personal (Personalbestand nach Arbeitsv.)
	102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	GRI S. 16
	102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	GRI S. 16
	102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	GRI S. 17
Vorgehensweise bei der Berichterstattung		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	GRI S. 18
	102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	GRI S. 18
	102-47 Liste der wesentlichen Themen	GRI S. 18
	102-48 Neudarstellung von Informationen	GB S. 93-94
	102-49 Änderungen bei der Berichterstattung	GRI S. 19
	102-50 Berichtszeitraum	GRI S. 19
	102-51 Datum des letzten Berichts	GRI S. 19
	102-52 Berichtszyklus	GRI S. 19
	102-53 Ansprechpartner bei Fragen zum Bericht	GRI S. 43
	102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	GRI S. 19
	102-55 GRI-Inhaltsindex	GRI S. 3-7
	102-56 Externe Prüfung	GRI S. 19 GB S. 93-94

Wesentliche ökonomische Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Beschaffungspraktiken		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 20 GB S. 40
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 20
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016	204-1 Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	reporting.sbb.ch/finanzen (Lieferanten mit Sitz in der Schweiz)

Wesentliche Umweltthemen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Materialien		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 21 GB S. 41-42
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 21
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 21
GRI 301: Materialien 2016	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Materialverbrauch)
	301-2 Eingesetzte rezyklierte Ausgangsstoffe	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Anteil aufbereiteter und wiederverwendeter Gleisaushub)

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Energie		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 22
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 22
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 22
GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch)
	302-3 Energieintensität	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (spezifischer Energieverbrauch)
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	GRI S. 23
	302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch)
Biodiversität		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 23
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 38
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 23
GRI 304: Biodiversität 2016	304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert ausserhalb von Schutzgebieten befinden	GRI S. 23
	304-3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume	GRI S. 24
	304-4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind	GRI S. 24 GB S. 39
		GRI S. 25 GB S. 39
Emissionen		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 25
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 25
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 25
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	GRI S. 26
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	GRI S. 26
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	GRI S. 26
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	GRI S. 27
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	GRI S. 25 reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Treibhausgasemissionen aus Energieverbräuchen)
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	GRI S. 27
	305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	GRI S. 27
Abwasser und Abfall		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 21
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 41
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 21
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016	306-2 Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	GRI S. 21 reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Abfälle)
Umweltbewertung der Lieferanten		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 20
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 40
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von ökologischen Kriterien überprüft wurden	GRI S. 20
	308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	GRI S. 28 GB S. 40
		GRI S. 28

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Lebenszyklusbetrachtung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 28 GB S. 42
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 28
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 28
	Anwendung des LCC-Ansatzes	GB S. 42
Lärm		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 29
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 29
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 29
	Prozentsatz des lärmarmen Rollmaterials	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Lärmschutz)
Grüne Innovationen		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 30
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 30
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 30
	Anzahl Innovationen	GRI S. 30
Kombinierte Mobilität		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 31
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 31
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 31

Wesentliche soziale Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Beschäftigung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 32 GB S. 30
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 32
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 32
GRI 401: Beschäftigung 2016	401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	reporting.sbb.ch/personal (Fluktuation)
	401-3 Elternzeit	GRI S. 32
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 33 GB S. 32-33
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 33 GB S. 32-33
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 33 GB S. 32-33
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016	403-2 Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage, Abwesenheit und Zahl der arbeitsbedingten Todesfälle	reporting.sbb.ch/personal (Absenzen und Todesfälle)
	403-3 Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen	GRI S. 34
Aus- und Weiterbildung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 34 GB S. 30
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 34
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 34
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	GRI S. 34 reporting.sbb.ch/personal (Rücklaufquote der Personalbeurteilungen)
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 35 GB S. 31
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 35
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 35

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405–1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten 405–2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	reporting.ch/personal (Personelle Vielfalt) GRI S. 35
Nichtdiskriminierung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 36 GB S. 31 GRI S. 36 GRI S. 36
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406–1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	GRI S. 36
Sicherheitspraktiken		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 36 GB S. 36 GRI S. 36 GRI S. 36
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016	410–1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	GRI S. 37
Soziale Bewertung der Lieferanten		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20 GB S. 40 GRI S. 20 GRI S. 20
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414–1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden 414–2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	GRI S. 37 GB S. 40 GRI S. 37
Kundengesundheit und -sicherheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 38 GB S. 11 GRI S. 38 GRI S. 38
GRI 416: Kunden- gesundheit und -sicherheit 2016	416–1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	GRI S. 38 GB S. 11–12
Schutz der Kundendaten		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 39 GRI S. 39 GRI S. 39
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418–1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	GRI S. 39
Barrierefreiheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes Prozentsatz der Reisenden, die das Angebot barrierefrei nutzen können Prozentsatz der barrierefreien digitalen Touchpoints	GRI S. 40 GB S. 37 GRI S. 40 GRI S. 40 GRI S. 40 GB S. 37 GRI S. 40 GB S. 37
Optimierung Pendlerströme		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes Wachstum der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten im Vergleich zur Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten	GRI S. 41 GB S. 38 GRI S. 41 GRI S. 41 GRI S. 41
Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile 103–3 Beurteilung des Managementansatzes Einführung einer Nachhaltigkeitsbewertung für Ausbauprojekte	GRI S. 42 GB S. 35 GRI S. 42 GRI S. 42 GRI S. 42 GB S. 35

Nachhaltigkeit bei der SBB.

Nachhaltigkeitsverständnis.

Die SBB bekennt sich zu einer nachhaltigen Unternehmensführung. Sie berücksichtigt bei allen Entscheiden ihre wirtschaftliche, ökologische und soziale Verantwortung gegenüber den Kundinnen und Kunden, den Mitarbeitenden und der Schweiz. Durch ihr Angebot und ihr Engagement steigert sie die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und leistet einen Beitrag zu deren nachhaltiger Entwicklung. Konkret heisst das:

Die SBB

- bietet ihren Kundinnen und Kunden einfache, sichere und umweltfreundliche Transportlösungen sowie eine Tür-zu-Tür-Mobilität mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.
- gestaltet ihr Angebot barrierefrei.
- beschafft und setzt ihre Ressourcen effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend ein und strebt eine Kreislaufwirtschaft an.
- bietet ihren Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen und unterstützt sie in ihrer beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie in ihrer Gesundheit.

Strategische Stossrichtungen und Handlungsfelder.

102-46

Um ihren Nachhaltigkeitsvorteil zu erhalten und als nachhaltige Anbieterin zur ersten Wahl für Transport- und Mobilitätslösungen von Tür zu Tür zu werden, hat die SBB in Abstimmung mit internen Stakeholdern fünf strategische Stossrichtungen festgelegt. Diese fünf Stossrichtungen leiten sich vom Nachhaltigkeitsverständnis der SBB ab und sind eng an die Wertschöpfungskette angelehnt. So stellen sie ein auf die Kernleistung und den Kunden ausgerichtetes Vorgehen sicher und unterstützen bestehende Konzernziele.

Die SBB

- stellt eine verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicher.
- sichert im Personen- und Güterverkehr den Umweltvorteil gegenüber der Strasse.
- ist eine verantwortungsvolle Arbeitgeberin.
- gestaltet den Zugang zu und die Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach.
- leistet einen Beitrag für das nachhaltige Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz.

Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette.



Den fünf strategischen Stossrichtungen der Nachhaltigkeitsstrategie sind Handlungsfelder zugeteilt. Diese Felder sind einerseits für die SBB Kunden von hoher Relevanz. Andererseits tragen sie entscheidend dazu bei, den Nachhaltigkeitsvorteil der SBB zu erhalten.

Handlungsfelder konkretisieren die strategischen Stossrichtungen.

Verantwortung Kreislaufwirtschaft	Verantwortung Umwelt	Verantwortung Arbeitgeberin	Verantwortung Kunden	Verantwortung Gesellschaft
Verantwortungsvolle und effiziente Wertschöpfungskette sicherstellen	Umweltvorteil im Personen- und Güterverkehr gegenüber Strasse sichern	Verantwortungsvolle Arbeitgeberin sein	Zugang zu und Nutzung von Mobilität und Logistik nachhaltig und einfach gestalten	Beitrag für nachhaltiges Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz leisten
Nachhaltige Beschaffung	Klimaschutz	Attraktive Arbeitsbedingungen	Kombinierte Mobilität	Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung
Abfall- und Wertstoffmanagement	Energie	Gesunde Mitarbeitende	Grüne Innovationen	Optimierung Pendlerströme
Lebenszyklusbetrachtung	Naturschutz	Arbeitssicherheit	Barrierefreiheit	
	Lärmschutz		Betriebssicherheit	
			Sicherer Bahnzugang	

Die SBB hat 2019 mit der Überarbeitung ihrer aktuellen Nachhaltigkeitsstrategie begonnen. Die bisherigen strategischen Stossrichtungen und Handlungsfelder werden überprüft und aktualisiert, mit internen und externen Stakeholdern abgestimmt und in die Nachhaltigkeitsstrategie 2021–2025 aufgenommen.

Übersicht: Fortschritt bei der Erreichung strategischer Ziele.

↑ Jahresziel übertroffen ↗ Jahresziel erreicht → Jahresziel nicht erreicht ↘ Leistung rückläufig

Handlungsfeld	Strategische Ziele	Fortschritt Strategieumsetzung
Nachhaltige Beschaffung	Bis 2020 will die SBB warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Zudem plant sie, bis 2020 Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.	→
Abfall- und Wertstoffmanagement	Bis 2020 beabsichtigt die SBB, Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Sie plant, den Recyclinganteil der Abfälle zu erhöhen.	↗
Lebenszyklusbetrachtung	Bis 2020 analysiert die SBB Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und weitet den Ansatz auf weitere Bereiche aus.	↗
Klimaschutz	Bis 2020 reduziert die SBB ihre CO ₂ -Emissionen um 46 Prozent und bis 2025 um 50 Prozent (Referenzjahr 1990). Gegenüber 2010 spart die SBB bis 2020 71 236 Tonnen CO ₂ ein.	↗
Energie	Die SBB will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Zudem bezieht sie den 50-Hz-Strom seit 2019 sowie den Bahnstrom ab 2025 vollständig aus erneuerbaren Quellen. Die SBB plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 86 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.	→
Naturschutz	Bis 2020 realisiert die SBB über den regulären Unterhalt und die Ausgleichsmaßnahmen hinaus in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte.	↗
Lärm	Zusammen mit dem BAV erarbeitet die SBB die Ziele und plant die Massnahmen aufgrund des Bundesgesetzes zur Lärmsanierung der Eisenbahnen. Dies bildet die Grundlage, um die Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.	↗
Attraktive Arbeitsbedingungen	Bis 2020 hält die SBB ihre Platzierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität, steigert die Personalmotivation, erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen besonders im Management.	↗
Gesunde Mitarbeitende	Bis 2020 bleiben die Zielwerte hinsichtlich der Kriterien «Erschöpfung», «Arbeitsbezogene Gesundheit» und «Organisationale Resilienz» unverändert. Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle wird, getrieben vom demografischen Wandel in der SBB, nur leicht zunehmen.	↗
Arbeitssicherheit	Bis 2020 will die SBB die Anzahl Berufsunfälle auf dem aktuellen Niveau halten.	↘
Kombinierte Mobilität	Bis 2020 steigert die SBB dank fortschrittlicher, attraktiver Angebote im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 103 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.	↑
Grüne Innovationen	Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.	↗
Barrierefreiheit	Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, nutzen bis Ende 2023 alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind ab 2020 barrierefrei.	→
Betriebssicherheit	Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns – einen Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen – auf dem bestehenden hohen Niveau halten.	↗
Sicherer Bahnzugang	Die Kunden der SBB sollen sich im Bahnumfeld mindestens so sicher fühlen wie im übrigen öffentlichen Raum.	↑
Nachhaltige Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung	Die SBB berücksichtigt bei der Angebotsplanung die Lebenszykluskosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Dabei will sie strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten.	↗
Optimierung der Pendlerströme	Bis 2020 ist das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser als zu Hauptverkehrszeiten.	↗

Der Beitrag der SBB zur Erreichung der SDGs.

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO weist den Weg in eine zukunftsfähige Welt. Als Land mit einer langen humanitären Tradition und einer international stark vernetzten Wirtschaft hat die Schweiz grosses Interesse, diese Agenda vorbildlich umzusetzen. Die Sustainable Development Goals (SDGs) sind das Kernstück der Agenda 2030. Sie umfassen 17 Ziele und 169 Unterziele. Diese Ziele sollen bis 2030 global und von allen UNO-Mitgliedstaaten erreicht werden und damit eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene sichern.

Die 17 Sustainable Development Goals der UNO.



Die Schweiz hat sich der Agenda 2030 verpflichtet. Die SBB hat durch ihr Handeln entlang ihrer Nachhaltigkeitsstrategie und den neun Konzernzielen 2019 erneut einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz geleistet. Allem voran trägt ihr Konzernziel «Ökologische Nachhaltigkeit» massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei. Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin und Beschafferin hat die SBB zudem die Erreichung der SDGs 8 (Sichere Arbeit), 9 (Innovative Mobilitätslösungen), 11 (Nachhaltiges Bauen) und 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch) stark unterstützt.

Einen punktuellen Beitrag leistet die SBB bei weiteren acht Zielen: Im Sinne der Mitarbeitenden engagiert sie sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und für die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Ferner unterstützt die SBB die SDGs 10, 16 und 17, indem sie Chancengleichheit und Barrierefreiheit, den sicheren Zugang zur Bahn sowie Multi-Stakeholder-Partnerschaften für spezifische Anliegen fördert. Über die Pflege von Wasserökosystemen, Bahnborden und Böschungen steuert die SBB schliesslich einen Anteil bei, um die SDGs 14 und 15 zu erfüllen. Daraus ergibt sich für die SBB die folgende SDG-Pyramide:

SDG-Pyramide: priorisiert nach Beitrag der SBB.



Bei der Priorisierung der einzelnen SDGs hat sich die SBB am Länderbericht 2018 «Die Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung durch die Schweiz» orientiert. Nachfolgend wird der Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs beschrieben und auf weitere Informationen in der Jahresberichterstattung verwiesen.

GB: SBB Geschäftsbericht 2019; GRI: SBB Bericht 2019 gemäss GRI-Standards		
SDG	Der Beitrag der SBB	Mehr Informationen
	Die SBB setzt ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Sie fördert die Gesundheitskompetenz der Mitarbeitenden unter anderem hinsichtlich Digitalisierung und psychischer Gesundheit. Sie sorgt zudem für gesundheitsfördernde Arbeitsbedingungen.	GB S. 32
	Die SBB bildet schweizweit Lernende aus und bietet Mitarbeitenden ein grosses internes Weiterbildungsangebot. Damit erhält sie spezialisiertes Bahn-Know-how und entwickelt dieses weiter. Sie baut zudem bei den Mitarbeitenden die notwendigen Kompetenzen auf, mit digitalisierungsbedingten Veränderungen umzugehen.	GB S. 30 GRI S. 34
	Die SBB fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und erhöht den Frauenanteil unter den Mitarbeitenden. Der SBB werden Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität bescheinigt.	GB S. 31 GRI S. 35
	Die SBB steigert die Energieeffizienz und den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch. Zudem plant sie, vermehrt Strom mit neuen erneuerbaren Energiequellen zu erzeugen.	GB S. 16, 20, 25 GRI S. 22
	Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltung- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sicheres Arbeiten leistet einen wertvollen Beitrag, das Unfallrisiko der SBB Mitarbeitenden und von Dritten zu senken und Ausfalltage sowie persönliches Leid zu reduzieren. Die SBB entwickelt dafür ihre integrale Sicherheits- und Qualitätskultur kontinuierlich weiter.	GB S. 11, 33 GRI S. 33
	Die SBB ermöglicht umweltfreundliche Mobilitätslösungen. Mithilfe attraktiver Innovationen im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität baut sie durch Partnerschaften mit weiteren Verkehrsträgern das Angebot auf der ersten und der letzten Meile aus. Die SBB will auch in Zukunft die umweltfreundlichste Mobilitätsanbieterin der Schweiz sein. Sie investiert in grüne Innovationen, um den ökologischen Vorteil des Bahnfahrens weiterhin zu behaupten. Die SBB betreibt ein fortschrittliches Verkehrsmanagement und optimiert dadurch die Pendlerströme. Dabei sollen die vorhandenen Kapazitäten effektiver genutzt werden, um die Verkehrsspitzen zu glätten.	GB S. 34 GRI S. 31 GB S. 42 GRI S. 30 GB S. 38 GRI S. 41

SDG	Der Beitrag der SBB	Mehr Informationen
	<p>Die SBB fördert die Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie toleriert keine Art von Rassismus und Diskriminierung. Diskriminierungsvorfälle können SBB intern bei unterschiedlichen (auch dezentralen) Stellen gemeldet werden. Zudem fördert die SBB – besonders im Management – die Vielfalt hinsichtlich der Verteilung der Landessprachen.</p> <p>Die SBB ermöglicht Menschen mit eingeschränkter Mobilität die autonome Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. So leistet sie einen wichtigen Beitrag, damit sich Menschen mit Beeinträchtigungen am öffentlichen Leben beteiligen können.</p>	<p>GB S. 31 GRI S. 35–36</p> <p>GB S. 37 GRI S. 40</p>
	<p>Die SBB unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohnende vor übermässigem Bahnlärm zu schützen.</p> <p>Die SBB trägt zu einem hohen Sicherheitsniveau im öffentlichen Verkehr bei. Ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit von Kunden, Mitarbeitenden und Dritten gehören zu den wichtigsten Zielen der SBB.</p> <p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu vielseitigen Mobilitätshubs und Stadtquartieren aus. Dabei ist sie gefordert, die mannigfachen Interessen – von Stadtplanung über Kultur und gemeinnützigen Wohnbau zu Mobilität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit – aufzunehmen und ausgewogen zu berücksichtigen. Die SBB fördert die Zusammenarbeit zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert damit die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort.</p>	<p>GRI S. 29</p> <p>GB S. 11 GRI S. 38</p> <p>GB S. 19, 35 GRI S. 42</p>
	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang der ganzen Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch ökologische und soziale Kriterien.</p> <p>Die SBB vermindert den Ressourcenverbrauch und Betriebsabfälle, verwendet wiederverwertbare Materialien und steigert die Recyclingquote. Zudem schafft sie Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen. Sie reduziert den Kunststoffverbrauch der Mitarbeitenden und der Endkonsumenten an den Bahnhöfen.</p> <p>Die SBB setzt im Zusammenhang mit Beschaffungs- und Investitionsentscheiden auf eine langfristige Lebenszyklusbetrachtung. Damit senkt sie die Gesamtkosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs.</p>	<p>GB S. 40 GRI S. 20, 28, 37</p> <p>GB S. 41 GRI S. 21</p> <p>GB S. 42 GRI S. 28</p>
	<p>Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die Bahn bzw. jegliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei.</p> <p>Darüber hinaus gehört es zu den wichtigsten Zielen der SBB, ihre CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Sie hat die Ambition, bis 2030 klimaneutral zu sein.</p>	<p>GB S. 2, 10, 20 GRI S. 25–28</p>
	<p>Die SBB schützt und renaturiert Wasserökosysteme rund um ihre eigenen Wasserkraftwerke und wassernahen Gleisabschnitte.</p>	<p>GB S. 25</p>
	<p>Die SBB bewirtschaftet einen «grünen Korridor» entlang der Schienen. Sie ergreift Ausgleichsmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten. Zudem schützt und renaturiert sie Land- und Wasserökosysteme, um die Biodiversität zu fördern und Lebensräume von bedrohten Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p>	<p>GB S. 39 GRI S. 23</p>
	<p>Die SBB nutzt alle Möglichkeiten, ihre Kundinnen und Kunden am Bahnhof und in den Zügen vor Übergriffen und Diebstahl zu schützen. Die oberste Prämisse der SBB lautet, dass das Sicherheitsniveau im Bahnumfeld jenem im öffentlichen Raum entsprechen muss.</p>	<p>GB S. 36 GRI S. 38</p>
	<p>Die SBB ist Mitglied in ganz unterschiedlichen nationalen und internationalen Gremien, Vereinen und Verbänden, in denen sie sich für ökologische und soziale Nachhaltigkeit engagiert und mit denen sie gemeinsame Lösungen sucht.</p>	<p>GB S. 23, 35 GRI S. 14</p>

Allgemeine Angaben.

Organisationsprofil.

102–11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip.

Beim Betrieb der Infrastrukturen und bei Dienstleistungen der SBB spielt das Vorsorgeprinzip eine zentrale Rolle. Stellvertretend hierfür stehen die präventiven Ansätze bei Umwelt- und Arbeitsschutz im Betrieb.

102–12 Externe Initiativen.

Die SBB ist in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien vertreten beziehungsweise hat internationale Vereinbarungen übernommen. Zu erwähnen sind hierbei besonders:

- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- Union internationale des chemins de fer (UIC)
- Transparency International Schweiz
- Foreign Trade Association (FTA)
- öbu (Verband für nachhaltiges Wirtschaften)

102–13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen.

Die SBB ist national und international in rund 280 Gremien vertreten. Diese teilen sich auf in Regulationsgremien (ca. 75), technische Gremien (ca. 110), Sicherheitsgremien (7) und divisionsspezifische Gremien (ca. 85).

Unternehmensführung.

102–18 Führungsstruktur.

Die Konzernleitung trägt zusammen mit dem Verwaltungsrat die oberste Verantwortung für die nachhaltige Wirtschaftsleistung der SBB. Die Konzernleitung und die Angehörigen des obersten Kaders erhalten über neun Konzernziele bonusrelevante Anreize. Vier dieser Ziele stehen direkt mit den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie im Einklang. Es sind dies Personalmotivation, Sicherheit, Kundenzufriedenheit und allen voran die ökologische Nachhaltigkeit.

102–19 Delegation von Befugnissen.

Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns legt die Nachhaltigkeitsstrategie der SBB fest und sorgt in Zusammenarbeit mit den Themenverantwortlichen der Divisionen und Konzernbereiche für ihre Umsetzung. Um die Umsetzung zu überwachen und die Nachhaltigkeitsmassnahmen erfolgreich zu steuern, betreibt die SBB ein Monitoring. Anhand strategischer Kennzahlen für jedes Handlungsfeld überwacht und lenkt dieses Monitoring nicht nur wirtschaftliche, sondern auch umweltbezogene und soziale Unternehmensleistungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie. Der Umsetzungsstand der Strategie wird jährlich dem verantwortlichen Konzernleitungsmitglied mitgeteilt.

102–20 Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen.

Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation, Politik, Nachhaltigkeit und Konzernleitungsmitglied, vertritt das Thema Nachhaltigkeit in der Konzernleitung.

102–21 Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen.

Damit die SBB erste Wahl als nachhaltige Anbieterin für Transport- und Mobilitätslösungen von Tür zu Tür wird, braucht es in erster Linie engagierte Mitarbeitende aus allen Fachbereichen, die den Gedanken einer nachhaltigen SBB in ihrem Arbeitsalltag leben und verbreiten. Aus diesem Grund hat die SBB bereits 2014 eine Ambassadors-Community für Mitarbeitende gegründet, die sich durch ihre Affinität zu Nachhaltigkeitsthemen auszeichnen. Daraus sind mittlerweile rund 290 Nachhaltigkeitsambassadors hervorgegangen, die sich in ihrem Arbeitsalltag für eine nachhaltige SBB einsetzen und das Nachhaltigkeitsbewusstsein ihrer Kolleginnen und Kollegen schärfen. Kathrin Amacker, Leiterin Kommunikation, Politik, Nachhaltigkeit und Konzernleitungsmitglied, ist Schirmherrin der Ambassadors-Community.

102–26 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien.

Die Konzernleitung der SBB hat die Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 diskutiert und im November 2016 genehmigt. Die Nachhaltigkeitsleistung wird mittels eines definierten KPI (Key Performance Indicator) pro Handlungsfeld gemessen und jährlich an das verantwortliche Konzernleitungsmitglied rapportiert. 2019 hat die SBB begonnen, die Nachhaltigkeitsstrategie 2021–2025 zu erarbeiten und mit internen sowie externen Stakeholdern abzustimmen. Die Nachhaltigkeitsstrategie 2021–2025 wird 2020 durch die Konzernleitung und den Verwaltungsrat genehmigt werden.

102–27 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans.

In wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragen verfügen die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie der Konzernleitung über umfangreiches Wissen. Aktuelle Entwicklungen werden im Rahmen der Konzernzielüberprüfung sowie themenbezogen periodisch traktandiert.

102–28 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans.

Neun Konzernziele machen die Leistungen der SBB messbar. Die Balance von finanziellen und nicht finanziellen Zielen garantiert, dass das Unternehmen ausgewogen geführt und gesteuert wird. Die Zielerreichung wird laufend gemessen und quartalsweise an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat rapportiert. Die Erreichung der Konzernziele ist bonusrelevant.

102–38 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung.

Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des tiefsten Einkommens hat 2019 16:1 betragen.

102–39 Prozentualer Anstieg des Verhältnisses der Jahresgesamtvergütung.

Die prozentuale Senkung der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden hat 2019 5,6 Prozent betragen, die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung aller Mitarbeitenden 1,4 Prozent. Das ergibt ein Verhältnis von –4 : 1.

Einbindung von Stakeholdern.

102–40 Liste der Stakeholder-Gruppen.

Als grösste Mobilitäts- und Transportdienstleisterin der Schweiz steht die SBB in Kontakt mit zahlreichen Anspruchsgruppen. Als wesentliche Anspruchsgruppen erachtet die SBB:

- Privatkunden und Geschäftskunden
- den Bund
- Kantone, Städte und Gemeinden
- Mitarbeitende
- Lieferanten
- Sozialpartner
- Fachverbände
- Interessengruppen im Bereich Umweltschutz
- Behindertenverbände
- Wissenschaft
- die Politik und die Öffentlichkeit

102–42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder.

Als Grundlage der Identifikation von Stakeholdern dienen unter anderem das Management von Reputationsrisiken, die Einbindung von Zweitmeinungen und Aussensichten, die Erhöhung der Chancen für gemeinsame politische Interessenvertretung sowie unternehmerische, wirtschaftliche und betriebliche Interessen.

102–43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern.

Die Formen des Dialogs sind vielfältig: Sie reichen von anonymen Marktforschungen über informelle Treffen und Mitgliedschaften bis hin zu Partnerschaften mit intensivem, regelmässigem Austausch. Eine besonders enge Zusammenarbeit erfolgt zwischen der SBB und dem Eigner beziehungsweise den jeweiligen Behörden sowie den relevanten parlamentarischen Gremien. Mit den Sozialpartnern besteht eine langjährige enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit. Die Umweltverbände erhalten von der SBB regelmässig Informationen und Angebote zum Dialog.

Für den Austausch mit ausgewählten Anspruchsgruppen hat die SBB zudem spezielle Gremien ins Leben gerufen. Beispielsweise pflegte sie bis 2018 – in Ergänzung zum SBB Kundendienst, zu den regelmässigen Befragungen zur Kundenzufriedenheit und den interaktiven Dialogplattformen auf Social Media – das Gespräch mit dem Kundenbeirat. Im Beirat erhielten ausgewählte Reisende eine Plattform zum Mitdenken, Hinterfragen und Mitgestalten.

Im August 2017 hat der SBB Kundenbeirat mit seinen 30 Mitgliedern aus allen Landesteilen in einem Workshop umfangreiche Hinweise zur Wesentlichkeit der einzelnen Nachhaltig-

keitsaspekte erarbeitet. In zwei Diskussionsrunden mit je vier Arbeitsgruppen listeten die Teilnehmenden die ökologischen beziehungsweise die sozialen Nachhaltigkeitsaspekte gemäss ihrer Relevanz für die SBB auf. Das Ergebnis floss in die Wesentlichkeitsmatrix im Speziellen und in die Berichterstattung 2019 im Allgemeinen ein.

Die SBB überdenkt und optimiert regelmässig die Beziehung zur Stakeholdergruppe ihrer Kunden. So löste sie den Kundenbeirat Ende 2018 auf und baute 2019 stattdessen unter dem Namen «Kundenstimme» ein neues Format auf. Darin haben sich bisher rund 250 interessierte Kundinnen und Kunden über die Online-Plattform (kundenstimme.sbb.ch) registriert. Im Jahr 2019 gaben die «Kundenstimmen» je nach Interesse Rückmeldungen zu 13 Projekten aus den Divisionen Personenverkehr, Immobilien und Infrastruktur. An den fünf Standorten Bern, Zürich, Olten, Lausanne und Luzern testeten und kommentierten sie Prototypen zu neuen Produkten und Services oder nahmen an Workshops, Interviews und Diskussionen teil. Zudem wurden in vier Online-Umfragen Einschätzungen zu neuen Ideen gegeben. Durch den Kundeneinbezug können neue Produkte und Services so entwickelt werden, dass sie verständlich und brauchbar sind und somit für die Reisenden einen Mehrwert ergeben. Im Jahr 2020 soll die «Kundenstimme» verstärkt auch in der Region Westschweiz zum Einsatz kommen.

102–44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen.

Die SBB steht als wichtigstes öffentliches Transportunternehmen der Schweiz im Zentrum der Aufmerksamkeit des Bundes und der Behörden, der Politik, der Zivilgesellschaft – aber vor allem auch der Schweizer Bürgerinnen und Bürger. Der Service public und die Basisleistungen der Bahn waren 2019 wie bereits im Vorjahr erneut wichtige Themen im Stakeholderdialog (Sicherheit, Pünktlichkeit, Angebot, Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur). Im Rahmen der Klimadebatte wurde der Öffentliche Verkehr (ÖV) als Teil der Lösung wahrgenommen (Ausbau IPV/Nachtzüge, Steigerung ÖV-Anteil). Ferner begrüßten die Stakeholder die einvernehmliche Lösung bei der Fernverkehrskonzession (FV-Konzession) mit mehr Kooperation statt Wettbewerb sowie die Partnerschaft von SBB Cargo mit Schweizer Logistikdienstleistern. Schliesslich setzte die SBB mit den Stakeholdern die Diskussionen rund um Digitalisierungs- und Wettbewerbsthemen fort (E-ID-Gesetz, Datenschutz, Multimodalität, Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs).

Weitere Informationen:

- [Verantwortung gegenüber Politik und Gesellschaft](#)
- [Politische Stellungnahmen und Positionspapiere der SBB](#)

Vorgehensweise bei der Berichterstattung.

102–45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten.

Der Geschäfts- und der GRI-Bericht beziehen sich auf die SBB AG und die SBB Cargo AG (Schweiz), ohne weitere Töchter und Beteiligungen. Falls Daten oder Informationen von diesem Grundsatz abweichen, ist dies gesondert vermerkt.

102–46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen.

Die SBB hat ausgehend von ihrem Nachhaltigkeitsverständnis und ihrer Nachhaltigkeitsstrategie in Abstimmung mit internen Stakeholdern fünf strategische Stossrichtungen mit Handlungsfeldern festgelegt (siehe Seiten 8 und 9).

102–47 Liste der wesentlichen Themen.

Die vom Kundenbeirat vorgenommene Priorisierung (siehe 102–43 Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung) wurde mit den Bewertungen, die intern im Rahmen der Erarbeitung der SBB Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 mit einer breit abgestützten Arbeitsgruppe vereinbart wurden, ergänzt. Daraus resultiert die unten stehende Wesentlichkeitsmatrix.

Wesentlichkeitsmatrix.

Einfluss auf die Beurteilungen und Entscheidungen der Stakeholder	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Lärm - Beschäftigung - Barrierefreiheit - Schutz der Kundendaten 	<ul style="list-style-type: none"> - Energie - Materialien - Emissionen - Abwasser und Abfall - Beschaffungspraktiken - Umweltbewertung der Lieferanten - Soziale Bewertung der Lieferanten - Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz - Aus- und Weiterbildung - Vielfalt und Chancengleichheit - Sicherheitspraktiken - Kundengesundheit und -sicherheit - Verkehrs- und Angebotsplanung - Pendlerströme 	
	tief	<ul style="list-style-type: none"> - Wasser - Umweltcompliance - Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis - Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen - Kinderarbeit - Zwangs- oder Pflichtarbeit - Rechte der indigenen Völker - Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte - Lokale Gemeinschaften - Politische Einflussnahme - Marketing und Kennzeichnung - Sozioökonomische Compliance - Wirtschaftliche Leistung - Marktpräsenz - Indirekte ökonomische Auswirkungen - Korruptionsbekämpfung - Wettbewerbswidriges Verhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Biodiversität - Grüne Innovationen - Kombinierte Mobilität - Gleichbehandlung 	
		tief	Bedeutung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen	hoch

Die SBB behandelt in ihrer Jahresberichterstattung die Themen in den dunkel gefärbten Quadranten und verzichtet auf eine ausführliche Berichterstattung zu den Themen im hellgrauen Quadranten. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich 2019 weder die Berichtsgrenzen noch die verwendeten Messmethoden signifikant verändert.

102–49 Änderungen bei der Berichterstattung.

Im Berichtszeitraum 2019 sind gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen bezüglich der wesentlichen Themen oder der Abgrenzung von Themen erfolgt.

102–50 Berichtszeitraum.

Der SBB Geschäftsbericht 2019 sowie der SBB Bericht 2019 gemäss GRI Standards beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019.

102–51 Datum des letzten Berichts.

Die SBB hat den Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht sowie den SBB Bericht gemäss GRI Standards für das Geschäftsjahr 2018 am 19. März 2019 publiziert.

102–52 Berichtszyklus.

Die SBB hat bisher jedes Jahr einen dreisprachigen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (sbb.ch/geschaeftsbericht) veröffentlicht. Für das Jahr 2019 erfolgt die Nachhaltigkeitsberichterstattung integriert im Geschäftsbericht. Parallel dazu werden die wichtigsten Zahlen und Fakten im SBB Statistikportal (reporting.sbb.ch) aktualisiert. Die Veröffentlichung des Berichts gemäss GRI-Standards (sbb.ch/gri) ist integrierter Bestandteil der Jahresberichterstattung. Die SBB legt darin in deutscher Sprache ihre wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Leistungen gemäss den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) offen.

102–54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards.

Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option «Kern» erstellt.

102–56 Externe Prüfung.

Hinsichtlich der inhaltlichen Qualität und Vollständigkeit der ausgewiesenen Informationen ist keine externe «Assurance» eingeholt worden. Wo immer zweckmässig, sind diejenigen Standards begezogen, die für das interne Controlling massgebend sind.

Wesentliche ökonomische Themen.

Beschaffungspraktiken.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens. Sie richtet sich nach den unternehmensinternen Grundsätzen der finanziellen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Fachliche Treiberin für Nachhaltigkeit in der Beschaffung ist ein interdisziplinäres Team aus Fachspezialistinnen Nachhaltigkeit und Einkaufsspezialistinnen, die das Thema im Konzern und in den Divisionen koordinieren. Strategien und Massnahmen werden im höchsten Gremium des SBB Einkaufs gefällt. Für die Umsetzung sind die Einkaufsorganisationen des Konzerns und der Divisionen zuständig.

Strategisches Ziel.

Die SBB berücksichtigt bei der Beschaffung nicht nur ökonomische, sondern auch systematisch ökologische und soziale Kriterien. Sie will bis 2020 warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Zudem plant sie, bis 2020 Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer systematisch zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.

Zielerreichung 2019.

Bei nur rund der Hälfte aller Warengruppenstrategien, die 2019 überarbeitet worden sind, sind Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen ermittelt und, wo relevant, integriert worden. Weitere Lieferanten wurden nach ökologischen und sozialen Kriterien bewertet, und Mitarbeitende wurden via E-Learning geschult.

Weitere Informationen zu Beschaffungspraktiken siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Lieferketten und Entsorgung», Abschnitt «Nachhaltige Beschaffung ausgebaut».

Wesentliche Umweltthemen.

Materialien.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Konzernweit ist das Kompetenzzentrum Entsorgung dafür verantwortlich, eine einheitliche Abfallbewirtschaftung zu betreiben, durchzusetzen und zu überwachen.

Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz stofflich wiederverwertbarer Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Bis 2020 beabsichtigt die SBB, Transparenz im Kreislauf von spezifischen Stoffgruppen zu schaffen. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, nach Qualitäten trennen und mit Maximalerlös verkaufen. Zudem plant die SBB, den Recyclinganteil der Abfälle – den Gleisaushub ausgenommen – zu erhöhen.

Zielerreichung 2019.

Das Wertstoffpooling konnte 2019 erneut gesteigert werden. Die veräusserten Mengen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 20 Prozent. Dazu beigetragen haben unter anderem die neu aufgenommenen Fallblattanzeigen der Division Personenverkehr. Aktuell läuft ein Pilotprojekt mit dem SBB Industriewerk in Olten, in dem weitere gewinnbringende Produkte eruiert und dem Recyclingcenter zugeführt werden.

Die für die Entsorgung zurückgelegten Transportdistanzen konnten 2019 wesentlich verringert werden. Bei der Ausschreibung für Entsorgungsleistungen im Jahr 2018 hatte die SBB Anreize für die Entsorgungspartner zur verstärkten Zusammenarbeit mit lokalen Subunternehmern gesetzt. So haben sich die Kosten für Standardtransporte um rund einen Fünftel gegenüber der letzten Ausschreibung reduziert.

Weitere Informationen zu Materialien siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Lieferketten und Entsorgung», Abschnitt «Abfall vermeiden und Wertstoffe wiederverwerten.».

Energie.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Bei der Bereitstellung nachhaltiger Mobilität spielt Energie eine zentrale Rolle – sei es beim Bahnstrom 16,7 Hertz, der die Züge antreibt, beim Haushaltsstrom 50 Hertz, der Bahnhöfe, Bürogebäude sowie Bahninfrastruktur versorgt, oder bei der Wärmeenergie zur Beheizung von Gebäuden. Die SBB baut ihr Bahnangebot in den kommenden Jahren weiter aus. Deshalb wird ihr Energiebedarf trotz grosser Effizienzbemühungen weiterhin wachsen.

Die Energiestrategie der SBB sieht vor, die Energieeffizienz und den Anteil an erneuerbaren Energien zu erhöhen. Der Geschäftsbereich «Energie» steuert sämtliche Aktivitäten, die dazu dienen, Energie zu sparen, Bahnstrom-Leistungsspitzen zu verringern und neue erneuerbare Energien zu fördern. Er erkennt und prüft Sparpotenziale und steuert die konzernweite Umsetzung von Energiesparmassnahmen in den Bereichen Technik, Bahnproduktion und Angebotsgestaltung. Energiesparmassnahmen umzusetzen, ist Bestandteil des Konzernziels «Ökologische Nachhaltigkeit» und trägt zu dessen Erreichung bei.

Strategisches Ziel.

Die SBB nimmt ihre Vorbildfunktion im Rahmen der Energiestrategie 2050 des Bundes wahr. Sie will 20 Prozent ihres für das Jahr 2025 prognostizierten Jahresenergieverbrauchs einsparen, was 600 Gigawattstunden (GWh) entspricht. Zudem bezieht sie seit 2019 den 50-Hertz-Strom sowie ab 2025 den Bahnstrom vollständig aus erneuerbaren Quellen. Die SBB plant, bis 2030 30 GWh Haushaltsstrom durch Photovoltaik sowie 86 GWh Wärme durch neue erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.

Zielerreichung 2019.

Dank eines umfangreichen Massnahmenpakets hat die SBB 2019 gesamthaft 394 GWh Energie eingespart (+12 GWh im Vergleich zu 2018). Allerdings hat sie ihr hochgestecktes Jahresziel damit nicht erreicht. Die Wirkung, die sich durch die adaptiven Lenkungen im Bahnbetrieb sowie durch die Netzkupplungen mit der DB und den ÖBB ergaben, war geringer als erwartet.

Die SBB hat 2019 zahlreiche Energiesparmassnahmen weiterentwickelt und deren Wirkung erhöht. Im Rahmen der Revision der Re 460-Lokomotiven ersetzt sie die bestehenden GTO-Stromrichter durch energieeffizientere IGBT-Stromrichter. Dies senkt die Energiekosten und bringt zusätzlich Vorteile für das Obsoleszenzmanagement sowie die Zuverlässigkeit der Lokomotiven.

Mit Blick auf das hochgesteckte Energiesparziel im Jahr 2025 hat die SBB im Berichtsjahr zusätzliche Energiesparmassnahmen im Umfang von 60 GWh Energie ins Auge gefasst. So setzt die SBB die Modernisierung weiterer Lokomotiven des Typs Re 460 2020 fort und beschafft neue, energieeffizientere Rangier- und Streckenlokomotiven. Einen grossen Beitrag zur Energieeinsparung soll zudem das Projekt «eco2.0» leisten. Das Projekt ist eine Weiterentwicklung von ADL EcoDrive. Es umfasst weitere fortschrittliche Optimierungen im Zusammenspiel von Fahrplan, Disposition/Betrieb und Zugführung.

Weitere Beispiele zum Thema Energie siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo», Boxen «Die Bahn-2000-Lok fährt immer effizienter», «Schritt für Schritt zum klimafreundlichen Bahnhof» sowie «Investitionen und Erweiterungen von Kraftwerken».

302–4 Verringerung des Energieverbrauchs.

2019 hat die SBB durch unterschiedliche Massnahmen 394 GWh Energie eingespart. Die Berechnung der Einsparungen bezieht sich auf den unbeeinflussten prognostizierten Energiebedarf aus dem Jahr 2010.

Biodiversität.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die Umsetzung des vom Bundesrat ratifizierten Aktionsplans Biodiversität bildete einen der Schwerpunkte des Jahres 2019. Als eines der zehn Hauptziele sieht der Aktionsplan vor, eine ökologische Infrastruktur aufzubauen, auszubauen und zu unterhalten. Dies bedingt unter anderem, dass die SBB rund einen Fünftel ihrer Böschungen nach einem erhöhten ökologischen Standard unterhält.

Der Unterhalt der Grünflächen und Wälder wird von der SBB Infrastruktur geplant und durch externe Firmen ausgeführt. Die SBB hat mit der Erarbeitung der Naturstrategie SBB begonnen, die 2020 verabschiedet werden soll. Hinter der Naturstrategie steht die folgende Vision: Die SBB bietet wertvolle Lebensräume im Sinne einer hohen Artenvielfalt und übernimmt eine tragende Rolle bei der Vernetzung von Lebensräumen.

Strategisches Ziel.

Bis 2020 realisiert die SBB über den regulären Unterhalt und die Ausgleichsmassnahmen hinaus in Zusammenarbeit mit den Kantonen zwei zusätzliche Naturschutzprojekte.

Zielerreichung 2019.

Die Umsetzung des Aktionsplans Biodiversität des Bundes ist mit zwei Pilotprojekten in den Kantonen Aargau und Jura erfolgreich gestartet.

Weitere Informationen zur Biodiversität siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Grosser Einsatz für Pflanzen und Tiere».

304–1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert ausserhalb von Schutzgebieten befinden.

Die SBB hat 2019 entlang der Bahnlinien knapp 28 Hektaren Land bewirtschaftet, das unter die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) fällt. Es handelt sich um folgende Gebiete:

Ort	Region	ha
Brügglingen	Mitte	0,67
Chneublet	Mitte	0,02
Elsässer Bahn	Mitte	2,08
Feldmatt	Mitte	0,55
Grundacher	Mitte	0,57
Lochacher	Mitte	0,02
Schihalden	Mitte	0,15
Stroppel	Mitte	1,15
Tannenhof	Mitte	0,74
Bahndamm Chrützstrass	Ost	0,51
Bergguet	Ost	0,81
Bernau	Ost	0,63
Breiti	Ost	0,01
Dübendorf	Ost	0,08
Halden	Ost	0,81
Hard	Ost	0,28
Landig	Ost	0,01
Langgraben	Ost	0,40
Linthkanal	Ost	0,02
Ober Emmetschloo	Ost	0,42
Vogelsang	Ost	0,28
Gängigerhof	Süd	0,55
Schützen	Süd	0,41
Brochatton	West	0,20
Champ Courbe	West	0,70
Côte-Bertin	West	0,59
Gare de Vallorbe	West	6,99
Goy	West	0,37
Jugny	West	0,56
La Tuilerie	West	0,11
Le Ceylard	West	0,59
Le Loclat	West	0,62
Les Monts-Orientaux	West	4,11
Les Rièdes	West	0,07
Mauregard	West	0,09
Prise-Milord	West	1,08
Sombeval	West	0,04
Sur Crause	West	0,63
Total		27,91

Diese Flächen werden gemäht anstatt gemulcht. Das bedeutet, dass das Schnittgut nicht liegen gelassen, sondern zusammengetragen wird, damit sich das magere Milieu nicht mit Nährstoffen anreichert.

304–3 Geschützte oder renaturierte Lebensräume.

2019 hat die SBB in Zusammenarbeit mit den Kantonen Aargau und Jura zwei Pilotprojekte umgesetzt. Im Kanton Jura erhielt eine Bahnböschung eine spezielle Pflege (siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Box S. 39). In Zusammenarbeit mit den Aargauer Behörden legte die SBB die Rahmenbedingungen für die Pflege der kommunalen Naturschutzgebiete fest: von der finanziellen Kostenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und SBB bis zu konkreten

Massnahmen auf den betroffenen Flächen. Die SBB setzte das neue Modell in Schutzgebieten von bereits fünf Gemeinden um, wobei sie die Pflege der Schutzgebiete organisierte und im ersten Jahr vollumfänglich übernahm. Ab 2020 beteiligen sich die Gemeinden mit 50 Prozent an den Mehrkosten.

304–4 Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen geschützter Arten, die ihren Lebensraum in Gebieten haben, die von Geschäftstätigkeiten betroffen sind.

Die SBB stützt sich bei der Identifikation geschützter Arten auf die Rote Liste des Bundesamts für Umwelt. Im Bahnumfeld sind die folgenden geschützten Arten nachgewiesen: Zaun- und Mauereidechsen, Gelbbauchunken, Schlingnattern, Blauflügelige Sandschrecken, Gottesanbeterinnen, Wildbienen und unterschiedliche Orchideenarten, beispielsweise der Frauenschuh oder das Helmknabenkraut (siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Box S. 39).

Emissionen.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung. 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile. 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr wie dem Velo das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB – wie grundsätzlich die Verkehrsverlagerung auf die Bahn – einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Jährlich vermeidet die Schweiz durch die Bahn den Ausstoss von fünf Millionen Tonnen CO₂, was zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht.

Das Nachhaltigkeitsteam des SBB Konzerns trägt die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Die operative Umsetzung der Massnahmen erfolgt in den einzelnen Divisionen.

Strategisches Ziel.

Bis 2020 reduziert die SBB ihre CO₂-Emissionen um 46 Prozent und bis 2025 um 50 Prozent (Referenzjahr 1990). Gegenüber 2010 spart die SBB bis 2020 71 236 Tonnen CO₂ ein.

Zielerreichung 2019.

Gegenüber 1990 hat die SBB im Jahr 2019 ihre CO₂-Emissionen um 44 Prozent reduziert und liegt damit auf Zielkurs.

Zudem hat die SBB 2019 65 967 Tonnen CO₂ gegenüber 2010 eingespart und damit das Jahresziel um 89 Tonnen knapp verfehlt. Grund dafür sind Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Massnahmen, die einen besonders hohen Beitrag zur Emissionsverminderung hätten liefern sollen.

2019 hat die SBB eine neue Klimastrategie mit der Ambition einer klimaneutralen SBB bis 2030 erarbeitet. Die Klimastrategie wurde Anfang 2020 von der Konzernleitung verabschiedet und gilt ab sofort.

305–1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1).
 305–2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2).
 305–3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3).

Die Treibhausgasemissionen werden neu entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition, 2015)» berechnet. An mehreren Stellen wurden für die neu berechneten Emissionen 2018 und 2019 vorläufige Abschätzungen vorgenommen, da noch keine genauen Zahlen verfügbar waren.

Scope 1 ist der engste Betrachtungsbereich. Er enthält nur die im eigenen Unternehmen direkt vor Ort entstehenden CO₂-Emissionen, beispielsweise die Abgase von eigenen Dieselfahrzeugen oder Kältemittelverluste von eigenen Klimageräten.

	2019 t CO ₂ e	2018 t CO ₂ e	Δ%
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen¹	80 500	88 300	-8,8%
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	33 200	39 000	-14,8%
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	38 600	41 300	-6,5%
Verluste von Kältemitteln und Isoliergas	6 500	5 900	10,2%
Emissionen von eigenen Fluss- und Pumpspeicherkraftwerken	2 200	2 100	4,8%

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

Scope 2 umfasst die CO₂-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Kehrlichtverbrennungsanlage, die Fernwärme produziert). Es werden auch die Verluste hinzugerechnet, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste).

	2019 t CO ₂ e	2018 t CO ₂ e	Δ%
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme¹	39 200	40 500	-3,2%
Elektrizität	28 800	33 600	-14,3%
Fernwärme	10 400	6 900	50,7%

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO₂-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung.

	2019 t CO ₂ e	2018 t CO ₂ e	Δ%
Scope 3: Indirekte Treibhausgasemissionen¹	3 568 000	3 354 000	6,4%
Indirekte Emissionen aus Brennstoff-, Treibstoff- und weiteren Energieverbräuchen	66 000	69 000	-4,3%
Geschäftsreisen	11 000	11 000	0,0%
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	25 000	25 000	0,0%
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	27 000	23 000	17,4%
Vermietete Liegenschaften	n.a.	n.a.	n.a.
Einkauf von Waren, Dienstleistungen und Anlagegütern ²	149 000	137 000	8,8%
Investitionen	3 292 000	3 090 000	6,5%

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

² Abschätzung aufgrund des gesamten Einkaufsvolumens des jeweiligen Jahres und auf Basis einer detaillierten estell-Analyse von 2016.

305–4 Intensität der THG-Emissionen.

Spezifische CO₂-Emissionen des Personen- und Güterverkehrs¹	2019	2018	Δ%	
SBB Personenverkehr (FV und RV) Kern (Stammhaus FV und RV)	g CO ₂ e/Pkm	0,132	0,140	-6,0%
Regionalverkehr Kern	g CO ₂ e/Pkm	0,210	0,221	-5,6%
Fernverkehr Kern	g CO ₂ e/Pkm	0,102	0,110	-6,1%
SBB Cargo AG (Schweiz) und SBB Cargo International	g CO ₂ e/Ntkm	1,874	1,875	-0,1%

¹ Treibhausgasemissionen aus direktem und indirektem Energieverbrauch (direkt verbrauchter Bahnstrom/ Diesel plus Verbrauch zwecks Bereitstellung der Energie, entspricht Berechnung gemäss EN 16258).

305–6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

Aktuell werden verschiedene Gesamtbilanzen geprüft und vervollständigt, weshalb zurzeit kein belastbarer Wert ausgewiesen werden kann.

Ozon abbauende Stoffe¹	2019	2018	Δ%
	in kg CFC-11 eq	in kg CFC-11 eq	
Kältemittel	0,22	0,22	0,0%

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

305–7 Stickstoffoxide (NO_x), Schwefeloxide (SO_x) und andere signifikante Luftemissionen.

Die direkt verursachten Luftemissionen berechnen sich aufgrund der verbrauchten Treibstoffe (Diesel und Benzin) und der verbrauchten Brennstoffe für die Wärmeerzeugung (Heizöl, Erdgas, Propan, Holz).

Signifikante Luftemissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und Brennstoffen¹	2019	2018	Δ%
	in kg	in kg	
NO _x	457 300	491 400	-6,9%
SO _x	16 200	19 700	-17,8%
PM2.5	2 700	3 100	-12,9%
PM2.5-10	1 100	1 200	-8,3%
PM10	3 800	4 300	-11,6%

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG, aber ohne weitere Tochtergesellschaften.

Umweltbewertung der Lieferanten.

308–1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden.

2019 haben 41 weitere Lieferanten den EcoVadis-Fragebogen ausgefüllt und für die SBB freigeschaltet. Es handelt sich hierbei um Lieferanten mit einem grossen Einkaufsvolumen oder einem hohen Umwelt- und Sozialrisiko. Die insgesamt 85 mit EcoVadis bewerteten Lieferanten decken rund 28 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2019 ab.

308–2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen.

Von den 2019 neu bewerteten Lieferanten haben 14 den Schwellenwert von 45 Punkten unterschritten. Als ergriffene Massnahmen haben bereits einzelne Gespräche mit Lieferanten stattgefunden.

Lebenszyklusbetrachtung.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung. 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile. 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Der Bereich SBB Finanzen hat die Fachführung für das Thema Lebenszyklusbetrachtung inne. Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns und die Nachhaltigkeitsabteilungen der Divisionen sind strategisch dafür verantwortlich, bei der SBB eine gesamtheitliche Lebenszyklusbetrachtung zu verankern – das heisst, die Nachhaltigkeitskriterien in die Lebenszyklusbetrachtungen einzubeziehen. Die betroffenen Fachbereiche sind für die Umsetzung verantwortlich.

Strategisches Ziel.

Die SBB optimiert ihren finanziellen, personellen und materiellen Ressourceneinsatz, indem sie bei Beschaffungs- und Investitionsentscheiden eine nachhaltige Lebenszyklusperspektive einnimmt. Sie analysiert Stand und Potenzial der Lebenszyklusbetrachtung im Unternehmen und weitet den Ansatz auf weitere Bereiche aus.

Zielerreichung 2019.

Die Lebenszyklusbetrachtung ist in die Themenfelder Kreislaufwirtschaft (siehe SBB Geschäftsbericht, S. 42) und grüne Innovation (siehe S. 30) integriert worden und hat deshalb 2019 als eigenständiges Thema an Beachtung verloren.

Lärm.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Der intensive Bahnbetrieb der SBB bringt für Mensch und Umwelt wesentliche Vorteile. Allerdings führt er teilweise zu nachteiligen Emissionen. Hierzu gehört der Lärm. Die SBB unternimmt deshalb seit Jahren grosse Anstrengungen, um Anwohnende vor übermässigem Bahnlärm zu schützen. Die Grundlage bildet das Projekt «Lärmsanierung der Eisenbahnen», das auf dem Bundesgesetz zur Lärmsanierung der Eisenbahnen (BGLE) aufbaut. Die erste Phase dieses Projektes hat 2015 geendet. Bis 2028 werden in einer zweiten Phase ergänzende Lärmschutzmassnahmen geprüft und umgesetzt.

Das Fachteam Lärm der Division Infrastruktur trägt bei der SBB divisionsübergreifend die Fachverantwortung für den Lärmschutz. Es erstellt den Netzzustandsbericht und berät die Verantwortlichen bei Anlagen und Projekten.

Strategisches Ziel.

Die SBB schützt die Anwohnenden vor übermässigen Lärmimmissionen. Dazu beschafft sie lärmarmes Rollmaterial, saniert ältere Stahlbrücken und baut, wo notwendig, Lärmschutzwände. Zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr erarbeitet sie die Ziele und plant die Massnahmen aufgrund des BGLE. Dies bildet die Grundlage, um die Umsetzung für die kommenden Jahre festzulegen.

Zielerreichung 2019.

2019 hat die SBB in enger Zusammenarbeit mit dem BAV die Vorbereitungsarbeiten für umsetzbare Massnahmen weiter vorangetrieben, vertieft und diskutiert. Entsprechende Analysen sind zeitaufwändig. Beispielsweise haben die Verantwortlichen zunächst ihr Verständnis der Oberbaudynamik verbessert, um vertiefte Erkenntnisse zu Lärm, Erschütterungen und Kosten zu gewinnen. Dies ermöglicht es, die einzelnen Komponenten des Gleises genau auf mögliche akustische Verbesserungen zu untersuchen. Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen zurzeit vor allem Schienenzwischenlagen und Schwellen.

Über die nationalen Aktivitäten hinaus ist die SBB auf internationaler Ebene im Lärmschutz aktiv. Dank ihrer guten Vernetzung mit anderen Bahnen, den Behörden benachbarter Länder sowie der Europäischen Union unterstützt die SBB die europäischen Bemühungen für leise Güterwagen. So ist 2019 die revidierte TSI Noise in Kraft getreten, die auf sogenannten «quieter routes» ab 2024 nur noch leise Güterwagen zulässt.

Grüne Innovationen.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz. Viele SBB Kundinnen und Kunden schätzen dies und wissen, dass eine Bahnfahrt meist die «grünste», das heisst die umweltfreundlichste Mobilitätsvariante darstellt.

In jüngster Zeit verstärkt die Automobilindustrie ihre Werbemassnahmen. Sie setzt auf technische Neuerungen wie Elektroantriebe, um ihre Produkte umweltfreundlicher zu gestalten. Die SBB muss sich daher zunehmend proaktiv als «grüne» Mobilitätsvariante positionieren, um ihre Legitimation bei den Kunden, aber auch beim Bund als Eigner zu wahren. Die Abteilung Nachhaltigkeit des SBB Konzerns fördert das Tätigkeitsfeld «Grüne Innovationen», die Divisionen setzen es um.

Strategisches Ziel.

«Grüne Innovationen» der SBB reduzieren die Umweltbelastung und werden dementsprechend als grüne Produkte vermarktet. Sie lassen sich vom Kunden direkt erleben und als Produkte mit ökologischem Mehrwert erkennen, wobei ihre ökologische Leistung durch klare Fakten belegt ist. Bis 2020 will die SBB jährlich ein neues Innovationsprojekt oder ein neues grünes Produkt in der Pilotphase umsetzen.

Anzahl Innovationen.

Im Jahr 2019 sind zwei Innovationen erwähnenswert: Erstens wurde die SBB 2019 neuer strategischer Partner von Madaster Schweiz (siehe SBB Geschäftsbericht ,S. 42). Zweitens testeten Mitarbeitende am SBB Hauptsitz in einem Pilotprojekt den Mehrwegbecher «SmartCup» mit digitalem Depotsystem. Mögliche «Kinderkrankheiten» der App liessen sich so beseitigen. Die SBB hat die Absicht, den SmartCup an Bahnhöfen in der ganzen Schweiz für Kundinnen und Kunden verfügbar zu machen.

Kombinierte Mobilität.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Durch technologische Entwicklungen und die Digitalisierung wandeln sich Kundenbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten grundlegend. Es ist deshalb zentral, den Kunden eine möglichst einfache, effiziente und gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft der SBB hinaus gewinnen Themen wie Information, Buchung, physische und digitale Anbindung sowie Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette stetig an Bedeutung und erfordern eine gezielte Weiterentwicklung. Eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit der SBB mit kompetenten Partnern ist dabei zentral. Die Divisionen Personenverkehr und Immobilien haben schon vor über zehn Jahren damit begonnen, den Kunden kombinierte Mobilität und neue Mobilitätsdienstleistungen entlang der Reisekette anzubieten. Die seit Anfang 2019 neu aufgestellte Einheit «Neue Mobilitätsdienstleistungen» (NMD) bezweckt damit, ihren Kunden bedürfnisgerechte Mobilitätslösungen zu bieten und einen induzierten Verkehrsertrag zu schaffen. Die strategische Ausrichtung auf die Tür-zu-Tür-Mobilität und die Positionierung als Mobilitätsintegratorin versetzen die SBB in die Lage, die neuen Entwicklungen noch gezielter zu prägen und die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

Strategisches Ziel.

Die SBB ermöglicht umweltfreundliche Mobilitätslösungen von Tür zu Tür, indem sie beispielsweise mit SBB Green Class, die Bahn durch gezielte Angebote und Informationen einfach mit weiteren Verkehrsträgern verknüpft. Dank der attraktiven Angebote im Bereich der Tür-zu-Tür-Mobilität steigert die SBB bis 2020 ihren induzierten Verkehrsertrag auf mindestens 103 Millionen Franken pro Jahr sowie den Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität auf 380 Millionen Franken.

Induzierter Verkehrsertrag.

Der induzierte Verkehrsertrag aus der kombinierten Mobilität hat 2019 gegenüber dem Vorjahr um 6,9 Prozent zugenommen. Damit übertraf die SBB das Jahresziel von +3,0 Prozent. Der Verkehrsertrag aus kombinierter Mobilität betrug 2019 366 Millionen Franken.

Wesentliche soziale Themen.

Beschäftigung.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die HR-Strategie 2020 bildet die Grundlage, um die SBB als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Die HR-Konzernbereiche, fünf Solution Center für die professionelle Beratung der Führungskräfte sowie das Shared Service Center als Ansprechpartner für alle Mitarbeitenden tragen dazu bei, die HR-Strategie umzusetzen.

Strategisches Ziel.

Die SBB gehört zu den beliebtesten Arbeitgeberinnen der Schweiz und erhöht ihre Attraktivität dank wettbewerbsfähiger Anstellungsbedingungen. Bis 2020 hält die SBB ihre Platzierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität und steigert die Personal-motivation.

Zielerreichung 2019.

2019 hat die SBB ihre Platzierung in der Universum Survey zur Arbeitgeberattraktivität bei Studierenden leicht verbessert: Sie befindet sich kategorieabhängig auf den Plätzen 1 bis 18. Bei Studierenden in den Bereichen Business und Engineering hat die SBB jeweils einen Rang besser abgeschnitten als im Vorjahr.

Weitere Informationen zur Beschäftigung siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitt «Neue Fachkräfte gewinnen».

401–3 Elternzeit.

Die SBB gewährt allen GAV-Angestellten bei Geburt oder Adoption 18 Wochen Mutterschaftsurlaub und seit 2019 20 Tage Vaterschaftsurlaub. Sie ermöglicht ihren Mitarbeitenden damit eine längere Elternzeit als gesetzlich vorgegeben. Eltern haben zudem die Möglichkeit, einen unbezahlten Erziehungsurlaub von bis zu drei Monaten zu beziehen.

Meldet die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter die Geburt oder die Adoption eines Kindes, läuft der Prozess zur Urlaubsgewährung an. Die Mitarbeitenden werden über ihr Anrecht auf Urlaub informiert, der Mutterschaftsurlaub wird automatisch gewährt. Der Zeitpunkt des Vaterschafts-, Adoptions- oder Erziehungsurlaubs muss mit dem Vorgesetzten abgesprochen werden.

Über die genaue Anzahl der Mitarbeitenden, die 2019 Elternzeit bezogen haben, liegen keine belastbaren Kennzahlen vor. Dasselbe gilt für die Rückkehrrate, die nicht erhoben wird.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB setzt seit 2010 ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Das Gesundheitsmanagement gestaltet die Passung zwischen Mitarbeitenden und Arbeitsplatz mit. Es berücksichtigt sowohl die Verhältnisse und Prozesse im Unternehmen als auch ebenso stark das Verhalten der Mitarbeitenden. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements helfen, die Personalkosten jährlich um rund 60 Millionen Franken zu senken. Hierfür arbeiten alle Beteiligten eng abgestimmt zusammen: die Führungskräfte und die Fachspezialisten aus den unterschiedlichen Bereichen der Human Resources, Sicherheit und Informatik ebenso wie die externe Dienstleisterin Health & Medical Service AG und die Sozialversicherungen.

Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB ebenso eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sichereres Arbeiten leistet einen wertvollen Beitrag, um Ausfalltage und damit Kosten sowie persönliches Leid zu verringern. Die SBB Sicherheits- und Qualitätsstrategie bildet die Grundlage, um das Sicherheitsniveau zu erhalten und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Der Bereich Sicherheit und Qualität beim Konzern steuert und führt das Thema Arbeitssicherheit über die gesamte SBB.

Strategische Ziele.

Die SBB stärkt und fördert die Gesundheitskompetenz ihrer Mitarbeitenden und schafft gesundheitsförderliche Arbeitsverhältnisse. Damit erhält, entwickelt und nutzt sie die Arbeitsmarktfähigkeit aller Mitarbeitenden. Sie fördert gezielt die Leistungsfähigkeit älterer sowie gesundheitlich eingeschränkter Mitarbeitender und spart so Kosten. Bis 2020 bleiben die Zielwerte hinsichtlich der Kriterien «Erschöpfung», «Arbeitsbezogene Gesundheit» und «Organisationale Resilienz» unverändert. Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitstelle wird, getrieben vom demografischen Wandel in der SBB, nur leicht zunehmen.

Die SBB will die Unfallrisiken ihrer Mitarbeitenden weiter senken. Dazu entwickelt sie ihre ausgezeichnete Sicherheits- und Qualitätskultur weiter. Sie erhöht die Prozessorientierung und gewährleistet dadurch die Einhaltung von Sicherheitsregeln. Gezielt nutzt sie das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Anzahl Berufsunfälle auf dem aktuellen Niveau halten.

Zielerreichung 2019.

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitäquivalent (FTE) hat 2019 13,9 Kalendertage betragen und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Tage gesunken. Der Zielwert wurde erreicht. Ebenso wurden die Ziele im Hinblick auf gesundheitsrelevante Kennzahlen gemäss Personalmotivationsumfrage 2019 erreicht. Gegenüber dem Vorjahr stieg die «organisationale Resilienz» leicht, die Werte für Erschöpfung sanken leicht, die arbeitsbezogene Gesundheit blieb stabil.

Die Anzahl Berufsunfälle lag 11 Prozent über dem Zielwert 2019, womit das Jahresziel verfehlt wurde. Die langfristige Entwicklung zeigt jedoch eine klare Tendenz, wonach die Anzahl an Berufsunfällen kontinuierlich sinkt. Dies legt nahe, dass die SBB durch stetige Anstrengungen und konsequente Verbesserungsmaßnahmen in der Arbeitssicherheit ihre hochgesteckten Ziele erreichen kann.

Weitere Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo», Abschnitt «Mit Programm Sicuro! für mehr Sicherheit», und Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitte «Gesundheit erhalten und fördern» sowie «Arbeitssicherheit: Tag für Tag».

403–3 Mitarbeiter mit einem hohen Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit in Verbindung stehen.

Die SBB zählt rund 5000 Mitarbeitende in körperlich hoch belastenden Tätigkeiten. Diese Zahl beruht auf dem Geltungsbereich von Valida, dem Zukunftsmodell der SBB für hoch belastete Mitarbeitende mit tiefem Lohn.

Aus- und Weiterbildung.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB fördert ihre Mitarbeitenden aktiv gemäss den individuellen Bedürfnissen und Ambitionen. Sie unterstützt Mitarbeitende zeitlich und finanziell, sofern für die SBB und die Kunden dadurch ein Mehrwert entsteht. Durch unterschiedliche interne wie externe Weiterbildungen stellt die SBB ein breites Angebot an Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Vielfalt der innerhalb der SBB vertretenen Branchen bietet Mitarbeitenden zudem die Möglichkeit, sich intern weiterzuentwickeln und Einblick in andere Arbeitsbereiche zu erhalten. Ein Mentoringprogramm für Frauen sowie ein Talentprogramm unterstützen die Mitarbeitenden in ihrer internen Karriere und helfen ihnen, ihre Arbeitsmarktfähigkeit zu stärken.

Der Bereich Bildung der SBB ist zuständig für die Kompetenzentwicklung und die Qualifizierung der Mitarbeitenden – dies über alle Bildungsstufen hinweg, von der Grundbildung bis hin zur Fach- und Führungsverantwortung. Grundlage für ihre Arbeit ist die aktuelle SBB Bildungsstrategie.

Weitere Informationen zu Aus- und Weiterbildung siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo», Abschnitt «Marketingaktionen für neues Lokpersonal», sowie Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Box «SBB und login ermöglichen 20 Geflüchteten den Start in den Arbeitsmarkt».

404–3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten.

Das jährliche Personalbeurteilungsgespräch ist für alle Angestellten der SBB obligatorisch. Die Beurteilung ist lohn- und bonusrelevant. Vom obligatorischen Gespräch ausgenommen sind Lokführer, da die SBB mit den Gewerkschaften für diese Berufsgruppe ein vereinfachtes Beurteilungsverfahren vereinbart hat. Zudem können Personalbeurteilungsgespräche wegfallen, wenn Mitarbeitende unterjährig die Stelle oder die Funktion wechseln. Die Rücklaufquote der GAV-Angestellten aus den Personalbeurteilungsgesprächen ist deshalb etwas unter 100 Prozent. Sie hat 2019 90,8 Prozent für Frauen und 93,8 Prozent für Männer betragen.

Diversität und Chancengleichheit.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB setzt sich für Chancengleichheit ein – unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, von Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung.

Die Diversity-Strategie der SBB zielt auf die Förderung der Vielfalt im Personalportfolio und fokussiert auf die Etablierung einer inklusiven Unternehmenskultur. Dazu wird ein Diversity-Mindset verankert, des für einen wertschätzenden und kompetenten Umgang mit den vielfältigen Erfahrungen, Fähigkeiten und Werten der Mitarbeitenden steht. Die SBB schafft ein Arbeitsumfeld, das für alle Mitarbeitenden Chancengleichheit bietet.

Als Grundlage dient die SBB Diversity-Strategie sowie der Verhaltenskodex. Die Verantwortlichen für «Diversity & Inclusion» beim SBB Konzern unterstützen Mitarbeitende und Führungskräfte in der Zusammenarbeit und bieten Informationen, Kurse sowie individuelle Beratung an.

Strategisches Ziel.

Die SBB fördert die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und nutzt die Chancen, die durch Vielfalt in Teams entstehen. Sie erhöht den Frauenanteil und fördert die Vielfalt in der Verteilung der Landessprachen besonders innerhalb des Managements.

Zielerreichung 2019.

2019 hat der Frauenanteil um 0,4 Prozentpunkte auf 17,7 Prozent zugenommen. Innerhalb des Kaders stieg der Frauenanteil zudem um erfreuliche 0,8 Prozentpunkte auf 13,1 Prozent. Hinsichtlich der Verteilung der Landessprachen wuchs der Anteil an Mitarbeitenden mit Mitteilungssprache Französisch von 18,9 auf 19,1 Prozent. Der Anteil an Mitarbeitenden mit Mitteilungssprache Italienisch ging um 0,1 Prozentpunkte auf 7,3 Prozent zurück.

Weitere Informationen zu Diversität und Chancengleichheit siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitt «Vielfalt als Chance erkennen».

405–2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern.

Bereits seit mehreren Jahren bescheinigt die Schweizer Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme der SBB nach einer fundierten Analyse Lohngleichheit bezüglich Geschlecht, Alter und Nationalität und verleiht ihr das Zertifikat «Excellence in Fair Compensation». Sie hat die Zertifizierung 2019 erneut überprüft und mit Höchstnote bestätigt.

Nichtdiskriminierung.

406–1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen.

SBB Mitarbeitende können Diskriminierungsvorfälle unterschiedlichen (auch dezentralen) Stellen melden.

Beim vertraulichen Meldewesen von Personenverkehr sowie beim Vertrauensteam beziehungsweise bei der paritätischen Schlichtungskommission von Diversity & Inclusion gingen 2019 keine Diskriminierungsfälle ein.

Die Compliance-Meldestelle hat 2019 weniger als zehn Meldungen zu Vorfällen mit diskriminierendem Hintergrund erhalten. Sie behandelte die Vorfälle nach Möglichkeit, verfolgte hingegen anonym gemeldeten Fälle mit sehr allgemein gehaltenen Aussagen nicht weiter. Die SBB Sozialberatung hat 2019 142 Beratungen zu Konflikten am Arbeitsplatz (109), Mobbing (21) und sexueller Belästigung (12) durchgeführt.

Sicherheitspraktiken.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Nur wenn sich Kundinnen und Kunden an Bahnhöfen und in Zügen sicher vor Übergriffen und Diebstahl fühlen, nutzen sie das Angebot der SBB gerne. Die Kunden der SBB sollen sich deshalb im Bahnumfeld mindestens so sicher fühlen wie im übrigen öffentlichen Raum.

Die Öffentliche Sicherheit der SBB beobachtet die Entwicklung der Sicherheitslage laufend. Entlang ihrer Security-Strategie «Vorbeugen, abhalten und abwehren» leitet sie lagegerechte Massnahmen ab. Die Öffentliche Sicherheit der SBB ist für das konzernweite Security-Management-System zuständig. Sie nutzt dabei die technische Entwicklung, um ihr Sicherheitsdispositiv noch leistungsfähiger zu machen und den Einsatz ihrer Sicherheitskräfte zu unterstützen.

Strategisches Ziel.

Das Sicherheitsniveau in den Zügen, an den Bahnhöfen und in den Publikumsanlagen soll mindestens demjenigen anderer öffentlich frei zugänglicher Orte entsprechen. Massgebend für den Vergleich hierzu ist die polizeiliche Kriminalstatistik des Bundesamtes für Statistik. Ergänzend dazu erhebt die SBB laufend das subjektive Sicherheitsempfinden mittels Marktforschungsdaten (Wirkungsmessung) und wertet dieses aus.

Zielerreichung 2019.

Die Sicherheitslage im Bahnumfeld ist auf hohem Niveau stabil. Befragungen zum subjektiven Sicherheitsempfinden zeigen, dass sich die grosse Mehrheit der Kundinnen und Kunden sich wie bereits im Vorjahr in Zügen und an Bahnhöfen sicherer fühlt als im restlichen öffentlichen Raum.

Ebenso hat sich die Kundenzufriedenheitsbefragung der SBB positiv entwickelt: Die Kunden bewerten ihr Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen mit 80,5 Indexpunkten (Vorjahr 79,5)

sowie im Zug mit 82,5 Indexpunkten (Vorjahr 81,3). Diese Werte entsprechen Höchstwerten seit Messbeginn.

Weitere Informationen zu Sicherheitspraktiken siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Engagement für die Gesellschaft.», Abschnitt «Kunden fühlen sich im Bahnumfeld sicher».

410–1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde.

Alle Polizisten der SBB Transportpolizei absolvieren die Polizeischule. Im Fach «Allgemeine Polizeifächer» werden sie unter anderem zum Thema «Menschenrechte und Ethik» unterrichtet und hierzu an der Abschlussprüfung geprüft.

Ebenso werden die Themen Menschenrechte und Ethik den Mitarbeitenden der Sicherheitsdienste (zum Beispiel Securitrans) vermittelt; dies jedoch in einem geringeren Umfang, da die Gesamtausbildung der Sicherheitsdienste kürzer ist.

Soziale Bewertung der Lieferanten.

414–1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden.

2019 haben weitere 41 Lieferanten den EcoVadis-Fragebogen ausgefüllt und für die SBB freigeschaltet. Es handelt sich hierbei um Lieferanten mit einem grossen Einkaufsvolumen oder einem hohen Umwelt- und Sozialrisiko. Die insgesamt 85 mit EcoVadis bewerteten Lieferanten decken rund 28 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2019 ab.

Ausserdem hat die SBB 2019 bei vier neuen Lieferanten in den Bereichen Textil und Fahrweg Sozialaudits nach amfori-Vorgaben durchführen lassen. Bei sieben bestehenden Lieferanten erfolgten zudem Re-Audits. Die auditierten Produktionsstätten befanden sich in Polen, Italien, Ungarn und China.

414–2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen.

Von den 2019 neu bewerteten Lieferanten haben 14 den Schwellenwert von 45 Punkten unterschritten. Als ergriffene Massnahmen haben bereits einzelne Gespräche mit Lieferanten stattgefunden.

Bei drei der elf durch amfori auditierten Lieferanten hat die SBB mögliche negative soziale Auswirkungen festgestellt und daraufhin Entwicklungspläne erstellt, die sich nun in Umsetzung befinden. Zwei chinesische Hersteller zum Beispiel werden durch amfori zu spezifischen sozialen Themen geschult. Aufgrund eines sehr schlechten Auditresultates bei einem Lieferanten aus der Türkei und der fehlenden Bereitschaft, Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen, hat die SBB auf eine Vertragsverlängerung verzichtet.

Weitere Informationen zur sozialen Bewertung der Lieferanten siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Lieferketten und Entsorgung», Box «Sichere Schuhe aus fairer Produktion».

Kundengesundheit und -sicherheit.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Sicherheit hat oberste Priorität, sie gehört deshalb zu den drei Topzielen der SBB. Ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit von Kunden, Mitarbeitenden und Dritten sind für die SBB zentrale Anliegen.

Um das Thema Sicherheit im Verhalten aller Mitarbeitenden zu verankern und die Sicherheit kontinuierlich zu verbessern, setzt die SBB eine Vielzahl von Massnahmen um. Sie ist sich dabei bewusst, dass Sicherheit jeden Tag immer wieder neu geschaffen werden muss. Ein über Jahre stetig weiterentwickeltes Sicherheitsmanagementsystem unterstützt nachhaltig ihr Bestreben nach einer hohen Sicherheit.

Strategisches Ziel.

Die SBB hält die Sicherheit im Bahnbetrieb auf hohem Niveau. Dazu entwickelt sie ihre integrale Sicherheits- und Qualitätskultur weiter, gewährleistet die Einhaltung aller Sicherheitsregeln und nutzt dabei das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2020 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns – einen Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen – auf dem bestehenden, hohen Niveau halten.

Zielerreichung 2019.

Die Messungen der Sicherheitsleistung belegen, dass sich die konstanten Anstrengungen zugunsten der Sicherheit bewähren. 2019 ereigneten sich acht Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) mit mittlerem und grossem Ausmasspotenzial. Die SBB verzeichnete damit drei Unfälle weniger als im Vorjahr und erreichte ein deutlich besseres Resultat als im langjährigen Durchschnitt. Das Resultat bestätigt den langfristigen Trend: Die SBB verzeichnet trotz erbrachter Mehrleistungen auf hohem Niveau immer weniger Unfälle.

Weitere Informationen zu Kundengesundheit und Kundensicherheit siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo», Abschnitt «Mit Programm Sicuro! für mehr Sicherheit».

416–1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit.

Zwei der acht Zugunfälle sind hervorzuheben: Ein ICE entgleiste wegen eines Bedienfehlers eines Zugverkehrsleiters der DB zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB auf einer Weiche. Ein Passagier wurde leicht verletzt, und es entstand grosser Sachschaden an Fahrzeug und Infrastruktur. In Zürich Herdern kollidierten zwei Leermaterialzüge wegen eines nicht beachteten Halt zeigenden Signals. Beide Lokführer wurden leicht verletzt. Auch hier entstand erheblicher Schaden am Rollmaterial.

Schutz der Kundendaten.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die Digitalisierung erzeugt dank neuer Geschäftsmodelle, mehr Interaktionen und leistungsstarker Auswertungsmethoden eine wachsende Menge an Kundendaten. Als vertrauenswürdige Mobilitätsdienstleisterin stellt die SBB das Vertrauen ihrer Kunden an die erste Stelle. Dies äussert sich im sorgfältigen Umgang mit Kundendaten: Die SBB bearbeitet Kundendaten zurückhaltend und geht nicht an die Grenzen dessen, was rechtlich erlaubt ist. Unter anderem nutzt sie Kundendaten ausschliesslich, um dem Kunden individuellen Mehrwert zu bieten, verkauft keinerlei Kundendaten und gibt den Kunden die Möglichkeit, die Bearbeitung ihrer Daten abzulehnen.

Seit 2015 regelt eine Konzernweisung zum Umgang mit Kundendaten die Kundendaten-Governance. Die aktualisierte Fassung von 2018 enthält das Recht des Kunden, anonym zu reisen. Die Weisung gilt nur für Daten von Kunden, die sich auf eine bestimmte oder bestimmbar natürliche oder juristische Person beziehen. Sie betrifft besonders Reisende im Personenverkehr, Konsumenten in Bahnhöfen sowie Geschäftskunden von Immobilien (Mieter, Investoren unter anderem), von Cargo (Verlader, Spediteure unter anderem) und des Personenverkehrs.

Projekte, welche die Bearbeitung von Kundendaten beinhalten, unterstehen der Kundendaten-Governance. Sie werden von den verantwortlichen Linienbereichen (Konzernbereiche, Divisionen, Tochtergesellschaften) mittels eines Datenschutzchecks auf folgende Gesichtspunkte geprüft:

- Konformität mit den rechtlichen Vorgaben (Prüfung durch SBB Datenschutzbeauftragte/n)
- Konformität mit den Grundsätzen der Weisung zum Umgang mit Kundendaten (Prüfung durch Leiter/in Kommunikation)

Die Kundendaten-Governance liegt im Verantwortungsbereich von SBB Kommunikation.

418–1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten.

2019 sind keine nennenswerten Beschwerden eingegangen.

Barrierefreiheit.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

In Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2004 gewährleistet die SBB Reisenden mit Einschränkungen die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie betreibt dazu schrittweise Anpassungen am Rollmaterial, an der Infrastruktur, bei der Fahrgastinformation sowie der Zugänglichkeit des SBB Angebots in der digitalen Welt. Die entsprechenden Verantwortlichkeiten verteilen sich auf die Bereiche Vertrieb und Services seitens Personenverkehrs, Anlagen und Technologie seitens Infrastruktur sowie User Experience seitens SBB Informatik.

Strategisches Ziel.

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, nutzen bis Ende 2023 alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Die für Kunden relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind ab 2020 barrierefrei.

Prozentsatz der Reisenden, die das Angebot barrierefrei nutzen können.

Ende 2019 haben 64 Prozent der Reisenden das Angebot der SBB barrierefrei genutzt. Die Inbetriebnahme des neuen barrierefreien FV-Dosto liegt allerdings hinter dem Zeitplan zurück. 2019 sind Reisende bereits an 397 von total 764 Bahnhöfen der SBB barrierefrei zu den Perrons gelangt und autonom in die Züge ein- und ausgestiegen. Bis Ende 2023 nimmt die SBB grosse Umbauten vor. Sie geht davon aus, dass in der Folge 86 Prozent der Reisenden autonom ein- und aussteigen sowie barrierefreie Zugänge zu Perrons nutzen. Die Anzahl umgebauter Bahnhöfe steigt damit bis Ende 2023 auf 558. Bei 157 Bahnhöfen wird die SBB die Frist des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) per Ende 2023 voraussichtlich nicht einhalten und die entsprechenden Bahnhöfe später umbauen.

Prozentsatz der barrierefreien digitalen Touchpoints.

Das SBB Angebot in der digitalen Welt soll ebenso barrierefrei zugänglich sein. 2019 legte die SBB einen Zielwert von 90 Prozent barrierefreier digitaler Touchpoints entlang ihrer Servicekette fest. Dieser Zielwert wurde deutlich verfehlt. Bis Ende 2019 waren rund 64 Prozent der digitalen Touchpoints entlang der Servicekette – und damit 3 Prozent mehr als im Vorjahr – barrierefrei umgesetzt.

Weitere Informationen zur Barrierefreiheit siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Aufholbedarf bei der Barrierefreiheit».

Optimierung Pendlerströme.

- 103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.
- 103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.
- 103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB betreibt eines der am stärksten ausgelasteten Bahnnetze der Welt. Doch sind die Züge sehr ungleichmässig genutzt: Zu Hauptverkehrszeiten sind viele Züge stark ausgelastet, im Tagesdurchschnitt jedoch weniger als 30 Prozent der Sitzplätze belegt. Das ist weder betriebswirtschaftlich noch volkswirtschaftlich optimal.

Die SBB engagiert sich deshalb in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen und der öffentlichen Hand für eine gleichmässige Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf. Die Hauptverantwortung für das Thema liegt bei Public Affairs und Regulation des Konzerns, das die verschiedensten Bemühungen im ganzen Unternehmen orchestriert.

Strategisches Ziel.

Die SBB lanciert und unterstützt Lösungen, um Pendlerströme zu optimieren und vorhandene Kapazitäten effektiver als bisher zu nutzen. Pendler sollen ihre Reise vermehrt auf die Nebenverkehrszeiten verschieben. Bis 2020 soll deshalb das jährliche Nachfragewachstum zu Nebenverkehrszeiten grösser sein als zu Hauptverkehrszeiten.

Wachstum der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten im Vergleich zur Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten.

2019 hat im Fernverkehr die Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten um 4,5 Prozent und zu Nebenverkehrszeiten um 6,6 Prozent zugenommen. Die SBB erreichte damit ihr Ziel einer Verlagerung der Pendlerströme auf Nebenverkehrszeiten klar. Dieselbe Entwicklung zeigte sich 2019 im Regionalverkehr.

Weitere Informationen zur Optimierung der Pendlerströme siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Geschäftsentwicklung des Konzerns, der Divisionen und der Konzerngesellschaft Cargo», Box «Doppelte Verlagerung mit Sparbilletten», und Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Zusammen mit 200 anderen Organisationen für flexiblere Arbeitsformen».

Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB leistet einen wichtigen Beitrag an das Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu vielseitigen Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus, die eine grosse Anzahl an Bedürfnissen abdecken: unter anderem Arbeit, Bildung, Gesundheit, Verkauf, Wohnen und öffentliche Begegnungsorte. Die SBB engagiert sich ferner im preisgünstigen Wohnungsbau. Langfristig soll ein Drittel der auf SBB Arealen geschaffenen Wohnungen preisgünstig angeboten werden – einerseits im Rahmen von Baurechtsverträgen mit Wohnbaugenossenschaften, andererseits im eigenen Portfolio. Die SBB ist sich bewusst, dass sie dank ihrer Entwicklungsareale rund um die grossen Bahnhöfe eine erhebliche Verantwortung trägt. So stellt sie in enger Zusammenarbeit mit Vertretern der städtischen Behörden, der Bevölkerung und mittels mehrstufiger Wettbewerbsverfahren sicher, dass alle Areale mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität entwickelt werden.

Die Angebotsplanung im Verkehr bietet ähnliche Herausforderungen: Der Einfluss von Ausbauprojekten auf die Raumgestaltung ist gross, die Kosten für den Bau der Infrastruktur und den Unterhalt sind ebenso erheblich. Deshalb will die SBB technologische und gesellschaftliche Entwicklungen einbeziehen und ihr Angebot möglichst effizient erweitern.

Strategisches Ziel.

Die SBB plant ihr Angebot nachhaltig. Sie berücksichtigt die Kosten, die Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Interessen der Umwelt, den Energie-, Flächen- und Materialverbrauch sowie soziale Kriterien. Dabei will sie strategische Konzepte zu einem frühen Zeitpunkt mittels Kriterien entlang der Nachhaltigkeitsstrategie bewerten.

Einführung einer Nachhaltigkeitsbewertung für Ausbauprojekte.

Im Berichtsjahr hat sich die SBB mit der langfristigen Entwicklung von Mobilität und Arealen befasst, um daraus integrierte, handlungsleitende Entwicklungspfade für die SBB abzuleiten. Die Erkenntnisse sollen in die langfristige Planung der Ausbauschritte von SBB Arealen einfließen. So hat die SBB langfristige Entwicklungsziele sowohl für den «Nationalen Entwicklungsplan 2040+» als auch für die «Gesamtperspektive Basel» abgeleitet. Diese Ziele umfassen unter anderem die folgenden Unterziele im Sinne der Nachhaltigkeit:

- Mobilität erfolgt flächen-, CO₂- und energiearm (inklusive grauer Energie).
- Mobilitätskonzepte unterstützen die räumliche Innenentwicklung (keine Zersiedelung).
- An Mobilitätshubs wird das Umsteigen vom/zum kollektiven Verkehr erleichtert und gleichzeitig die städtebauliche Verdichtung gefördert.

Durch diese Ziele will die SBB die kollektive Mobilität im Modalsplit von heute 20 Prozent auf 60 Prozent bis 2040 und darüber hinaus vorantreiben und die Lebensqualität der Schweiz erhöhen.

Weitere Informationen zur räumlichen Entwicklung siehe SBB Geschäftsbericht 2019 Kapitel «Immobilien – saubere und sichere Bahnhöfe für die Schweiz und die Regionen», Abschnitte «Entwicklung intra- und intermodale Mobilitätsknotenpunkte», «Beitrag an lebendiges und nachhaltiges Bahnhofsumfeld» sowie «Ein Drittel preisgünstiger Wohnungsbau».

Kontakt für weitere Fragen.

Christina Meier
Leiterin Nachhaltigkeit
SBB AG
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
christina.meier@sbb.ch

Impressum.

Der SBB Bericht 2019 gemäss GRI-Standards ist Bestandteil der SBB Jahresberichterstattung 2019. Er ist auf der Website www.sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher Sprache abrufbar.

Herausgeberin.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz