

SBB Bericht gemäss
GRI-Standards.

2020

Inhaltsverzeichnis.

S 03	GRI-Inhaltsindex
S 08	Nachhaltigkeit bei der SBB
S 13	Allgemeine Angaben
S 20	Wesentliche ökonomische Themen
S 22	Wesentliche ökologische Themen
S 39	Wesentliche soziale Themen
S 52	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 101: Grundlagen 2016		GB: SBB Geschäftsbericht 2020 GRI: SBB Bericht 2020 gemäss GRI-Standards
Organisationsprofil		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–1 Name der Organisation	GB S. 58
	102–2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	GB S. 5
	102–3 Hauptsitz der Organisation	GB S. 58
	102–4 Betriebsstätten	GB S. 58, 103–104
	102–5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	GB S. 58
	102–6 Belieferte Märkte	GB S. 53
	102–7 Grösse der Organisation	GB S. 53 reporting.sbb.ch
	102–8 Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	reporting.sbb.ch/personal (Personalbestand nach Arbeitsv.) reporting.sbb.ch/personal (Teilzeitmitarbeitende)
	102–9 Lieferkette	GRI S. 20 GB S. 46
	102–10 Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	GB S. 84, 103–104
	102–11 Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	GRI S. 13
	102–12 Externe Initiativen	GRI S. 13
	102–13 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	GRI S. 13
Strategie		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–14 Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	GB S. 5–7
	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. 66 Code of Conduct
	102–17 Verfahren zu Beratung und Bedenken in Bezug auf die Ethik	GB S. 66
Unternehmensführung		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102–18 Führungsstruktur	GRI S. 13 GB S. 59
	102–19 Delegation von Befugnissen	GRI S. 13 GB S. 64–65
	102–20 Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	GRI S. 14 GB S. 63
	102–21 Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	GRI S. 14 GB S. 72
	102–22 Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien	GB S. 60–62, 66–68
	102–23 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	GB S. 61
	102–24 Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	GB S. 63
	102–25 Interessenkonflikte	GB S. 62
	102–26 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien	GRI S. 14
	102–27 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	GRI S. 14
	102–28 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	GB S. 63–64
	102–29 Identifizierung und Umgang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen	GB S. 63–64
	102–30 Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement	GB S. 65, 98–99
	102–31 Überprüfung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	GB S. 65, 98–99
	102–32 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	GB S. 65
	102–33 Übermittlung kritischer Anliegen	GB S. 65

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
	Angaben	
	102-34 Art und Gesamtzahl kritischer Anliegen	GB S. 65
	102-35 Vergütungspolitik	GB S. 69-71
	102-36 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	GB S. 69-71
	102-37 Einbindung der Stakeholder bei Entscheidungen zur Vergütung	GB S. 69-71
	102-38 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	GRI S. 15
	102-39 Prozentualer Anstieg des Verhältnisses der Jahresgesamtvergütung	GRI S. 15
	Einbindung von Stakeholdern	
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-40 Liste der Stakeholder-Gruppen	GRI S. 15
	102-41 Tarifverträge	reporting.sbb.ch/personal (Personalbestand nach Arbeitsv.)
	102-42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	GRI S. 15
	102-43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	GRI S. 15
	102-44 Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	GRI S. 16
	Vorgehensweise bei der Berichterstattung	
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-45 Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	GRI S. 16
	102-46 Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	GRI S. 16
	102-47 Liste der wesentlichen Themen	GRI S. 17
	102-48 Neudarstellung von Informationen	GB S. 103-104
	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. 52
	102-54 Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	GRI S. 19
	102-55 GRI-Inhaltsindex	GRI S. 3
	102-56 Externe Prüfung	GRI S. 19 GB S. 103-104

Wesentliche ökonomische Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
	Indirekte ökonomische Auswirkungen	
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 20
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 20
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20
GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016	203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	sbb.ch: Bauprojekte sbb.ch: Projekte in allen Regionen der Schweiz
	Beschaffungspraktiken	
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 20 GB S. 46-47
	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 ökologische Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
	Materialien	
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 22 GB S. 46
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 22
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 22

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
GRI 301: Materialien 2016	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen 301-2 Eingesetzte rezyklierte Ausgangsstoffe	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Materialverbrauch) reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Anteil aufbereiteter und wiederverwendeter Gleisaushub)
Energie		
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. 23 GB S. 45-46 GRI S. 23 GRI S. 23
GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation 302-3 Energieintensität 302-4 Verringerung des Energieverbrauchs 302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch) reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (spezifischer Energieverbrauch) GRI S. 24 reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch)
Biodiversität		
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. 24 GB S. 51 GRI S. 24 GRI S. 24 GRI S. 26
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 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. 27
Emissionen		
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. 27 GB S. 45 GRI S. 27 GRI S. 27 GRI S. 28
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1) 305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2) 305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3) 305-4 Intensität der THG-Emissionen 305-5 Senkung der THG-Emissionen 305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS) 305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	GRI S. 29 GRI S. 29 GRI S. 30 reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Treibhausgasemissionen aus Energieverbräuchen) GRI S. 30 GRI S. 30
Abfall		
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. 31 GRI S. 31 GRI S. 31 GRI S. 31
GRI 306: Abfall 2020	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen 306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen 306-3 Angefallener Abfall	GRI S. 32 reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Abfälle)
Umwelt-Compliance		
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. 33 GRI S. 33 GRI S. 33
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	GRI S. 33

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
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	GRI S. 20
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	308-1 Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	GRI S. 34
	308-2 Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	GRI S. 34
Anpassung an den Klimawandel		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 34
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 34
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 34
	Schutz vor Naturgefahren	GRI S. 35
Nachhaltiges Bauen		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 36
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 24–25, 46
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 36
	Anteil nachhaltigkeitszertifizierter Neubauten	GRI S. 36
Verkehrsverlagerung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 37
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 47
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 37
	Modalsplit des Personenverkehrs Anteil Eisenbahn	GRI S. 37
	Modalsplit des Güterverkehrs im Binnen-, Import- und Exportverkehr	reporting.sbb.ch/verkehr
	Wachstum der Nachfrage zu Hauptverkehrszeiten im Vergleich zur Nachfrage in den Nebenverkehrszeiten	reporting.sbb.ch/verkehr (Nachfragewachstum HVZ/NVZ)
Umweltkommunikation		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 38
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 38
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 38
	Umweltimage	GRI S. 38

Wesentliche soziale Themen.

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 39
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 15, 42
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 39
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018	403-1 Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 41
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	GRI S. 41
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	GRI S. 42
	403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 43
	403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 43
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	GRI S. 43
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	GRI S. 44
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	GRI S. 44
Aus- und Weiterbildung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 44
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GB S. 33, 43
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 44

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	GRI S. 45 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. 46 GB S. 41-42
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 46
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 46
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	reporting.ch/personal (Personelle Vielfalt)
	405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	GB S. 41
Nichtdiskriminierung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 46 GB S. 41
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 46
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 46
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	GRI S. 47
Soziale Bewertung 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	GRI S. 20
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 20
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	414-1 Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	GRI S. 47
	414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	GRI S. 47
Kundengesundheit und -sicherheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 48 GB S. 29, 35, 51
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 48
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 48
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016	416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	GRI S. 49 GB S. 29
Schutz der Kundendaten		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 49
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 49
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 49
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	GRI S. 49
Barrierefreiheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 50 GB S. 23, 49
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 50
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 50
	Prozentsatz der Reisenden, die das Angebot barrierefrei nutzen können	GB S. 49
	Prozentsatz der barrierefreien digitalen Touchpoints	GRI S. 50
Angebote und Preise transparent machen		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 51
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 51
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 51
	Kundenzufriedenheit Sortiment	GRI S. 51

Nachhaltigkeit bei der SBB.

Von der Nachhaltigkeitsstrategie zur integrierten SBB Strategie.

2020 war für die SBB hinsichtlich der strategischen Ausrichtung des Themas Nachhaltigkeit ein Übergangsjahr: Die Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 lief aus, und es stellte sich die Frage nach einer neuen strategischen Ausrichtung. Zu diesem Zweck ermittelte die SBB mithilfe einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse und eines Abgleichs mit den Sustainable Development Goals die Relevanz und den Handlungsbedarf innerhalb der unterschiedlichen Themenfelder der Nachhaltigkeit. Zudem wurden die Themenfelder in internen Workshops und gemeinsam mit externen Stakeholdern geschärft und Überschneidungen mit bereits bestehenden Fachstrategien identifiziert.

Die SBB hat schliesslich entschieden, ihre soziale und ökologische Verantwortung auf höchster strategischer Ebene zu verankern. Nachhaltigkeitsthemen werden in die Konzernstrategie SBB integriert und in den unterschiedlichen Fachstrategien konkretisiert. Die integrierte Konzernstrategie soll Mitte 2021 verabschiedet werden.

Infolge des Strategieprozesses hat die SBB Schwerpunkte ihres Nachhaltigkeitsengagements definiert und in einem Nachhaltigkeitsversprechen und den daraus hervorgehenden Ambitionen ausformuliert.

Nachhaltigkeitsversprechen.

102-46

Wir bringen die Schweiz vorwärts: Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist die SBB eine treibende Kraft bei der Transformation zu einer nachhaltigen Schweiz. Wir gestalten dank einer offenen Kultur die Mobilität der Zukunft. Wir vernetzen Menschen, Regionen, die Wirtschaft sowie die Natur und steigern die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz.

Ambitionen 2030.

102-46

Wir sind klimaneutral.

Wir sind ab 2030 klimaneutral. Dazu reduzieren wir die Treibhausgasemissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben, steigern unsere Energieeffizienz und setzen konsequent auf erneuerbare Energien. Die Anpassung an den Klimawandel gehen wir proaktiv an.

Wir vollziehen den Übergang zur Kreislaufwirtschaft.

Wir beschaffen und verwenden unsere Ressourcen wirtschaftlich, effizient, verantwortungsvoll und umweltschonend. Zusammen mit Partnern und Lieferanten entwickeln wir die Kreislaufwirtschaft weiter und machen sie zum Standard.

Wir sind Vorreiterin für eine nachhaltige Verkehrs- und Lebensraumentwicklung.

Wir bieten unseren Kund*innen eine umweltfreundliche, barrierefreie Mobilität und einen nachhaltigen Gütertransport. Damit fördern wir die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Wir bauen und bewirtschaften Gebäude und Flächen nachhaltig und erhöhen so die Lebensqualität sowie die Biodiversität in der Schweiz.

Wir sind die Top-Arbeitgeberin der Schweiz.

Wir gehen den demografischen, sozialen und technologischen Wandel aktiv an. Wir fördern eine exzellente Sicherheitskultur und stärken die Gesundheit und die individuellen Kompetenzen unserer Mitarbeitenden für die Berufswelt der Zukunft. Wir leben Vielfalt und Chancengleichheit.

Das Nachhaltigkeitsengagement der SBB: Ambitionen und Schwerpunktthemen.

102-46



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 ein grosses Interesse, diese Agenda vorbildlich umzusetzen. Die Sustainable Development Goals (SDGs) bilden den Kern 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 2020 durch ihr Handeln entlang ihres Nachhaltigkeitsengagements erneut einen Beitrag zur Erreichung der SDGs in der Schweiz geleistet. In erster Linie trägt sie durch die Ambition einer klimaneutralen SBB, ihre Energiestrategie und ihr Angebot massgeblich zur Energiewende (SDG 7) und zum Klimaschutz (SDG 13) bei. Als grosse Mobilitätsanbieterin, Arbeitgeberin, Immobilienbesitzerin und Beschafferin hat die SBB zudem die Erreichung der SDGs 8 (Sichere Arbeit), 9 (Sicherer Zugang zur Bahn und verlässliche Infrastruktur), 11 (Nachhaltige Bauten und Lebensräume) und 12 (Beschaffung und Ressourcenverbrauch) stark unterstützt.

Einen punktuellen Beitrag hat die SBB 2020 bei weiteren fünf Zielen geleistet: Im Sinne der Mitarbeitenden engagiert sie sich für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement, ein breites Aus- und Weiterbildungsangebot und die Gleichstellung (SDGs 3, 4 und 5). Die SBB unterstützt zudem das SDG 10, indem sie Chancengleichheit für Mitarbeitende und Barrierefreiheit beim Zugang zur Bahn fördert. Über die Pflege von Bahnborden und Böschungen steuert die SBB schliesslich dazu bei, SDG 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 SDG hat sich die SBB am Länderbericht 2018 «Die Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung durch die Schweiz» orientiert. Die Schwerpunkte der SBB stehen zudem im Einklang mit der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats, die sich in der Vernehmlassung befindet. Im Folgenden wird der Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDG beschrieben und auf weitere Informationen in der Jahresberichterstattung verwiesen.

GB: SBB Geschäftsbericht 2020; GRI: SBB Bericht 2020 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 im Hinblick auf die Digitalisierung und psychische Gesundheit. Sie sorgt zudem für gesundheitsförderliche Arbeitsbedingungen, besonders für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende.	GB S. 15, 42 GRI S. 39–44
	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, um die durch die Digitalisierung bedingten Veränderungen zu meistern.	GB S. 33, 43 GRI S. 44–45
	Die SBB fördert den Wiedereinstieg in den Beruf sowie die Vereinbarkeit von Arbeits- und Privatleben. Sie erhöht den Frauenanteil unter den Mitarbeitenden auf allen Hierarchiestufen. Der SBB wird regelmässig Lohngleichheit betreffend Geschlecht, Alter und Nationalität bescheinigt.	GB S. 41–42 GRI S. 46
	Die SBB spart Energie, erhöht die Energieeffizienz und steigert den Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch. Zudem plant sie, vermehrt Strom und Wärme durch neue, erneuerbare Energiequellen zu erzeugen.	GB S. 45–46 GRI S. 23–24
	Die Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sie entwickelt dafür ihre integrale Sicherheits- und Qualitätskultur kontinuierlich weiter. Durch den GAV SBB und den GAV SBB Cargo sorgt sie zudem für zeitgemässe und zukunftsfähige Arbeits- und Anstellungsbedingungen für ihre Mitarbeitenden.	GB S. 29 GRI S. 39–44

SDG	Der Beitrag der SBB	Mehr Informationen
	<p>Die SBB will auch in Zukunft die umweltfreundlichste Mobilitätsanbieterin der Schweiz sein. Sie betreibt und unterhält eine verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur. Sie modernisiert und rüstet zudem ihre Anlagen, Gebäude und Fahrzeuge nach, um diese noch sauberer und umweltverträglicher zu machen. Sie fördert die Verkehrsverlagerung auf die Bahn und den Ausbau der kollektiven Mobilität.</p> <p>Die SBB investiert in Innovationen, entwickelt neue Mobilitätsangebote und fördert den grenzüberschreitenden Verkehr. So sichert sie den ökologischen Vorteil des Bahnfahrens.</p>	<p>GB S. 19–20, 47 GRI S. 37–38</p> <p>GB S. 20–24</p>
	<p>Die SBB fördert die Chancengleichheit unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie toleriert keinerlei Art von Rassismus und Diskriminierung. Diskriminierungsvorfälle können SBB intern bei unterschiedlichen (auch dezentralen) Stellen gemeldet werden. Zudem fördert die SBB die Vielfalt in Teams und im Management – beispielsweise hinsichtlich der Verteilung der Landessprachen – und etabliert eine inklusive Unternehmenskultur.</p> <p>Die SBB ermöglicht Menschen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zum digitalen SBB Angebot sowie 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. 41–42 GRI S. 47</p> <p>GB S. 23, 49 GRI S. 50</p>
	<p>Die SBB trägt zu einem hohen Sicherheitsniveau im öffentlichen Verkehr bei. Es gehört zu ihren wichtigsten Zielen, den sicheren Zugang zur Bahn, eine unfallfreie Bahnfahrt und die Unversehrtheit der Kund*innen, Mitarbeiter*innen und Dritter zu gewährleisten.</p> <p>Die SBB prägt die Schweiz durch ihr Verkehrs- und Immobilienangebot. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu reichhaltigen Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus. Sie schafft sichere, bezahlbare und nachhaltige Verkehrssysteme, Angebote und Wohnraum. Ihre Büro- und Wohngebäude plant und baut sie nach hochgesteckten Nachhaltigkeitsstandards. So fördert die SBB die Zusammenarbeit zwischen Lebens- und Wirtschaftsräumen und sichert die Attraktivität der Schweiz als Wohn- und Arbeitsort.</p>	<p>GB S. 29 GRI S. 48–49</p> <p>GB S. 24–25, 46 GRI S. 36</p>
	<p>Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen in der Schweiz. Sie berücksichtigt entlang der ganzen Wertschöpfungskette nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und ökologische Kriterien.</p> <p>In Zusammenhang mit Beschaffungs- und Investitionsentscheiden fördert die SBB die Kreislauffähigkeit. Sie sorgt für eine effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen, minimiert den Ressourcenverbrauch, nutzt wiederverwertbare Materialien und steigert die Recyclingquote.</p> <p>Die SBB vermindert die Abfallmenge im Betrieb und den Kunststoffverbrauch der Mitarbeitenden sowie der Endkonsument*innen an den Bahnhöfen. Sie senkt damit die Gesamtkosten und fördert die Nachhaltigkeitsleistung des Bahnbetriebs.</p>	<p>GB S. 46–47 GRI S. 20–21, 34, 47</p> <p>GB S. 46 GRI S. 22, 36</p> <p>GB S. 32, 47 GRI S. 31</p>
	<p>Die Bahn ist und bleibt neben dem Langsamverkehr das klimafreundlichste Transportmittel. Deshalb trägt die SBB – beziehungsweise jegliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn – einen wesentlichen Teil zum Klimaschutz in der Schweiz bei. Darüber hinaus gehört es zu den wichtigsten Zielen der SBB, ihre CO₂-Emissionen nach wissenschaftlichen Vorgaben zu reduzieren. Sie will bis 2030 klimaneutral sein.</p> <p>Die SBB steigert ihre Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen. Sie passt sich proaktiv an die Auswirkungen des Klimawandels an.</p>	<p>GB S. 45 GRI S. 27–30</p> <p>GRI S. 34–35</p>
	<p>Die SBB bewirtschaftet einen grünen Korridor entlang der Schienen. Sie ergreift Ausgleichsmassnahmen im Rahmen von Bauprojekten. Zudem schützt und renaturiert sie Ökosysteme, um die Biodiversität zu fördern sowie Lebensräume von geschützten und bedrohten Tier- und Pflanzenarten zu erhalten.</p>	<p>GB S. 51 GRI S. 24–27</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 oberen Kadern erhalten nebst dem fixen einen variablen Lohnbestandteil, der sich an neun Konzernzielen bemisst. Vier dieser Ziele stehen mit den Zielen des Nachhaltigkeitsengagements im Einklang. Es sind dies die Personalmotivation, die Sicherheit, die Kundenzufriedenheit und allen voran die ökologische Nachhaltigkeit.

102–19 Delegation von Befugnissen.

Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns legt das Nachhaltigkeitsengagement der SBB fest und sorgt in Zusammenarbeit mit den Themenverantwortlichen der Divisionen und Konzernbereiche für die Umsetzung der Ziele. Um den Weg zur Umsetzung zu überwachen und die Nachhaltigkeitsmassnahmen erfolgreich zu steuern, betreibt die SBB ein Monitoring. Anhand strategischer Kennzahlen für jedes Schwerpunktthema überwacht und lenkt sie nicht nur wirtschaftliche, sondern auch umweltbezogene und soziale Unternehmensleistungen. Der Umsetzungsstand der Schwerpunktthemen wird jährlich der Konzernleitung mitgeteilt.

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

Urs Wälchli, Leiter Unternehmensentwicklung, vertritt das Thema Nachhaltigkeit im Konzern. Er ist direkt dem CEO unterstellt und nimmt an den Konzernleitungssitzungen teil.

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

Die SBB will das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden und als treibende Kraft bei der Transformation zu einer nachhaltigen Schweiz wirken. Dies erfordert 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 Ambassador*innen-Community für diejenigen Mitarbeitenden gegründet, die sich durch ihre Vertrautheit mit Nachhaltigkeitsthemen auszeichnen. Die Community umfasst mittlerweile rund 320 Nachhaltigkeitsambassador*innen, die sich in ihrem Arbeitsalltag für eine nachhaltige SBB einsetzen und das Nachhaltigkeitsbewusstsein ihrer Kolleg*innen schärfen. Urs Wälchli, Leiter Unternehmensentwicklung, ist Schirmherr der Ambassador*innen-Community.

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

Die Nachhaltigkeitsstrategie 2017–2020 ist auf das Ende dieses Berichtsjahres ausgelaufen. Deshalb begann die SBB bereits 2019, eine neue strategische Ausrichtung der Nachhaltigkeit zu erarbeiten und mit internen sowie externen Stakeholdern abzustimmen. Die SBB hat sich schliesslich entschieden, ihre soziale und ökologische Verantwortung auf höchster strategischer Ebene zu verankern. Die Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit werden somit in die Konzernstrategie SBB aufgenommen und in den unterschiedlichen Fachstrategien konkretisiert. Die Konzernleitung und der Verwaltungsrat sollen Mitte 2021 die integrierte Konzernstrategie genehmigen. Die Nachhaltigkeitsleistung wird pro Schwerpunktthema mittels eines definierten KPI (Key Performance Indicator) gemessen und jährlich an die Konzernleitung rapportiert.

102–27 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans.

In wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Fragen verfügen die Mitglieder des Verwaltungsrates sowie der Konzernleitung über umfangreiches Wissen. Der Verwaltungsrat traktandiert periodisch aktuelle Entwicklungen im Rahmen der Überprüfung der Konzernziele sowie themenbezogen.

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 hat Auswirkungen auf die variablen Lohnbestandteile.

102–38 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung.

Das Verhältnis der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden zur Jahresgesamtvergütung des tiefsten Einkommens betrug 2020 12 : 1.

102–39 Prozentualer Anstieg des Verhältnisses der Jahresgesamtvergütung.

Die prozentuale Senkung der Jahresgesamtvergütung des höchstbezahlten Mitarbeitenden betrug 2020 21 Prozent, die prozentuale Steigerung der Jahresgesamtvergütung aller Mitarbeitenden 0,4 Prozent. Das ergibt ein Verhältnis von –55 : 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:

- Privatkund*innen und Geschäftskund*innen
- den Bund
- Kantone, Städte und Gemeinden
- Mitarbeitende
- Lieferanten
- Sozialpartner
- Fach- und Wirtschaftsverbände
- Interessengruppen im Bereich Umweltschutz
- Behindertenverbände
- Wissenschaft
- Politik und Öffentlichkeit

102–42 Ermittlung und Auswahl der Stakeholder.

Stakeholder werden unter anderem auf folgender Grundlage ermittelt: durch das Management von Reputationsrisiken, über die Einbindung von Zweitmeinungen und Aussensichten, zur Erhöhung der Chancen einer gemeinsamen politischen Interessenvertretung sowie aufgrund unternehmerischer, wirtschaftlicher und betrieblicher Interessen.

102–43 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern.

Die Formen des Dialogs sind mannigfaltig: 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 und partnerschaftliche Zusammenarbeit. Die Umweltverbände erhalten von der SBB regelmässig Informationen und Dialogangebote. Um die Schwerpunkte ihres Nachhaltigkeitsengagements zu erarbeiten, hat die SBB Vertreter*innen von Umwelt- und Wirtschaftsverbänden, Sozialpartner, Kund*innen und relevanten Bundesämtern eingeladen.

Um sich mit ausgewählten Anspruchsgruppen auszutauschen, hat die SBB spezielle Gremien ins Leben gerufen. Beispielsweise pflegt die SBB mit dem Format «Kundenstimme»

den Dialog mit den Kund*innen. 2020 hat sich der Kundenstimmen-Pool verzehnfacht – von 250 registrierten Kund*innen auf 2700. Projekte aus allen Divisionen haben von den Anregungen und Rückmeldungen der Kund*innen zu konkreten Fragen oder Produktideen profitiert. Aufgrund der aktuellen coronabedingten Lage fanden die Gespräche und Interviews vorwiegend über Distanz auf digitalen Kanälen statt. Eine Zusammenfassung von ausgewählten Projekten (Fragen, Vorgehen, Ergebnis und weitere Schritte) sind auf [sbb.ch](https://www.sbb.ch) aufgeschaltet, um den Kreislauf der Rückmeldungen zu schliessen.

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 Bürger*innen. Im Berichtsjahr haben die Auswirkungen und Herausforderungen der Coronakrise auf die SBB den Stakeholder-Dialog dominiert. Weitere wichtige Themen waren, wie bereits im Vorjahr, die Basisleistungen der Bahn (Lokpersonal-mangel, Angebot, Qualität, Pünktlichkeit, Rollmaterial, Sicherheit, Leistungsvereinbarung Bahninfrastruktur 2021–2024, Tarife und Sortiment) sowie der öffentliche Verkehr als Teil der Lösung in der Klimadebatte (Ausbau IPV/Nachtzüge, Steigerung Modalsplit, Verlagerung Güterverkehr). Schliesslich setzte die SBB mit den Stakeholdern die Diskussion rund um Digitalisierungsthemen fort (multimodale Mobilität, nationale Dateninfrastruktur Mobilität, Datenschutz, E-ID-Gesetz, Automation und Digitalisierung im Güterverkehr).

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 Tochtergesellschaften 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.

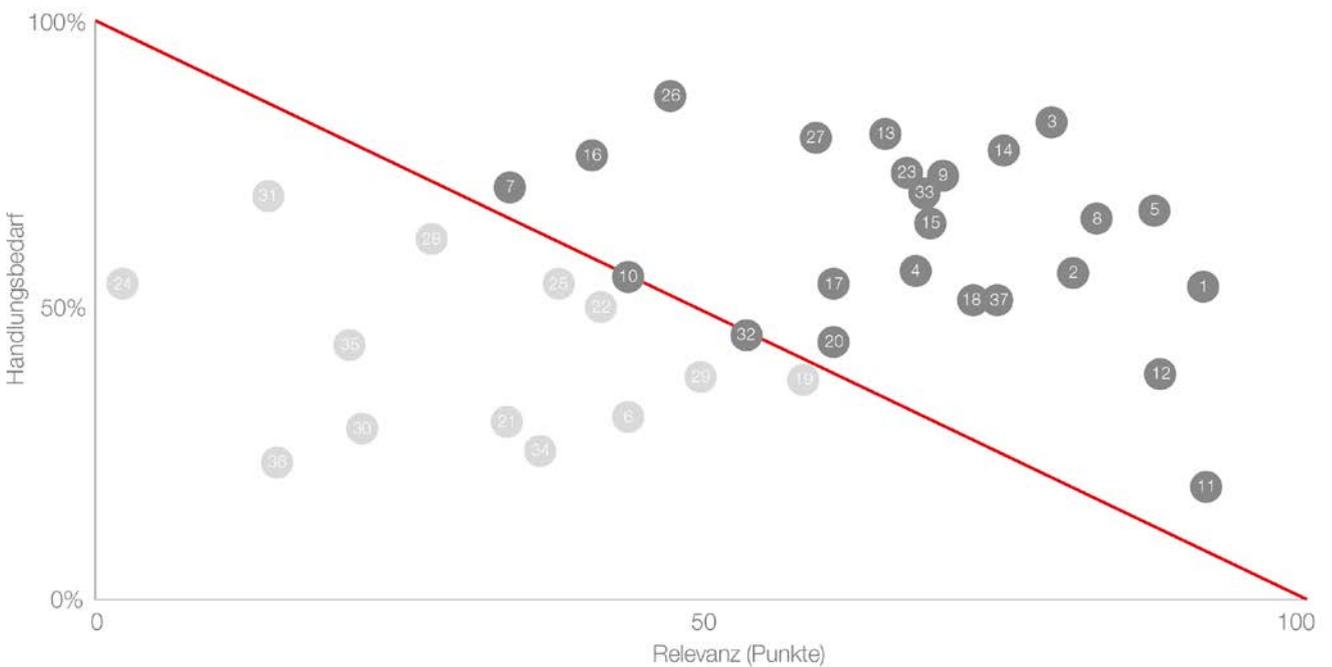
Die SBB hat 2019/2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Dafür hat sie 37 Themen definiert, die sich einerseits an den GRI-Standards orientieren und andererseits SBB spezifische oder branchenspezifische Themen aufgreifen. Rund 1000 Kund*innen und 1690 Mitarbeitende haben in einer Online-Umfrage die Relevanz der 37 Themen und den entsprechenden Handlungsbedarf eingeschätzt. Daraufhin behandelten 22 Stakeholder (NGOs, Bundesämter, Gewerkschaften usw.) das Umfrageresultat in einem Workshop, und ihre Ansichten wurden in die Analyse aufgenommen. Die so entstandene Wesentlichkeitsmatrix diente als Grundlage für die Festlegung des SBB Nachhaltigkeitsversprechens, der Ambitionen und der Schwerpunktthemen.

Die Berichterstattung berücksichtigt diejenigen Themen, die einen Wert über der Wesentlichkeitsschwelle von 100 erreichen. Der entsprechende Wert ergibt sich aus der Summe von Relevanz und Handlungsbedarf. 24 der 37 Themen entsprechen der Vorgabe und sind berichtsrelevant.

102–47 Liste der wesentlichen Themen.

Die abgefragten und als wesentlich erkannten Themen sind den GRI-Standards zugeordnet. Wo kein themenspezifischer Standard zur Verfügung steht, sind das jeweilige Thema und dessen Auswirkungen unter Berücksichtigung von «GRI 103: Managementansatz» mit themenspezifischen Angaben beschrieben.

Wesentlichkeitsmatrix



Zuordnung der wesentlichen Themen zu den GRI-Standards.

Nr.	Wesentliches Thema	GRI-Standard/Berichtsthema	Seite
1	Erneuerbare Energien einsetzen	GRI 302 Energie	23
2	Energieeffizienz steigern	GRI 302 Energie	23
3	Auswirkungen des Klimawandels auf Infrastruktur, Rollmaterial, Immobilien und Gesundheit antizipieren	Anpassung an den Klimawandel	34
4	CO ₂ -Emissionen und Luftverschmutzung reduzieren	GRI 305 Emissionen	27
5	Lieferanten hinsichtlich ökologischer und sozialer Aspekte bewerten und überprüfen	GRI 204 Beschaffungspraktiken GRI 308 Umweltbewertung der Lieferanten GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferanten	20 34 47
6	Kinder-, Zwangs- oder Pflichtarbeit im Unternehmen und bei Subunternehmen verhindern	GRI 204 Beschaffungspraktiken GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferanten	20 47
7	Artenvielfalt fördern und Wälder/Wiesen schützen	GRI 304 Biodiversität	24
8	Nach hohen Nachhaltigkeitsstandards bauen	Nachhaltiges Bauen	36
9	Ressourcen schonen und wiederverwerten	GRI 301 Materialien	22
10	Abfälle vermindern und Abfalltrennung fördern	GRI 306 Abfall	31
11	Gesundheit und Sicherheit der Kund*innen gewährleisten	GRI 416 Kundengesundheit und -sicherheit	48
12	Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden gewährleisten	GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	39
13	Auslastung der Züge von den Hauptverkehrs- in die Nebenverkehrszeiten verschieben	Verkehrsverlagerung	37
14	Verkehrsverlagerung auf die Schiene fördern	Verkehrsverlagerung	37
15	Alle anderen Möglichkeiten zur Kapazitätserhöhung ausschöpfen, bevor die Infrastruktur ausgebaut wird	Verkehrsverlagerung	37
16	Kund*innen Mobilität von Tür zu Tür anbieten	Verkehrsverlagerung	37
17	Barrierefreier Bahnzugang	Barrierefreiheit	50
18	Vielfalt, Chancengleichheit und Lohngleichheit der Mitarbeitenden fördern	GRI 405 Diversität und Chancengleichheit	46
19	Massnahmen zur Verbesserung der Work-Life-Balance der Mitarbeitenden ergreifen	keine Berichterstattung	--
20	Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden fördern	GRI 404 Aus- und Weiterbildung	44
21	Einhaltung von Menschenrechten beim Personal, besonders beim Sicherheitspersonal, stärker beachten	keine Berichterstattung	--
22	Sozialpartnerschaften pflegen	keine Berichterstattung	--
23	Indirekte volkswirtschaftliche Auswirkungen ihrer Tätigkeit offenlegen	GRI 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen	20
24	Politische Spenden offenlegen	keine Berichterstattung	--
25	Offenen Stakeholder-Dialog führen und professionelles Beschwerdemanagement pflegen	keine Berichterstattung	--
26	Einen Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung zum Umweltschutz leisten	Umweltkommunikation	38
27	Angebote und Preise transparent machen	Angebot und Preise transparent machen	51
28	Diskriminierungsvorfälle innerhalb des Unternehmens offenlegen	GRI 406 Nichtdiskriminierung	47
29	Umweltgesetze einhalten	GRI 307 Umwelt-Compliance	33
30	Wasserverbrauch reduzieren	keine Berichterstattung	--
31	Bahnlärm vermindern	keine Berichterstattung	--
32	Schutz der Kundendaten sicherstellen	GRI 418 Schutz der Kundendaten	49
33	Transparente Führungsstruktur schaffen	Siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Corporate Governance	57
34	Korruption bekämpfen	keine Berichterstattung	--
35	Gesetzesverstösse und Bussgelder offenlegen	keine Berichterstattung	--
36	Gewinn erwirtschaften	keine Berichterstattung	--
37	Zertifizierte Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme etablieren	GRI 307 Umwelt-Compliance	33

102–49 Änderungen bei der Berichterstattung.

Im Berichtszeitraum 2020 sind gegenüber dem Vorjahr folgende Veränderungen bezüglich der wesentlichen Themen erfolgt:

Neue wesentliche Themen:

- GRI 203 Indirekte ökonomische Auswirkungen
- GRI 307 Umwelt-Compliance
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltiges Bauen
- Verkehrsverlagerung
- Umweltkommunikation
- Angebot und Preise transparent machen

Weggefallene oder neu benannte wesentliche Themen aus dem Vorjahr:

- Lebenszyklusbetrachtung (neu im Thema GRI 301 Materialien)
- Lärm
- Grüne Innovationen (neu im Thema GRI 301 Materialien)
- Kombinierte Mobilität (neu im Thema Verkehrsverlagerung)
- GRI 401 Beschäftigung
- GRI 410 Sicherheitspraktiken
- Optimierung der Pendlerströme (neu im Thema Verkehrsverlagerung)
- Verkehrs- und Angebotsplanung und räumliche Entwicklung (neu im Thema Verkehrsverlagerung)

102–50 Berichtszeitraum.

Der SBB Geschäftsbericht 2020 sowie der SBB Bericht 2020 gemäss GRI-Standards beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020.

102–51 Datum des letzten Berichts.

Die SBB hat den Geschäftsbericht sowie den SBB Bericht gemäss GRI-Standards für das Geschäftsjahr 2019 am 10. März 2020 publiziert.

102–52 Berichtszyklus.

Die SBB hat bis 2018 jedes Jahr einen dreisprachigen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (sbb.ch/geschaeftsbericht) veröffentlicht. Seit 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 Standards 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 Bestätigung (external Assurance) eingeholt worden. Wo immer zweckmässig, sind diejenigen Standards beigezogen, die für das interne Controlling massgebend sind.

Wesentliche ökonomische Themen.

Indirekte ökonomische Auswirkungen.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Ob als Mobilitätsdienstleisterin, Arbeits- und Auftraggeberin, Immobilienbesitzerin und -bewirtschafterin oder Mitgestalterin des nationalen Lebensraums: Die SBB als führendes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz leistet einen umfassenden Beitrag an die Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft. Mit ihrem Bahnnetz garantiert sie eine gute Erreichbarkeit und fördert die Bildung von Agglomerationsräumen. Sie erhöht zudem die Standortattraktivität der Schweizer Gemeinden vom urbanen Zentrum bis zur Landgemeinde. Der ÖV spart im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr Platz und gestattet es, den urbanen Raum zu verdichten. Schliesslich garantiert das Bahngüternetz die Versorgung auch in den peripheren Regionen in der Schweiz.

Die SBB pflegt einen intensiven Austausch mit Gemeinden, Kantonen und Dritten. Es ist ihr wichtig, Angebotserweiterungen für ihre Kund*innen und die dazu notwendigen Netzausbauten optimal mit dem Bahnbetrieb abzustimmen. Die «Regionale Gesamtperspektive» koordiniert in den unterschiedlichen Schweizer Planungsregionen die Zusammenarbeit zwischen kantonaler Politik und Verwaltung sowie der SBB hinsichtlich Angebot, Infrastruktur und Arealentwicklung.

Behörden und regionale Institutionen erhalten über die Regionenleiter*innen SBB direkten Zugang zur SBB. Diese treiben divisionsübergreifende Themen und Anliegen in den von ihnen betreuten Regionen (Ost, Mitte, West oder Süd) voran, wirken als Frühwarnsystem und schlagen Lösungsprozesse vor. Überdies verantworten sie die regionalen Gesamtperspektiven.

Beschaffungspraktiken.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB ist eine der grössten Auftraggeberinnen der Schweiz. Als Einkäuferin hat sie 2020 Aufträge in Höhe von 6,06 Milliarden Franken vergeben und mit 14 200 Lieferanten zusammengearbeitet.

Die SBB folgt den Vorgaben für Vergabeverfahren des öffentlichen Beschaffungswesens. Sie richtet sich nach den unternehmensinternen Grundsätzen der ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit sowie nach definierten Mindestanforderungen hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Fachliche Treiberin für eine nachhaltige Beschaffung ist eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe aus Fachspezialist*innen Nachhaltigkeit und Einkaufsspezialist*innen,

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 systematisch auch ökologische und soziale Kriterien. Sie will warengruppenspezifische ökologische und soziale Gesichtspunkte in allen Warengruppenstrategien berücksichtigen. Zudem hat sie das Ziel verfolgt, bis Ende 2020 die 120 Top- und Risikolieferanten nach ökologischen und sozialen Kriterien zu beurteilen sowie Einkäufer*innen zu ökologischen und sozialen Themen zu schulen.

Entwicklung 2020.

Die SBB hat bei rund einem Drittel aller Warengruppenstrategien, die 2020 überarbeitet worden sind, Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen ermittelt sowie, wo relevant, integriert. Ende 2020 waren 122 SBB Lieferanten auf EcoVadis bewertet. Zudem erhielten Mitarbeitende Schulungen zur ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit.

Im Rahmen der klimaneutralen SBB sollen fossil beheizte Mietobjekte und SBB nahe Dienstleistungen bis 2040 klimaneutral beschafft werden. 2020 hat sich eine Arbeitsgruppe diesem Vorhaben angenommen, die betroffenen Warengruppen identifiziert und die drei Kategorien Bahnersatz, Gleisbaumaschinenleistungen und Tiefbau vertieft auf mögliche Massnahmen und deren Machbarkeit analysiert. Grundsätzlich gilt: Je früher die SBB den Ausstieg aus den fossilen Energien angeht, umso preisgünstiger gestaltet sich der Umstieg. Zentral ist dabei der enge und frühzeitige Austausch mit den Lieferanten.

Anfang 2021 wird die SBB eine neue Einkaufsstrategie verabschieden. Es zeichnet sich ab, dass die Strategie die Nachhaltigkeit als eine der drei Hauptstossrichtungen aufnehmen und entsprechend hochgesteckte Ziele für die Lieferkette festlegen wird.

Weitere Informationen zu Beschaffungspraktiken siehe Kapitel «Umweltbewertung der Lieferanten» auf Seite 34, Kapitel «Soziale Bewertung der Lieferanten» auf Seite 47 sowie im SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Ökologisch und sozial nachhaltig beschaffen».

Wesentliche ökologische Themen.

Materialien.

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

Die SBB besitzt insgesamt Material im Umfang von 77 Millionen Tonnen. Dieser eindruckliche Wert ergibt sich aus der im Berichtsjahr durchgeführten Materialflussanalyse. Er verdeutlicht das grosse Potenzial für die SBB, das sich ergibt, wenn endliche Ressourcen unendlich genutzt werden könnten. Sofern bereits Beschaffungs- und Investitionsentscheidungen die Kreislauffähigkeit eines Objektes berücksichtigen, sinken langfristig die Kosten und der Bahnbetrieb wird nachhaltiger. Dies trifft vor allem beim Rollmaterial, bei der Bahninfrastruktur und bei Gebäuden zu. Denn die Lebensdauer dieser Beschaffungen ist lang, und gleichzeitig sind ihre Kosten sowie ihre Umweltrelevanz hoch.

Die SBB hat deshalb das Thema Kreislaufwirtschaft 2020 als Explorationsthema aufgenommen und eine Kreislaufwirtschaftsstrategie erarbeitet. Ab 2021 treibt das neue Kompetenzzentrum Kreislaufwirtschaft die Arbeit rund um die Strategie voran.

Strategisches Ziel.

Die SBB will endliche Ressourcen unendlich nutzen. Die Kreislaufwirtschaft soll bei den Mitarbeitenden und in den Prozessen verankert werden, so dass sie zum konzernweiten Standard wird. Dazu hat die SBB drei strategische Stossrichtungen festgelegt: erstens die Anpassung interner Prozesse, um eigene Assets zirkulär zu beschaffen und zu nutzen; zweitens die Entwicklung zirkulärer Kundenangebote; sowie drittens die Verankerung der Kreislaufwirtschaft in der SBB Unternehmenskultur, um Mitarbeitende und Stakeholder zu befähigen und zu begeistern.

Entwicklung 2020.

Die SBB hat 2020 eine Kreislaufwirtschaftsstrategie sowie ein Umsetzungskonzept erarbeitet und ferner eine konzernweite Materialflussanalyse erstellt. In diesem Zusammenhang identifizierte sie geeignete Leuchtturmprojekte, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Damit schuf die SBB das Fundament, um die Transformation zu einem kreislauffähigen Unternehmen ganzheitlich anzugehen.

2021 baut die SBB ein Kompetenzzentrum Kreislaufwirtschaft (Circular Economy Center of Competence) auf. Zusätzlich zur Programmsteuerung soll der Schwerpunkt dieses Zentrums auf der Führung und Umsetzung des Projektportfolios und der internen Beratung liegen. Um die Kreislaufwirtschaft innerhalb der SBB zu etablieren, wird das Kompetenzzentrum ferner den Kulturwandel und die Kommunikation aktiv angehen.

Die in der Kreislaufwirtschaftsstrategie ausgewiesenen Potenziale müssen in einem zweiten Schritt durch Leuchtturmprojekte evaluiert werden. Die Projekte sollen den ökologischen und ökonomischen Mehrwert nachweisen, den die Kreislaufwirtschaft im Vergleich zum linearen System schafft. Sie sollen bis 2023 umgesetzt sein und dabei einerseits die Ansätze der Kreislaufwirtschaft prüfen, andererseits Lösungen für Prozessanpassungen finden.

Im Vorfeld sind regulatorische Hindernisse wie rechtliche oder finanztechnische Fragen ebenso zu klären wie die Umsetzbarkeit der eigentlichen Kreislaufwirtschaftskonzepte.

Weitere Informationen zur Kreislaufwirtschaft siehe Kapitel «Nachhaltiges Bauen» auf Seite 36 sowie im SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Endliche Ressourcen unendlich nutzen».

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, Leistungsspitzen beim Bahnstrom 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 im Jahr 2030 Energie im Umfang von 850 Gigawattstunden (GWh) einsparen. Dies entspricht rund 30 Prozent ihres für 2030 prognostizierten Jahresenergiebedarfs. 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 Fotovoltaik sowie die Wärme für Gebäude vollständig durch erneuerbare Energie zu erzeugen.

Entwicklung 2020.

Dank eines umfangreichen Massnahmenpakets hat die SBB 2020 gesamthaft 440 GWh Energie eingespart (+40 GWh im Vergleich zu 2019). Sie hat damit das hochgesteckte Jahresziel von 460 GWh knapp verfehlt. Die Gründe hierfür sind unterschiedlicher Natur, liegen aber hauptsächlich bei pandemiebedingten Verzögerungen von Flotten- und Infrastrukturprojekten.

Im Berichtsjahr hat die SBB zusätzlich neue Massnahmen umgesetzt. Hierzu gehört unter anderem das optimierte Fahrprofil vPRO, das die adaptive Lenkung ADL ergänzt: Kurz vor Abfahrt wird für jeden Personenverkehrszug mit den aktuell verfügbaren Daten ein energieoptimiertes und fahrdynamisch korrektes Fahrprofil errechnet. vPRO macht den Bahnverkehr noch pünktlicher und stabiler – und die Züge der SBB benötigen jährlich bis zu 60 GWh weniger Energie.

Die SBB hat 2020 zahlreiche Energiesparmassnahmen weiterentwickelt und deren Wirkung gesteigert. Bis 2022 modernisiert sie 119 Lokomotiven des Typs Re 460. Zum geringeren Energieverbrauch der Lokomotiven tragen neben den neuen Traktionsumrichtern eine bedarfsgerechte Steuerung der Ventilation und eine angepasste Transformator Kühlung bei. Mittlerweile liegen erste Auswertungen des Energieverbrauchs vor: Nach Abschluss der Modernisierung wird die Flotte jährlich 30 GWh Bahnstrom oder 3,3 Millionen Franken an Energiekosten einsparen.

Mit Blick auf das hochgesteckte Energiesparziel im Jahr 2030 hat die SBB im Berichtsjahr weitere Massnahmen identifiziert, die zur Ersparnis von insgesamt 109 GWh Energie führen werden. Einen grossen Beitrag leisten Massnahmen, die zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2030 beitragen (siehe Kapitel «Emissionen» auf Seite 27). Der Wechsel auf erneuerbare Energien bringt vielfach Effizienzgewinne mit sich, und der Energieverbrauch von Gebäuden und Anlagen nimmt ab.

Weitere Informationen zur Energie siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitte «Energieeffizient fahren mit Sonnenenergie vom SBB Dach» und «Seewasserwärme für den Bahnhof Zug».

302–4 Verringerung des Energieverbrauchs.

2020 hat die SBB durch unterschiedliche Massnahmen 440 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 Strategie Biodiversität Schweiz» ist eine Daueraufgabe. Als eines der zehn Hauptziele sieht der Aktionsplan vor, eine ökologische Infrastruktur aufzubauen, auszubauen und zu unterhalten. Dies bedingt unter anderem, dass die SBB einen Fünftel ihrer Böschungen nach einem erhöhten ökologischen Standard unterhält sowie die Vernetzung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen längs und quer zu den Bahnlinien sicherstellt.

Der Unterhalt der Grünflächen und Wälder wird von der SBB Infrastruktur geplant und durch externe Firmen ausgeführt. Die Naturstrategie SBB wurde 2020 erarbeitet und soll 2021 verabschiedet werden. Hinter der Naturstrategie steht die folgende Vision: Die SBB bietet wertvolle Lebensräume im Dienste einer hohen Artenvielfalt und übernimmt eine tragende Rolle bei der Vernetzung von Lebensräumen.

Strategisches Ziel.

Die SBB will ihren Beitrag an die ökologische Infrastruktur der Schweiz leisten, indem sie bis 2030 20 Prozent der Böschungen naturnah pflegt und an 20 vorrangigen Standorten die Vernetzung der Lebensräume für Tiere verbessert. Sie fördert standortgerechte und zukunftsfähige Arten in vorrangigen Schutzwäldern und Sicherheitsstreifen, bekämpft inva-

sive Neophyten und passt sich somit vorausschauend an die Auswirkungen des Klimawandels an.

Entwicklung 2020.

Im Rahmen des Aktionsplans Biodiversität hat die SBB im Kanton Aargau erstmals die standortgerechte Böschungspflege auf allen kantonalen und kommunalen Naturschutzflächen umgesetzt. Sie gewährleistet dank der Erfassung im Informationssystem Vegetation (IVEG) den speziellen Grünunterhalt dieser 40 Hektaren flächenscharf. Besondere Herausforderungen stellen der Zugang zu diesen Flächen sowie der Abtransport des Schnittgutes dar. Um eine langfristige qualitative Verbesserung der Flächen zu garantieren, muss die SBB den aufwendigen Grünunterhalt mindestens einmal jährlich durchführen.

In einem Pilotversuch hat die SBB anhand von Satellitenbildern die Vitalität von Bäumen bestimmt und das Potenzial von Deep Learning ermittelt, um ein präventives Früherkennungssystem einzusetzen und die Auswirkungen des Klimawandels auf den Baumzustand zu erkennen. Die resultierenden Vorhersagekarten geben die Reduktion der Vitalität von Waldflächen zwischen einer halben und einer ganzen Hektare sowie teils für Einzelbäume relativ zuverlässig an. Für Flächen ausserhalb des Waldes und im urbanen Bereich liegen noch keine zuverlässigen Resultate vor.

Die SBB hat 2020 in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt, dem Verband öffentlicher Verkehr und der Südostbahn SOB an zwei Standorten das Pilotprojekt «Bioakustische Wildtierwarnanlagen» gestartet. Wärmebildkameras zeichnen im ersten Jahr auf, wie viele Tiere an welcher Stelle die Gleise überqueren. Im zweiten Jahr warnen spezielle Tierlautkombinationen besonders Wildschweine und Rehe vor dem Herannahen eines Zuges. Die Kamerabilder sollen zeigen, ob sich die Tiere dadurch von den Gleisen fernhalten und damit weniger angefahren beziehungsweise überfahren werden.

Weitere Informationen zur Biodiversität siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Artenvielfalt durch Pflege und Zusammenarbeit gefördert».

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 2020 entlang der Bahnlinien knapp 28 Hektare 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. Zusätzlich zu den aufgeführten Schutzgebieten hat die SBB – wie oben erwähnt – im Kanton Aargau rund 40 Hektare entsprechend gepflegt.

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. Weitere Arten sind regional in der Regionale Roten Liste aufgeführt.

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 einen CO₂-Ausstoss in der Grössenordnung von fünf Millionen Tonnen, was zehn Prozent ihrer Gesamtemissionen entspricht.

Die Schweiz baut mit der Energiestrategie 2050 das Energiesystem um und will bis 2050 klimaneutral sein. Dies bedingt eine rasche und massive Reduktion der Treibhausgasemissionen, hauptsächlich von CO₂ und weiteren klimaschädlichen Gasen, die in gewissen Kühlmitteln enthalten sind. Die SBB als bundesnahe Unternehmen will dabei weiterhin eine Vorbildfunktion einnehmen und trägt mit ihrer Energie- und Klimastrategie zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung von erneuerbaren Energien bei.

Das Nachhaltigkeitsteam des SBB Konzerns trägt die strategische Verantwortung für den Klimaschutz. Gemeinsam mit dem Kernteam Klimaneutrale SBB, das aus Vertreter*innen aus allen relevanten Organisationseinheiten besteht, treibt es die Umsetzung voran.

Strategisches Ziel.

Die SBB möchte bis 2030 klimaneutral sein. Sie senkt bis 2030 ihre betrieblichen Emissionen gegenüber dem Basisjahr 2018 um 50 Prozent und bis 2040 um 92 Prozent. Dies entspricht den wissenschaftlichen Vorgaben (Science Based Targets), um zum Ziel des Pariser Abkommens beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Die restlichen Emissionen werden ab dem Jahr 2030 kompensiert.

Neben den direkten Treibhausgasemissionen (Scope 1) und den indirekten, energiebedingten THG-Emissionen (Scope 2) will die SBB ebenfalls die sonstigen indirekten THG-Emissionen (Scope 3) nach wissenschaftlichen Vorgaben senken.

Entwicklung 2020.

Anfang 2020 hat die Konzernleitung die Ambition einer klimaneutralen SBB verabschiedet. 2021 will die SBB ihre CO₂-Reduktionsziele bei der «Science Based Targets initiative (SBTi)» einreichen. Zur Planung und Umsetzung der Massnahmen hat das Projektteam unterschiedliche Handlungsfelder definiert. 2020 war hierzu viel Grundlagenarbeit nötig, um die Handlungsfelder richtig und langfristig zu lancieren. Für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen stellen die Finanzierung beziehungsweise die Anfangsinvestitionen eine Hürde dar,

obwohl die Massnahmen langfristig rentabel sein werden. Die Finanzierung über den SBB internen Klimafonds hat die Umsetzung einiger wichtiger Massnahmen ermöglicht. Die SBB hat eine Studie zum Ersatz der Gasweicheheizungen gestartet, um die Umrüstungen und die Finanzmittelplanung zu definieren. Im Falle der Gebäudeheizungen entschied sie, dass die Umrüstung auf erneuerbare Energien bereits bis 2030 erfolgen soll. Dieses Ziel ist sehr ambitioniert, und die entsprechenden Massnahmen müssen im Detail gut geplant werden.

Eine technische Machbarkeitsstudie hat erfolgreich gezeigt, wie sich die dieselbetriebene Cargo Lok Am 843 auf Batteriestrom umrüsten lässt. Die Umrüstung hat einen grossen Einfluss auf die Erreichung der CO₂-Einsparziele.

Mehrere SBB Strassenfahrzeuge haben Messgeräte erhalten und analysieren das Fahrtenprofil. Dies gibt Aufschlüsse darüber, auf welche Weise Elektrofahrzeuge die heutigen Verbrennungsmotoren ersetzen können und sich Ladesäulen optimal positionieren lassen. Klimaschädliche technische Gase sollen durch weniger schädliche Alternativen ersetzt werden. Bei den Kältemitteln auf dem Rollmaterial hat die SBB diese Vorgabe deshalb als Anforderung für die Beschaffung aufgenommen. 2021 plant sie, die Kälteanlage eines bestehenden Fahrzeugtyps auf Propan umzurüsten. Bei erfolgreicher Umsetzung soll dieser Prototyp als Basis für die gesamte Sanierung der Flotte dienen.

305–1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1).

Für die Berechnung der CO₂-Äquivalente (CO₂e) werden die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase berücksichtigt und anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO₂e umgerechnet.

Die Treibhausgasemissionen werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition V3.51, 2004)» berechnet. An einigen Stellen wurden für die berechneten Emissionen Hochrechnungen oder Schätzungen 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 CO₂e-Emissionen, beispielsweise die Abgase von eigenen Dieselfahrzeugen oder Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten.

	2020 ³ t CO ₂ e	2019 ² t CO ₂ e	Δ%
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen¹	73 400	82 300	-10,8%
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	27 500	32 100	-14,3%
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	36 700	38 700	-5,2%
Verluste von Kältemitteln und VOC	6 700	9 400	-28,7%
Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	2 400	2 100	14,3%

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres wurde die Berechnung der Treibhausgasemissionen genauer durchleuchtet und detaillierter modelliert, insbesondere entlang der komplexen Bahnstromkette. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2019.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2020 vor. An diesen Stellen wurden die Vorjahresdaten verwendet.

305–2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2).

Die THG-Emissionen im Scope 2 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Scope 2 Guidance, 2015» berechnet.

Scope 2 umfasst die CO₂e-Emissionen, die der eingekaufte Strom oder die eingekaufte Fernwärme bei ihrer Produktion in den Energieerzeugungsanlagen verursachen (Beispiel: Abgase der Feuerungsanlage, die Fernwärme produziert). Hierzu gehören ferner die Verluste, die bei der Übertragung und Verteilung von Strom an Dritte entstehen (Beispiel: Fahrleitungsverluste).

	2020 ³ t CO ₂ e	2019 ² t CO ₂ e	Δ%
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme¹	4 900	4 400	11,4%
Elektrizität	1 000	1 100	–9,1%
Fernwärme	3 900	3 300	18,2%

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres wurde die Berechnung der Treibhausgasemissionen genauer durchleuchtet und detaillierter modelliert, insbesondere entlang der komplexen Bahnstromkette. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2019.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2020 vor. An diesen Stellen wurden die Vorjahresdaten verwendet.

305–3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3).

Die THG-Emissionen im Scope 3 werden entlang des internationalen Standards «The Greenhouse Gas Protocol – Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, V5.89, 2011» berechnet.

Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO₂e-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.

	2020 ² t CO ₂ e	2019 ² t CO ₂ e	Δ%
Scope 3: Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen¹	1 164 000	1 038 000	12,1%
Waren und Dienstleistungen	142 000	141 000	0,7%
Anlagegüter und Produktionsmittel	915 000	745 000	22,8%
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	26 000	26 000	0,0%
Transport und Verteilung (upstream)	13 000	14 000	–7,1%
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	20 000	27 000	–25,9%
Geschäftsreisen	5 000	14 000	–64,3%
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	19 000	30 000	–36,7%
Gemietete Objekte	0	0	–
Transport und Verteilung (downstream)	0	0	–
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	–
Nutzung von verkauften Produkten	10 000	27 000	–63,0%
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	–
Vermietete Objekte	0	0	–
Franchisen	0	0	–
Investitionen	15 000	13 000	15,4%

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 2020.

305–4 Intensität der THG-Emissionen.

Spezifische CO₂-Emissionen des Personen- und Güterverkehrs¹	2020	2019 ²	Δ%
SBB Personenverkehr (FV und RV) Kern (Stammhaus FV und RV) g CO ₂ e/Pkm	0,222	0,145	53,3%
Regionalverkehr Kern inklusive Tochtergesellschaften g CO ₂ e/Pkm	0,314	0,231	35,8%
Fernverkehr Kern inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz g CO ₂ e/Pkm	0,181	0,113	60,9%
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) g CO ₂ e/Ntkm	1,896	1,880	0,8%

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

² Restatement 2019 aufgrund der Verwendung von neuen Emissionsfaktoren gemäss EN 16258.

305–6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

Im Jahr 2020 wurden keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 gekennzeichnet sind: «Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre». Die Kältemittelverluste der letzten noch betriebenen Anlagen mit dem Kältemittel R22 werden abgeschätzt.

Ozon abbauende Stoffe¹	2020	2019	Δ%
	in kg CFC-11 eq	in kg CFC-11 eq	
Kältemittel	0,01	0,22	-95,5%

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	2020³	2019 ²	Δ%
	in kg	in kg	
NO _x	431 900	457 300	-5,6%
SO _x	14 100	14 800	-4,7%
PM2.5	3 200	2 900	10,3%
PM2.5-10	1 000	1 100	-9,1%
PM10	4 200	4 000	5,0%

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres wurde die Berechnung der Treibhausgasemissionen genauer durchleuchtet und detaillierter modelliert, insbesondere entlang der komplexen Bahnstromkette. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2019.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2020 vor. An diesen Stellen wurden die Vorjahresdaten verwendet.

Abfall.

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

Verwendete Materialien korrekt zu entsorgen oder wiederzuverwerten, ist für die SBB ein wichtiger Teil ihrer ökologischen Verantwortung. Nachhaltig mit Materialien umgehen heisst, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, Wertstoffe getrennt zu sammeln und wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu entsorgen.

Strategisches Ziel.

Die SBB vermeidet Betriebsabfälle vornehmlich durch den Einsatz stofflich wiederverwertbarer Materialien. Sie führt Wertstoffe der stofflichen Wiederverwertung zu, entsorgt Sonderabfälle gesetzeskonform und reduziert die Umweltbelastung durch optimierte Transportwege. Sie will ausgewählte Wertstoffe aus Unterhalts- und Bauprojekten konzernweit poolen, nach Qualitäten trennen und am Wertstoffmarkt verkaufen. Zudem plant die SBB, den Recyclinganteil der Abfälle – den Gleisaushub ausgenommen – zu erhöhen.

Entwicklung 2020.

Auch die Verwertungsbranche war im Berichtsjahr stark von der Pandemie betroffen. Einerseits brachen sämtliche Märkte für Rohstoffe ein, andererseits konnten viele Projekte und Baustellen nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden. Trotzdem erzielte die SBB in unterschiedlichen Bereichen Optimierungen (siehe 306–1 unten). So hat die neue Kabelgranulieranlage im Recyclingcenter Wertstoffe in Trimbach 2020 versuchsweise den Betrieb aufgenommen. Sie gewinnt aus isolierten Kabeln reine Kupferfraktionen (Granulat). Dieses Material kann auf dem Wertstoffmarkt verkauft und somit im Kreislauf gehalten werden. Seit Anfang 2021 ist die Anlage im regulären Betrieb.

Ein neues Aufarbeitungsprojekt im Recyclingcenter Wertstoffe soll 2021 dazu beitragen, die Möglichkeiten der Abfallvermeidung noch stärker auszuschöpfen. Dabei wird geprüft, welche Materialteile durch einfache Massnahmen aufgearbeitet oder komplettiert werden können (Upcycling). Dies vermeidet zumindest vorerst eine anstehende Endverwertung. Das Projekt erfolgt in Zusammenarbeit mit SBB Anyway. SBB Anyway fördert die soziale Integration der mitwirkenden Mitarbeitenden und stellt für das Unternehmen wie für die Mitarbeitenden eine Win-win-Situation dar.

Weitere Informationen zur Kreislaufwirtschaft siehe Kapitel «Materialien» auf Seite 22. Weitere Informationen zu Abfall siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Für eine starke Bahn», Abschnitt «In Zügen und Bahnhöfen mehr gereinigt» und Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Nachhaltige Angebote von SBB Cargo».

306–1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen.

Zu den Abfällen mit erheblichen Auswirkungen gehören in erster Linie Sonderabfälle wie Holzschwellen und Asbest sowie grosse Mengen an Schienen und Schotter. Holzschwellen werden durch die SBB eingekauft, genutzt und nach Ende des Lebenszyklus vorwiegend thermisch verwertet. Pro Jahr fallen bei Trassenerneuerungen 12 000–18 000 Tonnen Holz an. Aufgrund der Imprägnierung mit Kreosot gelten die Schwellen als problematische Holzabfälle. Die SBB bereitet noch taugliche Bahnschwellen seit 2020 auf und setzt sie beispielsweise auf Nebengleisen wieder ein. Künftig sollen mindestens zehn Prozent der an-

fallenden Holzmenge in die Wiederverwertung fließen. Dies fördert die Kreislaufwirtschaft, und die Schwellen werden bis an ihr Lebensende verwendet.

Asbest wurde seinerzeit zur Isolation von Bahnwagen und Lokomotiven eingesetzt, die bis 1995 gebaut wurden. Asbest fällt deshalb vor allem bei der Verschrottung von altem Rollmaterial an. Aufgrund des tiefen spezifischen Gewichtes ist die Menge gering, doch besteht beim Einatmen von leicht gebundenem Asbest eine Gefahr für Leib und Leben. Alte Lokomotiven und Bahnwagen werden daher von einer Drittfirma gesetzeskonform asbestsaniert. Die Asbestabfälle werden durch die Sanierungsfirma gesetzeskonform entsorgt und nicht weiterverkauft.

Sämtliche übrigen Sonderabfälle werden durch eine Partnerfirma nach Möglichkeit aufbereitet und dem Recycling zugeführt (zum Beispiel Bleibatterien und Öl). Wenn ein Recycling nicht möglich ist, werden die Sonderabfälle deponiert oder, wo möglich und sinnvoll, thermisch verwertet. Mehr Informationen zu Sonderabfällen siehe reporting.sbb.ch.

Altmittel in Form von Schienen fällt auf dem gesamten Streckennetz der SBB in grossen Mengen bei Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an (43 000–50 000 Tonnen pro Jahr). Wenn möglich werden die Schienen aufgearbeitet und wieder eingesetzt. Die gesamte übrige Menge wird von Stahlwerken als Rohstoffersatz bei der Neustahlproduktion eingesetzt.

Die absolut grösste Abfallgattung bei der SBB ist der Gleisaushub mit 165 000 Tonnen im Jahr 2020. Er besteht zum Grossteil aus Schottersteinen. Nicht mehr brauchbarer, verschmutzter Schotter wird von den Gleisen entfernt und gewaschen. Gutes Gestein wird zu Kies und Splitt weiterverarbeitet. Das nun gebrochene Gestein kommt in unterschiedlichen Anwendungen zum Einsatz, zum Beispiel als Deckbelag für den Strassenbau. So lassen sich rund 80 Prozent des Abfalls aufbereiten und wiederverwerten.

306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen.

Konzernweit ist das Kompetenzzentrum Entsorgung dafür verantwortlich, eine einheitliche Abfallbewirtschaftung zu betreiben, durchzusetzen und zu überwachen. Die SBB betreibt einen eigenen, internen Recyclingbetrieb in Trimbach. Über das sogenannte SBB Recycling Center Wertstoffe verfolgt sie das Ziel, im Unternehmen anfallende Materialien intern wiederzuverwerten, aufzuarbeiten oder über den Wertstoffmarkt im Stoffkreislauf zu belassen. Ein zehnköpfiges Team, bestehend aus Fachspezialist*innen aus der Entsorgungsbranche, dem Umweltbereich und dem Eisenbahnbetrieb, steuert sämtliche anfallenden Abfälle und Wertstoffe. Die SBB schult die betroffenen SBB Mitarbeitenden hinsichtlich ökologischer Verwertung und Entsorgung. Um die Recyclebarkeit von Materialien sicherzustellen, integriert sie die Spezialist*innen zudem vermehrt in crossfunktionale Teams. So bringen die Spezialist*innen ihre Überlegungen hinsichtlich Recycling und Verwertung bereits vor der Beschaffung ein.

Umwelt-Compliance.

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

Die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten, ist Pflicht. Deren Einhaltung bei über 30 000 Mitarbeitenden, mannigfaltigen Aktivitäten und mehreren tausend Standorten in der ganzen Schweiz jederzeit sicherzustellen, ist eine umfangreiche und anspruchsvolle Arbeit.

Die Nachhaltigkeitsverantwortlichen auf Konzern- und Divisionsebene verfolgen kontinuierlich die Entwicklung der Umweltgesetzgebung. Sie übertragen Änderungen in SBB interne Vorgaben, informieren Führungskräfte und Mitarbeitende und schulen diese bei Bedarf. Die SBB überwacht die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften mit Stichproben (Kontrollen und Audits) und korrigiert Abweichungen. Die Überwachung der Umweltrechtskonformität ist Teil der nach ISO 14001 zertifizierten Umweltmanagementsysteme der SBB.

Entwicklung 2020.

Im Coronajahr waren erneut viel Fleiss und Einsatz erforderlich, um die Einhaltung der Umweltgesetze kontinuierlich sicherzustellen. Die etablierten Prozesse bewährten sich dabei auch in diesem aussergewöhnlichen Berichtsjahr. Neben guten Prozessen steht und fällt die Einhaltung der Umweltgesetze mit dem Wissen der Mitarbeitenden. Nur wer jederzeit einfach und schnell die aktuellen Vorschriften zur Hand hat, verhält sich korrekt. Trotz unerwarteter Hindernisse kam die SBB 2020 einen grossen Schritt voran, was die Information bei Gefahrenstoffen betrifft. Bisher suchten Werkstattmitarbeitende die detaillierten Vorschriften zur Handhabung gefährlicher Stoffe in einem in einem Bündel aus Papiausdrucken an ihrem Arbeitsplatz. Diese Suche war unhandlich, und es war viel Zeit erforderlich, um die Dokumentationen ständig aktuell zu halten. Seit diesem Jahr scannen die Mechaniker*innen mit ihrem Mobiltelefon den QR-Code des fraglichen Produkts auf einem Übersichtsblatt. Umgehend sehen sie auf ihrem Display die Gefahrensymbole, die erforderliche Schutzausrüstung und weitere Hinweise – wobei sich diese Angaben jederzeit auf dem aktuellen Stand befinden.

Zu diesem Zweck hat die SBB die Informationen zu über 1600 gefährlichen Produkten digitalisiert. Die Digitalisierung war schwieriger als angenommen. Zwar sind Lieferanten gefährlicher Produkte gesetzlich verpflichtet, umfangreiche und aktuelle Produktinformationen zur Verfügung zu stellen. Doch beim Übertragen dieser Informationen in die SBB Systeme wurde deutlich, dass etwa ein Viertel der Produktinformationen fehlerhaft oder unvollständig war. Fachleute mussten daher die Informationen ergänzen und berichtigen. Diese Zusatzarbeit brachte das Projekt zeitlich in Verzug. Das direkte Anbringen der QR-Codes auf der standardmässigen Beschriftung der Gefahrstoffgebinde begann deshalb erst im Berichtsjahr.

307–1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen.

2020 gab es keine Fälle, wo Bussgelder oder nicht monetäre Sanktionen aufgrund von Nichteinhalten der Umweltschutzgesetzgebung verhängt wurden.

Umweltbewertung der Lieferanten.

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

2020 haben 37 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 122 mit EcoVadis bewerteten Lieferanten decken rund 39 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2020 ab.

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

Von den 2020 neu bewerteten Lieferanten haben vier den Schwellenwert von 35 Punkten unterschritten. Die SBB hat reagiert und bereits einzelne Gespräche mit den betroffenen Lieferanten geführt.

Anpassung an den Klimawandel.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Die SBB ist in vielerlei Hinsicht von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. So führt der Klimawandel durch Hitze, Überschwemmungen, Steinschläge oder Geröll- und Schlamm-lawinen beispielsweise vermehrt zur Gefährdung von Menschen und zu Schäden an Infrastruktur, Gebäuden sowie Rollmaterial. Dadurch wächst das Risiko für Ausfälle von Zügen, Anlagen, der Energieversorgung, des Personals und der Einnahmen. Ebenso verschlechtert sich die Betriebs-, Arbeits- und Kundensicherheit. Die Pünktlichkeit von Zügen, die Verfügbarkeit von Anlagen sowie der Komfort für die Kund*innen und die Gesundheit und Produktivität von Mitarbeitenden werden beeinträchtigt. Schliesslich kann es durch die globalen Auswirkungen des Klimawandels bei Beschaffungen vermehrt zu Verzögerungen in der Lieferkette kommen. Andererseits führen wärmere und schneearme Winter zu einer Abnahme des Heizenergiebedarfs und zu tieferen Kosten im Unterhalt. Die SBB berücksichtigt zudem das durch die Klimabewegung gestärkte Nachhaltigkeitsbewusstsein der Bevölkerung. So schafft sie für ihre Kund*innen beispielsweise durch den Ausbau des internationalen Personenverkehrs und des Angebots im Nachtverkehr zusätzliche Alternativen für eine nachhaltige Mobilität.

Deshalb hat die SBB im Berichtsjahr, nebst der Ambition, bis 2030 klimaneutral zu werden, die Anpassung an den Klimawandel als neues Schwerpunktthema ihres Nachhaltigkeitsengagements aufgenommen. Das Thema soll damit in die Konzernstrategie SBB aufgenommen und in den betroffenen Fachstrategien verankert werden.

Dazu beobachtet der Konzernbereich Nachhaltigkeit gemeinsam mit den Fachverantwortlichen die Entwicklungen rund um den Klimawandel, schafft interne Plattformen für den Austausch von Informationen und zur Vernetzung und stärkt innerhalb der SBB das Bewusstsein für die zahlreichen Auswirkungen des Klimawandels. Die Aufsicht und Steuerung erfolgt durch den Konzernleitungsausschuss Sicherheit und Produktion; die Verantwortung für die Umsetzung von Massnahmen liegt bei den jeweiligen Abteilungen.

Strategisches Ziel.

Die SBB kennt die Vulnerabilitäten und antizipiert frühzeitig Risiken und Chancen, die sich durch die Auswirkungen des Klimawandels ergeben. Durch präventive Anpassungsmassnahmen steigert sie ihre Widerstandsfähigkeit und minimiert auch in Zukunft nachteilige Folgen des Klimawandels auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit. Sie stellt die Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Mitarbeitenden sicher und berücksichtigt den Klimawandel bei der Beschaffung. Es kommt zu keinem signifikanten Anstieg der witterungsbedingten Schäden an Personen, der Umwelt, der Infrastruktur, Gebäuden, Gütern und Anlagen (Baseline: Werte 2020).

Entwicklung 2020.

2020 traf die SBB verschiedene Massnahmen, um an heissen Sommertagen, sogenannten Hitzetagen, die Züge für ihre Kund*innen besser und effizienter zu kühlen. Bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial bezog sie 2020 erstmals Kriterien zur Steigerung des thermischen Komforts mit ein, die den infolge der Klimaerwärmung zukünftig höheren Durchschnitts-Aussenlufttemperaturen gerecht werden. Mitarbeitende, die bei ihrer Arbeit stark der Sonne ausgesetzt sind, wurden bezüglich UV-Schutz sensibilisiert und erhielten einen Gesichts- und Nackenschutz. Bei der Planung und beim Bau neuer Immobilien wendete sie den Standard der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) an und investierte somit auch 2020 in zukunftsfähige Gebäude.

Die SBB beteiligt sich seit 2018 zusammen mit der ETH Zürich, dem Institut für Schnee- und Lawinenforschung (SLF), geo7 und Weiteren am Forschungsprojekt «CCAMM» (Climate Change Impacts on Alpine Mass Movements). Darin enthalten ist das Teilprojekt «From Hazard to Risk – Prospektives Naturgefahrenmanagement SBB», das spezifisch auf die SBB abgestimmt ist. Darin werden klimatisch bedingte Veränderungen der Naturgefahren modelliert und daraus die SBB Spezifischen Risiken abgeleitet. Damit werden der SBB Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt, um sich frühzeitig an die Auswirkungen des Klimawandels anpassen zu können. Das Forschungsprojekt dauert noch bis 2023.

Weitere Informationen zur Anpassung an den Klimawandel siehe Kapitel «Biodiversität» auf Seite 24 sowie Kapitel «Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz» auf Seite 41.

Schutz vor Naturgefahren.

Die bereits bestehenden rund 5000 Schutzbauten und 870 000 Quadratmeter Schutzwald sowie ein professionelles Überwachungs- und Alarmierungskonzept bilden für die SBB die Grundlage, um sich auch in Zukunft vor Personen- und Sachschäden durch Naturgefahren zu schützen. Da sie den Trend in den letzten 10 Jahren richtig antizipierte, konnte sie eine Zunahme von Naturgefahren-Auswirkungen aufgrund des Klimawandels bisher verhindern. Für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen setzte die SBB 2020 rund 7 Millionen Franken ein.

Nachhaltiges Bauen.

- 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 zum Verkehrs- und Immobilienangebot der Schweiz. Sie baut Bahnhöfe und angrenzende Areale zu vielseitigen Mobilitätszentren und Stadtquartieren aus, die eine grosse Anzahl an Bedürfnissen abdecken: so unter anderem Arbeit, Bildung, Gesundheit, Verkauf, Wohnen und öffentliche Begegnungsorte. 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 den städtischen Behörden, unter Einbezug der Bevölkerung und mittels mehrstufiger Wettbewerbsverfahren sicher, dass alle Areale mit hoher städtebaulicher und architektonischer Qualität entwickelt werden.

Strategisches Ziel.

Die SBB verzichtet seit 2016 bei Neubauten und Gebäudesanierungen konsequent auf Heizungen mit Öl oder Gas. Seither hat sie insgesamt bereits über 140 Anlagen auf fossilfreie Alternativen wie Holzheizungen, Wärmepumpen oder Fernwärme umgerüstet. 2020 ersetzte sie 30 Anlagen. Allein dadurch spart die SBB jährlich 380 000 Liter Heizöl ein. Bis 2030 will sie die verbleibenden 500 fossilen Heizungen ersetzen.

Entwicklung 2020.

Seit Oktober 2020 beheizt und kühlt die SBB den Bahnhof Zug über den Anschluss an das Seewasser-Wärmenetz des lokalen Energieversorgers mit aus dem Zugersee gewonnener Energie. Durch diese klimafreundliche Energiealternative ersetzt sie jährlich 540 Megawattstunden Erdgas, was dem Energieverbrauch von rund 120 Haushalten entspricht.

Der Verein Madaster betreibt die Schweizer Online-Bibliothek für verbaute Materialien. Sogenannte Materialpässe geben Auskunft, wo in einem Gebäude Materialien wie Beton, Stahl, Mauerwerk, Holz oder Glas gebunden sind. Die SBB ist Gründungsmitglied des Vereins Madaster Schweiz. 2020 hat sie für zwei Bestandsobjekte erstmalig Materialpässe anhand digitaler Gebäudemodelle erstellt. Diese liefern die wesentlichen Grundlagen, um Kreislaufwirtschaftsprinzipien anzuwenden, wenn Objekte saniert oder rückgebaut werden. Im Rahmen eines gemeinsamen Forschungsprojekts mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) und der Firma BIM Facility AG hat die SBB Ansätze erarbeitet, um gebrauchte Bauteile bei Neubauten wiederzuverwenden und damit Primärressourcen, Energie und CO₂ einzusparen.

Weitere Informationen zum nachhaltigen Bauen siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Für unsere Kundinnen und Kunden», Abschnitt «Aufenthaltsqualität in und um Bahnhöfe weiter gesteigert» und «Bahnhöfe und Bahnareale entwickelt» sowie Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Seewasserwärme für den Bahnhof Zug».

Anteil nachhaltigkeitszertifizierter Neubauten.

2020 sind folgende Bauten mit einem Budget von je über 50 Millionen Franken in Betrieb gegangen: Zürich Europaallee Baufeld D (DGNB-Vorzertifikat Platin, Zertifikat in Vorbereitung), Genève Chêne-Bourg Tour Opale (DGNB-Vorzertifikat Gold), Bern-Wankdorf Byte (DGNB-Vorzertifikat Gold), Zürich Gleisarena (nicht zertifiziert), Renens Quai Ouest Bâtiment Ouest (nicht zertifiziert), Renens Parc du Simplon B2/B3/B5 (nicht zertifiziert). Damit sind 50 Prozent der neuen Bauten nach dem DGNB-System Schweiz zertifiziert.

Verkehrsverlagerung.

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

Die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene hat in der Schweiz eine lange Tradition und ist politisch gewollt. Dies wurde 2020 in den Kernsätzen als Grundlage für die «Perspektive Bahn 2050» vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erneut bestätigt.

Um das Bahnfahren zu fördern, ist es wesentlich, den Kund*innen eine möglichst nachfrageorientierte, einfache, effiziente und gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft hinaus gewinnen die physische und digitale Anbindung sowie Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette, wie zum Beispiel Verkehrsdrehscheiben oder «mobility as a service», für die SBB stetig an Bedeutung und benötigen eine gezielte Weiterentwicklung.

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. Im Personenverkehr strebt die SBB deshalb eine «doppelte Verlagerung» an: erstens die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV sowie zweitens die Verlagerung innerhalb des ÖV von stark auf schwach ausgelastete Züge. Die letztgenannte Verlagerung erhöht die Effizienz des ÖV-Systems und verringert auf lange Sicht die Anzahl der nötigen Ausbauschritte.

Strategisches Ziel.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat 2020 im Rahmen der «Perspektive Bahn 2050» acht Kernsätze als langfristige Ambition für die Bahn formuliert. Der Kernsatz 3 «Im Personenverkehr verdoppelt sich der Bahnanteil im Gesamtverkehr» sowie der Kernsatz 4 «Im Export-, Import- und Binnenverkehr verdoppelt sich der Anteil der Schiene im Gesamtverkehr» zielen auf eine konsequente Verlagerungspolitik des Verkehrs auf die Schiene bis 2050.

Entwicklung 2020.

Die durch die Pandemie von Bund und Kantonen ausgelösten Vorgaben haben 2020 zwischenzeitlich einen Stillstand beziehungsweise Rückschritt in der Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr bewirkt. Die Verhaltensänderung der Reisenden hat zu einer Zunahme des individuellen, motorisierten Verkehrs und des Veloverkehrs zu Lasten des ÖV geführt. Die mittelfristigen Folgen der Pandemie auf das Verhalten der Reisenden sowie auf den Modalsplit sind noch nicht abschätzbar. Die SBB geht von einer erhöhten Homeoffice-Quote mit entsprechend weniger Arbeitsverkehren sowie einem Wachstum der Freizeitverkehre aus.

Über das Instrument der «Integrierten Langfristplanung SBB» (ILP) will die SBB 2021 aufzeigen, welche Massnahmen und Lösungsansätze einen Beitrag zum BAV-Ziel einer «Verdoppelung des Modalsplits bis 2050» leisten und gleichzeitig die Resilienz und Wirtschaftlichkeit der SBB erhöhen. Die relevanten Erkenntnisse aus der ILP bilden wichtige Grundlagen zur Weiterentwicklung der SBB Strategie.

Als Gründungsmitglied der Work Smart Initiative fördert die SBB seit vielen Jahren das ortsunabhängige Arbeiten. Nur mehr Flexibilität beim Arbeitsort macht es möglich, dass nicht mehr

alle Pendler*innen morgens und abends gleichzeitig unterwegs sind. 2020 haben viele Arbeitnehmende erstmals Erfahrungen mit der Arbeit ausserhalb des Büros gesammelt. Die Work Smart Initiative befasst sich mit dem «New Working Normal». Daher versucht sie, den gegenwärtigen Trend zu vermehrter Arbeit im Homeoffice und zu veränderten Arbeitsgewohnheiten im Sinne künftiger Verschiebungen der Pendler*innen auf Randzeiten zu nutzen. Im Zuge dessen hat sie 2020 zusammen mit HotellerieSuisse das Projekt «work here» ins Leben gerufen. Dieses ermöglicht Arbeitnehmenden, an sicheren Alternativorten ausserhalb der vier Wände zu arbeiten. Im Zentrum des Projekts steht die Frage, ob und in welchem Umfang sich Mobilität und Arbeit in Zukunft integrativer, flexibler und massgeschneiderter anbieten lassen.

Weitere Informationen zur Verkehrsverlagerung siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Nachhaltige Angebote von SBB Cargo».

Umweltkommunikation.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

Gesellschaft und Politik erwarten von der SBB eine vorbildliche Umweltleistung. Der SBB wird in Umfragen ein sehr gutes Umweltimage bescheinigt, doch ist das Wissen um die Umweltleistung der SBB gering. Dies zeigt sich zum Beispiel in Umfragen, bei denen die Umweltauswirkungen der Bahn und des Elektroautos bewertet werden. Um den Umweltvorteil der SBB in der Wahrnehmung zu stärken und die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen, muss die SBB die Kommunikation zu ihrer Umweltleistung ausbauen. Deshalb hat sie Nachhaltigkeit als strategisch wichtiges Thema in der SBB Kommunikation und im Marketing von Personenverkehr, SBB Cargo und Immobilien verankert. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt bei den jeweiligen Abteilungen.

Strategisches Ziel.

Die Wahrnehmung der SBB als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird mittelfristig gestärkt. Die Zielerreichung wird mit Umfragen gemessen, unter anderem über die Bewertung des Umweltimages in der monatlichen SBB Umfrage zu den relevanten Imageelementen.

Entwicklung 2020.

Im Berichtsjahr hat die SBB eine neue Nachhaltigkeitskampagne geplant und externe Partner beauftragt, eine umfassende Analyse der Situation und der Handlungsoptionen zu erstellen. Aufgrund der Pandemie musste sie jedoch ihre Kommunikations- und Marketingaktivitäten neu ausrichten und auf eine Nachhaltigkeitskampagne verzichten. Sie nutzte die Zeit, um mit einer Agentur unterschiedliche Kampagnenansätze zu evaluieren. Gleichzeitig verstärkte die SBB ihre Nachhaltigkeitskommunikation personell. Eine neu eingesetzte Mitarbeiterin erstellte ein umfassendes Kommunikationskonzept und gleiste die Zusammenarbeit mit den internen Akteur*innen, die Nachhaltigkeitsthemen kommunizieren oder im Marketing nutzen, neu auf.

Umweltimage.

Die Umfrage hat bei der Aussage «Die SBB ist umweltfreundlich» 2020 eine Bewertung von 70,6 Punkten (bei einem Maximum von 100 Punkten) erhalten. Der Wert sank damit im Vergleich zu 2019 um 0,3 Punkte.

Wesentliche soziale Themen.

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 Arbeitssicherheit entspricht nicht nur den gesetzlichen Pflichten, sondern ist für die SBB eine Haltungs- und Führungsaufgabe auf sämtlichen Ebenen. Sicheres 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 Produktion beim Konzern steuert und führt das Thema Arbeitssicherheit über die gesamte SBB.

Seit dem Jahr 2010 setzt die SBB ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement um. Es hat die Aufgabe, das Zusammenspiel von Mitarbeitenden und Arbeitsplatz zu gestalten und die Leistungsfähigkeit und Gesundheit zu erhalten. Das Gesundheitsmanagement setzt zum einen bei den Verhältnissen und Prozessen im Unternehmen und zum anderen beim Verhalten der Mitarbeitenden an. Die Massnahmen des Gesundheitsmanagements verhindern unnötiges Leid und sparen jährlich Personalkosten im Umfang von rund 50 Millionen Franken. Diese Leistung wird möglich durch die eng abgestimmte Zusammenarbeit zwischen Führungskräften und Fachspezialist*innen aus den unterschiedlichen Bereichen der Human Resources, der Sicherheit und der Informatik, sowie den externen Dienstleistern Health & Medical Services AG und den Sozialversicherungen.

Strategisches Ziel.

Die SBB will die Unfallrisiken ihrer Mitarbeitenden weiter senken. Dazu entwickelt sie ihre bestens etablierte Sicherheits- und Qualitätskultur weiter. Sie erhöht die Prozessorientierung und gewährleistet dadurch die Einhaltung von Sicherheitsregeln. Sie nutzt gezielt das Potenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2025 will die SBB die Anzahl Berufsunfälle jährlich um zwei Prozent senken.

Die SBB stärkt und fördert die Gesundheitskompetenz ihrer Mitarbeitenden und schafft gesundheitsförderliche Arbeitsbedingungen. Sie fördert gezielt die Leistungsfähigkeit älterer sowie gesundheitlich eingeschränkter Mitarbeitenden und spart so Kosten. Sie erhält die Leistungsfähigkeit und entwickelt die Arbeitsmarktfähigkeit aller Mitarbeitenden. In den kommenden drei Jahren sollen die Zielwerte hinsichtlich der Kriterien Erschöpfung, arbeitsbezogene Gesundheit und organisationale Resilienz unverändert bleiben. Die Anzahl Fehltag pro Vollzeitstelle soll ferner, trotz des demografischen Wandels in der SBB, nur moderat zunehmen.

Entwicklung 2020.

Die Umsetzung der Vorgaben zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erweist sich Tag für Tag als anspruchsvoll und ist eine Grundleistung, die auf jeder Ebene erbracht und gelebt werden muss. Trotz aller Bemühungen haben sich 2020 bedauerlicherweise drei tödliche Berufsunfälle ereignet. Betroffen waren ein interner sowie zwei externe Mitarbeitende. Die Ursachen für Unfälle im Bahnbetrieb sind komplex. Die SBB analysiert die Ereignisse systematisch und trifft gezielte Massnahmen zur Unfallprävention. In der Gesamtbetrachtung haben

die Unfallzahlen 2020 einen positiven Verlauf genommen. Hierzu trugen die hohe Achtsamkeit der Mitarbeitenden, aber auch die pandemiebedingten Einschränkungen (Ausdünnung des Fahrplans und der Baustellen) bei. In dieser Hinsicht zeigte die Coronakrise folglich einen positiven Effekt, indem sich die Arbeitssicherheit in der Krisenzeit besser gewährleisten liess.

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitäquivalent (FTE) betrug 2020 14,0 (inklusive SBB Cargo) beziehungsweise 13,7 (nur SBB AG) Kalendertage. Sie ist gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben. Der Zielwert für das Berichtsjahr wurde damit erreicht. Die Pandemie schlug sich jedoch in der Entwicklung der Fehltage pro FTE nieder. Während es im März zu einer saisonal untypischen Spitze in den Fehltagen (+31 Prozent gegenüber dem Vorjahr) kam, entwickelte sich ab April ein gemischtes Bild. Die erhöhten Fehltage/FTE in den Fronttätigkeiten, zum Beispiel beim Zug-, Lok-, Rangier- und Reinigungspersonal, und die reduzierten Fehltage bei Funktionen mit Büroarbeitsplatz glichen sich gegenseitig aus. Im Sommer fielen insgesamt unterdurchschnittlich viele Fehltage/FTE an, und zwar vermutlich aufgrund vermehrter Arbeit im Homeoffice. Ab Herbst zeigte sich erneut ein gemischtes Bild.

Die SBB hat ihre Ziele im Hinblick auf gesundheitsrelevante Kennzahlen gemäss der Personalmotivationsumfrage 2020 erreicht. Gegenüber dem Vorjahr stieg die organisationale Resilienz deutlich. Ferner sanken die Werte für Erschöpfung deutlich, während die Werte für arbeitsbezogene Gesundheit leicht anstiegen. Diese Resultate weisen darauf hin, dass die SBB die besonderen Herausforderungen der Pandemie im Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeitenden bislang gut gemeistert hat.

Die SBB hat festgestellt, dass Mitarbeitende mit Schichtarbeit während ihrer Ausbildung nur wenig auf die gesundheitlichen Herausforderungen von Schichtarbeit vorbereitet werden. Daher rückte die Initiative «Arbeit und Alter» aus gesundheitlicher Perspektive die Lebensphase «Berufseinstieg» in den Mittelpunkt. Angehende Zugverkehrsleitende (Quereinsteigende) in der Region Mitte nahmen an einem Pilotprojekt zum «sanften Einstieg» in die Schichtarbeit teil, das im Jahr 2020 abgeschlossen wurde. Dabei erprobten die Teilnehmenden drei Module: Im Praxismodul erlebten sie Nachttouren während der Ausbildung; das Theoriemodul vermittelte ihnen Wissen zu den Themen Schichtarbeit und Gesundheit; im Rahmen des Begleitmoduls schliesslich wurden sie persönlich durch das erste Jahr nach Ausbildungsende begleitet. Die Ergebnisse zeigen, dass sich alle drei Module bewährt haben und in der Praxis gut umsetzen liessen. Im Sommer 2021 will die SBB den «sanften Einstieg» für alle angehenden Zugverkehrsleitenden einführen. Die Umsetzung für weitere Berufsgruppen ist zurzeit in Prüfung.

Das Netzwerk Human Factors hat 2020 unterschiedliche Digitalisierungsprojekte begleitet, die das Zusammenspiel von Mensch, Technik und Organisation (MTO) fördern. So entwickelte das Projekt «Cleaning 4.0» Geschichten aus dem Alltag von Mitarbeitenden, welche die Cleaning-App im Arbeitsalltag nutzen. Die Geschichten ermöglichten die Diskussion über Gestaltungsoptionen der Cleaning-App und ihre Auswirkungen auf Abläufe, Rollen und die Zusammenarbeit. Ein weiterer Schwerpunkt des Projekts lag beim Wirkungscontrolling, in dessen Rahmen mögliche Auswirkungen der Cleaning-App auf die Arbeit und das Umfeld (zum Beispiel Handlungsspielraum, Zeitdruck oder Führung) erhoben und entsprechende Massnahmen abgeleitet wurden.

Mit dem Ziel, die Ergonomie in betriebliche Abläufe zu integrieren, hat die SBB 2020 Fachspezialist*innen unterschiedlicher Bereiche in den Grundlagen der Ergonomie und der Anwendung von Bewertungsverfahren geschult. Zudem wurden in mehreren Beschaffungsprojekten der Instandhaltung normative Anforderungen an die Ergonomie hinterlegt.

UV-Strahlung kann zu unterschiedlichen Hautschädigungen führen, namentlich zu hellem Hautkrebs. Die Häufigkeit dieser Erkrankung steigt bei Personen, die sich bei der Arbeit oder in der Freizeit bei ungenügendem Schutz dem Sonnenlicht aussetzen. Die am stärksten betroffenen Körperteile sind Gesicht, Ohren, Hals und Nacken. Die SBB hat die Wichtigkeit von Schutzmassnahmen bei exponierten Personen erkannt. Zusätzlich zu den zur Verfügung gestellten Sonnenschutzcremes hat sie in einem Tragversuch in der operativen Fläche einen textilen Gesichts- und Nackenschutz evaluiert und in das Sortiment der persönlichen Schutzausrüstung aufgenommen. Im Sommer 2020 wurden ohne verordnete Tragpflicht bereits weit über tausend Stück des Gesichts- und Nackenschutzes bestellt und eingesetzt.

Für ihr Engagement im betrieblichen Gesundheitsmanagement ist die SBB im Jahr 2020 erneut mit der Höchstnote des Labels «Friendly Work Space» der Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz ausgezeichnet worden.

Weitere Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Ein Jahr im Zeichen von Corona», Abschnitt «Gesund unterwegs während der Pandemie» sowie Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitt «Berufliche Entwicklung und Gesundheit gehen einher».

403–1 Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

- a) Die Umsetzung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes ist im Regelwerk der SBB beschrieben (K 200.1, «Beschreibung Safetymanagementsystem SBB Konzern», sowie K 200.2, «Geschäftsreglement Fachführung Sicherheit und Qualität»). Zudem liegen auf Stufe Fachgruppen Geschäftsordnungen mit zentralen Aufgaben und Verantwortung vor. Es besteht keine Vorgabe zu einem Managementsystem wie OHSAS 18001 oder ISO 45001.
- b) Die Fachführungen im Konzern sind Vorgabestellen und koordinieren die Fachgruppen. Im Bereich Arbeitssicherheit werden die Aktivitäten und Stossrichtungen über die Steuergruppe Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie die Fachgruppe Persönliche Schutzausrüstung gesteuert. In diesen Gruppen sind sämtliche Fachdisziplinen einschliesslich des Betrieblichen Gesundheitsschutzes über die Divisionen hinweg vertreten. Ebenso ist die Personalkommission beteiligt. Falls sich ein spezifisches Themenfeld intern nicht abdecken lässt, werden externe Expert*innen beigezogen. Entsprechende Geschäftsordnungen halten die Aufgaben und die Verantwortung der Fachgruppen fest.

403–2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen.

- a) Die Gefahrenidentifizierung, Beurteilung von Risiken und Ableitung von Massnahmen erfolgt übergeordnet jährlich in einem konzernweiten Risk Assessment. Die Fachführungen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Konzern und Divisionen, streben eine gesamtheitliche methodisch geführte IT-Lösung an. Dies schafft zusätzlich zu Gefahrenermittlungen, Risikoanalysen und Massnahmenplanungen eine überdivisionale Transparenz und ermöglicht ein gemeinsames Lernen. Bei Änderungen, die eine negative Auswirkung auf die Sicherheit haben könnten, wird die Weisung K 250, «Umgang mit sicherheitsrelevanten Änderungen» angewendet. Damit wird sichergestellt, dass keine Kompromisse zu Lasten der Sicherheit eingegangen werden. Zudem werden relevante Änderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz dem Safety Board vorgelegt beziehungsweise rapportiert.

- b) Die Mitarbeitenden melden arbeitsbedingt unsichere Handlungen oder Zustände stets ihren Vorgesetzten. In der Division Personenverkehr und beim Betrieb der Division Infrastruktur existieren zudem vertrauliche Meldestellen. Vertrauenspersonen anonymisieren die Meldungen, damit in Ausnahmefällen keine Rückschlüsse auf die Meldenden gezogen werden können.
- c) Die in Absatz b) genannten Divisionen informieren regelmässig ihre Mitarbeitenden über relevante Änderungen. Zudem sind die Dokumentationen im Intranet für alle Mitarbeitenden verfügbar.
- d) Bei Arbeitsunfällen mit hohem Schadenspotenzial oder schweren Verletzungsfolgen erfolgt nach dem Unfallmeldeprozess immer eine Unfallanalyse. Das Ereignisanalyse-Board prüft die erstellten Analysen aus den Linien inhaltlich sowie die abgeleiteten Massnahmen auf ihre Wirksamkeit und stellt damit eine unternehmensweit einheitliche hohe Qualität der Untersuchungen sicher. Die Massnahmen werden dem Safety Board vorgelegt beziehungsweise rapportiert. Ein analoges Vorgehen betreibt die SBB für gesundheitliche Gefährdungen. So müssen zum Beispiel sämtliche Informationen zu (Beinahe-)Ereignissen mit Asbest der Arbeitsmedizin gemeldet und in der Ereignisdatenbank eingegeben werden. Dies gewährleistet die Planung und Umsetzung angemessener Massnahmen sowie ein bereichsübergreifendes Lernen.

403–3 Arbeitsmedizinische Dienste.

Das Intranet SBB bietet unter den jeweiligen Begriffen (Asbest, Quarzstaub, Hitze usw.) Beratung und Unterstützung in arbeitsmedizinischen Themen. Für Fragen und Abklärungen von spezifischen Situationen oder Einzelfällen kann die Arbeitsmedizin per E-Mail kontaktiert werden. Für die arbeitsmedizinischen Belange sind ein*e Chief Medical Officer und eine/ein Arbeitsärztin/Arbeitsarzt zuständig. Ihre Fachverantwortung umfasst die folgenden Tätigkeiten:

- Federführung zu verkehrs- und betriebsmedizinischen Entwicklungen sowie Beratung zu medizinischen und arbeitsmedizinischen Fragen im Zusammenhang mit Früherkennung und Prävention am Arbeitsplatz
- Wahrnehmung der Steuerungsfunktion und Fachverantwortung in arbeitsmedizinischen Themen in der Steuergruppe des Konzerns gemäss Angaben beim Indikator 403–1
- Prüfung der Massnahmenumsetzung und Einhaltung der Standards
- fachliche Steuerung des externen Dienstleisters HMS

Der externe Dienstleister HMS erbringt im Auftrag der Arbeitsmedizin SBB die folgenden Leistungen:

- Durchführung medizinischer Tauglichkeitsbeurteilungen
- medizinische Abklärungen im Rahmen des betrieblichen Case- und Präsenzmanagements bezüglich Reintegration erkrankter oder verunfallter Mitarbeitender
- Abklärungen bei Suchterkrankungen
- Durchführung von Atemalkoholtests bei unangemeldeten Alkoholkontrollen
- versicherungsmedizinische Abklärungen (zum Beispiel Bearbeitung von Haftpflichtfällen, Beantwortung von Fragen der SBB Pensionskasse)
- Stellungnahmen im Rahmen von Gerichtsverfahren zuhanden der SBB AG
- Durchführung von Schulungen zu medizinischen Themen im Auftrag der SBB AG
- themenbezogene (personenunabhängige) Beratungsleistungen, die primär konzeptionelle Aufgaben wie die Erstellung von Konzepten und Richtlinien betreffen
- arbeitsmedizinische Abklärungen von Arbeitsplätzen (unter anderem Risikobeurteilungen, Abklärungen bei arbeitsbedingten Krankheiten und Verdacht auf Berufskrankheiten)
- Risikobeurteilungen im Bereich Mutterschutz

- arbeitshygienische Abklärungen von Arbeitsplätzen unter anderem bei Hinweisen auf Gesundheitsgefährdungen durch Umgebungsfaktoren und Fragen zur persönlichen Schutzausrüstung

403–4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

- a) Grundsätzlich sind bei allen zentralen und relevanten Gremien im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Vertreter*innen der delegierten Peko-Mitglieder mit gleichen Rechten und Pflichten integriert. Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind dies die Fachgruppe Persönliche Schutzausrüstung und die Steuergruppe Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.
- b) Die Mitwirkung der Mitarbeitenden ist durch die Steuergruppe und entsprechende Arbeitsgruppen sichergestellt. Die Steuergruppe ist zuständig für die Koordination, stimmt unternehmensweit Massnahmen, Kampagnen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie zur Förderung der Sicherheitskultur ab und stellt deren Umsetzung sicher. Sie erarbeitet und setzt Vorgaben der Unternehmung und der gesetzlichen Bestimmungen im Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes um. Sie tagt ungefähr sechsmal pro Jahr.

403–5 Mitarbeitendenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.

Für alle neu eintretenden Mitarbeitenden ist das Absolvieren des E-Learning-Moduls «Basis-schulung Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz» obligatorisch, und zwar ungeachtet der Funktion oder Tätigkeit. Das Modul wird automatisch zugewiesen und im Kompetenz Management System geführt. Spezifische tätigkeitsrelevante Schulungen und Ausbildungen werden über das Kompetenz Management System gesteuert und über die Linienverantwortlichen geführt.

403–6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden.

- a) Zusätzlich zur Überwachung und Präventionsplanung im Bereich Berufsunfall über die Linie setzt sich die SBB aktiv mit der Freizeitsicherheit (Nichtberufsunfall) auseinander. Aufgrund statistischer Auswertungen nach Unfallschwerpunkten behandelt sie die Hotspots im Freizeitbereich in Präventionskampagnen und Aktionen. Beispiele hierfür sind Bikekurse, die Aktion «Sicher im Schneesport» oder Angebote zur Sicherheit in Haus und Garten. Präventionskampagnen und Aktionen werden in den SBB internen Kommunikationskanälen publiziert.
- b) Mitarbeitende haben Zugriff auf Informationen im Intranet. Darunter fallen die folgenden Freizeit- und Gesundheitsangebote:
 - «SBB aktiv» ist ein Programm, in dem Mitarbeitende sportliche und kulturelle Aktivitäten für ihre Kolleg*innen anbieten. Die Teilnahme findet in der Freizeit statt.
 - Um die psychische Gesundheit speziell zu fördern, bietet die SBB Kurse zu Resilienz, Stress, Achtsamkeit und Mentaltraining an.
 - Für alle SBB Mitarbeitenden sowie deren Angehörige, die wegen beruflicher oder privater Probleme nicht mehr weiterwissen, steht die SBB interne Sozialberatung zur Verfügung.
 - Zur Gesundheitsförderung und gesundheitlichen Prävention ist im Intranet der SBB ein Bewegungskalender aufgeschaltet. Per Link gibt der Kalender Ernährungs- und Trainingstipps und weist auf Sportanlässe wie den Firmentriathlon, Volksläufe, «Bike to work» und anderes mehr hin. Die Teilnahme ist teilweise vergünstigt.

403–7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz.

Die SBB ist Mitglied der Unternehmensinitiative «amfori BSCI» zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten. Durch die Unterzeichnung des amfori-BSCI-Verhaltenskodex verpflichten sich Lieferanten, an ihren Produktionsstandorten die Arbeits- und Menschenrechte einzuhalten. Die SBB stösst punktuell Sozialaudits an, die durch zertifizierte amfori-BSCI-Auditor*innen durchgeführt werden. Diese Audits prüfen unter anderem, ob der Betrieb ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld gewährleistet – und zwar, indem er Risiken bewertet und alle erforderlichen Massnahmen ergreift, um diese Risiken zu beseitigen oder zu mindern.

Weitere Informationen siehe Kapitel «Soziale Bewertung der Lieferanten» auf Seite 47.

403–9 Arbeitsbedingte Verletzungen.

Im Jahr 2020 sind bei Berufsunfällen zwei Mitarbeitende schwer verletzt und drei Mitarbeitende getötet worden (inklusive externer Mitarbeitender). Die SBB erreicht damit ein Resultat im Bereich der Vorjahre.

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 ihren individuellen Bedürfnissen und Ambitionen. Sie unterstützt Mitarbeitende zeitlich und finanziell, sofern dadurch für die SBB und ihre Kund*innen ein Mehrwert entsteht. Durch unterschiedliche interne wie externe Weiterbildungen stellt die SBB ein breites Angebot an Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Durch die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung verändern sich die erforderlichen Kompetenzen der Mitarbeitenden schneller als in der Vergangenheit. Die SBB hat 36 Berufsfelder im Hinblick auf ihre Veränderungen analysiert sowie entsprechende Bildungsmaßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Auf diese Weise werden den Mitarbeitenden mögliche Veränderungen der Berufsfelder verdeutlicht, um allenfalls bestehende Ängste zu verringern und die eigenmotivierte Entwicklung zu fördern.

Die Vielfalt der innerhalb der SBB vertretenen Branchen bietet Mitarbeitenden die Möglichkeit, sich intern weiterzuentwickeln und Einblick in andere Arbeitsbereiche zu erhalten. Ein Mentoringprogramm sowie Talentprogramme unterstützen die Mitarbeitenden in ihrer internen Karriere und helfen ihnen, ihre Arbeitsmarktfähigkeit zu stärken. Die Personalentwicklung der SBB ist zuständig für die Kompetenzentwicklung und die Qualifizierung der Mitarbeitenden – und zwar über alle Bildungsstufen hinweg, von der Grundbildung bis hin zur Fach- und Führungsverantwortung. Grundlage für ihre Arbeit ist die aktuelle HR-Strategie.

Strategisches Ziel.

Die SBB verfolgt die folgende Ambition 2025: Die potenziellen Berufsfeldveränderungen sind bekannt und notwendige Schlüsselkompetenzen bei den Mitarbeitenden entwickelt. Die regelmässig stattfindende strategische Berufsfeld- und Ressourcenplanung gewährleistet eine vorausschauende und nachhaltige Fachkräftesicherung.

Entwicklung 2020.

Das Berichtsjahr 2020 war – unter anderem im Bereich der Zweitausbildung für Triebfahrzeugführende – von einem hohen Bildungsmehrbedarf gekennzeichnet. Aufgrund der Pandemie mussten viele Schulungen auf digitale Medien umgestellt, verschoben oder abgesagt werden. Die gut funktionierenden IT-Hilfsmittel und bereits verbreitet vorhandene digitale Kompetenzen ermöglichten von Beginn an die Umstellung auf digitale Medien.

Dies hat im Berichtsjahr zu über 145 000 Teilnahmen an Online-Trainings (+240 Prozent gegenüber 2019) und zu 46 722 Kursteilnehmenden (–10 Prozent gegenüber 2019) geführt. Dank 1358 Lernenden förderte die SBB den Nachwuchs für das Unternehmen, die Branche und die Schweiz nachhaltig. Sie verwirklichte erfolgreich umfangreiche Bildungsprojekte wie «Organisation für die Betriebseinführung Léman Express/CEVA», die Zweitausbildung Spezialist/*in Einsatzplanung Personenverkehr und das Top-Programm des Konzerns «fit4future» und entwickelte die erforderlichen Kompetenzen bei den Mitarbeitenden.

2021 bildet die SBB erneut professionelle Mitarbeitende für eine nachhaltige Bahn aus und weiter. Sie will die Effizienz der Bildung über die ganze Wertschöpfungskette steigern, eine eigenverantwortliche Lernkultur fördern und wirkungsvolle, fortschrittliche Lernstrukturen entwickeln.

Weitere Informationen zur Aus- und Weiterbildung siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Für eine starke Bahn», Abschnitt «Herausforderung Fachkräftemangel» sowie Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitt «Wertvolle Mitarbeitende – ob Lernende, Fachkräfte oder Wiedereinsteigerinnen und Wiedereinsteiger».

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

Das jährliche Personalbeurteilungsgespräch ist für alle Mitarbeitende der SBB obligatorisch. Die Beurteilung ist lohnrelevant. Vom obligatorischen Gespräch ausgenommen sind Lokführer*innen, da die SBB mit den Gewerkschaften für diese Berufsgruppe ein vereinfachtes Beurteilungsverfahren vereinbart hat. Zudem können Personalbeurteilungsgespräche wegfallen, wenn Mitarbeitende im Verlauf des Jahres die Stelle oder die Funktion wechseln. Bei den GAV-Angestellten haben die Personalbeurteilungsgespräche deshalb zu einer Rücklaufquote geführt, die etwas unter 100 Prozent liegt. Die Quote betrug im Berichtsjahr 90,8 Prozent bei den Frauen sowie 93,8 Prozent bei den Männern.

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 schafft ein Arbeitsumfeld, das für alle Mitarbeitenden Chancengleichheit bietet – unabhängig von Sprache, Geschlecht und Geschlechtsidentität, Alter, sexueller Orientierung, Herkunft oder Religion. Sie behandelt jeden Menschen mit Respekt und toleriert keinerlei Diskriminierung oder Belästigung. Die Diversity & Inclusion Strategie der SBB zielt auf die Förderung der Vielfalt in den Teams ab und ist darauf ausgerichtet, eine inklusive Unternehmenskultur zu etablieren. Dazu fördert die SBB im Unternehmen ein Diversity-Mindset, das für einen wertschätzenden und kompetenten Umgang mit den reichhaltigen Erfahrungen, Fähigkeiten und Werten der Mitarbeitenden steht.

Als Grundlage dient die SBB Diversity & Inclusion Strategie sowie der Verhaltenskodex der SBB. Der Fachbereich Diversity & Inclusion bei HR Konzern dient als Impulsgeber und Anlaufstelle.

Strategisches Ziel.

Die Kund*innen der SBB sind so vielfältig wie die Schweiz. Das interne Abbild dieser Vielfalt ist für die SBB ein wichtiger Erfolgsfaktor. Deshalb soll die SBB spürbar bunter werden und von gemischten Führungsteams geprägt sein. Die Mitarbeitenden sollen sich als Person wertgeschätzt fühlen und ihre Stärken einbringen. Deshalb sollen Führungskräfte Vielfalt fördern und bewusst mit dieser umgehen. Teams sollen in der Gesamtheit heterogen zusammengesetzt sein. Die Produkte und Prozesse von HR sollen Chancengleichheit und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben konsequent berücksichtigen, und Unterschieden soll offen und wertschätzend begegnet werden.

Die SBB hat sich bis 2025 zur Ambition gesetzt, jedes Führungsteam mit zwei oder mehr Frauen zu besetzen. Zudem soll jedes Führungsteam, das einen SBB Geschäftsbereich leitet, mehrsprachig sein. Schliesslich sollen Inklusion und Vereinbarkeit gelebte Werte sein.

Entwicklung 2020.

Der Frauenanteil ist zwar auf allen Stufen angestiegen, jedoch auf tiefem Niveau. Die positive Entwicklung beim französischsprachigen Personal erfolgte in der Gesamtbelegschaft auf Kosten der italienischsprachigen Mitarbeitenden. 2020 definierte die SBB bezüglich Diversity & Inclusion eine neue strategische Ausrichtung sowie neue Ambitionswerte für den Zeithorizont 2021–2025. Damit hat die Konzernleitung ein klares Bekenntnis zugunsten von Vielfalt und Inklusion abgegeben. Sie hat in diesem Zusammenhang die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben aufgegriffen und als Schlüsselthema bestimmt.

Weitere Informationen zu Diversität und Chancengleichheit siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitsgeberin», Abschnitt «Mehr Frauen und Mehrsprachigkeit».

Nichtdiskriminierung.

406–1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen.

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

Beim vertraulichen Meldewesen von Personenverkehr sowie bei der paritätischen Schlichtungskommission von Diversity & Inclusion sind 2020 keine Diskriminierungsfälle eingegangen.

Die Compliance-Meldestelle hat 2020 insgesamt 16 Meldungen mit einem Bezug zu Diskriminierung (3), Mobbing (9) und sexueller Belästigung (4) erhalten. Die SBB Sozialberatung führte 2020 165 Beratungen zu Konflikten am Arbeitsplatz (112), Mobbing (31) und sexueller Belästigung (22) durch. Da in drei Fällen mehrere Opfer von derselben Person sexuell belästigt wurden, erfuhren diese Meldungen im Vergleich zu 2019 einen markanten Anstieg (+10 Meldungen).

Soziale Bewertung der Lieferanten.

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

2020 haben weitere 37 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 122 mit EcoVadis bewerteten Lieferanten decken rund 39 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2020 ab.

Ausserdem hat die SBB 2020 sechs Sozialaudits nach amfori-Vorgaben in den Bereichen Textil und Fahrweg durchführen lassen. Fünf davon waren Re-Audits, ein Lieferant wurde zum ersten Mal auditiert. Die auditierten Produktionsstätten befanden sich in Bosnien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Indien und China.

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

Von allen mit EcoVadis bewerteten Lieferanten haben vier den Schwellenwert von 35 Punkten unterschritten. Als ergriffene Massnahmen fanden bereits einzelne Gespräche mit den betroffenen Lieferanten statt.

Bei fünf der sechs durch amfori auditierten Lieferanten hat die SBB mögliche negative soziale Auswirkungen festgestellt. Mit einem dieser Lieferanten endete die Zusammenarbeit im Berichtsjahr. Die anderen vier Lieferanten erstellten Entwicklungspläne, die sich nun in Umsetzung befinden. Bei den Lieferanten aus Bosnien und Ungarn zum Beispiel wurde die Arbeitssicherheit bemängelt, da die Notausgänge nicht genügend gekennzeichnet waren, Evakuationspläne nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprachen und manche Türen nicht in Richtung Ausgang geöffnet werden konnten.

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 und gehört deshalb zu den drei Top-Zielen der SBB. Ein unfallfreier Eisenbahnbetrieb und die Unversehrtheit von Kund*innen, Mitarbeitenden und Dritten sind für die SBB zentrale Anliegen. Mittels einer Fachführung im Konzern und in den Unternehmensdivisionen befähigt die SBB die Mitarbeitenden zum Thema Sicherheit. Sie schafft damit die Voraussetzungen dafür, dass die Sicherheit bei der täglichen Arbeit an erster Stelle steht.

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 ihr Bestreben nach einer hohen Sicherheit nachhaltig.

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 2022 will die SBB die Sicherheitskennzahl des Konzerns – einen Index aus Arbeits-, Rangier- und Zugunfällen – auf dem bestehenden, hohen Niveau halten.

Entwicklung 2020.

2020 haben sich vier Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) ereignet. Die SBB verzeichnete damit einen Unfall weniger als im Vorjahr (im Vergleich zu 2019 weist die SBB die Zugunfälle neu nach dem Konzernziel Sicherheit aus).

Die Leistungen im Bereich Rangier, Bau und Unterhalt aufrechtzuerhalten, war während der Pandemie aufgrund der Abstandsregeln und Hygienevorschriften eine grosse Herausforderung. Dank der Achtsamkeit aller Mitarbeitenden in dieser aussergewöhnlichen Zeit erreichte die SBB hinsichtlich Rangier- und Berufsunfällen eine insgesamt gute Sicherheitsleistung.

Eine externe Untersuchung nach dem 2019 erfolgten tödlichen Unfall eines Kundenbegleiters in Baden hat der SBB ein funktionierendes Meldewesen bescheinigt. Es zeigte sich jedoch, dass es bei der Bearbeitung von Meldungen zu oft zu Verzögerungen gekommen war. Die SBB hat rasch reagiert und sichergestellt, dass Meldungen der Mitarbeitenden nunmehr zeitnah bearbeitet werden. Weiter hat die SBB die Transparenz des Meldesystems durch Kommunikationsmassnahmen und Schulungen erhöht. Zentral ist dabei die wertschätzende Rückmeldung von Vorgesetzten auf die Meldungen der Mitarbeitenden. Ergänzend dazu hat die SBB Optimierungen bei der Bedienerfreundlichkeit der IT-Tools vorgenommen. Die Weiterentwicklung des Meldewesens bleibt eine Herausforderung und wird in den kommenden Jahren weiter eines der Schwerpunktthemen bilden.

Weitere Informationen zu Kundengesundheit und -sicherheit siehe SBB Geschäftsbericht 2020, Kapitel «Für eine starke Bahn», Abschnitt «Sicuro! Lehren aus dem Unfall in Baden gezogen».

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

Im Hinblick auf die Kundensicherheit ist der Anprall eines Interregio an einen Prellbock relevant, der sich am 3. Februar 2020 bei der Einfahrt in den Bahnhof Luzern ereignete. Obwohl der Anprall nur mit sechs bis sieben Kilometern pro Stunde erfolgte, wurden dabei 21 Reisende leicht verletzt. Die übrigen Zugunfälle hatten keine Verletzten zur Folge, doch entstanden jeweils Schäden am Rollmaterial und an der Infrastruktur.

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, vermehrter Interaktionen und leistungsstarker Auswertungsmethoden eine wachsende Menge an Kundendaten. Als vertrauenswürdige Mobilitätsdienstleisterin stellt die SBB das Vertrauen ihrer Kund*innen an die erste Stelle. Dies äussert sich im sorgfältigen Umgang mit Kundendaten: Die SBB bearbeitet Kundendaten zurückhaltend und verzichtet darauf, alle rechtlich erlaubten Möglichkeiten zu nutzen. Unter anderem verwendet sie die Daten ausschliesslich, um den Kund*innen einen individuellen Mehrwert zu bieten. Ferner verkauft sie keinerlei Kundendaten und gibt den Kund*innen die Möglichkeit, die Bearbeitung ihrer Daten abzulehnen.

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

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

- Konformität mit den rechtlichen Vorgaben (Prüfung durch die/den SBB Datenschutzbeauftragte*n)
- Konformität mit den Grundsätzen der Weisung zum Umgang mit Kundendaten (Prüfung durch die/den 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.

2020 sind keine nennenswerten Beschwerden eingegangen.

Kontakt für weitere Fragen.

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

Impressum.

Der SBB Bericht 2020 gemäss GRI-Standards ist Bestandteil der SBB Jahresberichterstattung 2020. Er ist auf der Website www.sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher Sprache abrufbar.

Herausgeberin.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz