

SBB Bericht gemäss
GRI-Standards.

2021

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 40	Wesentliche soziale Themen
S 54	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 2021 GRI: SBB Bericht 2021 gemäss GRI-Standards
Organisationsprofil		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-1 Name der Organisation	GB S. 52
	102-2 Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	GB S. 5
	102-3 Hauptsitz der Organisation	GB S. 52
	102-4 Betriebsstätten	GB S. 52, 103–104
	102-5 Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	GB S. 52–53
	102-6 Belieferte Märkte	GB S. 48
	102-7 Grösse der Organisation	GB S. 48 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. 43
	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. 63 sbb.ch: Compliance
	102-17 Verfahren zu Beratung und Bedenken in Bezug auf die Ethik	GB S. 63
Unternehmensführung		
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016	102-18 Führungsstruktur	GRI S. 13 GB S. 53
	102-19 Delegation von Befugnissen	GRI S. 13 GB S. 62
	102-20 Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	GRI S. 14 GB S. 60
	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. 54–59, 64–69
	102-23 Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans	GB S. 55
	102-24 Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	GB S. 59–60
	102-25 Interessenkonflikte	GB S. 55–56
	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	GRI S. 14 GB S. 60–62
	102-29 Identifizierung und Umgang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen	GB S. 60–62
	102-30 Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement	GB S. 63, 98–99
	102-31 Überprüfung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	GB S. 60, 98–99
	102-32 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsbericht-erstellung	GB S. 62
	102-33 Übermittlung kritischer Anliegen	GB S. 62–63

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
	102-34 Art und Gesamtzahl kritischer Anliegen	GB S. 62-63
	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	GB S. 70
	102-39 Prozentualer Anstieg des Verhältnisses der Jahresgesamtvergütung	GB S. 70
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. 54
	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. 43
	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. 42-43
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 22
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 22
GRI 301: Materialien 2016	301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht und Volumen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Materialverbrauch)
	301-2 Eingesetzte rezyklierte Ausgangsstoffe	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Anteil aufbereiteter und wiederverwendeter Gleisaushub)

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Energie		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 23 GB S. 41-42
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 23
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 23
GRI 302: Energie 2016	302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch)
	302-3 Energieintensität	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (spezifischer Energieverbrauch)
	302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	GRI S. 24
	302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Energieverbrauch)
Biodiversität		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 25 GB S. 46
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 25
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 25
GRI 304: Biodiversität 2016	304-1 Eigene, gemietete oder verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben Schutzgebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert ausserhalb von Schutzgebieten befinden	GRI S. 26
	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	GRI S. 27 GB S. 41
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 27
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 27
GRI 305: Emissionen 2016	305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	GRI S. 28
	305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	GRI S. 29
	305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	GRI S. 30
	305-4 Intensität der THG-Emissionen	GRI S. 30
	305-5 Senkung der THG-Emissionen	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Treibhausgasemissionen aus Energieverbräuchen)
	305-6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)	GRI S. 31
	305-7 Stickstoffoxide (NO _x), Schwefeloxide (SO _x) und andere signifikante Luftemissionen	GRI S. 31
Abfall		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 31 GB S. 43
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 31
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 31
GRI 306: Abfall 2020	306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	GRI S. 32
	306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	GRI S. 33
	306-3 Angefallener Abfall	reporting.sbb.ch/nachhaltigkeit (Abfälle)
Umwelt-Compliance		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 33
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 33
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 33
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016	307-1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	GRI S. 34
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

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Anpassung an den Klimawandel		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 35 GB S. 46
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 35
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 35
	Schutz vor Naturgefahren	GRI S. 36
	Verfügbarkeit der Klimaanlagen in den Zügen	GRI S. 36
Nachhaltige Immobilien		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 36 GB S. 43, 45-46
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 36
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 36
	Anteil nachhaltigkeitszertifizierter Neubauten	GRI S. 37
Verkehrsverlagerung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 37 GB S. 23
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 37
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 37
	Modalsplit des Personenverkehrs Anteil Eisenbahn	reporting.sbb.ch/verkehr
	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. 39
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 39
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 39
	Umweltimage	GRI S. 40

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. 40 GB S. 11, 39
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 40
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 40
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018	403-1 Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 42
	403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	GRI S. 42
	403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	GRI S. 43
	403-4 Mitarbeitendenbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 44
	403-5 Mitarbeitendenschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI S. 44
	403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	GRI S. 44
	403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	GRI S. 45
	403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	GRI S. 45
Aus- und Weiterbildung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 45 GB S. 29, 38-39
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 45
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 45
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmässige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	GRI S. 47 reporting.sbb.ch/personal (Rücklaufquote der Personalbeurteilungen)

GRI-Standard	Angaben	Publikation/Seite oder URL
Diversität und Chancengleichheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 47 GB S. 38, 59
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 47
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 47
GRI 405: Diversität und Chancen- gleichheit 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	GRI S. 48
Nichtdiskriminierung		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 48
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 48
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 48
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen	GRI S. 48
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. 48
	414-2 Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	GRI S. 49
Kundengesundheit und -sicherheit		
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 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016	416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	GRI S. 50
Schutz der Kundendaten		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 50
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 50
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 50
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	418-1 Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	GRI S. 51
Barrierefreiheit		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 51 GB S. 45
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 51
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 51
	Prozentsatz der Reisenden, die das Angebot barrierefrei nutzen können	GB S. 45
	Prozentsatz der barrierefreien digitalen Touchpoints	GRI S. 52
Angebote und Preise transparent machen		
GRI 103: Managementansatz 2016	103-1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	GRI S. 52
	103-2 Der Managementansatz und seine Bestandteile	GRI S. 52
	103-3 Beurteilung des Managementansatzes	GRI S. 52
	Kundenzufriedenheit Sortiment	GRI S. 53

Nachhaltigkeit bei der SBB.

Im Berichtsjahr hat sich die SBB hauptsächlich an den im Vorjahr erarbeiteten Schwerpunkten orientiert. So ermittelte sie 2020 mithilfe einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse und eines Abgleichs mit den Sustainable Development Goals der UNO die Relevanz und den Handlungsbedarf innerhalb der unterschiedlichen Themenfelder, die für die Nachhaltigkeit relevant sind. In der Folge schärfte sie die Themenfelder in internen Workshops und gemeinsam mit externen Stakeholdern. Dies ermöglichte es der SBB, Schwerpunkte ihres Nachhaltigkeitsengagements festzulegen und die daraus resultierenden Ambitionen in einem Nachhaltigkeitsversprechen auszuformulieren. Die entsprechenden Schwerpunkte bildeten die Grundlage für die Arbeit im Berichtsjahr.

Ende November 2021 hat die SBB die neue Konzernstrategie 2030 verabschiedet. Die Themen des Nachhaltigkeitsengagement sind entweder direkt in der Konzernstrategie abgebildet oder werden 2022 in die Funktionalstrategien integriert.

2022 wird die SBB im Rahmen der neuen GRI-Standards die Wesentlichkeitsanalyse aktualisieren und das Nachhaltigkeitsengagement an die strategische Ausrichtung des Unternehmens anpassen.

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 eine hochattraktive Arbeitgeberin – von Menschen für Menschen.

Als attraktive Arbeitgeberin bieten wir sinnstiftende Arbeit für heutige und künftige Mitarbeitende. Mit massgeschneiderten Aus- und Weiterbildungen bereiten wir sie auf Veränderungen in ihrem Beruf vor und erhalten das wertvolle Bahn-Know-how. Wir stärken die Teamorientierung und das Wir-Gefühl mit Diversität, Inklusion und konstruktiver Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern.

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 2021 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 2021 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 SDGs 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. Im Folgenden wird der Beitrag der SBB zu den unterschiedlichen SDGs beschrieben und auf weitere Informationen in der Jahresberichterstattung verwiesen.

GB: SBB Geschäftsbericht 2021; GRI: SBB Bericht 2021 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 die psychische Gesundheit. Sie sorgt zudem für gesundheitsförderliche Arbeitsbedingungen, besonders für ältere und gesundheitlich eingeschränkte Mitarbeitende.	GB S. 11, 39 GRI S. 40–45
	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. 29, 38–39 GRI S. 45–47
	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. 38 GRI S. 47–48
	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. 41–42 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. 30–31, 37 GRI S. 40–45

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. 31 GRI S. 37–39</p> <p>GB S. 19, 29–30</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. 38 GRI S. 47–48</p> <p>GB S. 45 GRI S. 51–52</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. 30–31 GRI S. 49–50</p> <p>GB S. 43, 45–46 GRI S. 36–37</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 Investitionsentscheidungen 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. 43 GRI S. 20–21, 34, 48</p> <p>GB S. 42 GRI S. 22–23</p> <p>GB S. 43 GRI S. 31–33</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. 41 GRI S. 27–31</p> <p>GB S. 46 GRI S. 35–36</p>
	<p>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. 46 GRI S. 25–27</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 Kaders erhalten nebst dem fixen einen variablen Lohnbestandteil, der sich nach 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.

Die Konzernleitung und der Verwaltungsrat legen die strategische Ausrichtung des Unternehmens fest und bestimmen die übergreifenden Schwerpunkte in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Fachbereiche leiten daraus in den Funktionalstrategien die Ziele zur ökonomischen, ökologischen und sozialen Verantwortung ab und koordinieren deren Umsetzung. Das Nachhaltigkeitsteam des Konzerns fasst das Nachhaltigkeitsengagement der SBB zusammen und ist für die Berichterstattung verantwortlich.

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 330 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 SBB Strategie 2030 ist vom Verwaltungsrat und von der Konzernleitung verabschiedet worden. Sie enthält ein Leitbild, die Unternehmenswerte sowie ein Zielbild mit vier Dimensionen zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen. Unter anderem verfolgt die SBB das Ziel, in allen Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit führend und die Bahn von Menschen für Menschen zu sein: für Kund:innen, für Mitarbeitende und für die Gesellschaft – für die ganze Schweiz. Sie hat aus ihren Ambitionen 13 konkrete Ziele und unterschiedliche Umsetzungsschwerpunkte abgeleitet. Alle Funktionalstrategien, die den Beitrag der einzelnen Fachbereiche zur SBB Strategie definieren, werden von den Fachspezialist:innen erarbeitet und von der Konzernleitung genehmigt.

102–27 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans.

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

102–28 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans.

Neun Konzernziele machen die Leistungen der SBB messbar. Die Balance finanzieller und nicht finanzieller Ziele garantiert, dass das Unternehmen ausgewogen geführt und gesteuert wird. Die Zielerreichung wird laufend gemessen sowie quartalsweise an die Konzernleitung und den Verwaltungsrat rapportiert. Die Erreichung der Konzernziele hat Auswirkungen auf die variablen Lohnbestandteile.

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: im Rahmen des Managements 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, Sozialpartnern, Kund:innen und relevanten Bundesämtern eingeladen.

Die «SBB Kundenstimme» hat sich als Format der schnellen und einfachen Einbindung der Kund:innen zum etablierten Standbein der Kundenorientierung innerhalb der SBB entwickelt. Die 2500 Kund:innen aus allen Regionen der Schweiz gaben 2021 erneut wöchentlich Rückmeldungen und Anregungen zu Fragen und Produktideen aus allen Divisionen. So wurden die Kund:innen beigezogen, um beispielsweise die Themen Kundeninformation, Nachhaltigkeit an Bahnhöfen, Ideen zu Sitzplatzreservationssystemen oder die Wiederverwertung von SBB Altmaterial mitzugestalten. Eine Zusammenfassung weiterer ausgewählter Erfolgsprojekte (Fragen, Vorgehen, Ergebnis und weitere Schritte) sind auf [sbb.ch](https://www.sbb.ch) ersichtlich. Zusätzlich hat die SBB die interne Entsprechung der «SBB Kundenstimme», die «SBB Stimme», lanciert. Damit bezieht sie die Mitarbeitenden in die Entwicklung von Ideen und Produkten ein.

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 der Schweizer Bürger:innen. Im Berichtsjahr haben die Auswirkungen und Herausforderungen der Coronakrise sowie die damit verbundenen Diskussionen um die unmittelbare und nachhaltige Finanzierung der SBB den Stakeholder-Dialog dominiert. Weitere wichtige Dialogthemen waren die Strategie SBB 2030 sowie der Fokus auf eine robuste Bahn. Hierbei standen erste Stabilisierungstendenzen (hinsichtlich Personal, Angebot, Rollmaterial, Sicherheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit), beabsichtigte schrittweise Flexibilisierungen sowie die Zukunft des Schienengüterverkehrs (Förderung Binnengüterverkehr, Verlagerung, Citylogistik) zur Diskussion. Schliesslich setzte die SBB mit den Stakeholdern die Diskussionen rund um die Frage fort, welche Rolle der Bahn in der Klimadebatte zukommt und welchen Beitrag die Bahn (etwa durch den Ausbau von IPV/Nachtzügen oder die Steigerung des Bahnanteils im Modalsplit) leistet.

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.

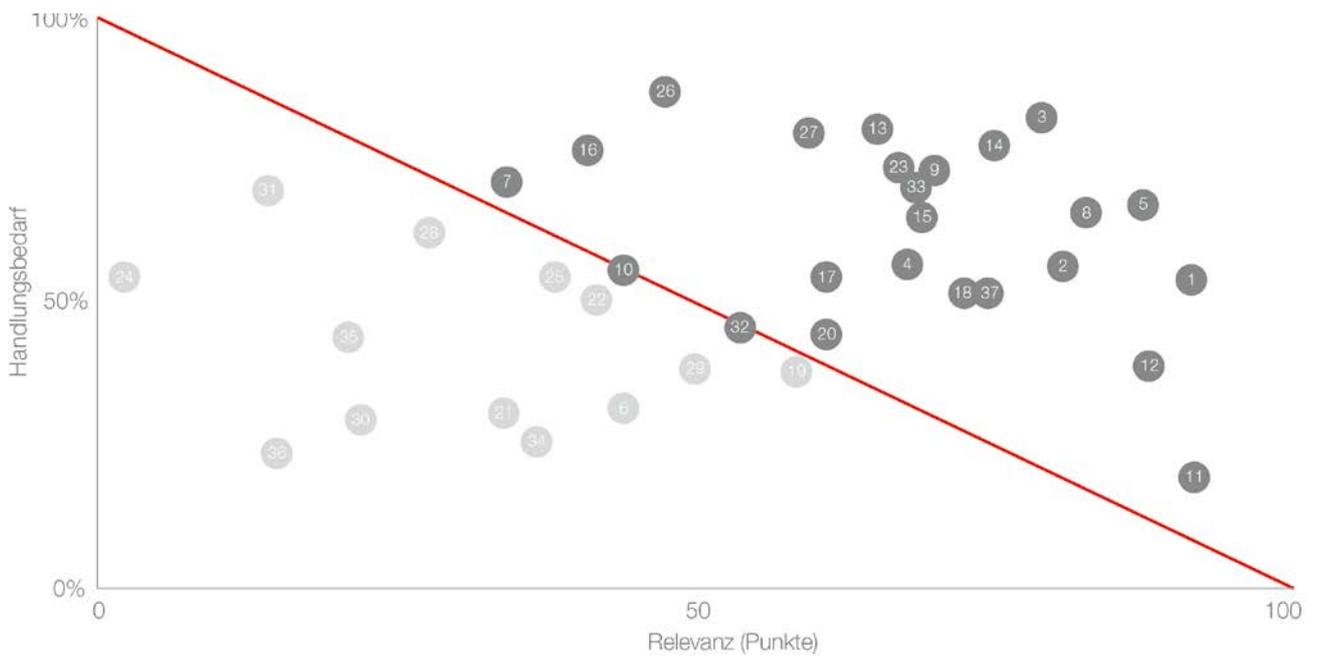
Die SBB hat 2019/2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen. Dafür hat sie 37 Themen definiert, die sich einerseits an den GRI-Standards orientieren sowie andererseits SBB spezifische oder branchenspezifische Themen aufgreifen. Rund 1000 Kund:innen und 1690 Mitarbeitende haben in einer Online-Umfrage die Relevanz der 37 Themen und den entsprechenden Handlungsbedarf eingeschätzt. Daraufhin behandelten 22 Stakeholder (NGOs, Bundesämter, Gewerkschaften usw.) das Umfrageresultat in einem Workshop, wobei ihre Ansichten in die Analyse einflossen. Die so entstandene Wesentlichkeitsmatrix diente als Grundlage zur 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	35
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 48
6	Kinder-, Zwangs- oder Pflichtarbeit im Unternehmen und bei Subunternehmen verhindern	GRI 204 Beschaffungspraktiken GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferanten	20 48
7	Artenvielfalt fördern und Wälder/Wiesen schützen	GRI 304 Biodiversität	25
8	Nach hohen Nachhaltigkeitsstandards bauen	Nachhaltige Immobilien	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	49
12	Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden gewährleisten	GRI 403 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	40
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	51
18	Vielfalt, Chancengleichheit und Lohngleichheit der Mitarbeitenden fördern	GRI 405 Diversität und Chancengleichheit	47
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	45
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	39
27	Angebote und Preise transparent machen	Angebot und Preise transparent machen	52
28	Diskriminierungsvorfälle innerhalb des Unternehmens offenlegen	GRI 406 Nichtdiskriminierung	48
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	50
33	Transparente Führungsstruktur schaffen	Siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Corporate Governance	51
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 2021 haben sich gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen bezüglich der wesentlichen Themen ergeben. Für ein besseres Verständnis wurde lediglich das Thema «Nachhaltiges Bauen» in «Nachhaltige Immobilien» umbenannt.

102–50 Berichtszeitraum.

Der SBB Geschäftsbericht 2021 sowie der SBB Bericht 2021 gemäss GRI-Standards beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021.

102–51 Datum des letzten Berichts.

Die SBB hat den Geschäftsbericht sowie den SBB Bericht gemäss GRI-Standards für das Geschäftsjahr 2020 am 15. März 2021 publiziert.

102–52 Berichtszyklus.

Die SBB hat bis 2018 jährlich 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 auf dem 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. Durch ihr 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 der 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 «Regionalen Gesamtperspektiven» koordinieren 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 2021 Aufträge in Höhe von 5,63 Milliarden Franken vergeben und mit 13 315 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 der nachhaltigen Beschaffung im Konzern und in den Divisionen koordinieren. Entscheide zu 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.

Bis 2027 bewertet EcoVadis die SBB in der Dimension «Beschaffung» mit 80 Punkten. Die Lieferanten erreichen bis dahin durchschnittlich 50 Punkte und decken 60 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB ab. Die CO₂-Emissionen von SBB nahen Dienstleistungen und gemieteten Gebäuden werden bis 2027 um 30 Prozent gesenkt. Zudem sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass bei ausgewählten Lieferanten Arbeits- oder Menschenrechte verletzt werden, um 50 Prozent.

Entwicklung 2021.

Die SBB hat sich 2021 von EcoVadis neu bewerten lassen und sich in der Dimension «Beschaffung» von 60 auf 70 Punkte gesteigert. EcoVadis bescheinigt der SBB umfassende nachhaltige Beschaffungsrichtlinien zu Umwelt- und Sozialfaktoren und streicht die Durchführung von Audits und Lieferantenbewertungen, die detaillierte Risikoanalyse und die Schulung der Mitarbeitenden positiv heraus. Hingegen muss die SBB den Umfang der Implementierung der Massnahmen innerhalb ihrer Lieferantenbasis in den kommenden Jahren klar ausbauen, um ihr strategisches Ziel von 80 Punkten zu erreichen.

Um die Treibhausgasemissionen von SBB nahen Dienstleistungen und gemieteten Gebäuden zu senken, hat die SBB für die betroffenen Warengruppen erste Massnahmen erarbeitet. Bei den Gleisbaumaschinenleistungen informierte sie alle Lieferanten über die geplante Senkung der Treibhausgasemissionen, um diesen ausreichend Vorbereitungszeit zu ermöglichen. Die Lieferanten schätzten die transparente Kommunikation. Nun gilt es für die SBB in den kommenden Jahren, das Thema Nachhaltigkeit geeignet in die Ausschreibungen zu integrieren, um die Ziele unter Berücksichtigung der Kosten zu erreichen.

Um die angestrebte Verbesserung der Arbeits- und Menschenrechte in der Lieferkette nachzuweisen, hat die SBB 2021 mit der Entwicklung einer eigenen Messmethode begonnen. Sie beabsichtigt, die Methode 2022 fertigzustellen und eine erste Pilotmessung durchzuführen.

Die SBB hat die jährliche Lieferantenbewertung 2021 um ein Nachhaltigkeitskriterium erweitert. Das Engagement der Lieferanten in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte sowie nachhaltige Beschaffung fliesst in die Gesamtwertung ein. Stärken und Schwächen der Bewertung werden jeweils mit den Lieferanten besprochen.

Die SBB möchte sich im Einkaufsprozess frühzeitig zur Nachhaltigkeit einer Produkt- oder Dienstleistungskategorie Gedanken machen. Deshalb legt sie bereits in den Warengruppenstrategien die Nachhaltigkeitsthemen fest, bei denen bei Beschaffungen besondere Achtsamkeit geboten ist. Sie hat 2021 das Modul «Nachhaltigkeit» innerhalb des Prozesses zur Erstellung von Warengruppenstrategien überarbeitet und einen Teil der Mitarbeitenden entsprechend geschult. Das betreffende Modul schätzt unter anderem die Nachhaltigkeitsrisiken entlang der Wertschöpfungskette ab, priorisiert die Risiken und leitet geeignete Massnahmen für zukünftige Ausschreibungen ab.

Railsponsible, die Brancheninitiative für nachhaltige Beschaffung, will Lieferanten mit nachhaltigen, fortschrittlichen Lösungen für den Schienenverkehr mehr Sichtbarkeit verleihen.

Als Vorsitzende von Railsponsible hat die SBB bei der Auswahl der Kandidaten für den Railsponsible Award 2021 mitgearbeitet und den Award am Railway Forum 2021 an Schaeffler übergeben. Schaeffler wurde für seinen 100-Prozent-Return-Service für Radsatzlager ausgezeichnet.

Weitere Informationen zu Beschaffungspraktiken siehe Kapitel «Umweltbewertung der Lieferanten» auf Seite 34, Kapitel «Soziale Bewertung der Lieferanten» auf Seite 48 sowie im SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «SBB geht auch indirekte Emissionen an».

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 2020 durchgeführten Materialflussanalyse. Er verdeutlicht das grosse Potenzial für die SBB, das sich ergibt, wenn endliche Ressourcen unendlich genutzt werden könnten. Sofern bereits Beschaffungs- und Investitionsentscheide 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.

Seit 2021 besitzt die SBB ein Kompetenzzentrum Kreislaufwirtschaft. Das funktionsübergreifende Team treibt das Thema Kreislaufwirtschaft bei der SBB mit relevanten Projekten sowie dem Aufbau und der Vermittlung von Know-how voran.

Strategisches Ziel.

Die SBB will endliche Ressourcen unendlich nutzen. Die Kreislaufwirtschaft soll bei den Mitarbeitenden und in den Prozessen verankert werden, sodass 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 2021.

Die SBB hat 2021 versuchsweise begonnen, die ersten Beschaffungen mithilfe von Materialpässen zu begleiten. Ein Materialpass enthält Informationen über Materialien in einem

Produkt oder einer festen Anlage. Das erleichtert die Rückgewinnung von Materialien erheblich und hilft, die Kreislaufwirtschaft messbar zu machen.

Zudem hat die SBB unterschiedliche Projekte lanciert, um die Lebensdauer von Produkten zu verlängern, sie zu rezyklieren oder neue Beschaffungsmodelle auszuprobieren. Beispielsweise schleift die SBB bei Güter- und Personenwagen bereits seit mehreren Jahren die Radsätze ab, bei denen die Geometrie nicht mehr stimmt. Erst wenn ein Abschleifen nicht mehr möglich ist, wird der Radsatz gewechselt. Zudem werden Grosskomponenten, wenn immer möglich, revidiert: bei Altbauloks etwa die Stufenschalter oder Motoren, bei Neubauloks die Stromrichter oder Getriebe.

Ein weiteres Beispiel für die Kreislaufwirtschaft betrifft die Textilien: Bis anhin haben SBB Mitarbeitende ausgediente Berufskleider privat entsorgt. Neu sollen die Mitarbeitenden diese Kleider in einem Rückführungsprozess direkt an das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) Bern weiterleiten. Dieses verarbeitet die Kleider ressourcenschonend weiter, indem es sie sortiert, die SBB Labels entfernt und dann neue Einsatzmöglichkeiten sucht. Im Rahmen eines bis Ende 2021 laufenden Pilotprojekts haben SBB und SRK die Umsetzbarkeit des Rückführungsprozesses zunächst an Uniformteilen getestet, um den Prozess zu einem späteren Zeitpunkt auf alle Berufskleider auszuweiten.

Der Bahnsektor beschäftigt sich ebenso auf internationaler Ebene mit der Kreislaufwirtschaft. Die SBB arbeitet in mehreren Arbeitsgruppen mit, um Lösungen und Vorgaben für einen kreislauffähigen Bahnsektor zu entwickeln, Erfahrungen auszutauschen und Synergien zu nutzen.

Weitere Informationen zur Kreislaufwirtschaft siehe Kapitel «Nachhaltige Immobilien» auf Seite 36 sowie im SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitte «Kreislaufwirtschaft: Recyceln ist gut, Aufarbeiten ist besser» und «Nachhaltiges Bauen sichtbar machen».

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 grossen 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 und ist ab 2030 klimaneutral. 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 zu erzeugen sowie die Wärme für Gebäude vollständig aus erneuerbaren Energieträgern zu beziehen.

Entwicklung 2021.

Dank einem umfangreichen Massnahmenpaket hat die SBB 2021 gesamthaft 504 GWh Energie eingespart (+64 GWh im Vergleich zu 2020). Sie hat damit das Jahresziel von 501 GWh leicht übertroffen. Die vor allem gegen Ende 2021 stark gestiegenen Energiepreise zeigen deutlich, dass sich die Investitionen in die Energieeffizienz lohnen. So hat die SBB durch ihre Energieprojekte im Berichtsjahr rund 44 Millionen Franken eingespart.

Im Berichtsjahr hat die SBB zusätzlich neue Massnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz umgesetzt. Hierzu hat sie beispielsweise in den S-Bahn-Zügen mobilfunkdurchlässige Verglasungen eingebaut und die Temperaturwerte im Innenraum optimiert. Indem sie bei abgestelltem Rollmaterial die Kompressoren, die Ventilatoren und die Heizung ausschaltet, trägt sie dazu bei, den Standby-Verbrauch zu reduzieren. Durch den Schlumberbetrieb der Züge spart die SBB rund 50 GWh Strom pro Jahr. Bereits 2012 hat die SBB begonnen, alle Fahrzeuge und Rollmaterialkomponenten des Personenverkehrs gezielt auf Energiesparmöglichkeiten zu prüfen. Von den damals 84 definierten Massnahmen setzte sie bis 2021 53 Massnahmen um. 31 Massnahmen waren im Berichtsjahr noch in Umsetzung. Dazu gehört die Modernisierung der Lokomotiven des Typs Re 460. Dank neuern sogenannten IGBT-Traktionsumrichtern benötigt die Re 460 weniger Energie beim Beschleunigen und speist beim Bremsen mehr Strom zurück in die Fahrleitung. Nach Abschluss der Modernisierung wird die Flotte jährlich 21 GWh Bahnstrom oder 2,6 Millionen Franken an Energiekosten einsparen.

Mit Blick auf das hochgesteckte Energiesparziel im Jahr 2030 hat die SBB im Berichtsjahr weitere Effizienzmassnahmen erkannt, die zur Ersparnis von insgesamt 16 GWh Energie führen werden. Einen grossen Beitrag leisten hierzu Massnahmen, die zur Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2030 beitragen (siehe Kapitel «Emissionen» auf Seite 27). Der Wechsel auf erneuerbare Energien bringt oft Effizienzgewinne mit sich, und der Energieverbrauch von Gebäuden und Anlagen nimmt ab. Die SBB hat sich bis 2030 vorgenommen, jährlich weitere 350 GWh Energie zu sparen, und rechnet daher mit einer zusätzlichen Senkung der Energiekosten um 20 Millionen Franken.

Weitere Informationen zur Energie siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitte «Mit alternativen Energieträgern auf dem Weg zur Klimaneutralität» und «504 GWh Energie eingespart».

302–4 Verringerung des Energieverbrauchs.

2021 hat die SBB durch unterschiedliche Massnahmen 504 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 sichert. Dabei wirken die Grünflächen entlang der Bahnlinien wie ein grüner Korridor und sind von nationaler Bedeutung.

Der Unterhalt der Grünflächen und Wälder wird von der SBB Infrastruktur geplant und durch externe Firmen ausgeführt. Für Planung, Ausführung und Reporting nutzt die SBB das Informationssystem Vegetation IVEG, das zudem das Reporting der Biodiversitätsflächen und der eigenen ökologischen Ersatzflächen ermöglicht. Die Vision «Die SBB bietet wertvolle Lebensräume im Dienste einer hohen Artenvielfalt und übernimmt eine tragende Rolle bei der Vernetzung von Lebensräumen» lässt sich damit nun umsetzen.

Strategisches Ziel.

Die SBB hat vom Bund den Auftrag, ihren Beitrag an die ökologische Infrastruktur der Schweiz zu 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 invasive Neophyten und passt sich somit vorausschauend an die Auswirkungen des Klimawandels an.

Entwicklung 2021.

Im Rahmen des Aktionsplans Biodiversität setzt die SBB die standortgerechte Böschungspflege auf kantonalen und kommunalen Naturschutzflächen kontinuierlich um. Dank der Erfassung im Informationssystem Vegetation (IVEG) hat sie 2021 auf rund 50 Hektaren flächenscharf einen speziellen Grünunterhalt gewährleistet. Besondere Herausforderungen stellen dabei der Zugang zu diesen Flächen sowie der Abtransport des Schnittgutes dar. Um die Qualität der Flächen langfristig zu verbessern, muss die SBB den aufwendigen Grünunterhalt mindestens einmal jährlich durchführen.

2021 hat die SBB an einem 900 Meter langen Streckenabschnitt in Oberrüti Amphibienableitbleche montiert und den Schotter an der Schiene tiefer gekehrt. Damit queren Amphibien die zweigleisige Anlage einfacher als bisher. Um die Querungen noch effektiver zu gestalten, will die SBB in einem Pilotversuch Mitte 2022 erstmals drei gleisnahe Kleintierdurchlässe errichten. Damit werden die Amphibien vom Tageslicht geleitet und können die Böschung als Überwinterungsquartier nutzen.

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. In einem ersten Schritt sollen Wärmebildkameras aufzeichnen, wie viele Tiere an welcher Stelle die Gleise überqueren. Nach der Erhebung des Istzustandes, der sich im Berichtsjahr aufgrund einer Baustelle um sechs Monate verzögert hat, warnen ab Mitte 2022 spezielle Tierlautkombinationen vor allem Wildschweine

und Rehe vor dem Herannahen eines Zuges. Die Kamerabilder sollen zeigen, ob die Tiere aufgrund der fortschrittlichen Wildtierwarnanlagen die Gleise nur noch überqueren, wenn kein Zug durchfährt, und damit weniger angefahren beziehungsweise überfahren werden.

Weitere Informationen zur Biodiversität siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Schutz für Tiere am Boden und in der Luft».

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 2021 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 in den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Luzern und Waadt zusammen rund 50 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 sowie unterschiedliche Orchideenarten, beispielsweise der Frauenschuh oder das Helmknabenkraut. Weitere Arten sind in der regionalen 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 5 Millionen Tonnen, was ungefähr 10 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. Sie trägt durch ihre Energie- und Klimastrategie zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung erneuerbarer Energien bei.

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

Strategisches Ziel.

Die SBB ist bis 2030 klimaneutral. Sie senkt bis 2030 ihre betrieblichen Treibhausgasemissionen (THG-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 THG-Emissionen (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 2021.

Die SBB hat die Ambition der Klimaneutralität bis 2030 im Berichtsjahr durch die Aufnahme in die neue SBB Strategie 2030 bekräftigt. 2021 hat sie zudem ihr Commitment zu CO₂-Reduktionszielen bei der Science Based Targets initiative (SBTi) eingereicht.

Um von fossilen Treibstoffen wegzukommen, müssen alternative Treibstoffe eingesetzt werden. Neben der Elektrifizierung von Fahrzeugen und Maschinen ist derzeit Wasserstoff in aller Munde. Dementsprechend prüft die SBB den Einsatz von Wasserstoff in Fahrzeugen, Stromgeneratoren und Bauwerkzeugen. 2021 hat sie dazu Machbarkeitsstudien und Risikoanalysen erarbeitet. Dabei misst die SBB der sicheren betrieblichen Nutzung und der Gesundheit der Mitarbeitenden sowie ferner der notwendigen Infrastruktur zur Wasserstoffversorgung und Verteilung besonderes Gewicht bei. Bereits heute ist absehbar, dass sich der Einsatz von Wasserstoff innerhalb der SBB auf die Stromversorgung von Baustellen und Maschinen mit hohem Autarkiebedarf konzentrieren wird.

Bis neue Technologien entwickelt sind und für den Praxiseinsatz bereitstehen, sind unter anderem einfache, kurzfristige Übergangslösungen sinnvoll. Ein gutes Beispiel liefern die dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge. 2021 hat die SBB einen ersten, erfolgreichen Praxistest durchgeführt: Ein älteres Fahrzeug lief zehn Monate lang mit einem speziellen Treibstoffgemisch, wobei dem herkömmlichen Diesel ein Viertel HVO-Treibstoff beigemischt war. «Hydrotreated Vegetable Oils» HVO werden aus organischem Material hergestellt. Für ihre Nachhaltigkeit ist entscheidend, woher das eingesetzte organische Material stammt und auf welche Weise es zu Treibstoff verarbeitet wird. So müssen HVO aus Rest- und Abfallstoffen wie zum Beispiel aus altem Speiseöl hergestellt sein, damit sie wirklich nachhaltig sind. Ferner darf ihre Herstellung die Produktion von Lebensmitteln nicht konkurrenzieren. Schliesslich muss ihre Gesamtökobilanz diejenige herkömmlichen Diesels klar in den Schatten stellen. Im nächsten Jahr plant die SBB, bei weiteren Fahrzeugen Treibstoffe mit HVO-Anteil einzusetzen. Eine Hürde ist allerdings noch zu nehmen: In der Schweiz ist erst wenig HVO-Treibstoff erhältlich. SBB Lieferanten müssen daher mit anderen europäischen Ländern gleichziehen, wo HVO-Treibstoffe längst an Tankstellen erhältlich sind.

Weitere Informationen zu Emissionen siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Mit alternativen Energieträgern auf dem Weg zur Klimaneutralität».

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

Zur Berechnung der CO₂-Äquivalente (CO₂e) berücksichtigt die SBB die Emissionen der im Kyoto-Protokoll geführten klimaschädigenden Gase und rechnet diese anhand ihres Treibhausgaspotenzials auf CO₂e um.

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 eigener Dieselfahrzeuge oder Kältemittelverluste aus eigenen Klimageräten.

	2021 ³ 1 000 t CO ₂ e	2020 ² 1 000 t CO ₂ e	Δ%
Scope 1: Direkte Treibhausgasemissionen¹	75,7	73,0	3,7
Brennstoffverbrauch in stationären Anlagen	27,5	26,7	2,7
Treibstoffverbrauch für Schienen- und Strassenfahrzeuge	37,3	36,4	2,4
Verluste von Kältemitteln und VOC	9,4	7,3	27,9
Emissionen von Hochspannungsanlagen und Stauseen	1,5	2,4	-37,0

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres wurde die Berechnung der Treibhausgasemissionen genauer durchleuchtet und detaillierter modelliert. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2020.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2021 vor. An diesen Stellen wurden Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet.

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

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

Scope 2 umfasst die 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).

	2021 ³ 1 000 t CO ₂ e	2020 ² 1 000 t CO ₂ e	Δ%
Scope 2: Indirekte Treibhausgasemissionen von eingekaufter Elektrizität, von Übertragungs- und Verteilungsverlusten und von eingekaufter Fernwärme¹	4,3	4,4	-2,2
Elektrizität	0,5	0,5	-7,6
Fernwärme	3,9	3,9	-1,5

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres hat die SBB die Berechnung der Treibhausgasemissionen genau durchleuchtet und noch detaillierter modelliert. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2020.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2021 vor. An den betreffenden Stellen wurden Extrapolationen durchgeführt oder die Vorjahreswerte verwendet.

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

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

Scope 3 bildet die gesamten weiteren CO₂e-Emissionen ab, die das eigene Unternehmen durch seine Tätigkeiten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette auslöst und die es nachgelagert zu seinen Tätigkeiten verursacht, und zwar von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung.

	2021 1 000 t CO ₂ e	2020 ² 1 000 t CO ₂ e	Δ%
Scope 3: Sonstige indirekte Treibhausgasemissionen¹	982	1 177	-16,5
Waren und Dienstleistungen ³	143	142	0,4
Anlagegüter und Produktionsmittel ³	712	915	-22,3
Aktivitäten zur Treibstoff-, Brennstoff- und Energiebereitstellung	24	23	1,7
Transport und Verteilung (upstream) ³	16	13	21,8
Aufarbeitung von Abfällen und Wertstoffen	21	20	8,5
Geschäftsreisen	4	6	-34,2
Pendelverkehr der Mitarbeitenden	19	20	-6,5
Gemietete Objekte	0	0	–
Transport und Verteilung (downstream)	0	0	–
Weiterverarbeitung verkaufter Produkte	0	0	–
Nutzung von verkauften Produkten	29	23	28,3
Entsorgung oder Wiederverwertung verkaufter Produkte	0	0	–
Vermietete Objekte	0	0	–
Franchisen	0	0	–
Investitionen	16	15	3,5

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

² Im Verlauf des Jahres 2021 hat die SBB die Berechnung der Treibhausgasemissionen genau durchleuchtet und noch detaillierter modelliert. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2020.

³ 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	2021	2020	Δ%
SBB Personenverkehr (FV und RV) Kern (Stammhaus FV und RV) g CO ₂ e/Pkm	0,217	0,222	-2,2
Regionalverkehr Kern inklusive Tochtergesellschaften g CO ₂ e/Pkm	0,322	0,314	2,7
Fernverkehr Kern inklusive TGV Lyria innerhalb der Schweiz g CO ₂ e/Pkm	0,172	0,181	-5,2
Güterverkehr in der Schweiz (SBB Cargo AG und SBB Cargo International) g CO ₂ e/Ntkm	1,865	1,896	-1,6

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).

305–6 Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS).

Im Jahr 2021 hat die SBB keine Gefahrstoffe eingekauft, die mit dem H-Satz 420 («Schädigt die öffentliche Gesundheit und die Umwelt durch Ozonabbau in der äusseren Atmosphäre») gekennzeichnet sind. Die Kältemittelverluste der letzten noch mit dem Kältemittel R22 betriebenen Anlagen sind geschätzt.

Ozon abbauende Stoffe ¹	2021	2020	Δ%
	in kg CFC-11 eq	in kg CFC-11 eq	
Kältemittel	0,01	0,01	0,0

¹ Kerngeschäft der SBB, inklusive Konzerntochtergesellschaft SBB Cargo AG und Kraftwerke, 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 Brennstoffen ¹	2021 ³	2020 ²	Δ%
	in kg	in kg	
NO _x	220 000	219 100	0,4
SO _x	10 600	11 300	-6,5
PM2.5	2 700	2 600	3,4
PM2.5-10	500	500	0,6
PM10	3 200	3 100	3,0

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

² Im Verlauf des vergangenen Jahres hat die SBB die Berechnung der Treibhausgasemissionen genau durchleuchtet und noch detaillierter modelliert. Das führte zu Korrekturen der bisherigen Berechnungsergebnisse für das Jahr 2019.

³ Bei Redaktionsschluss lagen noch nicht sämtliche benötigten Grundlagendaten für 2020 vor. An den betreffenden Stellen sind die Vorjahresdaten ausgewiesen.

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 umzugehen, bedeutet, nach Möglichkeit Abfälle zu vermeiden, Wertstoffe getrennt zu sammeln und wiederzuverwerten sowie den Restmüll umweltgerecht zu entsorgen. Die SBB setzt hierfür auf das Kompetenzzentrum Entsorgung, das sich konzernweit um die Verwertung von Wertstoffen, Abfällen, Sonderabfällen sowie Rollmaterial kümmert. Spezialist:innen stellen dabei die rechtskonforme und sinnvolle Verwertung sämtlicher Materialien sicher.

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 – mit Ausnahme des Gleisaushubs – zu erhöhen.

Entwicklung 2021.

2020 und 2021 haben zahlreiche Mitarbeitende ihre Arbeit im Homeoffice verrichtet und waren lediglich sporadisch vor Ort. Darunter litt der direkte Kontakt der Fachspezialist:innen des Kompetenzzentrums Entsorgung mit den betroffenen Mitarbeitenden in den Werkstätten, Lagern und Serviceanlagen. Die Sammelqualität an den internen Sammelstellen für Wertstoffe und Abfälle verschlechterte sich entsprechend. Es resultierten ein tieferer Recyclinganteil, höhere Verwertungskosten und tiefere Erlöse. Die SBB will das unbefriedigende Resultat rasch korrigieren.

Nach dem Einbruch sämtlicher Wertstoffmärkte im Pandemiejahr 2020 entwickelten sich die Märkte im Berichtsjahr in unerwarteter Deutlichkeit in die entgegengesetzte Richtung. Die Stilllegung von Produktionswerken im Vorjahr machte sich 2021 auf dem Weltmarkt mit Höchstpreisen bemerkbar. Stahlrohlinge, Kupfermaterialien und weitere Rohstoffe wurden plötzlich knapp. Dies brachte der SBB einerseits maximale Erlöse für die verkauften Materialien ein. So lagen die Vergütungen, die Stahlwerke für Schienen entrichteten, im Herbst 2021 doppelt so hoch als noch im Vorjahr. Ebenso waren die Preise für Kupferpositionen rund 70 Prozent höher als im selben Zeitraum des Vorjahres. Andererseits litten die Produktionsstätten der SBB, die auf Rohmateriallieferungen angewiesen sind, unter der Knappheit an Materialien und Gütern. Die Rückgewinnung von Rohstoffen im SBB eigenen Recyclingcenter Trimbach versetzte die SBB in die Lage, lokale Stahlwerke oder Kupferhütten direkt zu bedienen – und damit die Mangellage etwas zu entschärfen.

Weitere Informationen zu Abfall siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Wertstoffe trennen und klimafreundlich transportieren».

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 10 Prozent der anfallenden 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.

In der Folge werden die Asbestabfälle durch die Drittfirma 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 149 000 Tonnen im Jahr 2021. 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 elfköpfiges 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 Recyklierbarkeit von Materialien sicherzustellen, integriert sie die Spezialist:innen zudem vermehrt in crossfunktionale Teams. So bringen die entsprechenden 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 Aufgabe.

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 2021.

Nachdem im Vorjahr 2020 aufgrund der Pandemie die Kontrollen vor Ort auf das absolut Notwendigste reduziert werden mussten, erfolgten 2021 erneut zahlreiche Begehungen in der gewohnten Art und Weise. So fanden beispielsweise 46 Kontrollen von Gefahrstofflagern an den Stützpunkten für Instandhaltungen und Bauarbeiten am Schienennetz statt. Der physische Austausch vor Ort ist wichtig: Er gibt den Kontrolleur:innen Gelegenheit, ihr breites Praxiswissen weiterzugeben, und versetzt die Standortverantwortlichen in die Lage, Alltagschwierigkeiten sowie Verbesserungsideen mit Expert:innen zu diskutieren. Bei der Lagerung von Gefahrstoffen gilt es, viele rechtliche Vorschriften zu beachten – zum Schutz der Arbeiter:innen, der Gebäude und der Umwelt. Die Kontrollen halten den hohen Standard aufrecht und stellen sicher, dass Veränderungen von gesetzlichen und normativen Vorgaben in der Praxis zeitnah umgesetzt werden.

In organisatorischer Hinsicht hat die SBB die konzernweite fachliche Führung des Gefahrstoffmanagements 2021 enger mit der fachlichen Führung der Arbeitssicherheit verbunden. Sie digitalisierte die Prozesse rund um die Erstbeschaffung von Gefahrstoffen und integrierte sie in die übergeordneten Einkaufsprozesse.

307–1 Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen.

2021 sind keinerlei Fälle aufgetreten, bei denen Bussgelder oder nicht monetäre Sanktionen aufgrund des Nichteinhaltens der Umweltschutzgesetzgebung verhängt wurden.

Umweltbewertung der Lieferanten.

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

Ende 2021 hatten 161 Lieferanten der SBB eine EcoVadis-Bewertung (2020 waren es noch 122). Es handelt sich hierbei um Lieferanten mit einem grossen Einkaufsvolumen oder einem hohen Umwelt- und Sozialrisiko. Die bewerteten Lieferanten haben eine durchschnittliche Bewertung von 60 Punkten und decken rund 33 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2021 ab.

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

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

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. Durch die Erderwärmung werden Extremereignisse wie Hitzewellen, Trockenheit, Starkniederschläge, Stürme oder Unwetter häufiger und intensiver. Dies kann die Sicherheit und Gesundheit von Kund:innen und Mitarbeitenden beeinträchtigen. Zudem steigt das Risiko, dass Züge oder Anlagen ausfallen und sich damit die Pünktlichkeit und der Komfort für die Kund:innen verschlechtern. 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.

Der Konzernbereich Nachhaltigkeit beobachtet im Rahmen des Nachhaltigkeitsengagements der SBB 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 in Zukunft weiterhin die nachteiligen Auswirkungen, die der Klimawandel auf Sicherheit, Pünktlichkeit, Verfügbarkeit und Kundenzufriedenheit ausübt. 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 2021.

Rund 8800 Klimageräte sorgen bei der SBB heute dafür, dass gut 95 Prozent aller Personenzüge klimatisiert unterwegs sind. Die Klimageräte sind so programmiert, dass an Hitzetagen mit über 30 Grad Celsius Aussentemperatur die Innentemperatur zwischen fünf und zehn Grad unter der Aussentemperatur liegt. Dies entspricht den europäischen Normen, an denen sich auch ausländische Bahnen orientieren. Monatlich registriert die SBB bei den Klimageräten im Zug im Durchschnitt 500 Klimastörungen. Diese betreffen entweder die Komponenten der Heizung, die Lüftung und Kälteanlagen oder die elektronischen Klimaregulierungen mit ihrer anspruchsvollen Sensorik. 2021 ist der Umzug der Klimafertigung in Olten abgeschlossen worden. Damit steht nun mehr Platz zur Verfügung, um Klimageräte zu revidieren und defekte Klimageräte zu reparieren. Zusätzlich übernahm der Standort Bellinzona im Berichtsjahr Arbeiten der Klimafertigung, wodurch die SBB ihre Kapazitäten im Bereich Klimagerätefertigung erweiterte. 2021 erstellte die SBB zudem neue, innovative Universal-Klimaprüfgeräte und erhöhte selektiv die Poolmenge an Reserveteilen im Lager.

Somit lassen sich Klimageräte nun rascher revidieren, reparieren und anschliessend wieder in den Zügen nutzen. Durch ihr 2020 errichtetes «Kompetenzzentrum Klimageräte» sowie dem im Berichtsjahr gestärkten 1st Level-Support für Klimaanlageanlagen hat die SBB schliesslich die internen Prozesse, die Zusammenarbeit und die Logistikwege optimiert. Sie will ab 2022 unter anderem die Erfassung der Verfügbarkeit der Klimaanlageanlagen im Zug automatisieren, die Reparaturtiefe erhöhen sowie die Ausbildung der Mitarbeitenden in den Serviceanlagen weiter vorantreiben.

Die SBB beteiligt sich weiterhin am Forschungsprojekt «From Hazard to Risk». 2021 arbeitete sie an der schweizweiten Modellierung der Wassergefahren bei unterschiedlichen Klimaszenarien mit und nahm eine detaillierte Abschätzung der künftigen Gefahren für ihre Anlagen vor. 2022 will sie zudem die Auswirkungen der Hitze beurteilen, um daraus weitere anlagenspezifische Anpassungsmassnahmen abzuleiten.

Weitere Informationen zur Anpassung an den Klimawandel siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Vorausschauend auf die Klimaveränderung reagieren».

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 zehn Jahren richtig antizipierte, konnte sie eine Zunahme von Naturgefahrenauswirkungen aufgrund des Klimawandels weiterhin verhindern. Wie im Vorjahr setzte die SBB 2021 rund 7 Millionen Franken für Pflege und Unterhalt der Schutzmassnahmen ein.

Verfügbarkeit der Klimaanlageanlagen in den Zügen.

2021 haben die Klimaanlageanlagen in den Zügen der SBB zu 95,2 Prozent (+2,7 Prozent gegenüber 2020) funktioniert. Der Zielwert 2021 von 95,0 Prozent Verfügbarkeit wurde damit erreicht.

Nachhaltige Immobilien.

- 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 ihren Entwicklungsarealen 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 164 Anlagen auf fossilfreie Alternativen wie Holzheizungen, Wärmepumpen oder Fernwärme umgerüstet. 2021 ersetzte sie 24 Anlagen. Allein dadurch spart die SBB jährlich 350 000 Liter Heizöl ein. Bis 2030 will sie die verbleibenden 560 fossilen Heizungen ersetzen.

Entwicklung 2021.

Die SBB hat 2021 das Projekt «Grüner Bahnhof» in Delémont gestartet. Zusammen mit öffentlichen und institutionellen Partnern realisiert sie bis 2023 unterschiedliche Projekte, um die ökologische Nachhaltigkeit und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof zu verbessern. So soll eine lichtdurchlässige Fotovoltaikanlage für saubere, fossilfreie Sonnenenergie und gleichzeitig für einen hellen Zugangsbereich unter dem Vordach sorgen. Asphaltierte Flächen entsiegelt die SBB ganz oder teilweise und schafft dafür kleine Wiesen und ökologische Nischen für Flora und Fauna. Bäume und Fassadenbegrünung rund um den Bahnhof spenden Schatten, reduzieren die Hitze und tragen zur Kühlung der Stadt bei. Für die Gebäudewärme des SBB Bahnhofs in Delémont sollen erneuerbare Wärmequellen erschlossen werden. Mit dem Einbau von wassersparenden Armaturen und Toiletten wird der Wasserverbrauch reduziert. Darüber hinaus fördert die SBB am «Grünen Bahnhof» die Kreislaufwirtschaft, indem sie Material wiederverwendet statt entsorgt.

Weitere Informationen zu nachhaltigen Immobilien siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Klimafreundlich unterwegs», Abschnitt «Nachhaltiges Bauen sichtbar machen» sowie Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitte «Historisch bedeutenden Westflügel im Bahnhof Basel renoviert» und «Preisgünstiges Wohnen fördern».

Anteil nachhaltigkeitszertifizierter Neubauten.

2021 sind keine Neubauten nach dem Standard DGNB der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen vorzertifiziert oder zertifiziert worden. Bei mehreren Objekten, die 2022 in Betrieb gehen, sind Zertifizierungen in Vorbereitung.

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 gefordert. 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 nachfrageorientierte, einfache, effiziente und gut vernetzte intermodale Mobilität anzubieten. Über das wichtige Kerngeschäft hinaus gewinnen die physische und die digitale Anbindung sowie Services entlang der Tür-zu-Tür-Reisekette wie zum Beispiel Verkehrsdrehscheiben 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 sind 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 2021.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat Ende 2021 die Verkehrsperspektiven 2050 veröffentlicht. Darin nehmen sowohl der öffentliche Personenverkehr als auch der Schienengüterverkehr anteilmässig überproportional zu, die angestrebte Verdoppelung im Modalsplit Bahn wird jedoch nicht erreicht. Zusätzliche Massnahmen zur Verkehrsverlagerung werden erforderlich sein.

In ihrer Strategie 2030 hat die SBB festgehalten, dass sie im Kerngeschäft intelligent wachsen und damit den Modalsplit erhöhen will. Die SBB ist überzeugt, dass intelligentes Wachstum im Kerngeschäft der integrierten Bahn möglich ist: Das heisst dort, wo die Bahn ihre Stärken besitzt. Die Zwischenziele 2025 schaffen hierfür die Grundlagen. Im Rahmen der strategischen Ziele für 2030 leisten besonders die folgenden Ziele einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung:

- Dank flexibleren Angebots- und Produktionsmodellen und fortschrittlichen Ansätzen die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr steigern
- Durch physische und digitale Vernetzung die integrierte Mobilität in Kooperation mit Partnern stärken
- Bahnhöfe und deren Umfeld zu lebendigen Stadtquartieren entwickeln
- Ein attraktives Sortiment für veränderte Kundenbedürfnisse anbieten und die Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln
- Die Anbindung an europäische Metropolen mittels Kooperationen verstärken
- Die Positionierung im Binnengüterverkehr stärken und den Transitgüterverkehr über zusätzliche Frachtkorridore diversifizieren

Die Digitalisierung und die Automatisierung sind Treiber für Veränderungen in der Arbeitswelt. Die Pandemie hat die Veränderungstendenzen beschleunigt und das Zusammenspiel zwischen Arbeit, Leben und Mobilität stark beeinflusst. In diesem Zusammenhang haben sich Reisegewohnheiten verändert, und es bleibt ungewiss, in welche Richtung sich die künftige Mobilität entwickelt. Die SBB erwartet, dass die Auslastung im Personenverkehr erst 2024 wieder den Stand von 2019 erreicht. Eine 2021 erarbeitete Studie zur Mobilität nach der Pandemie sowie zu neuen Arbeitswelten gibt weitere Antworten: Einerseits werden Hygienemassnahmen zur Steigerung der physischen und psychischen Sicherheit die Gesellschaft noch über eine relativ lange Zeit begleiten. Für die Bahn und den ÖV als Massenverkehrsmittel führt die damit einhergehende Verunsicherung zu einer erhöhten Volatilität. Andererseits beschleunigt die Pandemie den bisherigen Trend zu «work anywhere». Dank weitergehender Digitalisierung ist davon auszugehen, dass der Anteil mobiler Arbeit von sieben

Prozent (2015) auf ca. 22 Prozent (2030) ansteigt. Dabei sollen Arbeitnehmende weniger Zeit für das Pendeln aufwenden – beziehungsweise weniger oft, dafür aber über längere Distanzen als bisher pendeln. Als Gründungsmitglied der Work Smart Initiative fördert die SBB ortsunabhängiges Arbeiten. Denn mobile Arbeit ist im Idealfall ein Mittel, um Reisende im Tagesverlauf gleichmässiger auf die Bahn zu verteilen. In diesem Zusammenhang haben HotellerieSuisse und die Work Smart Initiative das Pilotprojekt «work-here» initialisiert und 2021 nach einer pandemiebedingten Verzögerung umgesetzt. Das Pilotprojekt dauert acht Monate und sieht vor, freie Kapazitäten in Räumlichkeiten von Hotels, Cafés, Restaurants und Bibliotheken als Ersatz für das Homeoffice oder das Büro zu nutzen. Erste Tendenzen zeigen, dass die Nutzenden von «work-here» die Hauptverkehrszeiten meiden und gleichzeitig das lokale Gewerbe unterstützen.

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 ihren Umweltvorteil in der öffentlichen Wahrnehmung stärker zu positionieren 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 verankert. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt bei den jeweiligen Abteilungen.

Strategisches Ziel.

Die Wahrnehmung der Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird mittelfristig gestärkt. Umfragen messen die Zielerreichung, wobei unter anderem die monatliche SBB Umfrage zu den relevanten Imageelementen die Bewertung des Umweltimages prüft.

Entwicklung 2021.

Nach einem aus Sicht der Unternehmenskommunikation ruhigen Winter war es Ende Mai 2021 wieder möglich, in begrenztem Umfang Anlässe mit physischer Präsenz durchzuführen. So trat die SBB am Klimatag auf dem Bundesplatz auf. Ebenfalls Ende Mai startete die Zusammenarbeit der SBB mit vier Influencern. Diese posteten im Lauf des Sommers kontinuierlich Beiträge auf Instagram und Tiktok, welche die unterschiedlichen Vorzüge und den Umweltvorteil des Bahnfahrens thematisierten. Die SBB beabsichtigte damit, ein junges Zielpublikum zu erreichen und die Bahn als klimafreundliches, cooles Verkehrsmittel zu positionieren. Die Zusammenarbeit erwies sich als erfolgreich. Daher plant die SBB, die Zusammenarbeit mit Influencern weiterzuführen.

Ende September hat die SBB während der europäischen Nachhaltigkeitswoche die Green Week durchgeführt. Täglich machten Zugdurchsagen, Informationen auf den Anzeigetafeln, ein Newsletter mit Wettbewerb sowie Artikel auf allen Kanälen die Kund:innen auf das klimafreundliche Reisen mit der Bahn aufmerksam. Ebenso berichtete SBB Cargo während dieser Woche ausführlich über den Umweltvorteil des Schienengüterverkehrs.

SBB Cargo nutzt den Umweltvorteil bereits aktiv in ihrer Kommunikation gegenüber den Kund:innen. Entsprechend nutzte die SBB den Umweltvorteil im Berichtsjahr verstärkt als Verkaufsargument: so etwa in der Ansprache der Abonnementskund:innen und im internationalen Personenverkehr. Die Bahnreisenden konnten sich ferner regelmässig in der Bahnzeitschrift «via» über Zahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit informieren. Aus Kostengründen wird diese Publikation jedoch Anfang 2022 eingestellt.

Umweltimage.

Die Umfrage zu den relevanten Imageelementen hat 2021 bei der Aussage «Die SBB ist umweltfreundlich» eine Bewertung von 71,0 Punkten (bei einem Maximum von 100 Punkten) ergeben. Der Wert stieg damit im Vergleich zu 2020 um 0,4 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 sowie 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 Po-

tenzial von Technik und Innovationen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bis 2025 möchte die SBB das aktuelle Niveau bei den Berufsunfällen halten.

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 Fehltage pro Vollzeitstelle soll ferner, trotz dem demografischen Wandel in der SBB, nur moderat zunehmen.

Entwicklung 2021.

Die Anzahl Fehltage pro Vollzeitäquivalent (FTE) betrug 2021 14,0. Sie ist gegenüber dem Vorjahr stabil geblieben. Der Zielwert von 14,0 für das Berichtsjahr wurde damit erreicht. Die Pandemie schlug sich in der Entwicklung der Fehltage pro FTE über das Jahr hinweg nieder: Von Januar bis März 2021 lagen die Fehltage deutlich tiefer als in den Vorjahren, da die übliche Grippewelle dank den Schutzmassnahmen gegen die Pandemie nicht stattfand. Im November und Dezember 2021 hingegen waren die Fehltage aufgrund von vielen Corona-Infektionen wesentlich höher als in den vergangenen 15 Jahren. Über das ganze Jahr gesehen hat sich das Coronavirus am stärksten auf die Fehltage der Fronttätigkeiten wie Verkauf, Kundenbegleitung und Lokpersonal ausgewirkt. Schliesslich trat im Dezember eine signifikante Anzahl Grippefälle auf.

Die SBB hat ihre Ziele im Hinblick auf gesundheitsrelevante Kennzahlen in der Personalmotivationsumfrage 2021 erreicht. Gegenüber dem Vorjahr nahm die organisationale Resilienz leicht um einen Punkt zu, der Erschöpfungswert blieb unverändert und die arbeitsbezogene Gesundheit (gemäss Selbsteinschätzung) sank minimal um einen Punkt. Diese nach wie vor guten Werte weisen darauf hin, dass die SBB die besonderen Herausforderungen der Pandemie im Hinblick auf die Gesundheit der Mitarbeitenden bislang gut gemeistert hat.

Bewerbende müssen für unterschiedliche sicherheitsrelevante Tätigkeiten eine Tauglichkeits- und Eignungsprüfung absolvieren. Zusätzlich zu dieser normativen Vorgabe stellt die SBB bei der Rekrutierung sicher, dass Bewerbende in der Lage sind, die Tätigkeit zum Zeitpunkt der Anstellung wie auch künftig gesund auszuüben. Sie hofft, damit Überforderung und Krankheit bei den betroffenen Mitarbeitenden vorzubeugen. 2021 erfasste die SBB zu diesem Zweck in einem ersten Schritt die gesundheitsbezogenen Anforderungen einiger sicherheitsrelevanter Tätigkeiten und zog daraus Rückschlüsse auf eine gesundheitsförderliche Gestaltung der entsprechenden Arbeitsbedingungen. Nach dem ersten erfolgreich verlaufenen Versuch im Berichtsjahr will die SBB 2022 dieses Vorgehen für alle sicherheitsrelevanten Funktionen implementieren.

Das psychische Wohlbefinden der Mitarbeitenden liegt der SBB am Herzen. In der anspruchsvollen Lebensphase der Adoleszenz sind junge Lernende während und nach der Ausbildung mit vielfältigen Herausforderungen konfrontiert. Das Angebot «Unterwegs mit Eigenverantwortung» zielt darauf ab, Lernende zu zuverlässigen und verantwortungsbewussten Verkehrsprofis zu entwickeln und ihnen in ihrem Wirkungsfeld Verantwortung zu übergeben. Dabei führt die SBB gemeinsam mit externen Partnern (Suva, Pro Juventute, Conaptis, LerNetz AG) bei den Lernenden des ersten und dritten Lehrjahres Workshops mit unterschiedlichen Schwerpunkten durch. So behandeln die Workshops Themen des sozialen Lebens, die Vorbereitung der finanziellen Eigenständigkeit, die physische und psy-

chische Gesundheit und die Suchtprävention. Als Reaktion auf die Pandemie hat die SBB das Workshopangebot 2021 in ein digitales Format überführt. Insgesamt 700 Lernende haben schweizweit an 24 Workshops teilgenommen. Eine nachträgliche Befragung belegt eine hohe Zufriedenheit mit dem Inhalt der Workshops. Die Lernenden stehen dem Angebot offen und dankbar gegenüber und betrachten die persönliche Weiterentwicklung als Chance.

Weitere Informationen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Ein weiteres Jahr im Zeichen von Corona», Abschnitt «Corona prägte Berufsalltag der Mitarbeitenden», sowie Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitt «Sicher durch das Pandemiejahr».

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», K 200.2, «Geschäftsreglement Fachführung Sicherheit und Qualität», und K 160.3, «Betrieblicher Gesundheitsschutz SBB»). 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 Steuer- und Fachgruppen. Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz werden die Aktivitäten und Stossrichtungen über die Steuergruppe «Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz», die Fachgruppe «Persönliche Schutzausrüstung» sowie die Fokusgruppe «Gesundheitsschutz» 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, die Beurteilung von Risiken und die Ableitung von Massnahmen erfolgen laufend auf allen Stufen des Unternehmens. Übergeordnet erfolgt jährlich in divisionalen und in einem konzernweiten Risk Assessment eine Trendeinschätzung der Safetyrisiken. Daraus abgeleitet werden die Schwerpunkte für die Sicherheitsprogramme auf Stufe Konzern und in den Divisionen festgelegt. Zudem strebt die Fachführung Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz eine gesamtheitliche methodisch geführte IT-Lösung an, um spezifische und arbeitsplatzbezogene Gefahrenermittlungen, Risikobeurteilungen und Massnahmenplanungen transparent aufzuarbeiten. Dies 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. Dies stellt sicher, 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 den Divisionen Produktion und Markt Personenverkehr und beim Betrieb der Division Infrastruktur existieren zudem vertrauliche Meldestellen. Vertrauenspersonen anonymisieren die Meldungen, damit keine Rückschlüsse auf die Meldenden möglich sind.

- c) Die in Absatz b) genannten Divisionen informieren ihre Mitarbeitenden regelmässig 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 stets eine Unfallanalyse. Das Ereignisanalyse-Board prüft die erstellten Analysen aus den Linien inhaltlich sowie die abgeleiteten Massnahmen auf ihre Angemessenheit. Es 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 die Ereignisdatenbank eingegeben werden. Dies gewährleistet die Planung und die Umsetzung angemessener Massnahmen sowie ein bereichsübergreifendes Lernen.

403–3 Arbeitsmedizinische Dienste.

Das SBB Intranet bietet unter den jeweiligen Begriffen (Asbest, Quarzstaub, Hitze usw.) Beratung und Unterstützung zu 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 ein:e 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 Health & Medical Service (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
- Durchführung von Schulungen zu medizinischen Themen im Auftrag der SBB
- 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 Umgebungsbedingungen) 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 der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes Vertreter:innen der delegierten Peko-Mitglieder mit gleichen Rechten und Pflichten integriert. Im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind dies die folgenden Gremien: die Steuergruppe «Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz», die Fachgruppe «Persönliche Schutzausrüstung» und die Fokusgruppe «Gesundheitsschutz». Das letztgenannte Fachgremium besteht aus der Chefärztin SBB, der Fachführung der Divisionen sowie einem Vertreter der Peko.
- b) Die Mitwirkung der Mitarbeitenden ist durch die Steuergruppe und entsprechende Arbeitsgruppen sichergestellt. Die Steuergruppe «Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz» ist zuständig für die Koordination und tagt fünf- bis sechsmal pro Jahr. Sie stimmt unternehmensweit Massnahmen, Kampagnen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sowie zur Förderung der Sicherheitskultur ab und stellt deren Umsetzung sicher. Sie erarbeitet und definiert innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen interne Vorgaben für die SBB und unterstützt die Linien in deren Umsetzung.

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-managementsystem aufgeführt. Spezifische tätigkeitsrelevante Schulungen und Ausbildungen werden über das Kompetenzmanagementsystem gesteuert und über die Linienverantwortlichen geführt. Zudem bietet die SBB ein Schulungsmodul für Führungskräfte an, das die Verantwortung und Rolle der Führungskräfte in der Arbeitssicherheit und im Gesundheitsschutz darlegt. Ein halbtägiger Workshop sensibilisiert die Teilnehmer:innen anhand praxis-naher Beispiele und interaktiver Elemente für das Thema.

403–6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden.

- a) Zusätzlich zur über die Linie erfolgenden Überwachung und Präventionsplanung im Bereich Berufsunfall setzt sich die SBB mit der Freizeitsicherheit (beziehungsweise Nichtberufsunfällen) auseinander. Aufgrund statistischer Auswertungen behandelt sie in Präventionskampagnen und Aktionen die Unfallschwerpunkte in der Freizeit. Beispiele hierfür sind Bikekurse, die Aktion «Sicher im Schneesport» oder Angebote zur Sicherheit in Haus und Garten. Präventionskampagnen und Aktionen sind 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», welche die Arbeitsbedingungen in globalen Lieferketten verbessern will. 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 betreffende 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 48.

403–9 Arbeitsbedingte Verletzungen.

Im Jahr 2021 sind bei Berufsunfällen drei SBB Mitarbeitende und vier Mitarbeitende von Drittunternehmen schwer verletzt worden. Berufsunfälle mit Todesfolge gab es im Berichtsjahr keine. Die SBB erreicht damit einen Wert, der im Bereich der Vorjahre liegt.

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 und 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. Dies soll den Mitarbeitenden mögliche Veränderungen der Berufsfelder verdeutlichen, 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. Unterschiedliche interne oder extern anerkannte Weiterbildungen, 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 ihrer 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 ebenso vorausschauende wie nachhaltige Fachkräftesicherung.

Entwicklung 2021.

2021 haben 188 Lokführer:innen ihre Ausbildung bei der SBB abgeschlossen. Weitere rund 120 Lokführer:innen werden bis Mitte 2022 ausgebildet sein. Ferner schulte die SBB im Berichtsjahr 90 Zugverkehrsleiter:innen (+11 Prozent gegenüber 2020) sowie 19 Klassen von Kundenbegleiter:innen, was gegenüber 2020 (15 Klassen) einer Zunahme um 26 Prozent entsprach.

Die Nachfrage der Mitarbeitenden nach Bildungsleistungen ist bei der SBB 2021 gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Prozent gestiegen. Aufgrund der Pandemie mussten die Schulungen weiterhin in Kleingruppen und auf mehr Kurse verteilt durchgeführt werden. Insgesamt besuchten 35 247 Teilnehmende (–24 Prozent gegenüber 2020) an 20 128 Kurstagen (+4,3 Prozent gegenüber 2020) eine Schulung.

Besonders durch die Digitalisierung verändern sich heutzutage die Anforderungen an die Mitarbeitenden und die hierfür benötigten Kompetenzen. Um die digitale Fitness ihrer Mitarbeitenden zu stärken und die Arbeitsmarktfähigkeit zu erhalten, hat die SBB 2021 durch das Programm «fit4future» ihr Angebot für ein kontinuierliches selbstgesteuertes Lernen erweitert. Über das Programm «Bahn-Know-how» stellt sie sicher, dass das erworbene Fachwissen und besonders das spezifische Bahnwissen im Unternehmen erhalten bleibt. Fachexpert:innen bündeln seit 2021 ihr Wissen auf einer digitalen Wissensplattform und machen dieses so allen Mitarbeitenden zugänglich. Mitarbeitende und Führungskräfte vernetzen sich neu in 31 aktiven Wissenscommunitys virtuell oder im Rahmen von Aus- und Weiterbildungen und tauschen sich beispielsweise zu Themen wie integrierte Bahn, Pünktlichkeit oder Fahrplan und Angebot aus.

2021 hat die SBB insgesamt über 160 Bildungsprojekte für Auftraggebende aus der ganzen SBB durchgeführt. Im Jahr 2022 bildet die SBB erneut professionelle Mitarbeitende für die Bahn aus und weiter. Sie will das Kompetenzmanagement weiter vorantreiben, wirkungsvolle und fortschrittliche Lernumgebungen entwickeln, die Effizienz der Bildungsmassnahmen über die ganze Wertschöpfungskette steigern und eine eigenverantwortliche Lernkultur fördern.

Weitere Informationen zur Aus- und Weiterbildung siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Für eine starke Bahn», Abschnitt «Herausforderung Fachkräftemangel», sowie Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitgeberin», Abschnitte «Ausbildung Lokpersonal auf Kurs – Situation endlich normalisiert» und «Bahnwissen erhalten».

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 93,1 Prozent bei den Frauen sowie 94,0 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 SBB Diversity & Inclusion Strategie zielt darauf ab, die Vielfalt in den Teams zu stärken und 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 dienen 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 fördern Führungskräfte Vielfalt und gehen bewusst mit dieser um. Teams sind in der Gesamtheit heterogen zusammengesetzt. Die Produkte und Prozesse von HR berücksichtigen konsequent die Chancengleichheit sowie die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und begegnen Unterschieden offen und wertschätzend.

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 2021.

Die im Vorjahr verabschiedeten Diversity-Ambitionen 2025 haben die Aufmerksamkeit in der Linie besonders beim Thema Gleichstellung erhöht und die bereichsspezifische Auseinandersetzung mit Diversity & Inclusion gestärkt. Die meisten Führungsteams der grössten –

historisch männlich geprägten – Geschäftsbereiche setzten sich 2021 in Form von Workshops, Führungsanlässen oder bereichsspezifischen Umfragen mit dem Thema auseinander. Es galt, ein Bewusstsein zu schaffen und individuelle wie gemeinsame Beiträge zur Förderung der Gleichstellung zu diskutieren. Bestehende Angebote wie der Vaterschaftscrashkurs oder der Diversity & Inclusion Teamcheck sowie neue Angebote wie beispielsweise Mittagsanlässe zu Gleichstellung und Antirassismus standen im Berichtsjahr allen Mitarbeitenden offen.

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

Gemäss Kompetenzzentrum für Diversity und Inklusion der Universität St. Gallen betrug die Lohnungleichheit zwischen Frauen und Männern im Jahr 2020 bei der SBB 0,4 Prozent und bei SBB Cargo 1,1 Prozent zu Ungunsten der Frauen. Damit wurde die Toleranzgrenze von 5 Prozent Lohndifferenz nicht überschritten und die SBB und SBB Cargo erhielten beide das Label «we pay fair».

Weitere Informationen zu Diversität und Chancengleichheit siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Verantwortungsvolle Arbeitsgeberin», Abschnitt «Mehr Frauen und grössere Sprachenvielfalt in Führungsteams».

Nichtdiskriminierung.

406–1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemassnahmen.

SBB Mitarbeitende können Diskriminierungsvorfälle unterschiedlichen (auch dezentralen) Stellen melden: der Compliance-Meldestelle, der SBB Sozialberatung, der Schlichtungskommission von Diversity & Inclusion, dem vertraulichen Meldewesen von Produktion und Markt Personenverkehr sowie der vertraulichen Meldestelle bei Infrastruktur, Ombudsstelle.

Die Compliance-Meldestelle hat 2021 insgesamt 12 Meldungen mit einem Bezug zu Diskriminierung (6), Mobbing (5) und sexueller Belästigung (2) erhalten (in einer Meldung wurde sowohl Mobbing als auch sexuelle Belästigung geltend gemacht). Die SBB Sozialberatung führte 2021 176 Dossiers zu Konflikten am Arbeitsplatz (120), Mobbing (25), sexueller Belästigung (20) und Diskriminierung (11).

Soziale Bewertung der Lieferanten.

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

Ende 2021 hatten 161 Lieferanten der SBB eine EcoVadis-Bewertung (2020 waren es noch 122). Es handelt sich hierbei um Lieferanten mit einem grossen Einkaufsvolumen oder einem hohen Umwelt- und Sozialrisiko. Die bewerteten Lieferanten haben eine durchschnittliche Bewertung von 60 Punkten und decken rund 33 Prozent des Einkaufsvolumens der SBB im Jahr 2021 ab.

Ausserdem hat die SBB 2021 sechs Sozialaudits nach amfori-Vorgaben in den Bereichen Textil und Fahrweg durchführen lassen. Es handelte sich um Re-Audits: konkret drei vollständige Audits und drei Follow-up-Audits. Die auditierten Produktionsstätten befanden sich in Bosnien, Ungarn, Rumänien und China.

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

Von allen mit EcoVadis bewerteten Lieferanten haben fünf 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. Diese fünf Lieferanten haben Entwicklungspläne erstellt, die sich nun in Umsetzung befinden und mittels Audits erneut geprüft werden. Beim betroffenen Lieferanten aus Ungarn bemängelte das letzte Audit die Arbeitssicherheit: Die Mängel wurden behoben und dieses Jahr nochmals in einem Follow-up-Audit geprüft. So optimierte der Lieferant die Kennzeichnung seiner Notausgänge und passte die Evakuationspläne an. Er erhielt deshalb dieses Jahr eine bessere Bewertung. Ein Erfolg war auch im Bereich Fahrweg zu verzeichnen, wo ein Lieferant im amfori-Audit erstmals die höchste Bewertung «A» erzielte.

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 sensibilisiert die SBB die Mitarbeitenden für das 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 Sicherheits- und Risikomanagement unterstützt nachhaltig ihr Bestreben nach einer hohen Sicherheit.

Strategisches Ziel.

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

Entwicklung 2021.

2021 haben sich sechs Zugunfälle (Entgleisungen und Zusammenstösse) ereignet. Die SBB verzeichnete damit zwei Unfälle mehr als im Vorjahr. Dank dem konsequenten Ausbau der Zugsicherung ist auch in Zukunft nur noch mit vereinzelt Zugunfällen zu rechnen.

Die SBB arbeitet weiterhin daran, ihr Meldesystem kontinuierlich zu verbessern. Dazu lanciert sie im nächsten Jahr unter anderem das Projekt «Meldewesen der Zukunft». Dieses verfolgt das Ziel, das Meldesystem noch transparenter zu gestalten. Mitarbeitende sollen zu diesem Zweck eine Meldung einheitlich erfassen können und anschliessend eine direkte Rückmeldung über deren Status erhalten. Zudem will die SBB die Führungskultur und die Schulung zum Meldesystem weiterentwickeln und so auch in Zukunft sicherstellen, dass die normativen, regulatorischen und gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

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

Im Berichtsjahr sind keine nennenswerten Ereignisse erfolgt, welche die Kundensicherheit betreffen. Bei den sechs registrierten Zugunfällen wurden keine Kund:innen verletzt: vielmehr entstanden einzig Schäden am Rollmaterial und an der Infrastruktur. Die Sanierung der Türschliesssysteme bei einzelnen Wagentypen kommt planmässig voran. Sie reduziert fortwährend das Risiko von Unfällen beim Ein- und Ausstieg.

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 neuen Geschäftsmodellen, vermehrten Interaktionen und leistungsstarken Auswertungsmethoden eine wachsende Menge an Kundendaten. Ohne die Bearbeitung dieser Kundendaten kann die SBB weder ihren Auftrag noch die aktuellen Kundenerwartungen erfüllen. Als vertrauenswürdige Mobilitätsdienstleisterin stellt sie allerdings das Vertrauen ihrer Kund:innen an die erste Stelle. Dies äussert sich im sorgfältigen Umgang mit Kundendaten: Die SBB bearbeitet Kundendaten zurückhaltend und ausschliesslich zum Zweck, ihren Kund:innen einen Mehrwert zu bieten. Ferner verkauft sie keinerlei Kundendaten und gibt den Kund:innen die Möglichkeit, die Bearbeitung ihrer Daten abzulehnen sowie anonym – also ohne Erfassung der Personendaten – zu reisen.

Die SBB hat die bestehende Konzernweisung zum Umgang mit Kundendaten im Berichtsjahr redigiert und in die ebenfalls überarbeitete Konzerndatenschutzweisung integriert. Die Regelung der Kundendaten betrifft besonders Reisende im Personenverkehr, Konsument:innen in Bahnhöfen sowie Geschäftskund:innen von Immobilien (unter anderem Mieter, Investoren), von SBB Cargo (Verlader, Spediteure usw.) und von Markt Personenverkehr. In der neuen Weisung verpflichtet sich die SBB zur Einhaltung datenethischer Grundsätze. Diese Grundsätze konkretisieren den oben genannten Grundsatz der SBB, Kundendaten nur zurückhaltend und gemäss den Interessen der Kund:innen zu bearbeiten.

Die verantwortlichen Linienbereiche (Konzernbereiche, Divisionen, Tochtergesellschaften) haben den SBB Datenschutzbeauftragten Projekte zur Prüfung vorzulegen, welche die

Bearbeitung von Kundendaten beinhalten. Die Prüfung erfolgt nach datenschutzrechtlichen und datenethischen Gesichtspunkten.

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

2021 sind keine nennenswerten Beschwerden eingegangen.

Barrierefreiheit.

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

In Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz aus dem Jahr 2004 gewährleistet die SBB Reisenden mit Einschränkungen die Möglichkeit, sich autonom mit der Bahn fortzubewegen. Sie führt dazu schrittweise Anpassungen am Rollmaterial, an der Infrastruktur, bei der Fahrgastinformation sowie bei der Zugänglichkeit des SBB Angebots in der digitalen Welt durch. Das 2021 neu geschaffene Kompetenzzentrum Inklusion & Barrierefreiheit verantwortet die konzernweite fachliche Steuerung und Verankerung der kundenrelevanten Prozesse. Das Kompetenzzentrum wird intern wie folgt unterstützt: durch Markt und Produktion seitens Personenverkehr, durch Anlagen und Technologie seitens Infrastruktur sowie durch User Experience seitens SBB Informatik.

Strategisches Ziel.

Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik, die sich im öffentlichen Raum selbstständig zurechtfinden, nutzen bis Ende 2023 alle Dienstleistungen der SBB möglichst autonom und diskriminierungsfrei. Für diejenigen Bahnhöfe, die erst bis 2028 umgebaut werden können, bietet die SBB Ersatzlösungen an. Die für Kund:innen relevanten digitalen Touchpoints entlang der Servicekette sind ab 2025 zu 100 Prozent barrierefrei.

Entwicklung 2021.

Im Berichtsjahr hat die SBB 26 Bahnhöfe einfacher zugänglich gemacht und damit einen weiteren grossen Schritt Richtung Barrierefreiheit getan. Ende 2021 waren total 440 Bahnhöfe barrierefrei. Bis Ende 2023 baut die SBB 527 von 764 Bahnhöfen um und schafft so barrierefreie Zugänge zu den Perrons und barrierefreie Einstiege in die Züge. Die Erreichung des strategischen Ziels 2023 erscheint somit realistisch.

Im Regionalverkehr sind bereits heute praktisch alle Züge barrierefrei zugänglich. Im Fernverkehr sorgt die SBB bis 2024 dafür, dass mindestens ein Zug pro Stunde und Richtung barrierefrei nutzbar ist.

Damit alle Menschen die Dienstleistungen der SBB diskriminierungsfrei nutzen und sich möglichst autonom bewegen können, hat die SBB 2021 für den Regionalverkehr 286 barrierefreie Triebzüge sowie 60 moderne Interregio-Doppelstockzüge bestellt. Die Installation der neuen barrierefreien Verkaufsanlagen für die Reisezentren wird nach dem erfolgreichen Pilotprojekt in Horgen und Montreux weitergeführt. Um Reisende besonders im Ereignis- und Störfall noch schneller und umfassender zu informieren, setzt die SBB an immer mehr Bahnhöfen interaktive Bildschirme, sogenannte Smart-Information-Displays und Akustikboxen, ein. Diese ermöglichen den Kund:innen, die Information mit zwei Sinnen optisch wie

auditiv aufzunehmen. Sämtliche Abweichungen vom Regelfahrplan an allen Schweizer Bahnhöfen lassen sich zudem weiterhin über die SBB Inclusive-App abrufen. Je nach Bedürfnis werden die entsprechenden Meldungen per Voiceover vorgelesen oder auf einem verdunkelten Bildschirm mit vergrößerter Schrift angezeigt.

Im Jahr 2021 hat die SBB die Grundlagen geschaffen, um die noch offenen Lücken hinsichtlich der digitalen Barrierefreiheit zu schliessen. Neu existiert das Kompetenzzentrum Inklusion & Barrierefreiheit als konzernweite Ansprech- und Koordinationsstelle. Offene Themen bezüglich digitaler Barrierefreiheit und Vertrieb werden seit Sommer 2021 in der neu organisierten Facharbeitsgruppe Kundeninteraktion des Behindertenbeirats gebündelt. Somit können Inhalte, die bisher nicht klar einer der bestehenden Arbeitsgruppen zugeordnet werden konnten, einfacher bearbeitet werden. Zudem hat die SBB 2021 die Messung der Barrierefreiheit der digitalen Kanäle überarbeitet. In Zukunft wird diese aufgrund einer kompletten Reisekette beurteilt, die ein realistischeres Bild des aktuellen Standes ermöglichen soll.

Prozentsatz der barrierefreien digitalen Touchpoints.

Ende 2021 waren 86,3 Prozent der reiserelevanten digitalen Touchpoints entlang der Reisekette für Reisende mit seh-, hör- und motorischen Behinderungen barrierefrei nutzbar. Im Vergleich zum Vorjahr (71,0 Prozent) misst die SBB diesen Wert neu anhand einer konkreten Reisekette.

Weitere Informationen zur Barrierefreiheit siehe SBB Geschäftsbericht 2021, Kapitel «Engagement für die Gesellschaft», Abschnitt «Weiterer Schritt in Richtung Barrierefreiheit».

Angebot und Preise transparent machen.

103–1 Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung.

103–2 Der Managementansatz und seine Bestandteile.

103–3 Beurteilung des Managementansatzes.

In der Schweiz existieren zwei unterschiedliche Tarifsysteme: das Zonensystem der Tarifverbünde auf lokaler Ebene und das Streckensystem des nationalen Direkten Verkehrs für Fahrten über die Verbundgrenzen. Aufgrund der zwei sich überlagernden Tarifsysteme existieren unterschiedliche Billettkombinationen, die jeweils die gleiche ÖV-Reise abbilden. Dies stellt – zusätzlich zu den bewusst eingeführten Preisdifferenzierungen (beispielsweise durch Abonnemente oder Sparbillette) – eine Komplexitätsstufe dar, die für Kund:innen allenfalls ein zusätzliches Hindernis für die Nutzung des ÖV bildet. Eine Lösung erweist sich als schwierig. Denn unterschiedliche Akteure (Transportunternehmen, Verbünde, Kantone usw.) erheben den Anspruch, nicht nur die Preise, sondern auch die anzuwendende Preislogik autonom festzulegen.

Strategisches Ziel.

Bis 2025 soll im Normaltarif für jede Reise jeweils ein einziges, eindeutiges Billett im Angebot stehen. Dieses Billett soll sich am tatsächlichen Reisebedürfnis der Kund:innen orientieren.

Entwicklung 2021.

Das Branchenprojekt «Grobkonzept eines integrierten Tarifsystems» (GITA) verfolgt das Ziel, ein Preissystem mit einer national einheitlichen Preislogik zu entwickeln, um damit den Billettkauf für die Kund:innen zu vereinfachen und Kundenfallen zu beseitigen. Das Projekt hat bis heute noch nicht im gewünschten Ausmass Fahrt aufgenommen. Dies ist einerseits durch knappe Ressourcen bei den Projektmitarbeitenden, andererseits aber auch durch stark divergierende Interessen der Stakeholder zu erklären. Am Ziel eines kundenfreundlichen, integrierten Tarifsystems ohne Preisinkonsistenzen ist unbedingt festzuhalten: Dieser Vorgabe haben selbst Kompromissvarianten zu genügen.

Die Branche ist sich der Wichtigkeit und Dringlichkeit von Fortschritten beim Projekt GITA bewusst. Entsprechend haben die Branchenvertreter:innen Lösungsvarianten diskutiert, um in den nächsten Monaten einen Entscheid zur Preisbildungslogik zu fällen.

Kundenzufriedenheit Sortiment.

Der in der Umfrage der Kundenzufriedenheit gemessene Jahreswert bei der Frage «Wie zufrieden waren Sie mit dem Preis der Billette, die Ihnen zur Auswahl standen?» hat 2021 bei 73,9 von 100 Punkten gelegen. Der Wert ist damit im Vergleich zu 2020 stabil geblieben.

Kontakt für weitere Fragen.

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

Impressum.

Der SBB Bericht 2021 gemäss GRI-Standards ist Bestandteil der SBB Jahresberichterstattung 2021. Er ist auf der Website www.sbb.ch/geschaeftsbericht in deutscher Sprache abrufbar.

Herausgeberin.

SBB AG
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65, Schweiz