

GRI-Index 2016

Genereller Managementansatz

Eine der grossen Herausforderungen der Nachhaltigkeit weltweit als auch für die Schweiz besteht darin, die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft effizient und umweltfreundlich abzudecken. Als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs trägt die BLS direkt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei: Mit ihren Angeboten bietet sie vielen Menschen täglich pünktliche, bezahlbare, sichere und umweltfreundliche Mobilitätsdienstleistungen. In ihrer Unternehmensstrategie setzt sich die BLS das Ziel, ein nachhaltig gesundes Unternehmen zu sein. Unter unternehmerischer Nachhaltigkeit versteht die BLS, dass sie Verantwortung übernimmt für die heutigen und zukünftigen Auswirkungen ihrer Entscheidungen und Aktivitäten auf Umwelt und Gesellschaft. Dies durch ein ökonomisch, ökologisch und sozial sorgfältig abgewogenes Verhalten, das (1) geltendes Recht und Normen einhält, (2) in der gesamten Organisation verankert ist und (3) den Anforderungen der Stakeholder gerecht wird. Chancen und Risiken für die nachhaltige Entwicklung der BLS werden im Rahmen eines integrierten Ansatzes im Führungssystem des Unternehmens berücksichtigt. Das Nachhaltigkeitsmanagement der BLS gewährleistet somit eine verantwortungsvolle Balance zwischen Nutzwirkung und Schadwirkung aller unternehmerischen Aktivitäten über den gesamten Lebenszyklus von Produkten und Dienstleistungen.

Wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen (G-4 17–21)

Um ihr Nachhaltigkeitsverständnis umzusetzen, hat die BLS unter Einbindung diverser Stakeholder die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte ermittelt und priorisiert und anschliessend in sechs Leitsätzen formuliert (siehe Geschäftsbericht Seite 25). Diese Leitsätze bilden das Dach für die Verankerung des Nachhaltigkeitsverständnisses in der BLS-Unternehmenskultur sowie in den verschiedenen Strategien des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder. Im Jahr 2016 wurden aus diesen Leitsätzen 26 konzernweite Nachhaltigkeitsziele mit Horizont 2020 abgeleitet. Umgesetzt werden die Leitsätze und Nachhaltigkeitsziele durch konkrete Massnahmen und Projekte sowohl innerhalb einzelner Geschäftsfelder als auch unternehmensübergreifend. Die weitere Integration des Nachhaltigkeitsverständnisses in den Geschäftsprozessen bzw. die Weiterentwicklung des integrierten Ansatzes stellt einen Schwerpunkt für das Jahr 2017 dar.

Die Leitsätze des Nachhaltigkeitsmanagements gelten für die BLS. Eine erste Validierung der Leitsätze fand im Herbst 2016 statt, indem die BLS gemeinsam mit weiteren Unternehmen die schweizweite Studie «Sustainability Trends» durchgeführt hat (siehe Geschäftsbericht Seite 25).

Die Nachhaltigkeits-Berichterstattung umfasst die gesamte BLS. Ausnahmen sind im Index gekennzeichnet. Es wird nur über Tätigkeiten in der Schweiz berichtet. Durch die laufende Einführung des BLS-Verhaltenskodex für Lieferanten ist nun auch ein Instrument gegeben, um die indirekten Umwelt- und Sozialauswirkungen durch die Geschäftspartner im In- und Ausland zu lenken.

Einbindung von Stakeholdern (G-4 24–27)

Als abgeltungsberechtigtes Mobilitätsunternehmen ist die BLS stark in die Gesellschaft eingebettet und will über gesetzliche Anforderungen hinaus eine engagierte und verantwortungsvolle Position im Markt einnehmen. Hierfür orientiert sich das Nachhaltigkeitsmanagement der BLS an den Erwartungen und Anforderungen ihrer Stakeholder (siehe Abbildung unten). Daher ist es für die BLS entscheidend, die Standpunkte ihrer Stakeholder zu kennen und diese bei ihren unternehmerischen Entscheiden in geeigneter Form zu berücksichtigen. Mit den unten abgebildeten Stakeholdern steht die BLS in vielfältigem Dialog.

So bindet die BLS zum Beispiel Besteller und Kunden auf verschiedenen Ebenen ein: Im Sommer 2016 haben Mitarbeitende der BLS Fahrgäste zu den Anforderungen an einen modernen Bahnhof befragt. In Bezug auf den Neubau einer Werkstatt im Raum Bern hat die BLS im

Dezember 2016 eine Dialoggruppe gegründet, über die vom Neubauprojekt betroffene Anwohner und Interessengruppen in den Verfahrensverlauf eingebunden werden. Die Zufriedenheit der Besteller diskutiert die BLS in Quartalsmeetings mit dem Bundesamt für Verkehr und dem Kanton Bern. Für das Jahr 2017 ist zudem der Aufbau einer Kundenfokusgruppe geplant, in der die BLS mit Kunden regelmässig Verbesserungsmaßnahmen diskutiert.

Kontakt für Fragen

BLS AG
Nicole Schnitfeld
Leiterin Nachhaltigkeits- und
Sicherheitsmanagement
Genfergasse 11, 3001 Bern
+41 58 327 27 27
nicole.schnitfeld@bls.ch



Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
-----	----------------------	----------------	--

Allgemeine Standardangaben

Strategie und Analyse

G4-1	Vorwort des Präsidenten/Strategie	Geschäftsbericht S. 3-4	
G4-2	Nachhaltigkeitsrisiken, Chancen und Auswirkungen	Geschäftsbericht	Angaben zu Nachhaltigkeitsrisiken, Chancen und Auswirkungen sind an verschiedenen Stellen im Geschäftsbericht zu finden, insbesondere auf den Seiten 25 bis 31.

Organisationsprofil

G4-3	Name der Organisation	Geschäftsbericht S. U2 (Portrait)																																					
G4-4	Wichtigste Marken, Produkte, Dienstleistungen	Geschäftsbericht S. U2 (Portrait)																																					
G4-5	Hauptsitz der Organisation	-	BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern																																				
G4-6	Anzahl Länder, in denen die Organisation operiert	-	5 Länder (Schweiz, Italien, Deutschland, Niederlande und Belgien)																																				
G4-7	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	Geschäftsbericht S. 38																																					
G4-8	Märkte	Geschäftsbericht S. U2 (Portrait)																																					
G4-9	Grösse der Organisation	Geschäftsbericht S. U2 (Kennzahlen)																																					
G4-10	Zusammensetzung Belegschaft	Geschäftsbericht S. U2 (Kennzahlen)	<p>Gesamtzahl der Mitarbeitenden nach Arbeitsvertrag und Geschlecht</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Frau</th> <th>Mann</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>GAV</td> <td>382</td> <td>2187</td> <td>2569</td> </tr> <tr> <td>OR</td> <td>39</td> <td>264</td> <td>303</td> </tr> <tr> <td>Stundenlohn</td> <td>78</td> <td>64</td> <td>142</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>499</td> <td>2515</td> <td>3014</td> </tr> </tbody> </table> <p>Gesamtzahl der Mitarbeitenden nach Beschäftigungsgrad und Geschlecht</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Frau</th> <th>Mann</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Teilzeit</td> <td>305</td> <td>422</td> <td>727</td> </tr> <tr> <td>Vollzeit</td> <td>194</td> <td>2093</td> <td>2287</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>499</td> <td>2515</td> <td>3014</td> </tr> </tbody> </table>		Frau	Mann	Total	GAV	382	2187	2569	OR	39	264	303	Stundenlohn	78	64	142	Total	499	2515	3014		Frau	Mann	Total	Teilzeit	305	422	727	Vollzeit	194	2093	2287	Total	499	2515	3014
	Frau	Mann	Total																																				
GAV	382	2187	2569																																				
OR	39	264	303																																				
Stundenlohn	78	64	142																																				
Total	499	2515	3014																																				
	Frau	Mann	Total																																				
Teilzeit	305	422	727																																				
Vollzeit	194	2093	2287																																				
Total	499	2515	3014																																				
G4-11	Kollektivvereinbarungen	-	85% aller Arbeitsverträge der BLS beruhen auf dem Gesamtarbeitsvertrag.																																				

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
G4-12	Beschreibung der Lieferkette	–	<p>Die BLS unterliegt dem öffentlichen Beschaffungswesen. Sie verfolgt die entsprechenden Vergabeverfahren und verpflichtet sich zu Grundsätzen wie der Gleichbehandlung in- und ausländischer Anbieter und der Einhaltung geltender Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutzbestimmungen. Gemäss ihren Nachhaltigkeitsleitsätzen pflegt die BLS aktiv die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten und Dienstleistern und baut verantwortungsvolle Lieferketten auf. Damit verbunden sind die Ziele, strategische Lieferanten und Dienstleister systematisch nach ökologischen und sozialen Kriterien zu bewerten, Anforderungen zur Nachhaltigkeit immer in die Ausschreibungskriterien aufzunehmen und auf Basis eines «Code of Conducts» zusammenzuarbeiten. Die Lieferanten werden anhand eines Lieferanten-Managementsystems periodisch bewertet und es werden Lieferanten-Audits durchgeführt.</p> <p>Ausgerichtet auf den Beschaffungsmarkt hat die BLS rund 120 Warengruppen definiert – gegliedert in fünf Hauptbereiche, die ihr breites Tätigkeitsfeld widerspiegeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> – A10: Anlagen und Bauten (Bautätigkeiten, Stellwerke, Fahrbahneinrichtungen und Immobilien) – B10: Fahrzeuge (Schienenfahrzeuge, Fahrzeuge, Instandhaltung) – C10: Informations- und Kommunikationssysteme (Hard- und Software, Dienstleistungen) – D10: Dienstleistungen (Beratungsmandate, Temporärdienstleistungen, Marketing, Transporte) – E10: Betriebsmittel (Schmierfett, Berufskleider, usw.) <p>Die Risiken sind je nach Warengruppe unterschiedlich und hängen stark vom Beschaffungsmarkt ab. Unter Berücksichtigung der internen Stakeholder (u. a. der Fachstelle Nachhaltigkeit) und der externen Einflüsse werden Strategien, Ziele und Massnahmen für die einzelnen Warengruppen abgeleitet und vom Management freigegeben.</p>
G4-13	Wichtige Änderungen bzgl. Lieferkette	–	Im Berichtszeitraum 2016 sind keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen.
G4-14	Berücksichtigung Vorsorgeprinzip	–	Präventive Ansätze für Umwelt- und Arbeitsschutz sind bei den Geschäftsprozessen der BLS sehr relevant. Diverse Ansätze wurden im Berichtsjahr aufgebaut oder weiterentwickelt. So wurden diverse Nachhaltigkeitschecklisten für (Bau-)Projekte erarbeitet und eine Methodik zum systematischen Einbezug von Stakeholdern aufgesetzt.
G4-15	Vereinbarungen und Initiativen	–	Die BLS ist in zahlreichen regionalen, nationalen und internationalen Vereinbarungen und Initiativen vertreten, wie z. B. der «Declaration on Sustainable Mobility & Transport» des Internationalen Eisenbahnverbands UIC (internationale Ebene), der Sicherheitscharta der SUVA (nationale Ebene) oder der Klimaplattform der Wirtschaft der Stadt Bern (regionale Ebene).
G4-16	Mitgliedschaften in Verbänden und Organisationen	–	<p>Verband öffentlicher Verkehr (VöV)</p> <p>Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Litra)</p> <p>Gemeinschaften der europäischen Bahnen (CER)</p> <p>Internationaler Eisenbahnverband (UIC)</p>

Identifizierte materielle Aspekte und Berichtsgrenzen

G4-17	Konsolidierungskreis	GRI-Index S.1 (wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen)	
G4-18	Bestimmung Wesentlichkeit	GRI-Index S.1 (wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen)	
G4-19	Liste wesentlicher Aspekte	GRI-Index S.1 (wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen)	
G4-20	Wesentliche Aspekte innerhalb der Organisation	GRI-Index S.1 (wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen)	

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
G4-21	Wesentliche Aspekte ausserhalb der Organisation	GRI-Index S.1 (wesentliche Aspekte und Berichtsgrenzen), siehe auch G4-12	
G4-22	Auswirkungen von Neudarstellungen	–	
G4-23	Veränderungen im Berichtsumfang	Geschäftsbericht S. 25-31	Eine zusätzliche Seite

Stakeholder-Engagement

G4-24	Liste der Stakeholder	GRI-Index S.2 (Einbindung von Stakeholdern)	
G4-25	Auswahlprozess der Stakeholder	GRI-Index S.2 (Einbindung von Stakeholdern)	
G4-26	Einbindung von Stakeholdern	GRI-Index S.2 (Einbindung von Stakeholdern)	
G4-27	Im Berichtszeitraum vorgebrachte Themen und Anliegen von Stakeholdern	GRI-Index S.2 (Einbindung von Stakeholdern)	

Berichtsprofil

G4-28	Berichtszeitraum	–	1.1.2016–31.12.2016
G4-29	Veröffentlichung des letzten Berichts	–	Mai 2016 - die BLS veröffentlicht nach 2015 zum zweiten Mal einen GRI-Index.
G4-30	Berichtszyklus	–	Jährlich
G4-31	Ansprechperson bei Fragen zum Bericht	–	Nicole Schnitfeld, BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern, +41 58 327 27 27
G4-32	Gewählte Berichtsoption	–	Die BLS wendet das Berichtsprofil «G4 core» an. Die «GRI Logistics and Transportation Sector Supplement Pilot Version 1.0» wird zusätzlich beigezogen.
G4-33	Externe Prüfung	–	Die Nachhaltigkeitsberichterstattung wurde keiner externen Prüfung unterzogen.

Unternehmensführung

G4-34	Führungsstruktur	Geschäftsbericht S. 38	
-------	------------------	------------------------	--

Ethik und Integrität

G4-56	Werte, Prinzipien, Standards und Normen der Organisation	www.bls.ch/de/unternehmen/jobs-und-karriere/arbeiten-bei-der-bls	Leitbild, Führungsgrundsätze und Personalpolitik siehe Link
-------	--	--	---

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
-----	----------------------	----------------	--

Spezifische Standardangaben

Wirtschaftlich

Beschaffung

EC9	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten an Hauptgeschäftsstandorten	–	Das Einkaufsvolumen 2016 beträgt etwas mehr als CHF 460 Mio. 95% dieses Volumens wurden in der Schweiz abgewickelt (Schweizer Firmen und Schweizer Niederlassungen von ausländischen Konzernen) und nur knappe 5% oder rund CHF 23 Mio. gingen an ausländischen Unternehmen.
-----	---	---	--

Umwelt

Materialien

EN1	Eingesetzte Materialien	–	<p>In der Tabelle sind die grössten Materialverbräuche aufgeführt, die für die Geschäftstätigkeit der BLS relevant sind. Es handelt sich dabei um Materialien zur Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur und zum Betreiben unserer Flotten und Heizungen. Die Erhebung und das Reporting von weiteren umweltrelevanten Stoffen, die für den Unterhalt der Anlagen und Flotten gebraucht werden (Streusalz, Säuren, Laugen, Chemikalien, Farben, Lacke, Verdüner, Schmierstoffe), sind in Entwicklung. Es wurden die im Berichtsjahr eingekauften Mengen wiedergegeben. Dabei kann es Differenzen zu den effektiven Verbräuchen geben.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Material</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Schotter</td> <td>t</td> <td>46'418</td> <td>42'744</td> <td>58'658</td> </tr> <tr> <td>Kiessand</td> <td>t</td> <td>9'312</td> <td>11'665</td> <td>11'278</td> </tr> <tr> <td>Schienen (Stahl)</td> <td>t</td> <td>2'729</td> <td>2'236</td> <td>2'069</td> </tr> <tr> <td>Betonschwellen</td> <td>t</td> <td>4'244</td> <td>4'310</td> <td>2'656</td> </tr> <tr> <td>Holzschwellen</td> <td>t</td> <td>538</td> <td>452</td> <td>259</td> </tr> <tr> <td>Heizöl</td> <td>1000 l</td> <td>1'290</td> <td>1'309</td> <td>1'141</td> </tr> <tr> <td>Diesel</td> <td>1000 l</td> <td>1'719</td> <td>1'742</td> <td>1'789</td> </tr> </tbody> </table>	Material	Einheit	2014	2015	2016	Schotter	t	46'418	42'744	58'658	Kiessand	t	9'312	11'665	11'278	Schienen (Stahl)	t	2'729	2'236	2'069	Betonschwellen	t	4'244	4'310	2'656	Holzschwellen	t	538	452	259	Heizöl	1000 l	1'290	1'309	1'141	Diesel	1000 l	1'719	1'742	1'789
Material	Einheit	2014	2015	2016																																							
Schotter	t	46'418	42'744	58'658																																							
Kiessand	t	9'312	11'665	11'278																																							
Schienen (Stahl)	t	2'729	2'236	2'069																																							
Betonschwellen	t	4'244	4'310	2'656																																							
Holzschwellen	t	538	452	259																																							
Heizöl	1000 l	1'290	1'309	1'141																																							
Diesel	1000 l	1'719	1'742	1'789																																							

Energie

EN3	Energieverbrauch innerhalb der Organisation (Scope 1+2)	Geschäftsbericht S. 28–29	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Energieverbrauch (Scope 1+2)</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnstrom</td> <td>GWh</td> <td>254.1</td> <td>266.7</td> <td>271.8</td> </tr> <tr> <td>Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge</td> <td>GWh</td> <td>24.9</td> <td>25.2</td> <td>24.4</td> </tr> <tr> <td>Diesel für Bahntraktion</td> <td>GWh</td> <td>3.4</td> <td>3.8</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td>Diesel Busse Busland</td> <td>GWh</td> <td>8.5</td> <td>8.5</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>Diesel/Heizöl Schifffahrt</td> <td>GWh</td> <td>10.7</td> <td>10.8</td> <td>10.6</td> </tr> <tr> <td>Treibstoffe Strassenfahrzeuge</td> <td>GWh</td> <td>1.8</td> <td>1.8</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td>Wärmeenergie Gebäude*</td> <td>GWh</td> <td>15.9</td> <td>15.8</td> <td>13.7</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>GWh</td> <td>319</td> <td>333</td> <td>336</td> </tr> </tbody> </table> <p>* ohne Heizgradtag-Korrektur</p>	Energieverbrauch (Scope 1+2)	Einheit	2014	2015	2016	Bahnstrom	GWh	254.1	266.7	271.8	Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge	GWh	24.9	25.2	24.4	Diesel für Bahntraktion	GWh	3.4	3.8	4.3	Diesel Busse Busland	GWh	8.5	8.5	8.5	Diesel/Heizöl Schifffahrt	GWh	10.7	10.8	10.6	Treibstoffe Strassenfahrzeuge	GWh	1.8	1.8	2.4	Wärmeenergie Gebäude*	GWh	15.9	15.8	13.7	Gesamt	GWh	319	333	336
Energieverbrauch (Scope 1+2)	Einheit	2014	2015	2016																																												
Bahnstrom	GWh	254.1	266.7	271.8																																												
Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge	GWh	24.9	25.2	24.4																																												
Diesel für Bahntraktion	GWh	3.4	3.8	4.3																																												
Diesel Busse Busland	GWh	8.5	8.5	8.5																																												
Diesel/Heizöl Schifffahrt	GWh	10.7	10.8	10.6																																												
Treibstoffe Strassenfahrzeuge	GWh	1.8	1.8	2.4																																												
Wärmeenergie Gebäude*	GWh	15.9	15.8	13.7																																												
Gesamt	GWh	319	333	336																																												

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung																									
EN4	Energieverbrauch ausserhalb der Organisation (Scope 3)	–	Eine Arbeitsgrundlage für die Verbräuche und Emissionen (vor- und nachgelagert) unter Scope 3 ist entwickelt worden. Hinsichtlich der Energiebilanz sind insbesondere die eingekauften Materialien und Dienstleistungen, die interne Logistik und die Distributions-Logistik, die Geschäftsreisen sowie die Pendlerströme als relevant identifiziert worden. Die ausserhalb der Organisation verbrauchte Energie macht aufgrund diverser Schätzungen ein Mehrfaches des totalen Energieverbrauchs der BLS aus, wobei der Einkauf an Materialien und Dienstleistungen voraussichtlich den grössten Posten darstellt. Die Verbräuche an «grauer Energie» werden in einem weiteren Schritt 2017 detaillierter eruiert.																									
EN5	Energieintensität	–	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Energieintensität</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Personenverkehr Bahn**</td> <td>Wh/Perskm</td> <td>142,9</td> <td>144,9</td> <td>144,4</td> </tr> <tr> <td>Güterverkehr**</td> <td>Wh/Ntkm</td> <td>41,9</td> <td>43,3</td> <td>44,9</td> </tr> <tr> <td>Busse</td> <td>Wh/Perskm</td> <td>480,7*</td> <td>533,4</td> <td>515,9</td> </tr> <tr> <td>Schiffe</td> <td>Wh/Perskm</td> <td>666,7</td> <td>659,2</td> <td>657,6</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Im Jahr 2014 waren für die Personenkilometer fehlerhafte Distanzangaben hinterlegt, weshalb die Werte für die Energieintensität zu tief angegeben wurden. Die Energieintensität fällt in den Folgejahren aufgrund der korrigierten Personenkilometer höher aus.</p> <p>** Die Aussagekraft dieser relativen Kennzahlen ist bedingt: Energieverbrauchswerte im Bahnstrom basieren grösstenteils auf Pauschalwerten zu allgemeinen Zugkategorien und spiegeln nicht die tatsächlichen Verbräuche wieder. Damit sind Entwicklungen wie Energieoptimierungen oder Flottenerneuerungen nicht ersichtlich. 2017 werden voraussichtlich sowohl für BLS Cargo als auch für Teile des Personenverkehrs genaue Messwerte zum Energieverbrauch vorliegen. Aufgrund dieser Messwerte wird eine auf effektiven Verbräuchen basierende Berechnung der Energieintensität möglich.</p> <p>Die spezifischen Energieverbräuche für den Autoverlad und im Gebäudebereich sind in Erarbeitung</p>	Energieintensität	Einheit	2014	2015	2016	Personenverkehr Bahn**	Wh/Perskm	142,9	144,9	144,4	Güterverkehr**	Wh/Ntkm	41,9	43,3	44,9	Busse	Wh/Perskm	480,7*	533,4	515,9	Schiffe	Wh/Perskm	666,7	659,2	657,6
Energieintensität	Einheit	2014	2015	2016																								
Personenverkehr Bahn**	Wh/Perskm	142,9	144,9	144,4																								
Güterverkehr**	Wh/Ntkm	41,9	43,3	44,9																								
Busse	Wh/Perskm	480,7*	533,4	515,9																								
Schiffe	Wh/Perskm	666,7	659,2	657,6																								
EN6	Verringerung des Energieverbrauchs	Geschäftsbericht S. 28–29																										
EN7	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	Geschäftsbericht S. 28–29																										

Emissionen

EN15	Direkte Treibhausgasemissionen (Scope 1)	Geschäftsbericht S. 28–29	<p>Die nachstehende Bilanz umfasst die direkten und indirekten CO₂e-Emissionen aller Energieverbräuche der BLS (Scope 1–3 inkl. Energievorketten, ohne Drittfirmen). Gegenwärtig wird das Treibhausgasreporting weiterentwickelt, so dass zusätzlich der Verbrauch an Kältemitteln bilanziert werden kann. Die erweiterte Kommunikation ist für 2017 geplant.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Direkte Treibhausgasemissionen</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bahnstrom</td> <td>t CO₂e</td> <td>1'454</td> <td>1'480</td> <td>1'778</td> </tr> <tr> <td>Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge</td> <td>t CO₂e</td> <td>2'236</td> <td>959</td> <td>445</td> </tr> <tr> <td>Diesel für Bahntraktion</td> <td>t CO₂e</td> <td>909</td> <td>1'024</td> <td>1'145</td> </tr> <tr> <td>Diesel Busse Busland</td> <td>t CO₂e</td> <td>2'257</td> <td>2'277</td> <td>2'257</td> </tr> <tr> <td>Diesel/Heizöl Schifffahrt</td> <td>t CO₂e</td> <td>2'864</td> <td>2'890</td> <td>2'833</td> </tr> <tr> <td>Treibstoffe Strassenfahrzeuge</td> <td>t CO₂e</td> <td>471</td> <td>482</td> <td>647</td> </tr> <tr> <td>Wärmeenergie Gebäude</td> <td>t CO₂e</td> <td>3'410</td> <td>3'308</td> <td>2'841</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>t CO₂e</td> <td>13'600</td> <td>12'419</td> <td>11'947</td> </tr> </tbody> </table>	Direkte Treibhausgasemissionen	Einheit	2014	2015	2016	Bahnstrom	t CO ₂ e	1'454	1'480	1'778	Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge	t CO ₂ e	2'236	959	445	Diesel für Bahntraktion	t CO ₂ e	909	1'024	1'145	Diesel Busse Busland	t CO ₂ e	2'257	2'277	2'257	Diesel/Heizöl Schifffahrt	t CO ₂ e	2'864	2'890	2'833	Treibstoffe Strassenfahrzeuge	t CO ₂ e	471	482	647	Wärmeenergie Gebäude	t CO ₂ e	3'410	3'308	2'841	Gesamt	t CO₂e	13'600	12'419	11'947
Direkte Treibhausgasemissionen	Einheit	2014	2015	2016																																												
Bahnstrom	t CO ₂ e	1'454	1'480	1'778																																												
Haushaltsstrom Gebäude/Anlagen/Fahrzeuge	t CO ₂ e	2'236	959	445																																												
Diesel für Bahntraktion	t CO ₂ e	909	1'024	1'145																																												
Diesel Busse Busland	t CO ₂ e	2'257	2'277	2'257																																												
Diesel/Heizöl Schifffahrt	t CO ₂ e	2'864	2'890	2'833																																												
Treibstoffe Strassenfahrzeuge	t CO ₂ e	471	482	647																																												
Wärmeenergie Gebäude	t CO ₂ e	3'410	3'308	2'841																																												
Gesamt	t CO₂e	13'600	12'419	11'947																																												
EN16	Indirekte energiebezogene Treibhausgasemissionen (Scope 2)	Geschäftsbericht S. 28–29	Siehe EN15																																													
EN17	Weitere indirekte Treibhausgasemissionen (Scope 3)	–	Siehe EN15 für Energievorketten, ansonsten siehe EN4																																													

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung																									
EN18	Intensität der Treibhausgasemissionen	–	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Treibhausgasintensität</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Personenverkehr Bahn</td> <td>g CO2e/Perskm</td> <td>0,8</td> <td>0,8</td> <td>0,9</td> </tr> <tr> <td>Güterverkehr</td> <td>g CO2e/Ntkm</td> <td>0,2</td> <td>0,2</td> <td>0,3</td> </tr> <tr> <td>Busse</td> <td>g CO2e/Perskm</td> <td>128,2</td> <td>142,3</td> <td>137,6</td> </tr> <tr> <td>Schiffe</td> <td>g CO2e/Perskm</td> <td>177,9</td> <td>176,0</td> <td>175,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die spezifischen Treibhausgasemissionen für den Autoverlad und im Gebäudebereich sind in Erarbeitung. Siehe auch EN 5 für Aussagen zur Methodik und Datenqualität.</p>	Treibhausgasintensität	Einheit	2014	2015	2016	Personenverkehr Bahn	g CO2e/Perskm	0,8	0,8	0,9	Güterverkehr	g CO2e/Ntkm	0,2	0,2	0,3	Busse	g CO2e/Perskm	128,2	142,3	137,6	Schiffe	g CO2e/Perskm	177,9	176,0	175,5
Treibhausgasintensität	Einheit	2014	2015	2016																								
Personenverkehr Bahn	g CO2e/Perskm	0,8	0,8	0,9																								
Güterverkehr	g CO2e/Ntkm	0,2	0,2	0,3																								
Busse	g CO2e/Perskm	128,2	142,3	137,6																								
Schiffe	g CO2e/Perskm	177,9	176,0	175,5																								
EN19	Reduzierung der Treibhausgasemissionen	Geschäftsbericht S. 28–29																										
EN20	Emissionen Ozon abbauender Stoffe	–	In Abklärung, Berichterstattung auf 2017 verschoben																									
EN21	No _x , So _x und andere signifikante Luftemissionen	–	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftemissionen</th> <th>Einheit</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>So_x</td> <td>t</td> <td>1,0</td> <td>1,1</td> <td>0,9</td> </tr> <tr> <td>No_x</td> <td>t</td> <td>159</td> <td>166</td> <td>169</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Berichterstattung von weiteren signifikanten Luftemissionen ist im Aufbau (Feinstaub, insbesondere Bremsstaub und Abrieb der Eisenbahn) bzw. in Abklärung (flüchtige organische Verbindungen).</p>	Luftemissionen	Einheit	2014	2015	2016	So _x	t	1,0	1,1	0,9	No _x	t	159	166	169										
Luftemissionen	Einheit	2014	2015	2016																								
So _x	t	1,0	1,1	0,9																								
No _x	t	159	166	169																								

Abwasser und Abfall

EN23	Gesamtgewicht Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	Geschäftsbericht S. 29	<p>Im Jahr 2016 wurden erstmals konzernweit Daten zu Betriebsabfällen und Publikumsabfällen erhoben. Die Betriebsabfälle stammen aus Werkstätten (Fahrzeugunterhalt), Werften (Schiffsunterhalt), Bürogebäuden und Baustützpunkten. Publikumsabfälle fallen in Fahrzeugen und an Bahnhöfen an. Die Berichterstattung von Bauabfällen aus Bauprojekten und dem Unterhalt der Bahninfrastruktur ist noch im Aufbau. Dasselbe gilt für Daten zum Abbruch von Schienenfahrzeugen («End of Life»). Für beide Kategorien wird eine Berichterstattung voraussichtlich ab 2017 stattfinden.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Betriebsabfälle</th> </tr> <tr> <th>Abfallart</th> <th>Einheit</th> <th>2016</th> <th>Verwertungsmethode**</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Altmetalle</td> <td>t</td> <td>1289</td> <td>Stoffliches Recycling</td> </tr> <tr> <td>Altholz</td> <td>t</td> <td>148</td> <td>Energetisches Recycling (Verbrennung)</td> </tr> <tr> <td>Sonderabfälle</td> <td>t</td> <td>220</td> <td>Diverses</td> </tr> <tr> <td>Betriebskehricht</td> <td>t</td> <td>226</td> <td>Energetisches Recycling (Verbrennung)</td> </tr> <tr> <td>Papier/Karton</td> <td>t</td> <td>114</td> <td>Stoffliches Recycling</td> </tr> <tr> <td>Elektro-Elektronikschrott</td> <td>t</td> <td>30</td> <td>Stoffliches Recycling</td> </tr> <tr> <td>sonstige Abfälle</td> <td>t</td> <td>138</td> <td>Diverses</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Publikumsabfälle</th> </tr> <tr> <th>Abfallart</th> <th>Einheit</th> <th>2016</th> <th>Verwertungsmethode**</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kehricht</td> <td>t</td> <td>796</td> <td>Energetisches Recycling (Verbrennung)</td> </tr> <tr> <td>Papier</td> <td>t</td> <td>49</td> <td>Stoffliches Recycling</td> </tr> </tbody> </table> <p>** überwiegende Methode, 100% stoffliches Recycling selten möglich: Verluste; andererseits werden Rohstoffe aus der Verbrennung recycelt (Metalle) oder deponiert (Teile der Schlacke)</p>	Betriebsabfälle				Abfallart	Einheit	2016	Verwertungsmethode**	Altmetalle	t	1289	Stoffliches Recycling	Altholz	t	148	Energetisches Recycling (Verbrennung)	Sonderabfälle	t	220	Diverses	Betriebskehricht	t	226	Energetisches Recycling (Verbrennung)	Papier/Karton	t	114	Stoffliches Recycling	Elektro-Elektronikschrott	t	30	Stoffliches Recycling	sonstige Abfälle	t	138	Diverses	Publikumsabfälle				Abfallart	Einheit	2016	Verwertungsmethode**	Kehricht	t	796	Energetisches Recycling (Verbrennung)	Papier	t	49	Stoffliches Recycling
Betriebsabfälle																																																							
Abfallart	Einheit	2016	Verwertungsmethode**																																																				
Altmetalle	t	1289	Stoffliches Recycling																																																				
Altholz	t	148	Energetisches Recycling (Verbrennung)																																																				
Sonderabfälle	t	220	Diverses																																																				
Betriebskehricht	t	226	Energetisches Recycling (Verbrennung)																																																				
Papier/Karton	t	114	Stoffliches Recycling																																																				
Elektro-Elektronikschrott	t	30	Stoffliches Recycling																																																				
sonstige Abfälle	t	138	Diverses																																																				
Publikumsabfälle																																																							
Abfallart	Einheit	2016	Verwertungsmethode**																																																				
Kehricht	t	796	Energetisches Recycling (Verbrennung)																																																				
Papier	t	49	Stoffliches Recycling																																																				

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
Compliance			
EN29	Bussgelder und nicht monetäre Strafen wegen Nichteinhaltung von Umweltgesetzen und -vorschriften	–	Im 2016 wurden keine monetären Strafen erhoben.
Bewertungen der Lieferanten hinsichtlich ökologischer Aspekte			
EN32	Prozentsatz neuer Lieferanten, die anhand von ökologischen Kriterien überprüft wurden	Geschäftsbericht S. 30	Gegenwärtig erfolgt die Überprüfung von neuen Lieferanten im Rahmen der Warengruppen-Bewertung. Bei öffentlichen Vergabeverfahren werden die ökologischen und sozialen Kriterien bewertet. Ein Verhaltenskodex für Lieferanten wurde im Berichtsjahr entwickelt, er wird 2017 implementiert (siehe Geschäftsbericht S.30).
EN33	Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative ökologische Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	Geschäftsbericht S. 30	Potenzielle negative Auswirkungen werden im Rahmen der Nachhaltigkeitsbeurteilung auf Warengruppenebene erhoben. Anlässlich von 30 Lieferantengesprächen und zwei Lieferantenaudits wurden 2016 Umwelt- und Sozialaspekte angegangen. Bei zwei Lieferanten wurden Massnahmen im Bereich Umwelt und Soziales definiert. Ein Zweijahresvertrag (Periode 2016-2017) für den Bezug von 100% erneuerbarem 50Hz-Strom für Bezüge über 100'000 kWh wurde abgeschlossen (siehe Geschäftsbericht S.29). Der Bezug von nicht repräsentativer Berufsbekleidung setzt sehr hohe Standards: BSCI und «Fair Wear Foundation» (Bezug zu 100% über die SBB). Repräsentative Berufskleider erfüllen den Standard BSCI. Die weitere Entwicklung einer fairen Beschaffungspraxis ist ein Schwerpunkt für das Jahr 2017.
Gesellschaftlich			
Arbeitspraktiken und menschenwürdige Beschäftigung			
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz			
LA5	Prozentsatz der Gesamtbelegschaft, die in formellen Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Ausschüssen vertreten ist, die die Überwachung von Programmen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz unterstützen und entsprechende Beratung anbieten	Geschäftsbericht S. 28	In jedem Bereich der BLS sind Kontaktpersonen für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz eingesetzt. Die Kontaktpersonen bilden zusammen mit der Fachführung Arbeitssicherheit das Arbeitsteam «Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz».
LA6	Art der Verletzung und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und Abwesenheit sowie die Gesamtzahl der arbeitsbedingten Todesfälle nach Region und Geschlecht	Geschäftsbericht S. 31	
LA7	Arbeiter mit hoher Erkrankungsrate oder -gefährdung im Zusammenhang mit ihrer Beschäftigung	Geschäftsbericht S. 31	
LA8	Gesundheits- und Sicherheitsthemen, die in formellen Vereinbarungen mit Gewerkschaften behandelt werden	–	Eine institutionalisierte Zusammenarbeit findet im Rahmen des Gesamtarbeitsvertrages statt.
Aus- und Weiterbildung			
LA9	Durchschnittliche jährliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Mitarbeitenden nach Geschlecht und Mitarbeiterkategorie	–	Detaillierte Daten, die den Indikator ganz abdecken, sind zur Zeit nicht möglich. Alle sicherheitsrelevanten und gesetzlich vorgeschriebenen Ausbildungen werden dokumentiert.

Nr.	Thema des Indikators	Quellenangaben	Erläuterungen zu Indikatoren und Gründe für Auslassung
LA10	Programme für Kompetenzmanagement und lebenslanges Lernen, die zur fortdauernden Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden beitragen und diese im Umgang mit dem Berufsausstieg unterstützen	–	Die systematische Personalentwicklung trägt dem Ziel Rechnung, die Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden zu steigern. Dazu gehört ein Weiterbildungsangebot, das den Mitarbeitenden ermöglicht, ihre berufsrelevanten Kompetenzen zu erhalten und zu steigern. Das Angebot wird basierend auf Kooperationen mit anderen Firmen laufend erweitert.

Bewertung der Lieferanten hinsichtlich Arbeitspraktiken

LA14	Prozentsatz neuer Lieferanten, die anhand von Kriterien im Hinblick auf Arbeitspraktiken überprüft wurden	–	Siehe EN 32
LA15	Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitspraktiken in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	–	Siehe EN 33

Menschenrechte

Bewertung der Lieferanten hinsichtlich Menschenrechten

HR10	Prozentsatz neuer Lieferanten, die anhand von Menschenrechtskriterien überprüft wurden	–	Siehe EN 32. 95% der Lieferanten der BLS sind Schweizer Unternehmen. Der neu eingeführte Verhaltenskodex für Lieferanten verlangt nebst der Einhaltung der Menschenrechte und der Arbeiterrechte auch, dass die Lieferanten die Einhaltung der Inhalte des Kodex bei ihren Geschäftspartnern einfordern und fördern.
HR11	Erhebliche tatsächliche und potenzielle negative menschenrechtliche Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Massnahmen	–	Siehe EN 33

Gesellschaft

Lokale Gemeinschaften

SO2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	GRI-Index S.1 (Einbindung von Stakeholdern) sowie Nachhaltigkeitsteil des Geschäftsberichts	Wichtigste tatsächliche und potentielle negative Auswirkungen der BLS-Aktivitäten (Instandhaltung, Fahren, Parken, Bauen): Fahr- und Standlärm, Luftverschmutzung, Lichtemissionen, Abwasser, Landverbrauch, Erschütterungen, Luftverschmutzung, elektromagnetische Strahlung und Sicherheit. Die BLS ist sich der negativen Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit bewusst und nimmt diese sehr ernst bzw. reduziert diese wo immer möglich (z. B. proaktive Information der Anwohner, Lösungsbeiträge von BLS-Experten im Spannungsfeld der konkreten Belastung der Anwohner und der Sicherstellung des Betriebs).
-----	---	---	--

Produktverantwortung

Kundengesundheit und -sicherheit

PR1	Prozentsatz der massgeblichen Produkt- und Dienstleistungskategorien, deren Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit geprüft wurden, um Verbesserungspotenziale zu ermitteln	Geschäftsbericht S. 13 (Security), Geschäftsbericht 2014 S. 31 (SMS)	
PR5	Ergebnisse von Umfragen der Kundenzufriedenheit	Geschäftsbericht S.27	