

Nachhaltigkeit

Die BLS bekennt sich zu ihrer Verantwortung für eine intakte Umwelt. Dauerhaft nachhaltig handeln können wir nur, wenn wir mit unseren Leistungen im Bereich der öffentlichen Mobilität unsere Kundinnen und Kunden Tag für Tag zufriedenstellen. Und wenn wir mit unserer wertvollsten Ressource – den Mitarbeitenden – sorgfältig umgehen. Auf Basis der bereits erarbeiteten Umweltgrundsätze haben wir 2011 begonnen, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen der verschiedenen Unternehmensbereiche zu definieren und daraus Nachhaltigkeitsgrundsätze abzuleiten.

Der öffentliche Verkehr gehört zum Bild einer nachhaltigen Schweiz: Auf umweltfreundliche Weise deckt er die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit umfangreichen und attraktiven Angeboten. Das Selbstverständnis, als Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Landes zu leisten, ist darum in der BLS tief verwurzelt – auch bei vielen Mitarbeitenden, die sich schon deshalb stark mit der BLS als Arbeitgeberin identifizieren.

Bei der BLS existieren heute mehrere Bereichsstrategien mit klaren Bezügen zur Nachhaltigkeit. Wir wollen nun in einem nächsten Schritt eine umfassende Strategie erarbeiten, welche die zahlreichen Beiträge integriert, Herausforderungen und Synergiepotenziale thematisiert und die Nachhaltigkeit explizit als Zielgrösse von strategischer Bedeutung deklariert.

Die Geschäftsleitung hat 2011 beschlossen, die ökonomischen, sozialen und ökologischen Leistungen der verschiedenen Unternehmensbereiche zu definieren und daraus Nachhaltigkeitsgrundsätze abzuleiten. Damit wird ein verbindlicher Rahmen geschaffen für den bewussten Umgang mit allen Dimensionen der Nachhaltigkeit sowie für die systematische Nutzung der vorhandenen Stärken und Verbesserungspotenziale.

Erste Ergebnisse dieses Prozesses werden 2012 vorliegen. Die Verankerung der Nachhaltigkeit auf der strategischen Ebene ist eine wichtige Voraussetzung, um auf allen Stufen das Bewusstsein zu schärfen für die Leistungen der BLS in Bezug auf ihren wirtschaftlichen Erfolg, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung.

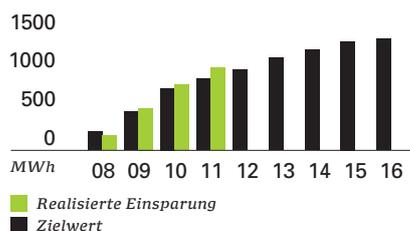
Aktuelle Projekte

Schienenfahrzeuge energetisch optimiert

Ende 2010 verabschiedete die BLS Umweltgrundsätze mit einem zugehörigen Massnahmenplan. Ein Umsetzungsschwerpunkt daraus war, das Energiesparpotenzial für die gesamte Schienenfahrzeugflotte zu ermitteln. Abklärungen durch externe Spezialisten ergaben, dass der Bahnstrom-Verbrauch mit geeigneten Massnahmen um rund 4,5 Prozent reduziert werden könnte. Heizung, Lüftung und Klimatisierung beanspruchen einen grossen Teil des Bahnstroms beim Personenverkehr. Hauptverantwortlich dafür sind die schlechte Wärmedämmung der Fahrzeuge, Fenster mit einem zu hohen Energiedurchlass sowie nicht optimal eingestellte Steuerungen für Heiz- und Kühlanlagen. Um genauere Daten für die Massnahmenplanung zu ermitteln, vereinbarte die BLS mit der Universität Basel eine zweijährige Zusammenarbeit.

Seit März 2011 ist ein mit einem Messsystem ausgerüstetes BLS-Fahrzeug im Normalbetrieb unterwegs. Erste Massnahmen werden ab Frühjahr 2012 umgesetzt. Während der verbleibenden Laufzeit des Projekts wird die Universität Basel Rechenmodelle erarbeiten, die der BLS in Zukunft als Basis für die energetische Optimierung der Fahrzeuge dienen werden.

Energiebilanz der Gebäude verbessert



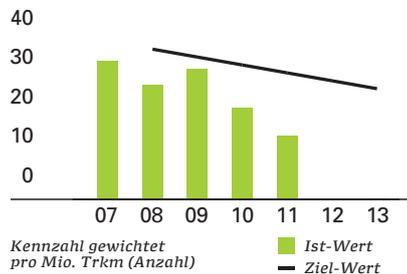
Umsetzung von Energiesparmassnahmen an 6 BLS-Standorten

Bereits 2007 hat die BLS mit der Energieagentur der Wirtschaft (EnAW) Ziele vereinbart und Massnahmen beschlossen in Bezug auf die Reduktion des Energieverbrauchs. Die Umsetzung der Massnahmen schreitet zügig voran. Die realisierte Einsparung lag 2011 bereits über dem Zielwert für das Jahr 2012 – es wurde also deutlich mehr Energie gespart als geplant. Die BLS erarbeitet zudem seit Mitte 2011 einen für das gesamte Unternehmen verbindlichen energetischen Gebäudestandard für Neubauten und Sanierungen. Er soll im Laufe des Jahres 2012 in Kraft treten.

Betriebliche Sicherheit und Arbeitssicherheit

Das 2008 lancierte Sensibilisierungsprogramm «Bodyguard» soll helfen, Unregelmässigkeiten vor allem aufgrund menschlicher Fehler im Bahnbetrieb und Arbeitsunfälle zu reduzieren.

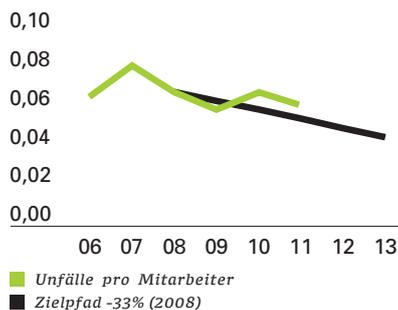
Betriebliche Unregelmässigkeiten nehmen ab



Betriebliche Kennzahlen

Die (anhand der 2011 erstmals angewandten Sicherheitsziele) gemessene Anzahl der betrieblichen Unregelmässigkeiten auf der BLS-Infrastruktur nahm 2011 gegenüber dem Vorjahr nochmals ab. Der Wert lag erneut unter dem Gesamtziel.

Noch zu viele Arbeitsunfälle



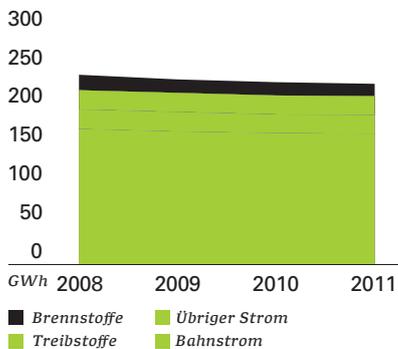
Arbeitsunfälle

Statistiken zeigen, dass sich bei der BLS deutlich mehr Unfälle pro Mitarbeiter ereignen als bei vergleichbaren Betrieben. So befindet sich die Anzahl der Arbeitsunfälle immer noch über dem durch die BLS definierten Zielpfad. Zwar handelt es sich oft um Bagatellunfälle. Die Mehrheit der Unfälle haben die Mitarbeitenden durch unaufmerksames oder unvorsichtiges Verhalten mitverursacht. Hier besteht ein wesentliches Verbesserungspotenzial.

Inzwischen wurden organisatorische Massnahmen ergriffen, die Sicherheitsregeln präzisiert, Information und Schulungen von Vorgesetzten und Mitarbeitenden intensiviert. Bis 2013 soll die Zahl der Arbeitsunfälle auf weniger als 4,6 pro 100 Mitarbeitende reduziert werden, langfristig wird eine Halbierung der aktuellen Werte angestrebt. Ziel ist es, die Bedeutung der Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Unternehmen stärker zu verankern. Es gilt, eine Sicherheitskultur zu etablieren, bei der es für alle selbstverständlich ist, dass unsichere Zustände behoben werden und unsicheres Verhalten angesprochen und korrigiert wird.

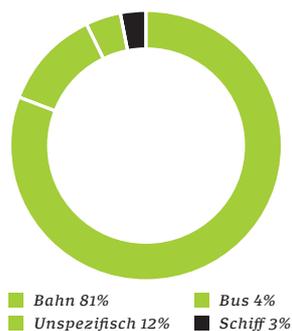
Indikatoren zur ökologischen Nachhaltigkeit

Energie und CO₂



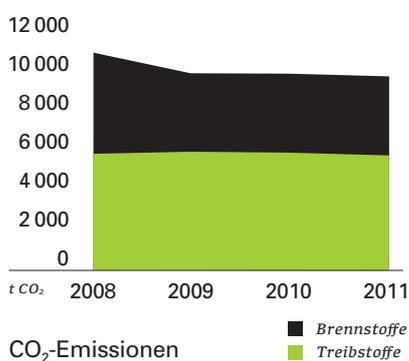
Im Zeitraum 2008–2011 nahm der Gesamtenergieverbrauch¹ um rund 5% ab. Grund hierfür ist zum einen der Strombedarf der Bahn, der trotz steigender Transportleistung tendenziell sinkt. Auch bei den Brennstoffen ist – in Übereinstimmung mit der Verbesserung der Energiebilanz der Gebäude – ein deutlicher Rückgang feststellbar.

Energieverbrauch nach Energieart



Der gesamte Energieverbrauch der BLS² betrug 2011 rund 232,4 Gigawattstunden (GWh). Der Bahnbetrieb beansprucht mit 81% am meisten Energie. Busse und Schiffe verbrauchen mit 3–4% Anteil vergleichsweise wenig Energie. Gebäude, Werkstätten und technische Räume, welche diesen drei Geschäftsfeldern nicht klar zugeordnet werden können, verursachen die verbleibenden 12% des Energieverbrauchs.

Energieverbrauch nach Geschäftsfeld



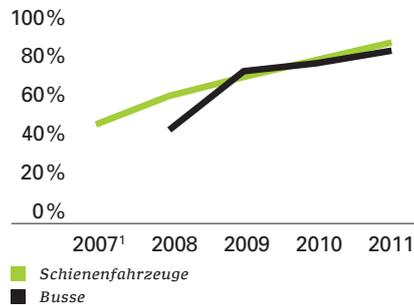
Die CO₂-Emissionen der BLS² haben sich seit 2008 um 11% verringert. Zu dieser Entwicklung hat vor allem die Abnahme bei den Brennstoffen (Verbrauch von Heizenergie) beigetragen. Hier wirkt sich der vermehrte Einsatz von CO₂-armer Fernwärme anstelle von Heizöl positiv aus. Bei den Treibstoffen wurde die Zunahme beim Busverkehr durch die Abnahme bei den Schiffen ausgeglichen.

CO₂-Emissionen

¹ inkl. Stromverbrauch Dritter auf der BLS-Bahninfrastruktur, ohne private PW zu Dienstzwecken und ohne Flugreisen

² ohne (sog. «graue») Emissionen aus der Bereitstellung der Energieträger

Feinstaub

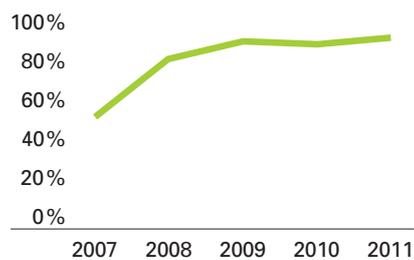


Fahrzeuge mit Partikelfilter

Dieselmotoren sind eine bedeutende Quelle gesundheitsschädigenden Feinstaubes. Durch den Einsatz von Partikelfiltern können diese Emissionen massiv reduziert werden. 2011 waren 92% der dieselbetriebenen Schienenfahrzeuge und 89% der BLS-Busse mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Die Nachrüstung der Schiffsflotte wurde vorläufig zurückgestellt.

¹ Busse: für 2007 sind keine Angaben verfügbar

Lärmschutzwände



Realisierte Lärmschutzwände

Das BLS-eigene Rollmaterial erfüllt bereits seit Ende 2009 die gesetzlichen Anforderungen bezüglich Lärmschutz. 2011 konnte auch der Bau von Lärmschutzwänden abgeschlossen werden: Alle aufgrund des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahnen erforderlichen Bauten waren erstellt. Die Gesamtlänge der Lärmschutzwände auf dem Netz der BLS AG beträgt aktuell 10 286 m.

Mit Schadstoffen belastete Standorte



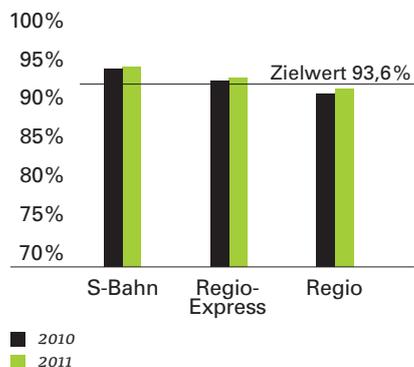
- Kein Handlungsbedarf (55)
- Verdachtsfläche (8)
- Untersuchungsbedürftig (7)
- Überwachungsbedürftig (5)
- Sanierungsbedürftig (1)

Mit Schadstoffen belastete Standorte

Von den rund 1500 Parzellen im Besitz der BLS sind 76 Parzellen mit umweltgefährdenden Stoffen belastet oder es besteht der Verdacht auf eine Belastung. In 55 Fällen sind keine Massnahmen erforderlich. 5 Standorte müssen überwacht werden und bei weiteren 7 Standorten sind noch vertiefte Abklärungen notwendig. Ein Standort muss saniert werden, weil der Austritt von Schadstoffen eine Mensch und Umwelt gefährden würde.

Indikatoren zur Kundenorientierung und zu den Mitarbeitenden

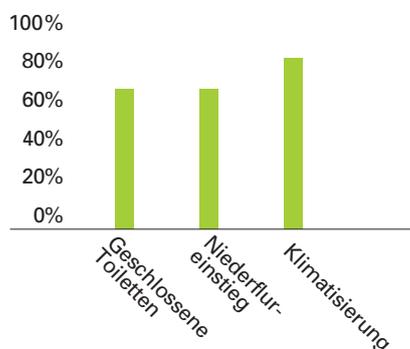
Pünktlichkeit



Pünktlichkeit ist ein zentrales Qualitätsmerkmal für jedes Transportunternehmen. Die BLS hat sich für 2011 zum Ziel gesetzt, dass 93,6% aller Personenzüge mit weniger als 3 Minuten Verspätung zirkulieren. Dieses Ziel wurde bei den S-Bahn-Zügen sowie bei den übrigen Regionalzügen übertroffen. Bei den RegioExpress-Zügen konnte die Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert werden. Die Zielerreichung ist damit näher gerückt.

Anteil der Züge mit weniger als 3 Minuten Verspätung

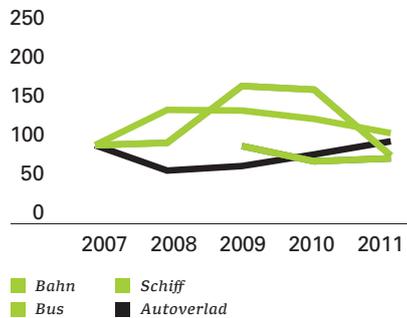
Kundenfreundliches Rollmaterial



Mit dem Erneuerungs- und Komfortsteigerungsprogramm «Kompakt» wird ein bedeutender Teil der Fahrzeuge im BLS-Personenverkehr modernisiert und den heutigen Ansprüchen angepasst. Die Ausstattung der Zugkompositionen mit modernen Toiletten und Niederflureinstieg wurde 2010 vorerst abgeschlossen. Der Anteil der Zugkompositionen mit klimatisierten Wagen wurde 2011 deutlich erhöht. Er beträgt nun 87%.

Anteil der Zugkompositionen mit entsprechender Ausstattung (Stand Ende 2011)

Rückmeldungen von Kundinnen und Kunden

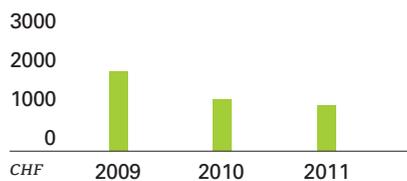


Kundenreaktionen

Die BLS erfasst sämtliche Kundenreaktionen¹ im Hinblick auf die Verbesserung ihres Angebots. Rund 90% der Beschwerden betreffen den Bahnbetrieb. Die Gesamtzahl der Kundenreaktionen ging gegenüber den Vorjahren deutlich zurück. Beim Busbetrieb hat sich die Anzahl wieder normalisiert, nachdem die Fahrplanänderungen 2009/2010 vorübergehend zu zahlreichen Beschwerden geführt hatten. 2011 haben die Kunden im Durchschnitt innerhalb von 3,26 Tagen eine abschliessende Antwort auf ihre Anfragen erhalten.

¹ Schiff: vergleichbare Erfassung der Kundenreaktionen erst ab 2009

Ausgaben für externe Aus- und Weiterbildung



Ausgaben pro Vollzeitstelle

Die externen Ausbildungsausgaben pro Vollzeitstelle sind 2011 gegenüber dem Vorjahr um 9% gesunken. Dem Rückgang der Aufwendungen für Drittleistungen steht die vermehrte Durchführung von internen Schulungen bei der Weiterbildung von Lokomotivpersonal (im 2009 noch extern) gegenüber. Einsparungen entstanden auch beim Zugspersonal, weil 2011 kein Ausbildungsgang begonnen wurde.