

Geschäftsbericht 2005

SBB Konzern

Mio. CHF	2005	2004
Personenverkehrsertrag	2 076,2	1 870,3
Güterverkehrsertrag	957,2	1 027,8
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16	-19,2	251,1
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16	-113,2	101,1
Konzernverlust/-gewinn	-166,3	42,6
Bilanzsumme	29 441,1	28 636,4
Eigenkapital	11 609,6	11 728,2

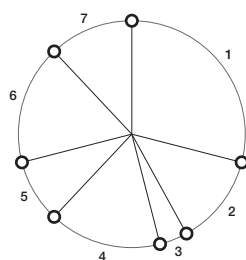
Leistungszahlen

	2005	2004
Beförderte Personen (Mio.)	275,9	253,4
Personenkilometer (Mio.)	13 830	12 565
Generalabonnemente ¹	292 144	280 930
Halbtaxabonnemente ¹	2 000 051	1 904 418
Beförderte Tonnen (Mio.)	56,15	57,92
Tonnenkilometer (Mio.)	11 482	10 122
Zugkilometer (Mio.) ²	154,6	139,1
Trassenkilometer (Mio.)	150,9	141,2
Durchschnittlicher Personalbestand	28 330	28 351

1 Ende Jahr im Umlauf.
2 Normalspurstrrecken.

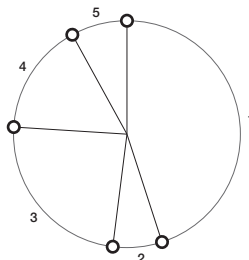
Der SBB-Franken

Ertrag: Woher er kommt

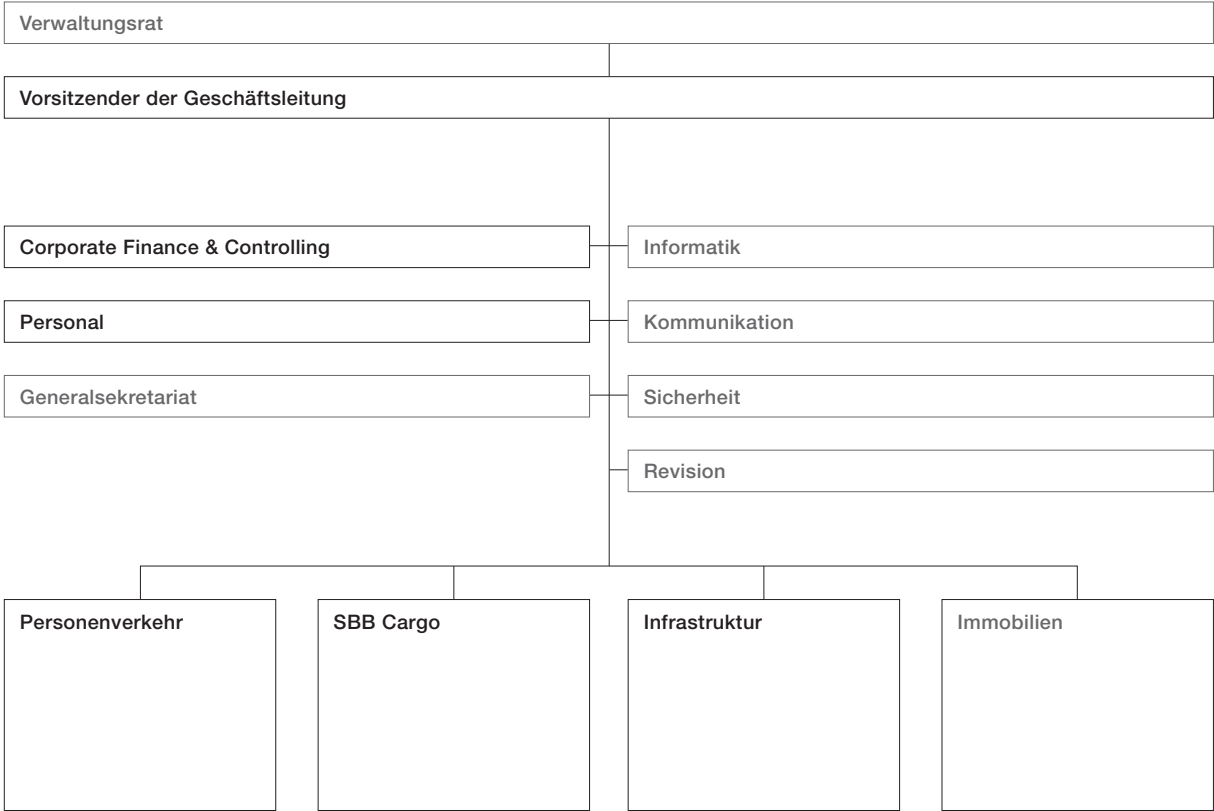


- 1 Personenverkehr 29 Rp.
- 2 Güterverkehr 13 Rp.
- 3 Mieten 4 Rp.
- 4 Nebenertrag 16 Rp.
- 5 Abgeltung 9 Rp.
- 6 Leistungen des Bundes für Infrastruktur 17 Rp.
- 7 Anderes 12 Rp.

Aufwand: Wohin er geht



- 1 Personal 45 Rp.
- 2 Material 7 Rp.
- 3 Sonstiges 24 Rp.
- 4 Abschreibungen 16 Rp.
- 5 Nicht aktivierbare Investitionen 8 Rp.



Mitglied der Geschäftsleitung

Nur wer die Vergangenheit versteht, kennt den Weg in die Zukunft. Die SBB pflegt ihre historischen Gebäude und Anlagen mit äusserster Sorgfalt. Und Neubauprojekte werden mit Mut, Innovationswillen und viel Gespür für kommende Namen geplant. Denn auch heutige Bauten sollen für künftige Generationen wertvoll bleiben.

Der Wakkerpreis 2005 und weitere Auszeichnungen sind eine Bestätigung für die kontinuierliche Pflege der Baukultur bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Der Umschlag des Geschäftsberichts 2005 sowie das Kapitel Architektur dokumentieren dieses Verständnis.



























[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]



[10]



[11]



[12]

[1]

Für die Holcim AG führt SBB Cargo wöchentlich einen Zementzug von Siggenthal nach Bodio – hier auf der Gotthardrampe. Der Wagenladungsverkehr innerhalb der Schweiz ging 2005 zurück. Kunden der Branchen Bau, Handel und Logistik haben weniger Transportleistungen nachgefragt. Der Wagenladungsverkehr im Import und im Export entwickelte sich hingegen positiv.

[2]

Für ERS Railways, dem Bahnunternehmen der Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd, bedient SBB Cargo in Italien seit Fahrplanwechsel vom Dezember 2005 die Destinationen Melzo nahe Mailand und Padua in der Nähe von Venedig (Bild). SBB Cargo ist die einzige der grossen früheren Staatsbahnen, die auf dem heute liberalisierten europäischen Markt markant Transporte hinzugewonnen hat.

[3]

Für die ThyssenKrupp Stahl AG – hier das Werk in Bochum – fährt SBB Cargo jede Woche drei Ganzzüge mit gerolltem Flachstahl, so genannten Coils, aus dem Raum Duisburg nach der norditalienischen Umschlagplattform Desio. Verlader aus der Stahlbranche nutzen zunehmend die durchgehenden Züge zwischen Deutschland und Italien.

[4]

Rund 200 Millionen Franken investiert SBB Immobilien durchschnittlich pro Jahr in betriebsnotwendige und kommerzielle Projekte. Zum Beispiel in Zug (Bild), wo sich Kunst, öffentlicher Verkehr und Dienstleistung zu einem preisgekrönten Ganzen vereinen.

[5]

Mehr als einfach nur Abfahren und Ankommen. Bahnhöfe sind die Visitenkarten der SBB. Die sieben grössten – die RailCity-Bahnhöfe – bieten Reisenden und Passanten ein umfassendes Dienstleistungsangebot mit Bahnanschluss im Herzen der Stadt. Neben Bern (Bild) verfügen Genf, Lausanne, Luzern, Basel, Zürich und Winterthur über RailCity-Bahnhöfe.

[6]

Rege Nachfrage: Die Einführung von Bahn 2000 brachte deutliche Angebotsverbesserungen, die bei den Kundinnen und Kunden auf grossen Anklang stossen und entsprechend stark genutzt werden. 276 Millionen Reisende, das sind 8,9 Prozent mehr als im Vorjahr, entschieden sich 2005 für die Dienstleistungen der SBB.

[7]

Damit der Angebotsausbau der Bahn 2000 realisiert werden konnte, investierte die SBB unter anderem über zwei Milliarden Franken in neues Rollmaterial. Mehr Züge sowie schnellere Reise- und kürzere Umsteigezeiten erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse weiter.

[8]

Immer mehr Kundinnen und Kunden reisen mit einem General- oder einem Halbtaxabonnement und verschaffen sich so einen einfachen und bequemen Zugang zur Bahn. Rechnet man die Tarifverbund- und Streckenabonnemente mit, gehören heute praktisch jede zweite Einwohnerin und jeder zweite Einwohner der Schweiz zur Stammkundschaft des öffentlichen Verkehrs.

[9]

Ein komplexes Geflecht von Brücken und Tunnels ermöglicht das parallele Ein- und Ausfahren der Züge in den Hauptbahnhof Zürich. Die neue Gleisinfrastruktur war Voraussetzung, um das Fahrplanangebot auf die volle und halbe Stunde zu konzentrieren und den Reisenden damit möglichst kurze Umsteigezeiten zu bieten. Die SBB hat mit Bahn 2000 über 500 Millionen Franken in die Leistungssteigerung von Zürich HB investiert.

[10] [11]

Nicht alltägliche Eindrücke aus Amsteg: Das SBB-Kraftwerk leistet einen wichtigen Beitrag zum Ausgleich der Strombedarfschwankungen im Bahnbetrieb. Dank des enormen Wasserkraftvermögens der Anlage und grosser Turbinen (Bild 11) sind die drei Stromgeneratoren in der Lage, die Leistung des Kraftwerks innert 60 Sekunden von null auf 120 Megawatt hochzufahren und damit den Energiebedarf mehrerer gleichzeitig anfuhrer Züge zu decken. Das Ende der neunziger Jahre in Betrieb genommene Kraftwerk Amsteg ist in die Bergflanke gebaut und durch riesige unterirdische Stollen (Bild 10) auch für Fahrzeuge zugänglich.

[12]

Winterstimmung inmitten der intensiv genutzten Gleisanlagen im Rangierbahnhof Limmattal: Im Bildhintergrund hat der ICN Zürich–Biel–Genf soeben niveaufrei drei Streckengeleise überquert und nähert sich dem Bahnhof Killwangen–Spreitenbach. Der herannahende Güterzug neben den Güterwagen verlässt den Rangierbahnhof Richtung Westen. Der Mischbetrieb bei dichter Netzauslastung stellt höchste Anforderungen an die Verantwortlichen.

Inhalt.

Kennzahlen	U2
Organigramm	U3
Vorwort	14
<p>Noch nie führen so viele Kunden mit der SBB. Auch im Güterverkehr erreichte die Verkehrsleistung Rekordwerte. Dennoch schloss der Konzern 2005 mit einem Verlust von CHF 166,3 Mio. Das Ergebnis wird durch die grossen Rückstellungen für SBB Cargo und die Pensionskasse sowie durch das negative operative Resultat im Güterverkehr belastet.</p>	
Architektur	18
Personenverkehr	20
<p>Die Angebotsverbesserungen von Bahn 2000 sind von den Reisenden positiv aufgenommen worden. Die Reisezüge der SBB legten 14,9% mehr Zugkilometer zurück.</p>	
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
<p>SBB Immobilien knüpfte an die guten Ergebnisse des Vorjahres an: Das Betriebsergebnis verbesserte sich um 18,3% auf CHF 170,7 Mio. Der Jahresgewinn erhöhte sich von CHF 15,2 Mio. auf CHF 21,0 Mio.</p>	
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentliche Hand	54
<p>Die Rechnung 2005 weist ein Engagement der öffentlichen Hand von CHF 2,05 Mia. aus. Für diese Summe leistete die SBB mehr denn je.</p>	
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
<p>Die SBB betreibt auf Stufe Konzern ein zentral gesteuertes Risikomanagement, welches 2006 auf die Divisionen und Geschäftsbereiche ausgedehnt werden soll.</p>	
Corporate Governance	68
Jahreschronik 2005	79
Ausblick 2006	82
Finanzbericht	83

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Verkehrsleistungen im Personen- und im Güterverkehr gesteigert.

Bahn 2000 kommt bei den Reisenden gut an. Noch nie führen so viele Kundinnen und Kunden mit der SBB. Auch im Güterverkehr erreichte die Verkehrsleistung einen neuen Rekordwert. Trotzdem schloss der SBB Konzern das Geschäftsjahr 2005 mit einem Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. ab. Das Jahresergebnis wird wesentlich belastet durch grosse Rückstellungen für SBB Cargo und für die Pensionskasse SBB sowie durch das negative operative Ergebnis im Güterverkehr. Die Kosten der Unwetter im August wirkten sich ebenfalls negativ auf das Ergebnis aus. Auch betrieblich war 2005 ein schwieriges Jahr, mit der Strompanne vom 22. Juni als Tiefpunkt. Für 2006 strebt die SBB eine verbesserte Qualität der Dienstleistungen und die Schaffung der Voraussetzungen für eine klare Trendwende bei SBB Cargo an.

Das Geschäftsjahr 2005 war für die SBB ein schwieriges Jahr – trotz Rekordwerten bei der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr. Zwar blieb das Unternehmen im zurückliegenden Jahr von schwer wiegenden Unfällen verschont, doch rückten die Strompanne vom 22. Juni und der Ausfall der Fernsteuerung im Grossraum Zürich am 7. Februar die Betriebsqualität der SBB in ein überaus schlechtes Licht. Zusätzlich belastet wurde der SBB-Betrieb durch das Hochwasser Ende August. Gleichzeitig erlitt der Güterverkehrsbereich im Berichtsjahr einen herben Rückschlag. Das Ziel eines positiven Ergebnisses für SBB Cargo wurde klar verfehlt. Die Restrukturierungen, die auf Grund der sich im Binnengeschäft abzeichnenden Verluste im Sommer 2005 in die Wege geleitet wurden, machten zusätzliche Rückstellungen nötig. Im Rahmen der angekündigten Massnahmen wurden in zahlreichen Kontakten mit Kunden, Behörden und Mitarbeitern Lösungen erarbeitet, die den Bedürfnissen aller Beteiligten weitgehend Rechnung tragen.

Konzernverlust von CHF 166,3 Mio.

Die SBB schloss das Geschäftsjahr 2005 mit einem Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. ab; im Vorjahr hatte der SBB Konzern noch einen Gewinn von CHF 42,6 Mio. ausgewiesen. Die positiven Resultate von Personenverkehr (CHF 78,6 Mio.), Infrastruktur (CHF 17,4 Mio.) und Immobilien (CHF 21,0 Mio.) vermochten den Verlust des Güterverkehrs (CHF 165,7 Mio.) und das negative Ergebnis der Zentralbereiche (CHF –123,2 Mio.) – belastet durch die Rückstellungen für die Pensionskasse SBB, durch zusätzliche Aufwendungen für das Reintegrationsprojekt «Chance» und durch die Kosten der Unwetterschäden – nicht zu kompensieren.

Im August 2005 führten anhaltende Regenfälle in grossen Teilen der Schweiz zu Überschwemmungen und Erdbeben. Betroffen war auch die SBB. Die Gesamtschäden des Unwetters belaufen sich auf Stufe Konzern auf rund CHF 84 Mio.; davon gehen CHF 50 Mio. zulasten der SBB. CHF 34 Mio. werden von den Rückversicherern getragen.

Weniger Geld von der öffentlichen Hand. Im Berichtsjahr bezahlte die öffentliche Hand CHF 121,4 Mio. weniger an die SBB als im Vorjahr. Die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand beliefen sich auf CHF 1847 Mio. Zum Rückgang der Leistungen des

Bundes führte auch die Trassenpreisabschöpfung im Zusammenhang mit der Einführung von Bahn 2000. Die Trassenabgaben des Fernverkehrs wurden auf das Berichtsjahr um CHF 60 Mio. erhöht und der Betriebsbeitrag des Bundes an die Infrastruktur um den entsprechenden Betrag reduziert. Das Resultat des Personenverkehrs wurde dadurch um CHF 60 Mio. belastet.

Die Resultate aus Segmentsicht.

Der Personenverkehr erzielte ein Betriebsergebnis von CHF 132,7 Mio. gegenüber CHF 191,9 Mio. im Vorjahr. Das Jahresergebnis lag mit CHF 78,6 Mio. um CHF 73,6 Mio. unter dem Vorjahreswert. Die Verkehrserträge wuchsen um 8,8% auf CHF 2,23 Mia. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer stieg um 10,1% auf 13,83 Mia.

Das mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 erweiterte und verdichtete Fahrplanangebot für Bahn 2000 wurde rege genutzt. Noch nie reisten so viele Kundinnen und Kunden mit der SBB wie im letzten Jahr. Und noch nie wurden in unseren Zügen so viele Personenkilometer zurückgelegt. Dabei verzeichneten Verbindungen, die vom Fahrplan für Bahn 2000 speziell profitieren konnten, überdurchschnittliche Zuwachsraten. So stieg etwa die Zahl der Reisenden zwischen Bern und Zürich über die Neubaustrecke Mattstetten–Rothenburg um 12%.

Das zusätzliche Angebot von Bahn 2000 führte auch zu einem markanten Wachstum im Stammkundengeschäft: Ende 2005 waren 292 144 Generalabonnements im Umlauf; das ist ebenfalls ein Rekordwert, der um 4,0% über demjenigen des Vorjahres liegt. Die Zahl der Halbtaxabos konnte um 5,0% gesteigert werden und lag Ende Jahr bei zwei Millionen Abos. Ebenfalls positiv entwickelte sich der Einzelbillettverkauf, der um 6,5% zunahm.

Der Angebotsausbau für Bahn 2000 führte andererseits zu Mehrkosten im Betrieb, beim Fahrzeugunterhalt sowie bei den Trassengebühren. Zusätzlich schöpfte der Bund wie erwähnt über die Erhöhung des Deckungsbeitrags CHF 60 Mio. aus den Erträgen des Fernverkehrs ab. Die Abschreibungen für das neue Rollmaterial für Bahn 2000 belasteten die Rechnung um zusätzliche CHF 80 Mio.

Der Güterverkehr erlitt im Berichtsjahr einen Rückschlag. Das Betriebsergebnis lag mit CHF –166,4 Mio. um CHF 162,6 Mio. unter dem Vorjahr. Das Jahresergebnis belief sich auf CHF –165,7 Mio. gegenüber CHF –2,8 Mio. im Vorjahr. Die Verkehrserträge reduzierten sich um CHF 111,5 Mio. auf CHF 991,2 Mio. Gleichzeitig stieg die gesamte Verkehrsleistung von SBB Cargo um 13,4% und erreichte mit 11,48 Mia. Nettotonnenkilometern einen neuen Rekordwert.

Das Wachstum wurde im internationalen Geschäftsfeld Nord-Süd realisiert; hier steigerte SBB Cargo die Leistung um 23,3% auf 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer. Im Geschäftsfeld Binnenverkehr hingegen ergab sich ein Rückgang von 1,9% auf 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer. Der Leistungsrückgang im schweizerischen Wagenladungsverkehr und die anhaltende Preiserosion führten zu einem Umsatzrückgang von 7,1%.

Nachdem sich im Frühjahr 2005 im Binnenverkehr markante Einbrüche und Verluste abzeichneten, erarbeitete SBB Cargo ein Massnahmenpaket zur Reduktion der Kosten im Wagenladungsverkehr. Gleichzeitig wurde der Verwaltungsbereich einer Kostenoptimierung unterzogen. Die Massnahmen befinden sich in Umsetzung.

Die in die Wege geleiteten Restrukturierungen machten zusätzliche Rückstellungen im Umfang von CHF 75 Mio. nötig. Weitere Rückstellungen von CHF 35 Mio. wurden für die Auflösung von Wageneinstellverträgen mit Unterhaltsverpflichtungen gegenüber Privatwagenbesitzern vorgenommen; diese Verträge stammten noch aus der Monopolzeit der SBB.

SBB Infrastruktur schloss das Geschäftsjahr bei einem Betriebsertrag von CHF 3,06 Mia. mit einem Überschuss von CHF 17,4 Mio. ab. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur betragen CHF 1199,3 Mio., CHF 117,9 Mio. weniger als im Vorjahr.

Während SBB Infrastruktur die Finanzziele erreichte, litt die Betriebsqualität im Berichtsjahr gleich unter mehreren schwer wiegenden Ereignissen: Am 7. Februar 2005 beeinträchtigte der Ausfall der Fernsteuerung im Grossraum Zürich, Ende August das mehrtägige Hochwasser den Zugverkehr massiv. Tiefpunkt war aber der 22. Juni 2005. Ein selbst verursachter Stromausfall brachte das ganze Verkehrsnetz der SBB vorübergehend zum Erliegen. Hunderttausende von Reisenden blieben im Feierabendverkehr stecken

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

und konnten den Sommerabend nicht wie geplant verbringen. Über die Ursachen der Strompanne haben wir ausführlich informiert. Unter Beizug externer Fachleute wurden die betreffenden Abläufe und Prozesse minutiös überprüft. Ein ganzes Bündel von Massnahmen wurde ausgearbeitet und inzwischen umgesetzt mit dem einen Ziel: zu verhindern, dass sich ein solches oder ähnliches Ereignis nochmals wiederholt.

Das Pünktlichkeitsziel im Personenverkehr wurde mit 95,65 % erreicht. Dabei ist allerdings anzumerken, dass die erwähnten Grossereignisse vom 7. Februar und vom 22. Juni, die netzweit zu grossen Verspätungen führten, in diesem Pünktlichkeitswert nicht berücksichtigt sind. Auch trägt der Durchschnittswert verschiedenen pünktlichkeitsrelevanten Bedingungen wie Wochentag oder Tageszeit nicht Rechnung. Es ist unser Bestreben, das Pünktlichkeitsziel von 95 % nicht nur im Durchschnitt, sondern tagtäglich und auch auf den viel befahrenen Strecken zu erreichen.

SBB Immobilien verbesserte 2005 das Betriebsergebnis um 18,3 % auf CHF 170,7 Mio. Die Mieterträge beliefen sich auf CHF 443,4 Mio., 3,7 % mehr als 2004. Das Jahresergebnis lag mit CHF 21,0 Mio. um CHF 5,8 Mio. über demjenigen des Vorjahres.

Erfreulich entwickelten sich insbesondere die sieben RailCity-Bahnhöfe in Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und Winterthur: An diesen Standorten konnte der Handels- und Gastronomieumsatz um 5,8 % auf CHF 863 Mio. gesteigert werden. Dieses Wachstum ist einerseits auf den erfolgten Ausbau des Dienstleistungsangebots in den RailCity-Bahnhöfen und andererseits auf die höheren Kundenfrequenzen im Personenverkehr der SBB zurückzuführen. Bemerkenswert ist auch die Entwicklung im Park+Rail-Geschäft: Der Umsatz stieg um CHF 2,9 Mio. auf CHF 19,3 Mio.

Pensionskasse: leicht verbesserter Deckungsgrad.

Die Pensionskasse SBB leidet nach wie vor unter einer massiven Unterdeckung. Bei einer Performance auf den Kapitalanlagen von 10,41 % wurde im Berichtsjahr ein Überschuss von CHF 460 Mio. erzielt. Dadurch reduzierte sich der Fehlbetrag der Pensionskasse SBB von CHF 2301 Mio. im Jahr 2004 auf CHF 1841 Mio. Der Deckungsgrad stieg um 3,4 Prozentpunkte auf 86,8 %. Auf Grund der bestehenden Unterdeckung musste die SBB gemäss Rechnungslegungsstandard FER 16 zusätzliche Rückstellungen in der Höhe von CHF 94 Mio. vornehmen. Im Vorjahr hatten die entsprechenden Rückstellungen CHF 150 Mio. betragen.

Die Unterdeckung der Pensionskasse SBB steht wie bekannt in engem Zusammenhang mit dem Zeitpunkt der Ausfinanzierung der Kasse und der Tatsache, dass diese ohne Schwankungsreserve erfolgte.

Die SBB hat ihre bereits 2003 eingeleiteten Massnahmen zur Behebung der Unterdeckung im Berichtsjahr weiter konsequent fortgesetzt. Diese Massnahmen bewirkten 2005 eine Entlastung der Pensionskasse im vorgesehenen Ausmass. Im Hinblick auf die Sanierung beschloss der Stiftungsrat, die Pensionskasse per 1. Januar 2007 vom Leistungs- auf das Beitragsprimat umzustellen.

Alle getroffenen Massnahmen reichen allerdings nicht aus, um die Pensionskasse in absehbarer Zeit zu sanieren. Der Bund, der die Pensionskasse SBB bei ihrem Start 1999 nur ungenügend ausfinanzierte, steht in der Verantwortung. Er muss aktiv zur Sanierung der Kasse beitragen. Der Bundesrat nahm im Berichtsjahr Kenntnis vom Lösungsvorschlag der von ihm eingesetzten Projektorganisation unter der Federführung des Eidgenössischen Finanzdepartementes und mit Vertreterinnen und Vertretern des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie von SBB und Post. Der Vorschlag sieht die Schaffung einer geschlossenen Rentnerkasse SBB mit einer nominellen Leistungsgarantie des Bundes vor. Zur Sicherstellung der Leistungsgarantie soll vom Bund ein gemeinsamer Garantiefonds für die Rentnerkassen von SBB, Post und Bund errichtet werden.

Der Bundesrat beauftragte im September 2005 das Eidgenössische Finanzdepartement mit zusätzlichen Abklärungen und der Prüfung allfälliger weiterer Lösungsmöglichkeiten.

Dank an die Mitarbeitenden.

2005 war auch für die Mitarbeitenden der SBB ein schwieriges Jahr. Die Bewältigung der erwähnten Grossereignisse, die den Bahnbetrieb einschneidend und – teilweise – anhaltend behinderten, forderten die über 28 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB und Tochtergesellschaften aufs Äusserste. Nachdem die Ereignisse eingetreten waren, leistete das Personal jeweils Hervorragendes, um den Bahnbetrieb möglichst rasch wieder aufzunehmen und zu normalisieren. So verkehrten nach der Strompanne bereits die ersten Züge am nächsten Morgen wieder fahrplanmässig, und die beim Unwetter unterbrochene Bahnlinie am Gotthard konnte bereits nach kurzer Zeit – und Tage vor der Strasse – wieder in Verkehr genommen werden. Aber auch im alltäglichen Betrieb leisteten die Mitarbeitenden im zurückliegenden Jahr ausgezeichnete Arbeit. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für das hohe Engagement und für den grossen Einsatz.

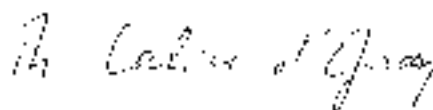
Ausblick: noch mehr Qualität – und eine klare Trendwende im Güterverkehr.

Auch im neuen Geschäftsjahr stellen sich der SBB und allen Mitarbeitenden grosse Aufgaben, die es mit persönlichem Engagement und hoher Kompetenz zu lösen gilt. Erstens muss die Qualität unserer Dienstleistungen weiter verbessert werden. Die Ereignisse im zurückliegenden Jahr haben im ganzen Unternehmen zu einer Sensibilisierung geführt und einen Lerneffekt bewirkt. Dieser Effekt ist zu Gunsten eines sicheren, pünktlichen und attraktiven Bahnangebotes für die Kundinnen und Kunden zu nutzen. Verbessert werden muss auch die Qualität der Kundeninformationen im Störfall: Wir müssen unsere Kundinnen und Kunden noch schneller und präziser informieren. Zweitens wollen wir im Güterverkehr 2006 die Restrukturierungsmassnahmen umsetzen und die Voraussetzungen schaffen, damit Binnen- und Transitgüterverkehr 2007 eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Drittens nehmen wir im Dezember 2006 auf der Neubaustrecke zwischen Olten und Bern – dem SBB-Herzstück – das neue europäische Zugsicherungs- und Signalisierungssystem ETCS in den fahrplanmässigen Betrieb.

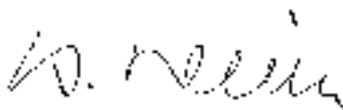
Bis dann müssen noch zahlreiche technische und betriebliche Hürden genommen werden, und der Zeitplan ist eng. Viertens muss im laufenden Jahr gemeinsam mit den Sozialpartnern der Gesamtarbeitsvertrag neu ausgehandelt werden, der es ermöglicht, dass die SBB auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt. Fünftens steht den Versicherten der Pensionskasse SBB mit dem Primatswechsel per 1. Januar 2007 eine einschneidende Veränderung bevor; bis dahin sollen alle Versicherten wissen, was das neue Beitragsprimat für sie bedeutet.

Was das Finanzergebnis betrifft, ist das Ziel klar gesteckt: 2006 muss das Konzernergebnis deutlich verbessert werden. Die SBB muss – unter Ausklammerung der Rückstellungen für die Pensionskasse – im laufenden Jahr wieder schwarze Zahlen schreiben.

Zu den zentralen Aufgaben des Verwaltungsrates im Jahr 2006 gehört die Nachfolgeregelung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung, da Benedikt Weibel nach 14 Jahren in dieser Tätigkeit Ende 2006 in Pension geht.



Dr. Thierry Lalive d'Épinay
Präsident des Verwaltungsrates



Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Architektur: Gute Bauten von heute sind Baudenkmäler von morgen.

Die SBB sucht bei der Planung und Umsetzung ihrer Bauten und Anlagen stets die Balance zwischen betriebswirtschaftlichen Erfordernissen und gestalterischer Notwendigkeit. Im Geschäftsjahr 2005 wurde das Unternehmen gleich mehrfach für seine architektonischen Leistungen ausgezeichnet. Für ihr beispielhaftes Engagement zu Gunsten der Baukultur erhielt die SBB als erstes Unternehmen überhaupt den Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes.

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung und Optimierung der Bahn wird oft über Fahrplan und Reisezeiten, Lokomotiven, Reise- und Güterwagen oder über Geleise und Signale gesprochen. Ebenso wichtig für die Wahrnehmung der Bahn sind aber ihre Bauten und Anlagen – sie prägen Landschaftsbilder und beeinflussen städtebauliche Entwicklungen massgebend. Die SBB gehört mit allein 741 Bahnhöfen zu den grössten Immobilienbesitzern in der Schweiz und verfügt über eine einzigartige Dichte an gestalterisch hochwertigen Bahnbauten. Dazu zählen nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Stellwerke, Werkstätten, Brücken und Bahntrassen, die zum Teil meisterliche ingenieurtechnische und architektonische Leistungen darstellen. Die meisten dieser Bauten und Anlagen werden heute noch genutzt und weisen zunehmend eine kultur- und industrie-geschichtliche Bedeutung auf. Die SBB versteht es deshalb auch als ihren Auftrag, dieses kulturelle Erbe mit Sorgfalt zu behandeln. Sie hat vor Jahren eine Fachstelle für Denkmalschutzfragen eingerichtet und sorgt auf der Grundlage eigener Inventare für den angemessenen Erhalt der wertvollen alten Bausubstanz in den Bahnhöfen und Anlagen.

Nachhaltigkeit zum Werterhalt.

Neben dem Betrieb und dem Erhalt bestehender Bahnbauten erstellt die SBB aus betrieblichem und kommerziellem Bedarf laufend neue Anlagen. Der Ausbau erfolgt auf Grund der traditionell hohen Standardisierung des Eisenbahnsystems ebenfalls wieder zunehmend typisiert. Gerade der auf Langfristigkeit ausgelegte Immobilienbestand der SBB, das Denken in Systemen und die programmatische Realisierung von Bauten und Anlagen sind gute Voraussetzungen, um sinnvolle Lösungen zu finden, die die Kundinnen und Kunden der Bahn im Alltag unterstützen.

Der sorgfältige Umgang mit dem baulichen Erbe und eine kluge Planung neuer Bauten stehen in einem engen Verhältnis. Das heisst auch: Bei Bauaufgaben geht es der SBB nicht nur um den Wert eines «Kunst-erzeugnisses», sondern vielmehr um den «Gebrauchswert». Der Umgang mit Architektur ist bei der SBB deshalb nicht Selbstzweck. Das Unternehmen handelt nach klaren Grundsätzen im Sinne einer Architekturpolitik, die in einem eigenen Leitbild verankert ist. Im Vordergrund stehen dabei eine vorausschauende, funktional klare Planung und Gestaltung sowie eine Umsetzung in hoher Qualität. Die SBB sorgt mit ihren Bauten und Anlagen für einen nahtlosen und vernetzten Zugang zum System Bahn und schafft damit die Voraussetzung für integriertes Reisen und Transportieren. Die Kundinnen und Kunden sollen nament-

Die SBB gehört mit allein 741 Bahnhöfen zu den grössten Immobilienbesitzern in der Schweiz und verfügt über eine einzigartige Dichte an gestalterisch hochwertigen Bahnbauten. Dazu zählen nicht nur Bahnhöfe, sondern auch Stellwerke, Werkstätten, Brücken und Bahntrassen, die zum Teil meisterliche ingenieurtechnische und architektonische Leistungen darstellen.

lich die Bahnhöfe als Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs rasch, direkt, bequem und sicher durchqueren können. Die Projekte konzentrieren sich dabei auf einen hohen Kundennutzen bei tiefstmöglichen Lebenszykluskosten.

Auszeichnungen gewonnen.

Dieses Selbstverständnis und diese Anstrengungen sind nicht unbemerkt geblieben. 2005 sind der SBB gleich zwei bedeutende Preise verliehen worden: Im Januar hat der Schweizer Heimatschutz die SBB für ihr beispielhaftes Engagement zu Gunsten der Baukultur mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet. Damit wurde erstmals ein Unternehmen mit diesem Preis bedacht. Das symbolische Preisgeld von CHF 20 000 wird die SBB im Jubiläumsjahr «125 Jahre Gotthardbahn» 2007 einsetzen, um einen Kunstführer der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte über das Kirchlein von Wassen mit zu finanzieren. Im September 2005 wurde die SBB bei der Verleihung der Brunel Awards gleich mit mehreren Einzelpreisen ausgezeichnet – und in Würdigung der Gesamteingabe auch mit dem Preis für höchste gestalterische Gesamtleistung.

Die Auszeichnungen sind für die SBB eine Genugtuung für eine anspruchsvolle Aufgabe im wichtiger werdenden Spannungsfeld zwischen betriebswirtschaftlichen Erfordernissen des Unternehmens und gestalterischer Notwendigkeit der Architektur.

Hohe Investitionen in die Zukunft.

Die SBB hat in den letzten zehn Jahren rund CHF 350 Mio. in die Erneuerung der grossen Bahnhöfe und ihre Einrichtung als zentrale Einkaufsstandorte für viele Dinge des täglichen Bedarfs investiert. Beispiele sind Winterthur mit CHF 27 Mio., Bern mit CHF 86 Mio., Basel mit CHF 78 Mio. und der neue Bahnhof Zug mit einer Investition von CHF 68 Mio. Wesentliche Erneuerungen folgen in den Bahnhöfen Chur, Genf Cornavin, Biel, Thun, Aarau, Rapperswil, Visp und Brig.

Bis ins Jahr 2015 investiert die SBB weitere insgesamt CHF 340 Mio. in die systematische Erneuerung der Regionalbahnhöfe. Ende 2005 waren von über 600 Projekten rund 190 Stationen realisiert. Ziel ist es, schweizweit einen gleichwertigen nahtlosen und vernetzten Zugang zum System Bahn zu schaffen. Mit guten Bahnhöfen können die Bahn wie die Standortgemeinden und die Kantone Wesentliches zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen, ja diese geradezu anstossen und steuern.

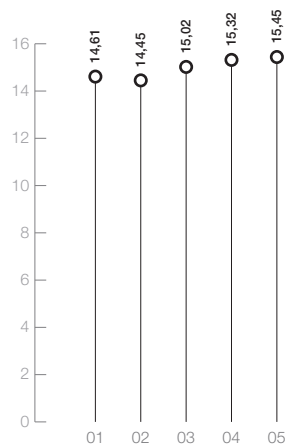
14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Personenverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

- Die starken Angebotsverbesserungen von Bahn 2000 sorgten für Rekordleistungen im Reiseverkehr.
- Die Zahl der beförderten Kundinnen und Kunden stieg 2005 um 8,9 % auf 275,9 Mio. Personen.
- Die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich um 10,1 % auf 13,83 Mia.
- Der erwirtschaftete Verkehrsertrag wuchs um 8,8 % auf CHF 2,23 Mia.
- Per Ende 2005 waren über 2 Mio. Halbtaxabonnemente im Umlauf. Das sind 5,0 % mehr als im Vorjahr.

Entwicklung mittlerer Ertrag pro Personenkilometer

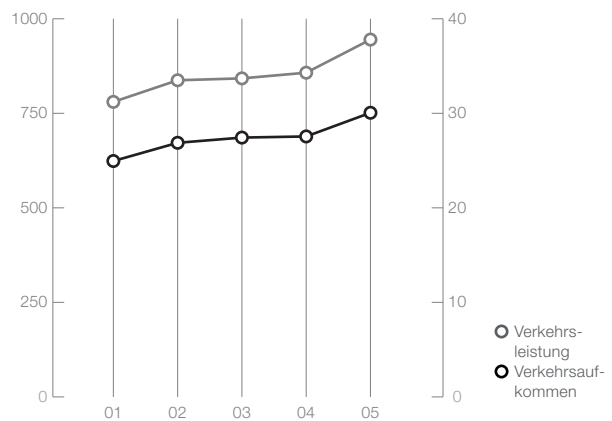
Rappen/Personenkilometer



Entwicklung Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen

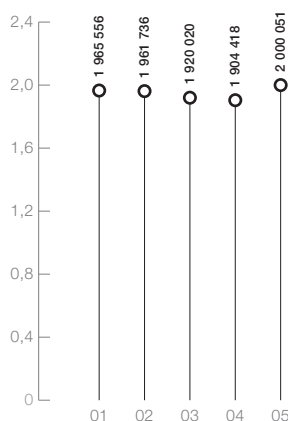
1000 Personenfahrten pro Tag

Mio. Personenkilometer



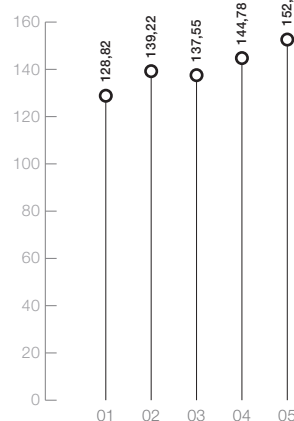
Umlaufentwicklung Halbtaxabonnemente

Anzahl im Umlauf per Ende Jahr



Ertragsentwicklung Halbtaxabonnemente

Mio. CHF



SBB Personenverkehr im Überblick¹

		2005	2004	2003
Geldwerte in Mio. CHF				
Betriebsertrag		3 523,7	3 321,9	3 085,7
<i>davon Verkehrsertrag</i>		2 230,9	2 049,7	1 947,6
Betriebsaufwand		3 391,0	3 130,0	2 920,2
Betriebsergebnis		132,7	191,9	165,5
EBIT		133,4	194,6	166,4
Jahresergebnis		78,6	152,2	93,4
Brutto-Investitionen ²		700,3	1 362,5	958,2
Mitarbeitende ³	Anzahl	12 605	12 472	12 608
Verkehrsleistung im Personenverkehr	Mio. Personenkilometer	13 830	12 565	12 300

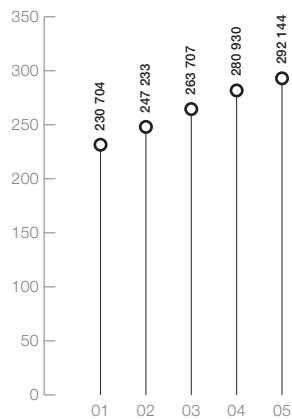
1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

2 Nur Anlagezugänge berücksichtigt. Bis 2004 zusätzlich auch Anzahlungen mitgerechnet.

3 Vollbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

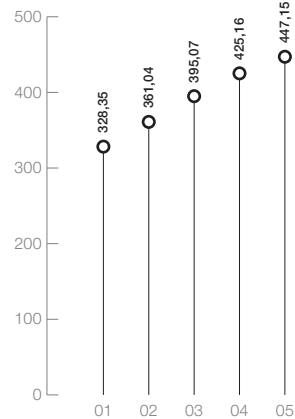
Umlaufentwicklung Generalabonnemente

Anzahl im Umlauf per Ende Jahr



Ertragsentwicklung Generalabonnemente

Mio. CHF



Strategische Ziele.

- Erweiterung des Mobilitätsangebots (Bahn 2000, S-Bahn-Systeme, kombinierte Mobilität).
- Pünktliche, saubere, sichere und moderne Züge.
- Standardisierung der Produktions- und Unterhaltsprozesse.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Mehr Zug stösst auf grosse Nachfrage.

Mehr Reisende denn je im Fernverkehr und steigende Fahrgastzahlen im Regionalverkehr: Die Angebotsverbesserungen von Bahn 2000 wurden im Geschäftsjahr 2005 von den Kunden positiv aufgenommen. Trotz Rekordwerten bei der Transportleistung konnte der SBB Personenverkehr nicht an das finanzielle Ergebnis des Vorjahres anknüpfen. Gründe hierfür sind die Mehrkosten des Angebotsausbaus, zusätzliche Trassengebühren, eine massive Steigerung der Laufleistung des Rollmaterials und ein grösserer Wartungsaufwand. Der Personenverkehr schloss das Geschäftsjahr mit einem Gewinn von CHF 78,6 Mio. ab.

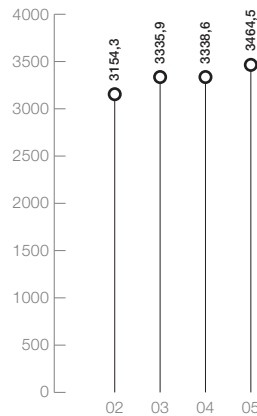
Die Reisezüge der SBB legten im Berichtsjahr 125,5 Mio. Zugkilometer zurück. Das sind 14,9% mehr als im Vorjahr. Die Zahl der beförderten Kunden stieg um 8,9% auf 275,9 Mio. Die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 10,1% auf 13,83 Mia. Der erwirtschaftete Verkehrsertrag (inkl. Verkehre für andere Divisionen) verzeichnete ein Wachstum von 8,8% auf CHF 2,23 Mia. Die Steigerung ist massgeblich auf die Einführung von Bahn 2000 (Mehrverkehre und Tarifmassnahmen), die zusätzlichen Erträge aus der Erhöhung des Kooperationsanteils an Lyria (TGV Schweiz–Paris) und auf die erstmals konsolidierten Gesellschaften Cisalpino SA und Ticino–Lombardia SA (Tilo) zurückzuführen.

Angebotsausbau hat seinen Preis. Trotz Rekordwerten bei der Transportleistung kann der SBB Personenverkehr finanziell nicht an das Ergebnis des Vorjahres anknüpfen. Das Betriebsergebnis lag mit CHF 132,7 Mio. unter dem Resultat des Vorjahres (CHF 191,9 Mio.). Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) ist ebenfalls gesunken, und zwar auf CHF 133,4 Mio. (Vorjahr: CHF 194,6 Mio.). Der SBB Personenverkehr verschlechterte sein Jahresergebnis gegenüber dem Vorjahr: Der Jahresgewinn beträgt CHF 78,6 Mio. (Vorjahr: CHF 152,2 Mio.).

Die Gründe liegen hauptsächlich bei den Mehrkosten für den Bahn-2000-Angebotsausbau. Den grössten Teil dieser variablen Kosten machen die Trassengebühren aus. Über die Erhöhung des Deckungsbeitrags des Fernverkehrs von 4 auf 8% schöpft der Bund neu pro Jahr weitere CHF 60 Mio. ab. Parallel zur gesteigerten Laufleistung erhöhte sich zusätzlich der Wartungsaufwand beim Rollmaterial. Für die Einführung von Bahn 2000 investierte der SBB Personenverkehr über CHF 2 Mia. in neues Rollmaterial. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Abschreibungen belasten die Rechnung mit CHF 80 Mio. pro Jahr. Auf der Ertragsseite ist zu beachten, dass die SBB vom Mehrverkehr bei den Pauschalfahrausweisen (vor allem Generalabonnement und Halbtaxabonnement) auf ihrem Netz erst dann voll profitieren wird, wenn die entsprechenden Verteilerschlüssel dem aktuellen Verkehrsaufkommen angepasst sind. Das wird voraussichtlich 2008 der Fall sein.

Entwicklung Verkehrsaufkommen im Regionalverkehr¹

Mio. Personenkilometer



¹ Inkl. Tochtergesellschaften.

Erfolg in den wichtigen Märkten.

Rekordwerte im Fernverkehr. Die Angebotsverbesserungen von Bahn 2000 führten zu einem Wachstum der Personenkilometer von 9,2% in der Schweiz. Der Verkehrsertrag des Fernverkehrs konnte um CHF 119,6 Mio. gesteigert werden. Dies entspricht einem Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 7,3%. Durch die Einführung der neuen Verbunde haben sich CHF 33 Mio. des Verkehrsertrags zum Regionalverkehr verlagert. Starke Marktanteilsgewinne konnten vor allem im Pendlerverkehr (+13%) und im Geschäftsverkehr (+9%) erzielt werden.

Zuwachs im Regionalverkehr. Vom Quantensprung von Bahn 2000 profitierte auch der Regionalverkehr. Die gefahrenen Personenkilometer stiegen im Geschäftsjahr 2005 um 3,8% auf einen neuen Rekordwert von 3464,5 Mio. Personenkilometer (Wachstum Regionalverkehr ohne Tochtergesellschaften, inkl. Tilo: 4,7%). Die im Dezember 2004 neu eingeführten Tarifverbunde Z-Pass, Mobilis, A-Welle und Libero etablierten sich gut im Markt. Aus diesem Grund sind die anteilmässigen Erträge der SBB aus den Tarifverbänden markant gestiegen.

Der Spar- und Kostendruck hat sich weiter fortgesetzt. Die Abgeltungen der öffentlichen Hand haben sich in den letzten zehn Jahren halbiert. Diese Entwicklung verlangsamt sich nun. Trotz grosser Anstrengungen, die Produktivität laufend zu verbessern, fiel das

Spartenergebnis des Regionalverkehrs 2005 erstmals negativ aus. Verantwortlich dafür waren die gestiegenen Aufwendungen für den Unterhalt und die Abschreibungen des neuen Rollmaterials, das im Berichtsjahr und in den nächsten Jahren vermehrt im Regionalverkehr zum Einsatz kommt.

Internationaler Personenverkehr. Die Kooperationsstrategie im internationalen Personenverkehr bewährt sich und wird konsequent fortgesetzt: Die Erhöhung des Kooperationsanteils an Lyria auf 26% hat zu zusätzlichen Verkehrserträgen von CHF 50,7 Mio. geführt. Die Gründung der Rheinalp GmbH, einer Marketinggesellschaft der Deutschen Bahn und der SBB, stellt einen weiteren Meilenstein innerhalb der Kooperationsstrategie des SBB Personenverkehrs dar. Die bestehenden Kooperationen mit der französischen Staatsbahn SNCF im Rahmen von Lyria und mit Trenitalia in Verbindung mit Cisalpino werden durch den Fahrplan 2008 und die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007 zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Erfolgreiche Tochtergesellschaften.

Cisalpino. Die Tochtergesellschaft von Trenitalia und SBB ist für sämtliche Fernverkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und Italien verantwortlich. Die Cisalpino-Flotte legte 2005 rund 4,9 Mio. Zugkilometer zurück und erreichte rund 900 Mio. Personenkilometer. Der Umsatz wurde um 60% auf rund CHF 160 Mio. gesteigert. Ein Teil dieses Wachstums ist darauf zurückzuführen, dass je drei bisherige Linien von Genf–Mailand beziehungsweise Basel–Mailand vom SBB-Fernverkehr zu Cisalpino übertragen wurden. Im Hinblick auf den geplanten starken Angebotsausbau der SBB im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007 hat Cisalpino 14 neue Hochgeschwindigkeits-Neigezüge bestellt.

Thurbo. Das Unternehmen hat sich als wichtigster Anbieter von Regionalverkehrsleistungen in der Ostschweiz etabliert. Bei einer Verkehrsleistung von 310 Mio. Personenkilometern konnte der Umsatz auf CHF 134 Mio. gesteigert werden. Das Ergebnis wird durch CHF 9 Mio. zusätzliche Rückstellungen für die Sanierung der Pensionskasse belastet. Thurbo bereitet sich auf den Fahrplanwechsel 2006 vor, der eine Angebotsausweitung von 12% vorsieht. Im Zentrum steht dabei die Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials. Bis Ende 2005 wurden 75 Triebzüge des Typs GTW ohne nennenswerte Probleme in Betrieb genommen.

Zentralbahn. Die Unwetter vom August 2005 verursachten Bahn-Infrastrukturschäden von rund CHF 40 Mio. Diese sind vollumfänglich durch Versicherungsleistungen abgedeckt. Dank dem grossen Engagement der Mitarbeitenden konnte der Bahnbetrieb Schritt für Schritt bis Oktober wieder aufgenommen werden.

Rückwirkend auf den 1. Januar wurde im Mai 2005 der Zusammenschluss der Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) zur Zentralbahn AG (zb) vollzogen. Mit den Sozialpartnern konnte ein neuer Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden. Im Berichtsjahr erzielte die Zentralbahn trotz der notwendigen Rückstellungen für die Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse ein positives Resultat. Die Zentralbahn erreichte in ihrem ersten Betriebsjahr eine Verkehrsleistung von 104,65 Mio. Personenkilometern und erzielte einen Umsatz von CHF 87,2 Mio.

Region Alps. Die 2003 gegründete Regionalverkehrsanbieterin im Wallis behauptete ihre Position im Berichtsjahr. Sie erzielte eine Verkehrsleistung von 42 Mio. Personenkilometern. Der Umsatz belief sich auf CHF 24,5 Mio. Das entspricht praktisch dem Ergebnis des Vorjahres. Mit der Ausbildung von eigenem Lokpersonal und der Beschaffung von neuem Rollmaterial bereitet sich Region Alps gezielt auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels vor. Sie wird dem gesamten Regionalverkehr im Wallis bedeutende Impulse verleihen.

Tilo. Die Ticino–Lombardia SA wird gemeinsam von der Trenitalia und der SBB betrieben und konnte sich 2005 im grenzüberschreitenden Regionalverkehr zwischen dem Tessin und der Lombardei am Markt positionieren. Die Tilo-Flotte legte in der Schweiz rund 1,7 Mio. Zugkilometer zurück und absolvierte dort 57,7 Mio. Personenkilometer. Das Angebot wird schrittweise verdichtet. Dazu werden von 2007 bis 2008 13 neue mehrstromfähige Regionaltriebzüge des Typs Flirt in Betrieb genommen.

SBB GmbH. Die Entflechtung von EuroThurbo und Thurbo konnte abgeschlossen werden. Die Leistungen von EuroThurbo (Seehas/Seehäsele) und Allgäu Express (Oberstorf–München) wurden organisatorisch innerhalb der SBB GmbH zusammengefasst. Damit konnten die Aktivitäten im Grenzgürtel konsolidiert werden. Im Wiesental kommt seit Oktober neues Rollmaterial zum Einsatz.

Lyria. Die TGV-Strecke zwischen Genf und Paris wurde 2005 in die bereits bestehende Allianz Lyria (Paris–Lausanne–Bern–Zürich) mit der SNCF integriert. Die SBB partizipiert zudem neu zu 26% (bisher 11%) an allen Erträgen. Der TGV-Verkehr in Richtung Paris hat sich erfreulich entwickelt. Die Linie Paris–Genf weist einen Fahrgastzuwachs von 4% auf. Der Umsatz stieg um 4,1%. Auch Paris–Lausanne/Zürich weist mit 1,1% mehr Fahrgästen eine positive Tendenz auf. Zwischen Paris und der Schweiz wurden 2005 über 3 Mio. Passagiere mit dem TGV Lyria transportiert.

RailAway. Die SBB-Freizeitochter RailAway AG bleibt auf Erfolgskurs. Mit 785 000 verkauften Angeboten und einem Bruttoumsatz von CHF 58,5 Mio. erreichte RailAway 2005 neue Rekordwerte (ohne Incoming-Geschäft). Damit erhöhte RailAway ihren Absatz um über 134 000 Verkäufe (+20,5%) und steigerte ihren Umsatz im Freizeitmarkt um rund CHF 16 Mio. (+37,4%). Nachdem sie Anfang 2005 das Marketing für den Incoming-Verkehr der SBB übernommen hatte, gründete RailAway gemeinsam mit Partnergesellschaften (Anteil 14%) ihre erste Tochterfirma, die RailAway Incoming GmbH mit Sitz in Stuttgart.

Elvetino. Die Elvetino AG bewegte sich im Berichtsjahr in einem schwierigen Marktumfeld. Verwaltungsrat und Leitung der Elvetino AG haben mit der Umsetzung von zahlreichen Massnahmen auf den zunehmenden Konkurrenz- und Kostendruck reagiert. Dies führte zur Reduktion von Railbar-Touren und zu sinkenden Logistik- und Administrationskosten. In den Speisewagen wurde dank einer konsequenten Qualitätsstrategie die Attraktivität weiter gesteigert. Bei der Verpflegung am Bahnhof gewann Elvetino wichtige Marktanteile zurück. Ende Jahr waren an 23 frequenzstarken Standorten mobile Elvetino-Verkaufsstände in Betrieb. Gemeinsam mit den Sozialpartnern konnte zudem ein neuer Gastronomie-Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden.

Wichtige Produkte: immer mehr Stammkunden.

Das zusätzliche Angebot von Bahn 2000 führte im Geschäftsjahr 2005 zu einem markanten Wachstum bei den General- und Halbtaxabonnements. Die Tarifverbund-Abonnements mitgerechnet, ist damit in der Schweiz praktisch jede zweite Einwohnerin und jeder zweite Einwohner Stammkunde des öffentlichen Verkehrs.

Starkes GA-Wachstum. Ende 2005 waren 292 144 Generalabonnements (GA) im Umlauf, das sind 4,0% mehr als im Vorjahr. Der Verkehrsertrag konnte um CHF 22,0 Mio. (+5,2%) gesteigert werden.

Zwei Millionen Halbtax verkauft. Dank gezielter Akquisitionsmassnahmen wurde die Umlaufrate der Halbtaxabonnements (HTA) per Ende Jahr auf 2 000 051 Abonnements gesteigert. Das entspricht einem Plus von 5,0% gegenüber dem Vorjahr. Der Verkehrsertrag konnte um 7,8 Mio. CHF (+5,4%) erhöht werden. Das HTA hat zusätzlich an Bedeutung gewonnen, da der Geltungsbereich auf die neuen Tarifverbände Mobilis und Libero ausgedehnt wurde.

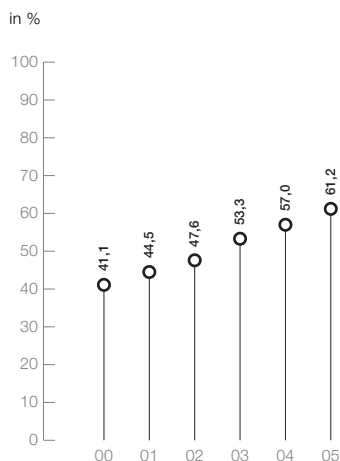
Einzelbillette. Parallel dazu wuchs der Umsatz der verkauften Einzelbillette zum Normaltarif um CHF 33,9 Mio. (+6,5%) an, wobei die 1. Klasse einen überproportionalen Anstieg verzeichnete. Die Angebotsverbesserungen von Bahn 2000 waren die Hauptgründe für diese positive Entwicklung.

Tageskarten. Die Tageskarten zum Halbtaxabonnement generierten ein starkes Ertragswachstum von CHF 17,5 Mio. (+38,1%). Zusätzlich gestützt wurde dieses Ergebnis durch die erfolgreiche Aktion Tageskarten im Herbst 2005 und die kontinuierlich steigenden Umlaufwerte bei den Tageskarten «Gemeinde».

Jugend. Im Jugendsegment entschieden sich rund 7,2% mehr Jugendliche für das Gleis7-Abonnement als im Vorjahr. Die Webplattform gleis7.ch wurde ausgebaut. Die Anzahl registrierter Mitglieder konnte so um über 500% auf 200 000 erhöht werden. Auf der Kinderplattform magicticket.ch haben sich mittlerweile über 500 000 Mitglieder eingetragen.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Entwicklung Anteil Billettverkäufe an Automaten



Innovationen: neue Distributionskanäle im Vormarsch.

Bahn fahren wird immer einfacher. Immer mehr Privatkunden kaufen ihr Billett über Internet. Über 200 000 registrierte Benutzer ermöglichten der SBB 2005 einen Umsatz von CHF 16,1 Mio. Auch Geschäftskunden profitieren vermehrt vom Online-Kanal. Der Umsatz stieg markant von CHF 0,5 Mio. auf über CHF 11 Mio. Seit dem 1. Dezember 2005 können sich Kundinnen und Kunden ihr Billett auch als MMS auf ihr Mobiltelefon senden lassen.

Kundenbeziehungen auf Probe gestellt.

Das Ereignismanagement des Bereichs Kundenbeziehungen und Services war durch den Ausfall der Fernsteuerung im Grossraum Zürich im Februar, die grosse Strompanne im Juni und das Unwetter im August ausserordentlich gefordert. Bei der Bewältigung dieser Ausnahmesituationen wurden Schwachstellen sichtbar, namentlich bei der Kundeninformation. Verschiedene Verbesserungsmaßnahmen wurden bereits umgesetzt. 2006 ist zusätzlich der Aufbau der zentralen Leitstelle geplant, die sich um die permanente Aufbereitung und Verbreitung von Informationen für die Fahrgäste kümmert.

Kundenzufriedenheit stabil. Die ungenügende Information in Störungsfällen wurde in Kundenumfragen kritisch beurteilt. Dank Fortschritten bei der Sauberkeit und im Sicherheitsempfinden blieb die Gesamtzufriedenheit der Kunden im Berichtsjahr stabil und erreichte den Vorjahreswert von 76 Index-Punkten. Nach wie vor als ungenügend kritisiert wird das Sitzplatzangebot.

Operating im Jahr der Konsolidierung.

Für den Geschäftsbereich Operating stand die Definition der neuen Flottenpolitik Personenverkehr im Zentrum. Zusammen mit dem neuen Richtplan für die Unterhaltsanlagen hat Operating damit die strategischen Leitlinien für Beschaffung und Unterhalt des Rollmaterials umfassend definiert. Beim Rollmaterial lag der Fokus im Berichtsjahr beim Regionalverkehr. Die Triebzüge des Typs Flirt haben sich bei der Stadtbahn Zug bewährt. Laufend kommen weitere Kompositionen dieses Typs zum Einsatz. Für die S-Bahn Zürich werden ab Mai 2006 schrittweise 50 neue Doppelstock-Triebzüge in Betrieb genommen.

Investitionen.

Der SBB Personenverkehr hat 2005 rund CHF 700 Mio. investiert. CHF 405 Mio. entfielen auf die Fahrzeugflotte. Davon wurden rund CHF 340 Mio. für die Erneuerung und Modernisierung des Regionalverkehrs eingesetzt: Die Beschaffung von Flirt-Triebzügen kostete CHF 290 Mio. Die Flirt ersetzen die NPZ-Flotte und die RBe 540 und kommen im Tessin, in der Zentralschweiz sowie in der Nordwestschweiz zum Einsatz. Daneben wurden CHF 65 Mio. in die Fernverkehrsflotte investiert. Die Beschaffung zusätzlicher ICN kostete CHF 13,5 Mio. und die Modernisierung der Einheitswagen-IV-Flotte CHF 24,5 Mio. Weitere Investitionen flossen in Informatikprojekte (CHF 26 Mio.) und in Unterhaltsprojekte (CHF 14 Mio.). Bei den Tochtergesellschaften Zentralbahn, Turbo, SBB GmbH und Cisalpino wurden insgesamt rund CHF 165 Mio. (netto, ohne Beiträge Dritter) in die Verkehrsflotte und die Infrastruktur investiert.

Stabile Mitarbeiterzahl.

Der Personalbestand des SBB Personenverkehrs (inkl. Tochtergesellschaften und Beteiligungen) stieg im Geschäftsjahr 2005 auf 12 605 Vollzeitstellen. Das entspricht einer Zunahme von 133 Stellen gegenüber dem Vorjahr. Die Abschaffung der Kundenfrequenzerhebung und die Einführung des neuen Berufsbildes Zugpersonal haben zu einem Stellenabbau geführt. Die Gründung der Tochtergesellschaften Zentralbahn und Tilo sowie die erstmalige Konsolidierung von Cisalpino und die Übernahme des Lokpersonals vom Cargo-Depot Sargans führten zu einem Personalaufbau.

Ausblick 2006.

Für 2006 rechnet der SBB Personenverkehr mit einer positiven Entwicklung am Markt. Damit die bestehenden Kundenpotenziale ausgeschöpft werden können, muss der Fokus auf die Qualität der Dienstleistungen, insbesondere der Kundeninformation, weiter verbessert werden. Da sich die beschriebene Kostensituation in naher Zukunft nicht verändern wird, ist auch im kommenden Jahr mit einem massiven Druck auf das Ergebnis zu rechnen. Vor diesem Hintergrund wird der eingeschlagene Weg der konsequenten Kostenreduktion und Produktivitätssteigerung fortgesetzt.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Güterverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

- Als einzige der grossen Güterbahnen Europas steigerte SBB Cargo 2005 die Leistung um 13,4 % auf 11,48 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Starkes Wachstum im internationalen Nord-Süd-Geschäft mit Leistungssteigerung um 23,3 % auf 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Leichter Rückgang im Binnengeschäft um 1,9 % auf 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Verlust aus ordentlicher Geschäftstätigkeit von CHF 55,7 Mio. Zusätzliche Rückstellungen von CHF 110 Mio. führten zum Jahresverlust von CHF 165,7 Mio.
- Tief greifendes Kostensenkungsprogramm beschlossen auf Grund Geschäftsentwicklung und im Hinblick auf Abbau Bundessubventionen.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Geschäftsfeldern

Nettotonnenkilometer in Mio.	2005	2004	Abweichung in %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
Geschäftsfeld Binnen	3 890,5	3 965,2	-1,9
Geschäftsfeld Nord-Süd	7 591,9	6 156,4	23,3
Total Geschäftsfeld Binnen	3 890,5	3 965,2	-1,9
Binnenverkehr Wagenladungsverkehr	1 672,1	1 833,9	-8,8
Binnenverkehr Ganzzüge	543,8	622,4	-12,6
Binnenverkehr Kombi	339,9	264,5	28,5
Importverkehr Wagenladungsverkehr	627,5	635,0	-1,2
Importverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	241,5	158,6	52,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr	351,9	337,7	4,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	113,9	113,1	0,7
Total Geschäftsfeld Nord-Süd	7 591,9	6 156,4	23,3
Transitverkehr Wagenladungsverkehr/Ganzzüge	1 404,6	1 525,9	-7,9
Transitverkehr Kombi	5 329,9	3 812,7	39,8
Importverkehr Ganzzüge	653,8	663,4	-1,4
Importverkehr Ganzzüge Kombi	25,0	9,5	163,2
Exportverkehr Ganzzüge	92,3	74,0	24,7
Exportverkehr Ganzzüge Kombi	86,2	70,9	21,6

Neues Geschäftsmodell – neue Darstellung der Leistungszahlen: Die in früheren Geschäftsberichten übliche Darstellung der Leistungszahlen (Gliederung in Binnen, Import, Export, Transit) wird dem Aufbau der internationalen Produktion und der Liberalisierung im Schienengüterverkehr nicht mehr gerecht. SBB Cargo gliedert die Leistungszahlen deshalb neu nach den beiden Geschäftsfeldern «Nord-Süd» und «Binnen». Das Geschäftsfeld Nord-Süd umfasst die Transitleistungen durch die Schweiz, die in Deutschland und Italien erbrachten Verkehrsleistungen sowie die mit Ganzzügen erbrachten Import- und Export-Verkehrsleistungen. Das Geschäftsfeld Binnen fasst den ganzen bisherigen Binnenverkehr (Wagenladungsverkehr und Ganzzüge) sowie die im Wagenladungsverkehr erbrachten Import- und Export-Verkehrsleistungen zusammen.

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2005	2004	2003
Betriebsertrag	1 226,5	1 333,9	1 283,6
<i>davon Verkehrsertrag</i>	991,2	1 102,7	1 061,6
Betriebsaufwand	1 392,9	1 337,7	1 306,2
Betriebsergebnis	-166,4	-3,8	-22,6
EBIT	-158,4	-1,4	-19,2
Jahresergebnis	-165,7	-2,8	-33,1
Brutto-Investitionen	176,0	224,6	198,3
Mitarbeitende ²	Anzahl 4 872	4 869	4 898

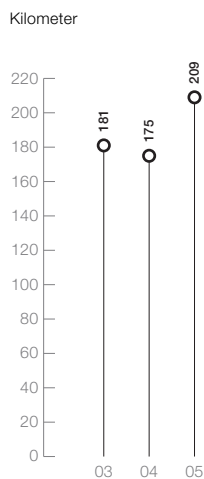
1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

Nettotonnenkilometer in Mio.	2005	2004	Abweichung in %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 570,6	9 314,9	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH	2 303,8	696,5	230,8
SBB Cargo Italia Srl	608,0	110,1	452,2

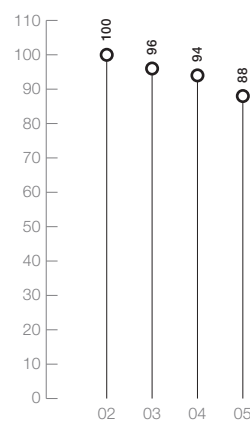
Entwicklung mittlere Distanz je beladener Wagen



Die starke Steigerung widerspiegelt Zunahme der grenzüberschreitenden Eigenproduktion mit viel längeren Transportdistanzen.

Wagenladungsverkehr Schweiz

Entwicklung Umsatz/Nettotonnenkilometer (indexiert 2002 = 100)



Halbjahreswerte (Januar–Juni)

Strategische Ziele.

- Produktivitätssteigerung und moderates Wachstum mit neuen Produkten im Markt Schweiz.
- Starkes Wachstum in Europa auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/Deutschland und Italien.
- Ausgeglichenes Ergebnis.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Rekord im Nord-Süd-Verkehr – Restrukturierung im Binnenverkehr.

SBB Cargo zieht für 2005 eine von gegenläufigen Entwicklungen gekennzeichnete Bilanz. Als einzige der grossen europäischen Güterbahnen gelang es SBB Cargo, die Verkehrsleistung um 13,4% deutlich zu steigern. Der Leistungsrückgang im schweizerischen Wagenladungsverkehr (-8,8%) und die anhaltende Preiserosion hatten aber einen Umsatzrückgang um 7,1% zur Folge. Dadurch verfehlte das Unternehmen das Ziel «schwarze Null» deutlich. Der Verlust aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit beträgt CHF 55,7 Mio. Dazu kommen Rückstellungen von CHF 110 Mio. Der gesamte Jahresverlust beträgt CHF 165,7 Mio.

Die Geschäftsentwicklung von SBB Cargo im Jahr 2005 war von zwei gegenläufigen Trends gekennzeichnet:

Im Geschäftsfeld Nord-Süd konnte das Unternehmen seine Position stark ausbauen und die Verkehrsleistung in Deutschland um rund 230% und in Italien um rund 450% steigern. Trotz des Verkehrsverlustes auf dem Schweizer Abschnitt des Transitverkehrs resultierte auf die Gesamtleistung im Transitverkehr bezogen ein starkes Wachstum der Verkehrsleistung von 23,3% auf 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 6,16 Mia.). Umsatzseitig vermochte die Steigerung der Verkehrsleistung in Deutschland und Italien die Verluste im Transit Schweiz jedoch nicht vollständig zu kompensieren (-1,0%).

Im Geschäftsfeld Binnen weist das Unternehmen einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung von -1,9% auf 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer aus. Der Rückgang ist vor allem auf den starken Einbruch im innerschweizerischen Wagenladungsverkehr zurückzuführen: Leistungsrückgang um 8,8% auf 1,67 Mia. Nettotonnenkilometer, Umsatzrückgang um 12%.

In der Gesamtbilanz resultiert ein Plus der Verkehrsleistung von 13,4% auf 11,48 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 10,12 Mia.).

Finanzielle Ziele verfehlt. Der Verkehrsertrag ging gegenüber dem Vorjahr um 10,1% auf CHF 991,2 Mio. zurück, der Betriebsbeitrag um 8,1% auf CHF 1226,5

Mio. Der Betriebsaufwand erhöhte sich um 4,1% auf CHF 1392,9 Mio. Das Betriebsergebnis verschlechterte sich inklusive der Bildung von Rückstellungen von CHF -3,8 Mio. auf CHF -166,4 Mio. Das Jahresergebnis erhöhte sich von CHF -2,8 Mio. auf CHF -165,7 Mio.

Nach Jahren des Verlustabbaus (2002: CHF -96,1 Mio., 2003: CHF -33,1 Mio., 2004: CHF -2,8 Mio.) musste SBB Cargo somit einen massiven finanziellen Rückschlag verzeichnen. Der Verlust aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit beträgt CHF -55,7 Mio. Dazu kommen Rückstellungen von CHF 110 Mio. Die unbefriedigende Geschäftsentwicklung hat ein breit angelegtes Restrukturierungsprogramm ausgelöst, für das CHF 75 Mio. zurückgestellt wurden. Weitere Rückstellungen von gesamthaft CHF 35 Mio. wurden aus der Auflösung und Ausfinanzierung der Wageneinstellverträge mit Privatwagenbesitzern vorgenommen. Diese Verträge stammen aus der Zeit vor der Bahnreform und verpflichteten SBB Cargo zum Unterhalt an diesen Wagen.

Markttrends: starkes Wachstum im Geschäftsfeld Nord-Süd.

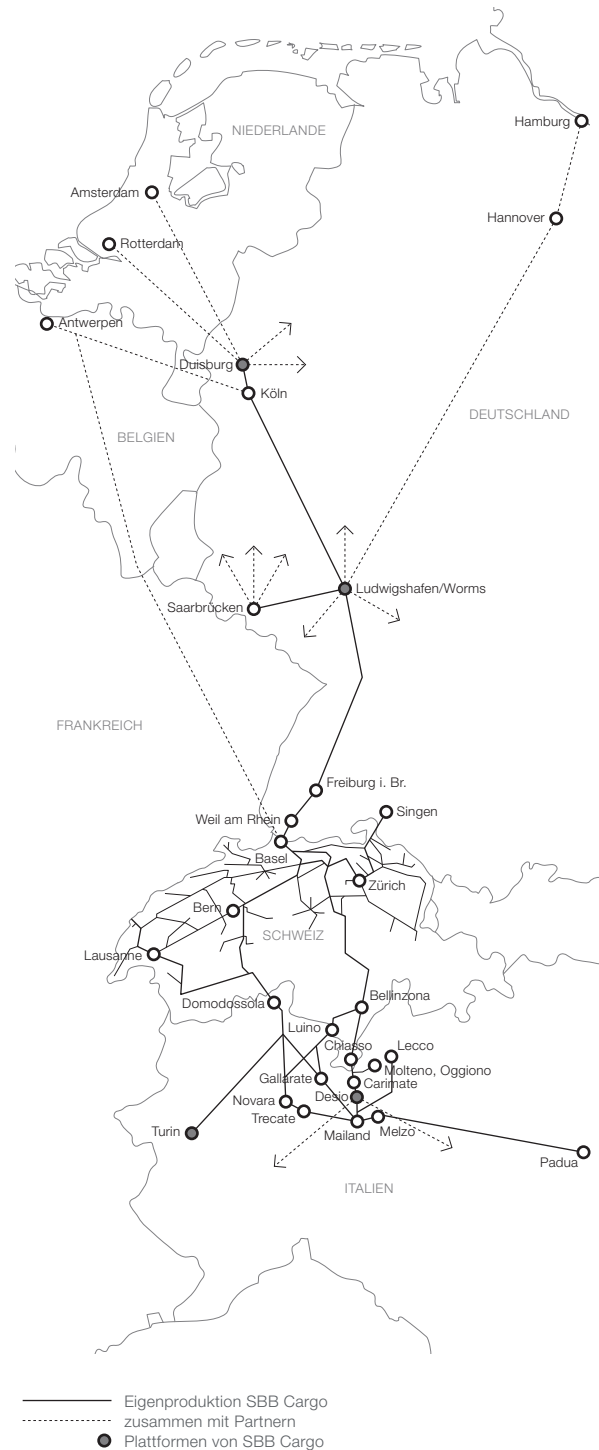
Höhere Verkehrsleistung, leicht rückläufiger Umsatz. Mit dem zweistelligen Wachstum ist SBB Cargo die einzige der grossen früheren Staatsbahnen, die auf dem seit der Liberalisierung hart umkämpften europäischen Transportmarkt markant Verkehre hinzugewonnen hat. Bis Ende 2005 konnte das Unternehmen die

Durch SBB Cargo bedientes Netz

Zahl der wöchentlich gefahrenen Züge in Italien auf 260 steigern, in Deutschland auf 360. Allerdings vermochte die Umsatzentwicklung im Nord-Süd-Verkehr nicht mit der Leistungsentwicklung Schritt zu halten. Ursache dafür sind die grundlegenden Veränderungen, die im Nord-Süd-Verkehr eingetreten sind. Das Wachstum in Deutschland und Italien erzielte SBB Cargo zu einem im Vergleich zur Schweiz tieferen Kostenniveau und zu tieferen Marktpreisen. Die Verkehrsverluste, die SBB Cargo als ehemalige Monopolbahn in der Schweiz erlitten hat, fielen demgegenüber zu höheren Kosten und Preisen an. Dazu kommt, dass die neu gewonnenen Nord-Süd-Verkehrsleistungen zu einem grossen Teil im Kombinierten Verkehr anfallen. Damit ist ein niedrigerer Anteil an der Wertschöpfungskette verbunden als bei den weggefallenen Leistungen im Wagenladungsverkehr. Gesamthaft resultierte aus diesen Veränderungen eine starke Zunahme der Verkehrsleistung um 23,3% bei einem um 1,0% leicht rückläufigen Umsatz.

Das markante Leistungswachstum ist vor allem auf Ausschreibungserfolge bei Kunden aus dem Kombinierten Verkehr, der Stahlindustrie sowie der Mineralöl- und Chemiebranche zurückzuführen.

Kombiniertes Verkehr. Für die Hupac AG trägt SBB Cargo die Verantwortung für die Züge auf den Strecken Ludwigshafen–Gallarate, Duisburg–Gallarate, Duisburg–Novara, Hamburg–Desio, Köln–Aarau sowie Antwerpen–Oleggio. SBB Cargo fährt damit 55% der Hupac-Züge im alpenquerenden Verkehr. Bis zu 35 Züge pro Woche von Ronet (Belgien) nach Turin um-



Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

fasst der Auftrag des Kombioperateurs TRW. Bei RAlpin konnte SBB Cargo wöchentlich 106 Züge der rollenden Autobahn zwischen Freiburg im Breisgau und Basel akquirieren. Für ERS Railways, das Bahnunternehmen der Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd, transportiert SBB Cargo wöchentlich 34 Shuttle-Züge von Basel nach Norditalien.

Transporte für die Stahlindustrie. Auch Verloader aus der Stahlbranche nutzen zunehmend die durchgehenden Züge zwischen Deutschland und Italien. Dazu zählt die Saarstahl AG, die hauptsächlich Walzdraht aus dem Raum Ludwigshafen in Ganzzügen in die Region südlich des Comersees transportieren lässt. Für die ThyssenKrupp Stahl AG fährt SBB Cargo jede Woche drei Ganzzüge mit gerolltem Flachstahl, so genannten Coils, aus dem Raum Duisburg nach der norditalienischen Umschlagplattform Desio. Dank ihres Leistungsausweises im internationalen Verkehr hat sich SBB Cargo zudem einen ersten innerdeutschen Auftrag sichern können: Seit Anfang März 2005 fährt sie für Saarstahl täglich 9 Zugpaare für den Transport von flüssigem Eisen zwischen der Dillinger Hütte in Dillingen und dem 20 Kilometer entfernten Werk von Saarstahl in Völklingen.

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2005 bedient SBB Cargo in Italien neu die Destinationen Melzo (bei Milano) und Padua (bei Venedig). In Deutschland ermöglicht das Produktionsteam Weil die Bedienung verschiedener Anschlussgleiskunden durch SBB Cargo selbst anstatt wie bisher in Kooperation mit einer anderen Bahn.

Vertiefte Kooperation im linksrheinischen Verkehr. Im linksrheinischen Verkehr ab Muizen (Belgien) via Metz bis Basel arbeiten die Partnerbahnen SNCF Fret, B-Cargo, CFL und SBB Cargo nach einem neuen Kooperationsmodell. Die geplante Gesellschaft «Sibelit» optimiert die bestehenden Ressourcen der Mutterhäuser SNCF, CFL und B-Cargo. Der Einsatz von Loks und Lokführern von SBB Cargo ist nicht vorgesehen. Der operative Start ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2005 erfolgt, die Gesellschaftsgründung ist für das erste Quartal 2006 vorgesehen.

Alpenquerender Verkehr. Die Entwicklung im alpenquerenden Verkehr ist weiterhin geprägt von der neuen Marktaufteilung mit grenzüberschreitender Verantwortung und dem Wettbewerb unter den Güterbahnen. SBB Cargo fährt im alpenquerenden Verkehr nominal weniger Züge und damit eine geringere Tonnage (-12,8%), dafür über eine längere Distanz und mit einer per Saldo um +19,3% stark erhöhten Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer). Insgesamt haben die Güterbahnen die transportierte Menge im alpenquerenden Verkehr gesteigert und den Marktanteil von 65% im Vergleich zur Strasse gegenüber dem Vorjahr halten können.

Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

Transportvolumen in Mio. t	2005	2004	Veränderung
Wagenladungen	6,36	6,88	-7,5%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	9,60	11,53	-16,8%
Rollende Landstrasse	0,78	0,84	-6,7%
Total	16,74	19,25	-13,0%

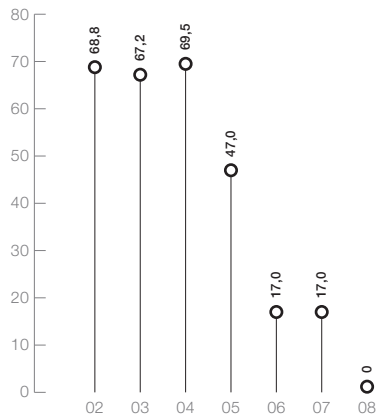
Verkehrsleistung in Mio. tkm	2005	2004	Veränderung
Wagenladungen	1904	1979	-3,8%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	5181	3925	32,0%
Rollende Landstrasse	259	252	2,9%
Total	7344	6156	19,3%

Geschäftsfeld Binnen: Einbruch im Wagenladungsverkehr.

Während sich der Wagenladungsverkehr im Import und im Export positiv entwickelte (+0,7% auf 979,4 Mio. Nettotonnenkilometer), ging der schweizerinterne Wagenladungsverkehr im Berichtsjahr um 8,8% auf 1,67 Mia. Nettotonnenkilometer zurück. Bei den Erträgen war SBB Cargo mit einer negativen Entwicklung konfrontiert. Die Gründe dafür liegen in der anhaltenden Preiserosion und einem gleichzeitigen Nachfragerückgang. Die durchschnittlichen Marktpreise im Wagenladungsverkehr Schweiz (Umsatz pro Nettotonnenkilometer) haben in den letzten Jahren laufend nachgegeben. Sie liegen heute 12% unter dem Niveau von 2002.

Entwicklung Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr¹

Mio. CHF



¹ Anteil SBB Cargo.

Der Nachfragerückgang resultiert aus Optimierungsanstrengungen der Kunden in den wichtigen Branchen Bau, Handel und Logistik. Die Verluste betreffen Verkehre, die im bestehenden System günstig produzierbar und für SBB Cargo attraktiv waren. Dabei gingen auch substantielle Transportvolumen an die Strasse verloren.

Verschärfter Wettbewerb mit der Strasse. Im Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene verschärfte sich der Konkurrenzdruck schneller als erwartet. Die Strasse erreichte mit der per 1. Januar 2005 wirksamen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen massive Produktivitätsfortschritte, die durch die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nur ungenügend kompensiert wurden. Dies führte für den Schienenverkehr zu einem Konkurrenznachteil und damit für SBB Cargo zu einem schnell und stark wachsenden Druck auf die Kostenstruktur.

SBB Cargo konnte die negative Preisentwicklung und die Ertragseinbussen in der Vergangenheit zum Teil mit Produktivitätsfortschritten kompensieren oder mit den Subventionen des Bundes für den Wagenladungsverkehr auffangen. Diese sanken bis 2008 jedoch auf null. Damit verschwindet eine wichtige Kompensationsmöglichkeit für die fallenden Preise.

Kostensenkungsprogramm beschlossen.

SBB Cargo reagierte mit einem Kostensenkungsprogramm auf die unbefriedigende Geschäftsentwicklung. Das Unternehmen reduziert die Kosten in den nicht direkt operativen Bereichen (Projekt «Strukturkosten») und fokussiert das Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz (WLV) flächendeckend auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. 560 Stellen werden abgebaut. Der Abbau erfolgt ohne Entlassungen und grösstenteils bis Juni 2006. Um die Kostenstruktur zu verbessern, nimmt SBB Cargo auch eine Neupositionierung des Bereichs Service Rollmaterial vor. Insgesamt erwartet SBB Cargo von diesen und weiteren Massnahmen eine Ergebnisverbesserung von jährlich rund CHF 85 Mio. und eine konkurrenzfähige Kostenstruktur.

Bedienungsnetz für den Wagenladungsverkehr neu geflochten. Das neue Grundnetz im WLV basiert auf 323 täglich bedienten Zustellpunkten auf dem SBB-Netz. Dieses wird um über 170 flexible individuelle Kundenlösungen ausserhalb des Grundnetzes ergänzt. Mit dem neuen Konzept wird es möglich sein, täglich weiterhin rund 5150 Wagen auf der Schiene transportieren zu können. Das sind über 96% des heutigen Verkehrsvolumens im Wagenladungsverkehr.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Investitionen ins Rollmaterial.

SBB Cargo setzt die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte fort. Für CHF 38 Mio. beschafft das Unternehmen weitere 400 Schiebewandwagen vom Typ Hbbillns für die Branche Handel. Für CHF 16 Mio. ergänzt SBB Cargo die Flotte der Zweistromlokomotiven um weitere drei Re 484 von Bombardier. Insgesamt bewilligte SBB Cargo im Berichtsjahr Investitionen in Rollmaterial in der Höhe von CHF 73,1 Mio.

Ausgeliefert wurden im Berichtsjahr die im Jahr 2003 bestellten 30 Zweistromloks für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Schweiz–Italien (18 Re 484 von Bombardier und 12 Re 474 von Siemens) sowie die letzten der bestellten 45 Rangierloks vom Typ Am 843 von Vossloh, darunter fünf für den Einsatz in Deutschland ausgerüstete Maschinen.

Kundenservice und Qualität:

Kundenzufriedenheit mit gegenläufigen Trends.

Die Kundenzufriedenheitsbefragung zeigt ein differenziertes Bild. Bei den Kunden des schweizerischen Binnenverkehrs ist die Zufriedenheit 2005 signifikant zurückgegangen. Sie erreichte einen gemittelten Durchschnittswert von 6,89 auf der Zehnerskala gegenüber 7,21 im Jahr 2004 und 7,32 im Jahr 2003. Das Restrukturierungsprojekt «Fokus» hat sich generell negativ auf die Kundenzufriedenheit ausgewirkt. Die Anlaufschwierigkeiten bei der Einführung des Neuen Wagenmanagements führten zu einer Zunahme von Beschwerden. Ungenügende Wagenverfügbarkeit und fehlerhafte Berechnungen von Zusatzleistungen wie Wagenstandsgelder waren weitere Ursachen für den Rückgang. Mit einem umfangreichen Massnahmenprogramm «Kundenzufriedenheit plus» will SBB Cargo im Jahr 2006 die Schwachpunkte angehen und eine Trendwende erreichen.

Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte die Kundenzufriedenheit hingegen sehr gute 7,94 Punkte. In der im Jahr 2005 erstmals durchgeführten Befragung hoben die Kunden insbesondere die Betreuung durch den Verkauf hervor. Verbesserungspotenziale sehen sie bei den Informationssystemen.

Übersicht im Wagenpark. Am 2. Mai 2005 hat SBB Cargo das Neue Wagenmanagement in die Praxis umgesetzt. Seine Güterwagen bewirtschaftet das Unternehmen seither EDV-gestützt und zentral. Verändert haben sich auch grundlegende Prozesse bei der Buchung und Bewirtschaftung der Güterwagen – sowohl für die Kunden als auch für die Mitarbeitenden.

Pünktlichkeit weiter steigern.

Pünktlichkeit Nord-Süd. Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte SBB Cargo im Jahr 2005 eine Pünktlichkeit von knapp 75 %. Drei Viertel aller Züge gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort (Terminal, Anschlussgleis). Erfasst sind die Züge für die fünf grössten Kunden im Nord-Süd-Verkehr (Hupac, RAlpin, ICF/TRW, Stinnes und ERS). In der zweiten Jahreshälfte war die Pünktlichkeit signifikant besser und erreichte 77 %. Im Jahr 2006 will SBB Cargo die Pünktlichkeit im Nord-Süd-Verkehr auf 85 % steigern.

Pünktlichkeit Schweiz. Die betriebliche Pünktlichkeit der Güterzüge im schweizerischen Binnenverkehr war auf hohem Niveau leicht rückläufig. 93,6 % der Güterzüge waren pünktlich (Vorjahr 94,6 %) und erreichten ihren Zielbahnhof mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Trotz des dichteren Fahrplans von Bahn 2000 gelang es somit, die Pünktlichkeitsvorgabe von 90 % erneut zu übertreffen. Bei den Cargo-Express- und den Postzügen verkehrten sogar 97,8 % (Vorjahr 99 %) aller Züge pünktlich.

Personal: Abbau in der Schweiz, Aufbau in Deutschland und Italien.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr beinahe unverändert geblieben und betrug inklusive Tochterunternehmen 4872 Vollzeitstellen (Vorjahr 4869). Hingegen kam es zu Verschiebungen. In der Schweiz ging die Zahl der Stellen um 110 auf 4629 zurück. Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand bei den Tochtergesellschaften in Deutschland (+66 Stellen) und Italien (+49 Stellen). Insgesamt verzeichnete der

Personalaufwand im Berichtsjahr eine Zunahme von CHF 9,3 Mio. (ohne Restrukturierungskosten).

Erweiterte Berufsbilder bei SBB Cargo Italia. Am neuen Ausbildungszentrum Gallarate haben sechs Lehrgänge für Lokführerinnen und Lokführer, Visiteure und Zugsbildner («formatore treno») stattgefunden. Von über 200 Absolventinnen und Absolventen können inzwischen rund 70 in zwei dieser drei Funktionen eingesetzt werden. Am Ausbildungszentrum haben zudem mehr als 50 Schweizer Mitarbeitende das italienische Berufszertifikat für den grenzüberschreitenden Verkehr erworben. Seit Ende 2005 sind auch alle administrativen Voraussetzungen erfüllt, so dass am 11. Dezember die ersten Lokführer grenzüberschreitend von Bellinzona nach Gallarate und zurück fahren konnten.

Stellenabbau. Das Projekt «Strukturkosten» führt zu einer Reduktion von 230 Stellen. Stark betroffen sind die Standorte Basel (Zentrale) und Fribourg (Kunden Service Center). Die betroffenen Mitarbeitenden wurden bis Mitte November orientiert, der Abbau erfolgt mehrheitlich per 1. Februar 2006.

Ausblick 2006.

Herausforderungen im Jahr 2006 sind die Umsetzung der beschlossenen Restrukturierungsprogramme (Senkung Strukturkosten, Fokussierung Wagenladungsverkehr). In der ersten Jahreshälfte werden ausserdem die Weichen für die künftige Positionierung des Rollmaterialunterhalts gestellt.

Ziel ist, das neu konzipierte Netz im Wagenladungsverkehr wirtschaftlich zu betreiben und weiterzuentwickeln. Auf der Basis dieses flächendeckenden Netzes für die Schweizer Wirtschaft will SBB Cargo im Binnenverkehr mit einer Marktoffensive zusätzliche Aufträge gewinnen und profitabel wachsen.

Im Nord-Süd-Verkehr wird der Wettbewerb weiter an Dynamik gewinnen. SBB Cargo intensiviert seine Marktoffensive in Deutschland und Italien. Einen Schwerpunkt bildet die Gewinnung weiterer Kundenbranchen, zusätzlich zu den Aufträgen für die Stahlindustrie, für die Mineralölindustrie sowie im kombinierten Verkehr. Dazu baut SBB Cargo ihre Umschlag- und Kundenplattformen in Deutschland und Italien weiter aus.

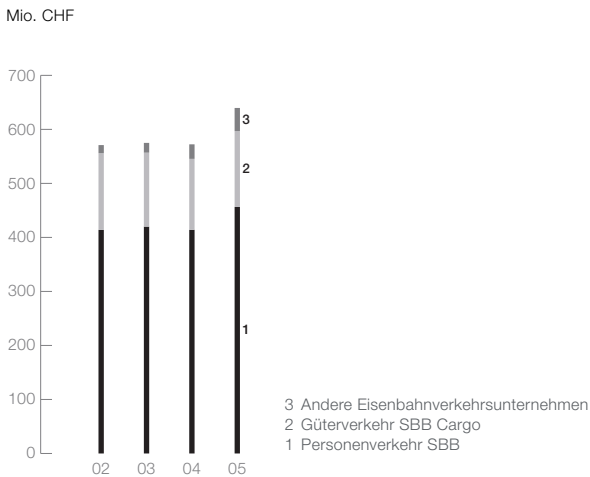
Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte SBB Cargo im Jahr 2005 eine Pünktlichkeit von knapp 75%. Drei Viertel aller Züge gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort (Terminal, Anschlussgleis). Erfasst sind die Züge für die fünf grössten Kunden im Nord-Süd-Verkehr (Hupac, RAAlpin, ICF/TRW, Stinnes und ERS).

14 Vorwort
 18 Architektur
 20 Personenverkehr
 28 Güterverkehr
 36 **Infrastruktur**
 44 Immobilien
 50 Strategie/Zielerreichung
 54 Leistungen öffentl. Hand
 56 Pensionskasse
 58 Personal/Soziales
 62 Umwelt/Nachhaltigkeit
 64 Sicherheit
 67 Risikomanagement
 68 Corporate Governance
 79 Jahreschronik
 82 Ausblick
 83 Finanzbericht

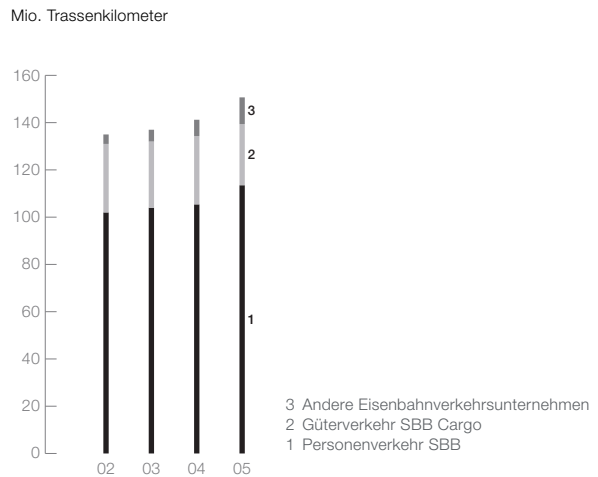
Infrastruktur: das Wichtigste in einem Zug.

- Verkaufte Trassenkilometer stiegen um 6,9% auf neuen Rekordstand von 150,9 Mio. Kilometern.
- Ertrag aus Trassenverkäufen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 18,5% auf CHF 639 Mio.
- Zugsdichte je Tag und Strecke stieg 2005 im Durchschnitt auf 141 Züge (Vorjahr 131 Züge). Rund 9000 Züge befahren jeden Werktag das 3011 Kilometer lange SBB-Netz.
- Grosse Störungen, allen voran die Strompanne vom 22. Juni, drückten auf die Betriebsqualität.

Ertrag aus der Infrastrukturbenützung

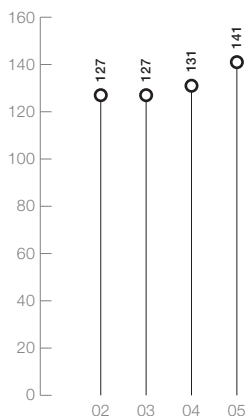


Entwicklung verkaufter Trassenkilometer



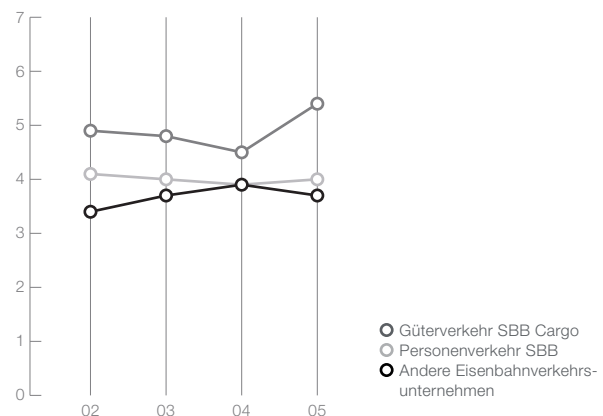
Entwicklung Zugsdichte

Anzahl Züge pro Tag und Strecke



Trassenpreisentwicklung

Preise Trassenkilometer und Kunden in CHF



SBB Infrastruktur im Überblick¹

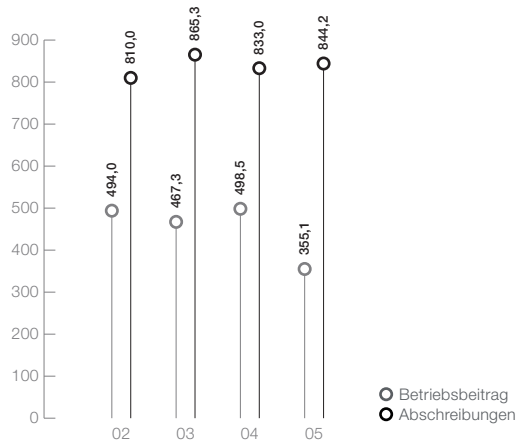
Geldwerte in Mio. CHF	2005	2004	2003
Betriebsertrag	3 063,0	3 043,5	2 954,1
<i>davon Infrastrukturbenützung</i>	639,1	539,5	540,2
Betriebsaufwand	3 217,3	3 129,9	3 065,9
Betriebsergebnis	-154,2	-86,4	-111,8
EBIT	-157,9	-94,9	-69,9
Jahresergebnis	17,4	43,7	0,3
Brutto-Investitionen	1 465,0	1 593,5	1 674,8
Mitarbeitende ²	Anzahl 8 998	9 221	9 478

1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

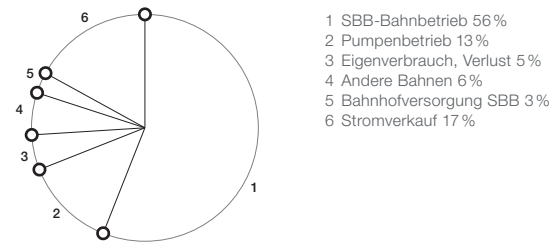
2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Leistungen des Bundes an die Infrastruktur

Mio. CHF



Energieverwendung



Strategische Ziele.

- Der professionelle Betrieb und Unterhalt sowie die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur bei zunehmend höherer Netzauslastung bilden eine tragfähige Basis für den Erfolg im Güter- und Personenverkehr.
- Operative Exzellenz in Pünktlichkeit, Sicherheit, Anlagenverfügbarkeit und Produktivität, trotz zunehmend beschränkterer finanzieller Mittel.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Grosse Störungen drückten auf die Qualität.

Der mehrstündige Unterbruch der schweizweiten Energieversorgung der Bahnen am 22. Juni und der Ausfall der Fernsteuerung von 40 Bahnhöfen im Grossraum Zürich am Vormittag des 7. Februars bildeten die negativen Höhepunkte im Jahr 2005. Erschwert wurde der Bahnbetrieb auch durch den strengen Winter und das Unwetter im Spätsommer. Im ersten Jahr nach der Einführung des Bahn-2000-Fahrplans stieg die Zahl der verkauften Trassenkilometer für das SBB-Netz um 6,9% an. Die Auslastung des heutigen SBB-Schienennetzes nähert sich der Kapazitätsgrenze.

Die SBB Infrastruktur schliesst das Berichtsjahr 2005 bei einem Betriebsertrag von CHF 3063 Mio. (+0,6%) mit einem Überschuss von CHF 17,4 Mio. ab. Das vom Bund vorgeschriebene Ziel eines ausgeglichenen Ergebnisses wurde damit erreicht. Insbesondere die Kürzungen der Bundesleistungen aus den Entlastungsprogrammen 2003 und 2004 und weitere Budgetverschiebungen wirkten sich dabei aus. Die Bundesleistungen für die SBB Infrastruktur gingen gegenüber dem Vorjahr um 8,9% auf CHF 1199,3 Mio. zurück. Mit der fortschreitenden Aktivierung der Bahn- 2000-Anlagen stieg der Aufwand für Abschreibungen um 6% auf CHF 1033,5 Mio. an. Im Zusammenhang mit der Restrukturierung im Güterverkehr musste eine Rückstellung von CHF 7 Mio. gebildet werden. Die Strompanne belastete das Ergebnis mit CHF 4 Mio. Im Energiebereich musste auf Grund der tiefen Wasserstände und durch den längeren Ausfall des Kraftwerkes Leibstadt vermehrt Energie hinzugekauft werden. Kompensiert wurden diese Einbussen und Mehraufwendungen durch zusätzliche Entgelte für die Trassenbenützung (CHF +99,6 Mio.) und durch höhere Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien (CHF +30 Mio.). Bei weiter rückläufigem Personalbestand sank der Personalaufwand um 1% auf CHF 1051 Mio. Die Personalkosten machen knapp einen Drittel des gesamten Betriebsaufwandes von CHF 3217,3 Mio. aus. Begünstigt wurde das Gesamtergebnis durch weitere Kosteneinsparungen.

Die wichtigste Einnahmequelle der SBB Infrastruktur ist der Verkauf von Fahrplantrassen. Der Ertrag

stieg 2005 im Vergleich zum Vorjahr um 18,5% auf CHF 639,1 Mio. an. Hauptkunden sind nach wie vor die SBB-eigenen Divisionen. Knapp zwei Drittel des Ertrages stammten von SBB Personenverkehr und 22% von SBB Cargo. Die restlichen 12% des Trassenertrages wurden mit anderen 26 Verkehrsunternehmen (Tochterunternehmen der SBB oder Drittfirmen) erwirtschaftet. Hauptgrund für das starke Wachstum beim Trassenertrag war die Inbetriebnahme von Bahn 2000. Sie schuf die Basis für einen substanziellen Angebotsausbau und damit für die höhere Nutzung des SBB-Netzes.

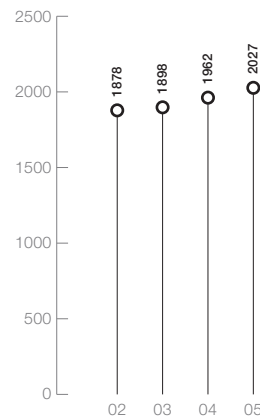
Märkte und Leistungen: mehr Trassenkilometer.

Mehr Trassen verkauft. Die verkauften Trassenkilometer stiegen im Vorjahresvergleich um 6,9% auf einen neuen Rekordstand von 150,9 Mio. Kilometern. Die Entwicklung war nicht gleichmässig verteilt:

- Im Reiseverkehr nahmen die Trassenkilometer um 10,4% auf 120 Mio. zu. Die Trassenkilometer des SBB Personenverkehrs und seiner Töchter stiegen dabei um 6,3% auf 113,5 Mio. Kilometer, jene von Drittunternehmen um 243,3% auf 6,5 Mio. Kilometer.
- Im Güterverkehr gingen die Trassenkilometerverkäufe gesamthaft um 5% auf 30,8 Mio. Kilometer zurück. SBB Cargo verzeichnete dabei einen Rückgang von 10,3%. Der Anteil der Drittfirmen auf dem SBB-Netz stieg im Geschäftsjahr um 38,5% an. Ihr Marktanteil beträgt nun 16% (Vorjahr 11%).

Entwicklung des Energieverbrauchs auf dem SBB-Netz

Gigawattstunden (GWh)



Netzauslastung stieg. Die exakte Planung und Betriebsführung des neuen Bahn-2000-Fahrplans trugen 2005 wesentlich dazu bei, die starke Verkehrszunahme von 6,9% auf dem dicht befahrenen SBB-Netz mehrheitlich flüssig abzuwickeln. Jeden Werktag befahren rund 9000 Züge das 3011 Kilometer lange Netz. Die Dichte je Tag und Strecke beträgt mittlerweile im Durchschnitt 141 Züge (Vorjahr 131 Züge). Die SBB hat das Pünktlichkeitsziel (95% der Reisezüge kommen mit weniger als fünf Minuten Fahrplanabweichung am Ziel an) mit 95,65% erreicht. Bei der S-Bahn Zürich lagen die Pünktlichkeitswerte in der Regel über, im Intercity-Verkehr jedoch unter dem Durchschnitt. In der Statistik nicht enthalten sind die beiden Grossspannen im Stellwerk- und Energiebereich sowie die Unwetterwoche im August. Im Güterverkehr wurde das Ziel (90% der Züge kommen mit einer Pünktlichkeit von 0 bis 30 Minuten an) mit einem Wert von 90,26% ebenfalls erreicht.

Betriebsqualität unbefriedigend. Insgesamt war die Betriebsqualität 2005 unbefriedigend, insbesondere infolge der zwei Grossspannen im Energie- und im Stellwerkbereich. Aber auch eine anhaltende Kälteperiode sowie das Hochwasser im Spätsommer erschwerten die Betriebsabwicklung über Wochen, mit entsprechenden Auswirkungen auf den Personen- und Güterverkehr:

1) Negativer Höhepunkt war zweifellos der Zusammenbruch der SBB-Energieversorgung am 22. Juni 2005. Wegen einer Baustelle bei Altdorf stand nur eine von

drei Übertragungsleitungen zur Verfügung, um die Energie aus dem Produktionsraum Gotthard ins Mittelland zu transportieren. Gemäss den Berechnungen der Fachdienste genügte bei der verbleibenden Leitung die in der Anlagendokumentation definierte Kapazität von 240 Megawatt, um die erwartete Belastung abzudecken. Allerdings wurde übersehen, dass die Trenner in der Schaltanlage Rotkreuz nur für eine Belastung von 211,2 Megawatt ausgelegt waren. Als Folge einer kurzfristigen Überlastung schaltete sich die verbleibende Übertragungsleitung kurz nach 17 Uhr ab und teilte damit die Stromversorgung der SBB in ein südliches und ein nördliches Netz auf. Die beiden unabhängigen Netze liessen sich wegen der fehlenden Übersicht in der Leitstelle nicht innert nützlicher Frist stabilisieren. Dies führte kurz vor 18 Uhr zum Netzzusammenbruch. Dank grossem Einsatz der Spezialisten gelang es, das Netz innert zweier Stunden wieder aufzubauen und alle Systemteile ab 21.30 Uhr wieder voll zu versorgen. Betroffen vom Stromunterbruch bei der SBB und den mitversorgten Partnerbahnen waren rund 2000 Züge mit 200 000 Reisenden sowie ein grosser Teil des Güterverkehrs.

Die SBB reagierte nach der Strompanne umgehend und setzte eine Reihe von Massnahmen um, damit sich ein solches Ereignis nicht wiederholen kann. Ein im August erstellter Bericht der SBB analysierte den Hergang und zeigte die eingeleiteten Schritte auf. Bis Ende 2005 konnten alle kurzfristigen Massnahmen umgesetzt werden. Das zusätzlich von der SBB in Auftrag gegebene und seit Mitte Februar 2006 vorlie-

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

gende externe Gutachten des Beratungsunternehmens Fichtner Consulting und IT AG Stuttgart bestätigt die wesentlichen Befunde der SBB-internen Studie.

2) Am 7. Februar 2005 hatten mangelnde Koordination der Umbauarbeiten und eine Fehlmanipulation an der Leittechnik im Zentralstellwerk Zürich die Fernsteuerung von rund 40 Bahnhöfen während mehrerer Stunden ausser Betrieb gesetzt. Dies erschwerte das Abwickeln des Zugverkehrs im Grossraum Zürich, da die im Normalfall ferngesteuerten Stellwerke der Aussenbahnhöfe für den manuellen Betrieb personell besetzt werden mussten. Um eine solche Störung künftig zu verhindern, wurden ebenfalls Sofortmassnahmen umgesetzt.

3) Ende August 2005 verursachte ein grosses Unwetter in der Zentralschweiz und im Berner Oberland eines der grössten Schadenereignisse in der Geschichte der SBB. Zahlreiche Streckenunterbrüche behinderten den Betrieb auf dem SBB-Netz in der Region massiv. Dank grossem Einsatz des Streckenunterhaltungspersonals und guter interner Zusammenarbeit liess sich der Bahnbetrieb auf den meisten Strecken nach einem vier- bis fünftägigen Unterbruch wieder aufnehmen. Die Kosten für das Beheben der Unwetterschäden an der Bahninfrastruktur der SBB beliefen sich auf insgesamt CHF 84 Mio. Davon entfielen CHF 40 Mio. auf die besonders hart betroffene SBB-Tochtergesellschaft Zentralbahn.

Produkte und Dienstleistungen entwickeln sich weiter.

Telecom: erfolgreiche Migration auf das neue Daten-netz. Im Rahmen des Projekts Datacom 200X hat SBB Telecom im Herbst das Datenübertragungsnetz komplett neu aufgebaut und sämtliche Unternehmensapplikationen erfolgreich vom alten auf das neue Netz migriert. Dank der neu geschaffenen Kapazitäten kann die Automatisierung weiter vorangetrieben werden. Das neue SBB-eigene Netzwerk bildet die Plattform für die komplexen Anwendungen sowohl des Bahnbetriebs als auch der Bürokommunikation. Die Netzverfügbarkeit im Telecombereich blieb mit 99,99% gegenüber dem Vorjahr auf hohem Niveau stabil.

Weltweit führend. Der Aufbau des bahnspezifischen Mobilfunknetzes (GSM-R) kommt zügig voran. Bis Ende 2005 nahm die SBB 100 Kilometer Strecke in Betrieb. Bis 2010 löst GSM-R die auslaufenden Zugfunksysteme ab. Dies vereinfacht die Kommunikation zwischen den Leitstellen und dem Personal in den Zügen. Nationale und internationale Roamingabkommen ermöglichen es der SBB, ihr GSM-R-Netz als weltweit erstes Bahnunternehmen national und international zu nutzen.

Energie: Zunahme des Energiekonsums bleibt unter Verkehrszunahme. Der Energiebezug für den SBB-Bahnbetrieb nahm im Berichtsjahr um 3,3% auf 2027 Gigawattstunden (GWh) zu, wuchs aber nicht so stark wie der Verkehr. Der Energieverbrauch selber stieg ebenfalls nicht so stark wie der Angebotsausbau. Dieser positive Effekt ist auf den verbesserten Gesamtwirkungsgrad des Systems zurückzuführen.

Der Energieumsatz, das heisst die gesamthaft produzierte und bezogene Energie, sank um 15,6% auf 3645 GWh. Während die Energieproduktion der SBB-eigenen Kraftwerke mit 1815 GWh (Vorjahr 1813) praktisch unverändert blieb, gingen der Markteinkauf (-31,7%) und die Lieferungen durch Partnerwerke (-15,2%) enorm zurück. Hauptverantwortlich für den rückläufigen Energieumsatz waren die stark unterdurchschnittlichen Regenfälle im abgelaufenen Jahr.

Wichtigste Projekte im Energiebereich waren der Bau des Passabschnittes der Nufenenleitung, der Abschluss der Erneuerung des Frequenzumformers Kerzers sowie verschiedene Erweiterungen der Funktionalität der zentralen Netzleitstelle in Zollikofen. Per 1. Januar 2006 hat SBB Energie zudem von der BLS die Betriebsführung der 132-kV-Systemteile übernommen.

Strategische Erfolgsfaktoren.

Durch die Planung und Realisierung der Bahn-2000-Netzausbauten im Umfang von CHF 5,9 Mia. und das sorgfältige Vorbereiten des Umstellungsprozesses hat die SBB Infrastruktur massgeblich zum erfolgreichen Start von Bahn 2000 beigetragen. Es ist gelungen, die Angebotswünsche einer wachsenden Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen in einen dichten, betrieblich umsetzbaren Fahrplan zu integrieren. Ziel von SBB Infrastruktur ist es, den Fahrplan im laufenden Jahr zu konsolidieren und mit hoch verfügbaren Anlagen einen entscheidenden Beitrag zu einer noch besseren Pünktlichkeit der Züge auf den Hauptstrecken und zu den Hauptverkehrszeiten zu leisten.

Kunden: Defizite bei der Kundeninformation beheben.

Die Pannen 2005 haben einmal mehr die ungenügende Kundeninformation an den Bahnhöfen und in den Zügen aufgezeigt. Eng abgestimmt mit dem SBB Personenverkehr wurde ein umfassendes Projekt initiiert, das die Schwachstellen bei der Kundeninformation analysiert sowie Verbesserungsmassnahmen definiert und umsetzt. Ziel ist es, die Reisenden auch bei Fahrplanabweichungen rechtzeitig über die Betriebssituation zu informieren und damit auch die Kundenzufriedenheit weiter zu verbessern. Zum Start der Stadtbahn Zug nahm die SBB zudem das erste Teilprojekt des neuen automatischen Kundeninformationssystems in Betrieb. Das System steuert die Anzeige über die Zugslage in Bahnhöfen und Zügen. Bei Fahrplanabweichungen werden die Daten automatisch aktualisiert.

Der Aufbau des bahnspezifischen Mobilfunknetzes (GSM-R) kommt zügig voran. Bis Ende 2005 nahm die SBB 100 Kilometer Strecke in Betrieb. Bis 2010 löst GSM-R die auslaufenden Zugfunksysteme ab.

Investitionen: 1000 Projekte begonnen und abgeschlossen.

SBB Infrastruktur schloss 2005 rund 1000 kleinere und grössere Unterhalts-, Erneuerungs- und Ausbauprojekte ab. Das Investitionsvolumen belief sich auf rund CHF 1465 Mio.

Im Berichtsjahr wurden 30 weitere Regionalbahnhöfe komplett erneuert. Damit stieg die Gesamtzahl des 2002 gestarteten und bis zirka 2015 laufenden Erneuerungsprogramms auf 190 Bahnhöfe. Im Juni begann in Zürich der Ausbau der Passage Sihlquai als Bestandteil des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse. Die dritte Teilergänzung der S-Bahn Zürich erfordert zwischen Bonstetten-Wettswil und Hedingen sowie zwischen Rüti (ZH) und Bubikon den Bau von Doppelspurabschnitten; die entsprechenden Arbeiten haben 2005 begonnen. Im Raum Nordwestschweiz ist im Berichtsjahr eine umfassende Erneuerung der Bahnhöfe der Regio-S-Bahn angelaufen. In fünf Kantonen werden bis 2008 insgesamt 25 Bahnhöfe modernisiert und drei zusätzliche Haltestellen gebaut.

Hohe Investitionen in Unterhalt und Erneuerung. Ein grosser Teil der Investitionen fliesst in den Unterhalt und die Erneuerung der Fahrbahn. 2005 investierte SBB Infrastruktur insgesamt CHF 262 Mio. in die Totalerneuerung von 95 Kilometer Streckengleis und den Umbau von 444 Weichen. Zudem wurden insgesamt 71 ungesicherte Bahnübergänge saniert oder aufgehoben. Mit dem im Berichtsjahr eingeleiteten Programm wird die rund 500 Rangier- und Baudienst-Lokomotiven umfassende Flotte von SBB Infrastruktur bis ins Jahr 2010 modernisiert und um 20 % reduziert.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Innovationen: ETCS-Bewährungsprobe auf der Neubaustrecke.

Das Bundesamt für Verkehr hat der SBB 2005 die Systemführerschaft für das europäische Signalisierungs- und Zugssicherungssystem European Train Control System (ETCS) übertragen. In dieser Rolle leitet die SBB die Inbetriebnahme auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und im Lötschberg-Basistunnel. In einem stufenweisen Inbetriebnahmekonzept entwickelt die SBB zusammen mit den Industriepartnern das System ETCS Level 2 auf der Neubaustrecke so weit, dass die Strecke mit 200 km/h befahren werden kann. Ab Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 soll das System den gesamten Verkehr mit bis zu 250 Zügen pro Tag auf der Neubaustrecke sichern und steuern. Ende 2005 waren über 90% der dazu benötigten Fahrzeuge mit ETCS nachgerüstet.

Als Mandatnehmerin für die BLS AlpTransit implementiert die SBB Infrastruktur auch im Lötschberg-Basistunnel das ETCS-Level-2-System (Sicherungsanlagen und Tunnelfunk), das per Mitte 2007 in Betrieb genommen werden soll. Seit Mitte 2005 wird auf einer speziellen Teststrecke in Dottikon das ETCS-System erprobt.

Darüber hinaus soll ETCS so weiterentwickelt werden, dass bis zirka 2015 auf dem gesamten Schweizer Normalspurnetz die heutigen Zugsicherungssysteme durch ETCS abgelöst werden können.

Prozess- und Organisationsverbesserungen: klare Verantwortung.

Durch den noch dichteren Fahrplan und die intensive Auslastung des Schienennetzes wirken sich Störungen stärker und rascher auf den Gesamtfahrplan aus. Die SBB Infrastruktur startete deshalb ein Projekt zur Störungsreduktion. Zudem wird die heute knapp 900 Milizpersonen umfassende Betriebswehr bis Mitte 2006 in eine professionelle Organisation mit rund 190 Vollzeitstellen überführt.

Durch organisatorische Anpassungen wurden die Verantwortlichkeiten innerhalb von SBB Infrastruktur klarer geregelt. Die Sparte Verkauf und Kapazitätsmanagement wurde aufgelöst, und die darin zusammengefassten Geschäftseinheiten Trassenmanagement, Betriebsführung und Energie wurden direkt dem Leiter Infrastruktur unterstellt. Die neue Sparte Grossprojekte steuert und koordiniert seit Oktober 2005 die gesamten Arbeiten im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Neat-Basislinien. Sie ist zudem für die Umsetzung der netzweiten Lärmsanierung sowie für das Ausbauprogramm für die internationalen Hochgeschwindigkeitsanschlüsse verantwortlich.

Das neue, für 2006 geplante Kompetenzzentrum Fahrzeug/Fahrweg vereinigt das Bahn-Know-how der komplexen technischen Interaktionsstelle zwischen der Infrastruktur und ihren Nutzern. Ziel des neuen Kompetenzzentrums ist es, das Spezialwissen zu sichern und wo nötig gezielt aufzubauen, um eine sehr hohe Verfügbarkeit und Sicherheit der Bahn als Gesamtsystem zu garantieren. Im Herbst ist zudem die speziell für die fachliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden der Infrastruktur zuständige Organisationseinheit Akademie für Bahninfrastruktur (Academia) mit einem Pilotlehrgang für Teamleiter gestartet. Ziel ist es, infrastrukturenspezifisches Bahn-Know-how mittels Schulung zu erhalten beziehungsweise wo nötig gezielt aufzubauen.

Ende Dezember fiel der Entscheid, die gemeinsame Trassenvergabestelle von SBB, BLS und SOB zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr in eine Aktiengesellschaft zu überführen.

Rückläufige Mitarbeiterzahl.

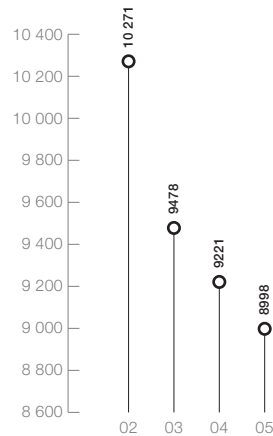
Der Personalbestand der SBB Infrastruktur betrug im Berichtsjahr 8998 Vollzeitstellen. Das entspricht einem Rückgang von 223 Vollzeitstellen gegenüber dem Vorjahr. Der Frauenanteil liegt weiterhin bei rund 9%, der Anteil der Teilzeitarbeitenden bei 8%. Die Zahl der Arbeitsunfälle bei SBB Infrastruktur ging um 17% auf 3,7 Unfälle pro 100 Mitarbeitende zurück.

Ausblick 2006.

Das erste Jahr nach Einführung des Bahn-2000-Fahrplans hat aufgezeigt, dass auf Grund des Angebotsausbaus der Spielraum für die Disposition des Zugverkehrs noch enger ist. Im Störfall sind jeweils in noch kürzerer Zeit noch mehr Züge und damit auch mehr Bahnkunden betroffen. Die Anstrengungen der Infrastruktur konzentrieren sich künftig noch stärker auf die Prävention, um potenzielle Störungsursachen zu eliminieren und so die Zahl der Verspätungsminuten signifikant zu reduzieren.

Entwicklung Personalbestand Infrastruktur

Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt



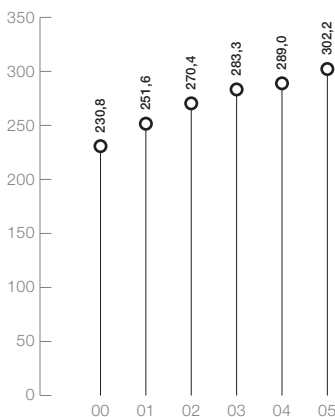
Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Immobilien: das Wichtigste in einem Zug.

- Positives Ergebnis des Vorjahres nochmals verbessert: Betriebsgewinn um 18,3% auf CHF 170,7 Mio. erhöht.
- Jahreshesultat nach Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur: CHF 21 Mio. (Vorjahr CHF 15,2 Mio.).
- Erneute Steigerung bei den Mieterträgen: Wachstum um 3,7% auf CHF 443,4 Mio.
- RailCity-Bahnhöfe einmal mehr Wachstumstreiber: Umsatzsteigerung um 5,8% auf CHF 863 Mio.
- Umsatzsteigerung bei Park+Rail: plus CHF 2,9 Mio. auf CHF 19,3 Mio.
- CHF 160,2 Mio. Investitionen für Entwicklungsareale, Umbau- und Neubauprojekte.
- Neue Investitions- und Finanzierungsstrategie für Entwicklungsareale soll nachhaltig Wertschöpfung erzielen, Synergien zum Bahngeschäft nutzen und Einsatz von Mitteln und Risiken begrenzen.

Entwicklung Mieterträge von Dritten¹

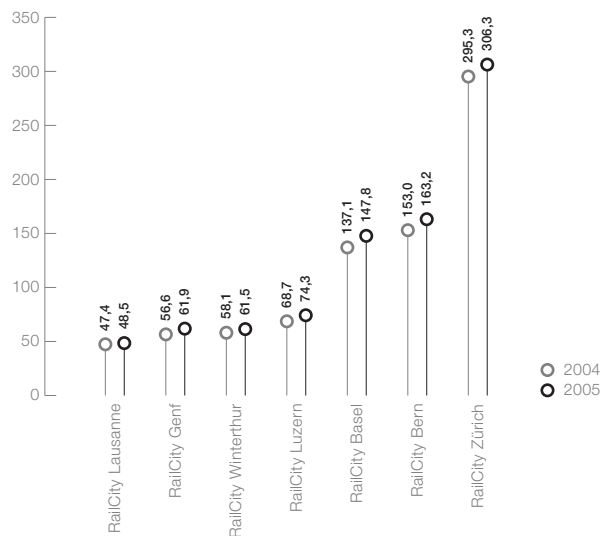
Mio. CHF



¹ Ohne SBB-Konzerngesellschaften.

Umsatzentwicklung Mieter RailCity-Bahnhöfe

Mio. CHF

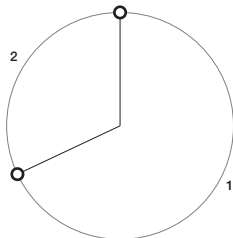


SBB Immobilien im Überblick¹

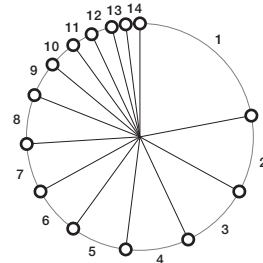
Geldwerte in Mio. CHF	2005	2004	2003
Betriebsertrag	548,2	553,1	491,9
<i>davon Mieterträge Liegenschaften</i>	443,4	427,7	419,7
Betriebsaufwand	377,5	408,9	364,0
Betriebsergebnis	170,7	144,3	127,9
EBIT	219,6	184,6	152,1
Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen	139,5	93,6	48,1
Jahresergebnis	21,0	15,2	-4,6
Brutto-Investitionen	160,2	177,2	175,0
Buchwert Anlagen	3 169,3	3 106,0	3 020,5
Mitarbeitende ²	Anzahl 772	793	795

1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Mieterträge nach Herkunft

1 Mieterträge Dritter 68 %
2 Mieterträge Konzerngesellschaften 32 %

Mieterträge von Dritten nach Nutzungsart

1 Geschäfte/Läden 22 %
2 Kioske 11 %
3 Büro/Praxen 10 %
4 Lager 9 %
5 Baurecht 8 %
6 Werbung 7 %
7 Wohnen 7 %
8 Park+Rail 7 %
9 Buffet 5 %
10 Parkplätze 4 %
11 Automaten 3 %
12 Übrige Objekte 3 %
13 Gew./ind. Objekte 2 %
14 Promotionen 2 %

Strategische Ziele.

- Nachhaltige Steigerung des Ertragswertes bei gleichzeitiger Portfolio-
bereinigung.
- Nutzung und Bildung von Synergien zum Bahngeschäft.
- Wachstum durch gezielte Erhöhung des Free Cashflows und Produk-
tivitätssteigerungen.
- Konsequentes Qualitätsmanagement zur Steigerung der Kundenzufrie-
denheit.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Überdurchschnittliches Wachstum.

SBB Immobilien hat das positive Ergebnis des Vorjahres nochmals verbessert. Die Mieterträge wuchsen im Geschäftsjahr 2005 um 3,7 % auf CHF 443,4 Mio. Eigentliche Umsatztreiber waren einmal mehr die sieben RailCity-Bahnhöfe. Der operative Gewinn stieg um 18,3 % auf CHF 170,7 Mio. Der Jahresgewinn von SBB Immobilien belief sich unter Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen an die SBB Infrastruktur auf CHF 21 Mio.

Die SBB besitzt schweizweit rund 100 Mio. Quadratmeter Land und zählt mit ihren rund 5200 Gebäuden und 27 000 Mietverträgen zu den bedeutendsten Immobilienunternehmen der Schweiz. Der Bilanzwert der Sachanlagen beläuft sich auf CHF 3,2 Mia. SBB Immobilien nimmt die Eigentümer- und Bewirtschaftungsfunktion für alle Immobilien der SBB wahr.

Hohes Wachstum im externen Markt: Trotz schwierigen Branchenumfelds verbesserte sich das Betriebsergebnis von SBB Immobilien im Geschäftsjahr 2005 um 18,3 % auf CHF 170,7 Mio. Die Mieterträge steigerten sich auf CHF 443,4 Mio. (+3,7 %). Rund zwei Drittel davon, CHF 302,2 Mio. (+4,6 %), entfielen auf Mieterträge, die mit externen Kunden erwirtschaftet wurden. Zudem begünstigten tiefere Abschreibungen und ein geringerer Anteil nicht aktivierbarer Investitionsaufwendungen das Betriebsergebnis. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) erhöhte sich um 19 % auf CHF 219,6 Mio. Erzielt wurde diese Steigerung zusätzlich durch einen um CHF 8,7 Mio. höheren Erfolg aus der Veräusserung von Anlagevermögen. Der Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur betrug 2005 CHF 139,5 Mio. (+49 %). Diese starke Zunahme erklärt sich einerseits durch die oben erwähnten Entwicklungen und andererseits durch einen geringeren Finanzaufwand. SBB Immobilien leistete 2005 Ausgleichszahlungen an die SBB Infrastruktur. Von diesen Zahlungen in der Höhe von CHF 190 Mio. (Vorjahr: 160 Mio.) flossen CHF 114 Mio. direkt und

CHF 76 Mio. als Finanzaufwand via Zentralbereiche von SBB Immobilien an SBB Infrastruktur. Trotz dieser Ausgleichszahlungen konnte SBB Immobilien das Jahresergebnis 2005 um CHF 5,8 Mio. auf CHF 21,0 Mio. steigern.

Entwicklung Märkte und Produkte.

Unterschiedliche Entwicklungen im Immobilienmarkt. Als umfassender Anbieter ist SBB Immobilien den Entwicklungen in allen Teilsegmenten des Immobilienmarktes ausgesetzt und muss sich hier behaupten. Die Entwicklungen in den einzelnen Teilmärkten waren unterschiedlich. Im Schweizer Wohnungsmarkt wurden im Berichtsjahr 2005 zum ersten Mal seit 1996 mehr als 40 000 neue Wohnungen erstellt. Trotz leicht steigender Leerstandsquoten haben sich die Nachfrage und die Preise stabilisiert, wobei die regionalen Unterschiede teilweise markant sind. Im Büromarkt beträgt die Überkapazität an Flächen 4,5 bis 5 Millionen Quadratmeter. Die Preise blieben trotz erhöhter Leerflächen weitgehend stabil. Bei den Verkaufsflächen dehnte sich das Angebot leicht aus. Dies führte zu einem Anstieg der Leerflächen in der Schweiz und zu einem allgemeinen Druck auf die Angebotspreise.

RailCity ist weiterhin auf Wachstumskurs. Die sieben grossen RailCity-Bahnhöfe in der Schweiz erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2005 einen Handels- und Gastronomieumsatz von CHF 863 Mio. Das entspricht einem Wachstum von 5,8% gegenüber dem Vorjahr. Damit konnte nicht nur das anvisierte Ziel von 4% übertroffen werden. Die RailCity-Bahnhöfe liegen mit diesem Resultat auch weit über dem Durchschnittswachstum im Detailhandel, das 2005 real bei 1,7% lag. Verantwortlich für den Umsatzschub und das gute Ergebnis sind neben der verbesserten Konsumstimmung die steigenden Kundenzahlen im Reiseverkehr im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau von Bahn 2000 sowie der Ausbau des Dienstleistungsangebots in den RailCity-Bahnhöfen.

Das Erfolgspotenzial der RailCity-Bahnhöfe wurde durch einen erstmals durchgeführten Vergleich mit 400 Geschäftsliegenschaften in der ganzen Schweiz bestätigt. Die Studie zeigt, dass die RailCity-Bahnhöfe überdurchschnittlich hohe Mieterträge generieren und trotz höherer Betriebskosten für Sicherheit, Reinigung und Wartung sowie längerer Öffnungszeiten eine überaus hohe Netto-Cashflow-Rendite erzielen.

Bewirtschaftung: Erfolg durch Konzentration und Weiterentwicklung.

Positive Ertragsentwicklung. Die Verkaufsflächen an guter, frequenzstarker Lage sind nach wie vor sehr gefragt. Auch deshalb entwickelt sich der Ertrag aus der Bewirtschaftung gut. Die Leerstände hielten sich in engen Grenzen und betrafen vorwiegend ländliche Gebiete. Gegenüber dem Vorjahr wurden die Mieterträge 2005 um 3,7% auf CHF 443,4 Mio. gesteigert.

Zahlreiche Geschäftseröffnungen. Wesentliche Mehrerträge wurden auch durch verschiedene Geschäftseröffnungen erzielt. So konnte das Angebot beispielsweise in Chur erhöht werden mit dem ersten Teil einer Ladenpassage, in Neuchâtel mit einem Coop Pronto, einer Pizzeria, einer Bar Lounge und zwei Kiosk-Geschäften, in Yverdon-les-Bains mit einem Coop Pronto, einem Café und einer Apotheke, in Solothurn mit einem Caffè Spettacolo sowie in Rorschach mit einem neuartigen K-Shop. Zudem war die Nachfrage nach frequenzstarken Standorten für alle Arten von Automaten und Pendlerzeitungen gross.

Mit 3000 neuen und sanierten Parkplätzen konnte die Strategie Park+Rail weiter erfolgreich vorangetrieben werden. Im Mai wurde in Zug der 10 000. neue Parkplatz seit dem Start im Jahr 2001 in Betrieb genommen. SBB Immobilien will zur Förderung der kombinierten Mobilität bis Ende 2008 insgesamt 18 000 Parkplätze an Bahnhöfen oder in Bahnhofsnähe entstehen lassen.

Beteiligungen verkauft. Raum- und Flächenvermietungen gehören zu den Kernkompetenzen von SBB Immobilien. Um sich zukünftig besser auf diese zu konzentrieren, wurden im Geschäftsjahr 2005 die Beteiligungen an der Betreibergesellschaft Cevanova AG (Avec-Shops) sowie die Marke und das Franchisingkonzept Aperto verkauft.

Park+Rail erfolgreich. Mit 3000 neuen und sanierten Parkplätzen konnte die Strategie Park+Rail weiter erfolgreich vorangetrieben werden. Im Mai wurde in Zug der 10 000. neue Parkplatz seit dem Start im Jahr 2001 in Betrieb genommen. SBB Immobilien will zur Förderung der kombinierten Mobilität bis Ende 2008 insgesamt 18 000 Parkplätze an Bahnhöfen oder in Bahnhofsnähe entstehen lassen. SBB Immobilien erwirtschaftete in diesem Geschäftsfeld 2005 einen Umsatz von CHF 19,3 Mio. (CHF +2,9 Mio.).

Verkaufsumsatz steigt. 2005 beliefen sich die Verkäufe auf CHF 59 Mio., verteilt auf rund 160 Verkaufsverträge. Ein Grossteil davon betraf ehemalige Wärterhäuser. Die wichtigsten Verkäufe von SBB Immobilien fanden in Basel und Chur statt: In Basel wurde das Land für das dritte Gebäude des Jacob-Burckhardt-Komplexes verkauft und in Chur ein Teil der Grundstücke nordöstlich des Bahnhofplatzes.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

RailClean erhöht Effizienz. Der Bereich RailClean reinigt die vom Kunden direkt einsehbaren Räume, Flächen sowie Gegenstände in den SBB-Bahnhöfen und sorgt für den Winterdienst der Publikumsanlagen. Ausserdem wurden im Jahr 2005 rund 6600 Schäden an SBB-Anlagen zur Reparatur weitergemeldet, eine Fläche von 10 000 m² gegen Graffiti geschützt und 25 000 m² Graffiti entfernt.

Strategische Erfolgsfaktoren.

Strategie grössere Bahnhöfe. Zu den strategischen Erfolgsfaktoren gehören die zunehmenden Dienstleistungen in den Zentren des öffentlichen Verkehrs. Nach den RailCity-Bahnhöfen werden die Angebote nun in den 23 nächstgrössten Bahnhöfen optimiert. Zu diesem Zweck wurden 2005 eine darauf ausgerichtete Portfoliostrategie gestartet, die Führung vereinfacht, die Filialen regional zentralisiert und die Ergebnisziele entsprechend erhöht. Die definierten Standorte werden alle über ein klar erkennbares, standardisiertes Mindestangebot verfügen. Dieses umfasst neben klassischen SBB-Reiseangeboten unter anderem Kioske, Cafés, Convenience-Shops, Apotheken oder Drogerien und Blumenläden. Das Konzept ermöglicht bestehenden oder potenziellen Ladenmietern, sich gezielt in diesem festgelegten Angebotsmix zu positionieren. Die Umsetzung der Strategie erfolgt in zwei Etappen bis 2009. Fünf Umbau- und Neubauprojekte sind bereits gestartet.

Öffnungszeiten am Sonntag. Längere Öffnungszeiten am Abend sowie Einkaufen am Sonntag sind ein wachsendes Kundenbedürfnis und tragen wesentlich zum Erfolg im Bahnhofsgeschäft bei. Dank der Änderung des Arbeitsgesetzes, der an der eidgenössischen Abstimmung vom 27. November 2005 mit einer knappen Mehrheit von 50,6% zugestimmt wurde, bleibt das vielfältige Ladenangebot in den grossen Bahnhöfen auch sonntags weiterhin erhalten.

Neue Investitions- und Finanzierungsstrategie für Entwicklungsareale. SBB Immobilien will mit ihrer Investitions- und Finanzierungsstrategie für Entwicklungsareale eine nachhaltige Wertschöpfung erzielen, Synergien zum Bahngeschäft nutzen und gleichzeitig den Einsatz ihrer Mittel sowie die Risiken begrenzen. Auf Grund einer fundierten Überprüfung verfolgt SBB Immobilien zukünftig eine Strategie, die nach Projektkategorien unterscheidet. Die SBB will zudem an der Steigerung des Standortwertes partizipieren, die sie durch die Frequenzen des Bahnverkehrs im Umfeld der Bahnhöfe selber schafft. Bahnhöfe und Städte sollen ineinander übergreifen und sich gegenseitig aufwerten.

Grosse Investitionsvorhaben gestartet.

Im Rahmen der neuen Investitions- und Finanzierungsstrategie setzt SBB Immobilien in den nächsten Jahren über 80 grosse Arealentwicklungsprojekte um. Im letzten Jahr wurden verschiedene grosse Projekte vorangetrieben: Im Zentrum von Basel in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs SBB im Gundeldingerquartier entsteht ein Wohn-, Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit rund 20 000 Quadratmeter Nutzfläche. Die Entwicklung des 10 Hektaren grossen Areals in Genf La Praille konnte im Jahr 2005 konsolidiert werden. Dem privaten Gestaltungsplan für das Projekt Stadtraum HB westlich des Zürcher Hauptbahnhofs hat der Gemeinderat Zürich am 18. Januar 2006 mit 114 zu 0 Stimmen klar zugestimmt. Das städtebauliche Konzept bietet Platz für bis zu 8000 Arbeits- beziehungsweise Studienplätze und für mehr als 1000 Bewohner.

Dank der Überbauung «Gleis d» in Chur wird das Areal der ehemaligen Hauptwerkstätte SBB seit November 2005 markant aufgewertet und in eine neue Nutzung überführt. Das Projekt Arbec in Yverdon-les-Bains richtet sich ganz auf die Optimierungstrategie für Rollmaterial-Werkstätten aus. Im Bereich des ehemaligen Schnellgutbahnhofs Wyler in Bern entstehen neben den heute bereits vorhandenen 250 Arbeitsplätzen weitere 550 Arbeitsplätze für den SBB Personenverkehr.

CHF 160 Mio. Investitionsvolumen. SBB Immobilien investierte im Geschäftsjahr 2005 insgesamt CHF 160,2 Mio. Damit wurden CHF 17 Mio. weniger investiert als im Vorjahr. Neben den Investitionen in die grossen Entwicklungsareale realisierte SBB Immobilien zahlreiche Umbau- beziehungsweise Neubauprojekte; ein hoher Anteil davon hat rein kommerziellen Charakter.

Immobilienkäufe für Bahnnutzung mit Zukunft. Der Erwerb von Land für Bahnprojekte betraf vor allem die Bodenflächen, die für den Bau zahlreicher Lärmschutzwände in der ganzen Schweiz, hauptsächlich aber entlang dem Huckepack-Korridor Gotthard, erforderlich waren. Zudem wurden für wichtige Bahnprojekte Land- und Rechtserwerbe getätigt oder Vereinbarungen getroffen, wie zum Beispiel für den Neubau des Aufnahmegebäudes in Visp, die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist, die zukünftige S-Bahn-Strecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) sowie die neue Durchmesserlinie in Zürich.

Prozessverbesserungen vorgenommen.

Gleichzeitig mit der Umsetzung von Effizienzsteigerungsmassnahmen wurde bei RailClean das Qualitätsniveau weiter erhöht. Dies gelang mit gezielten Investitionen in die weitere Mechanisierung der Arbeiten, mit permanenter Qualitätssicherung und mit der Aus- und Weiterbildung des Personals. Im Weiteren hat RailClean per Anfang 2005 die Flächenorganisation der Reinigung überprüft und daraufhin die Anzahl Regionen von neun auf sechs reduziert.

Damit RailCity auch in Zukunft ein professionelles und konkurrenzfähiges Facility-Management garantieren kann, wird die Organisation 2006 überprüft.

Leicht weniger Mitarbeitende.

Im Berichtsjahr beschäftigte SBB Immobilien im Durchschnitt 829 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was 772 Vollzeitbeschäftigten entspricht. Das sind 21 Vollzeitstellen weniger als im Vorjahr. Im Wesentlichen ist dies auf die Reorganisation der Innenreinigung zurückzuführen.

Ausblick 2006.

SBB Immobilien will 2006 wiederum einen positiven Beitrag zum Ergebnis der SBB leisten und ihren Kunden mehr Service und Qualität am Bahnhof bieten, zum Beispiel durch innovative Projekte wie Wartezonen und Info-Points in den RailCity-Bahnhöfen oder durch die konsequente Definition von Standards für alle Bahnhofskategorien. Dies gilt neben den grossen Bahnhöfen insbesondere auch für die Kleinbahnhöfe. Damit die Wettbewerbsfähigkeit erhöht wird, sollen gezielt Kosten gesenkt und die Vergleiche mit den Branchenbesten weiterentwickelt werden.

Über CHF 200 Mio. werden investiert. Zudem soll die neue Investitions- und Finanzierungsstrategie umgesetzt werden. Es sind Investitionen von CHF 217 Mio. in betriebsnotwendige und kommerzielle Projekte geplant. Neben vielen anderen Projekten liegt der Fokus 2006 beim Start zum Neubau des Bahnhofgebäudes Visp, bei der Fertigstellung des Bürogebäudes Wyler in Bern, beim Abschluss der Sanierungsarbeiten am Aufnahmegebäude in Chur sowie beim weiteren Ausbau der Park+Rail-Anlagen. Zudem sollen verschiedene Grossprojekte weiterentwickelt werden, insbesondere Bahnhof Aarau, Basel SüdPark, Zürich Stadtraum HB, Zürich Altstetten WestLink, Genf Cornavin und La Praille.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Strategie/Zielerreichung: strategische Herausforderungen.

Der Bund als Eigentümer der SBB definiert in seiner Eignerstrategie, die jeweils auf vier Jahre ausgerichtet ist, die übergeordneten Ziele für das Unternehmen SBB und seine Divisionen. Darauf aufbauend entwickelte die SBB entsprechende Strategien und Massnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzungen.

Strategische Ziele SBB.

- Stärkung der Position des öffentlichen Verkehrs und Steigerung des Marktanteils der SBB.
- Erbringen eines wesentlichen Beitrages zur Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und zur Sicherstellung qualitativ hoch stehender Dienstleistungen.
- Kontinuierliche Produktivitätssteigerungen in den Verkehrsbereichen und bei der Infrastruktur.
- Erhaltung und Steigerung von Qualität und Pünktlichkeit.
- Sicherstellung und Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus für Kunden und Personal mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement (Fakten zur Sicherheit ab Seite 64).
- Umsetzung einer Umweltpolitik, welche die Vorteile der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter entwickelt (Fakten zur Umwelttätigkeit ab Seite 62).
- Unterstützung bei der Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten im Bahnhofgebiet im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten (Fakten zu SBB Immobilien ab Seite 44).

Strategische Ziele Personenverkehr.

Wachstum

- Erweiterung des Mobilitätsangebots (Bahn 2000, S-Bahnsysteme und kombinierte Mobilität).

- Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz durch Allianzen sichern.
- Grenzgürtelstrategie zur Erschliessung grenznaher Pendlerströme.

Qualität

- Pünktliche, saubere, sichere und moderne Züge.
- Distribution: Anteil der neuen Verkaufskanäle (Internet) verbessern, Selbstbedienung erhöhen.
- Standardisierung der Produktions- und Unterhaltungsprozesse (Fakten zum Personenverkehr ab Seite 20).

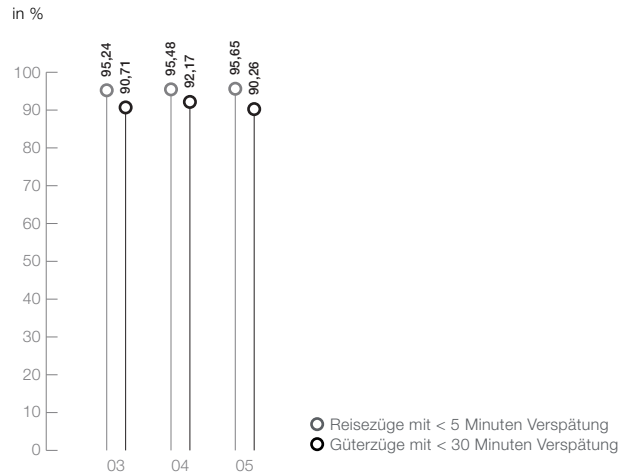
Strategische Ziele Güterverkehr.

- Markt Schweiz: moderates Wachstum mit neuen Produkten. Steigerung der Produktivität.
- Markt Europa: starkes Wachstum auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/ Deutschland und Italien.
- Ausgeglichenes Ergebnis (Fakten zum Güterverkehr ab Seite 28).

Strategische Ziele Infrastruktur.

- Der professionelle Betrieb und Unterhalt sowie die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur bei zunehmend höherer Netzauslastung bilden eine tragfähige Basis für den Erfolg im Güter- und Personenverkehr.

Entwicklung Anfahrtpünktlichkeit der Züge



- Operative Exzellenz in Pünktlichkeit, Sicherheit, Anlagenverfügbarkeit und Produktivität, trotz zunehmend beschränkterer finanzieller Mittel.
- Ausrichtung der Investitionen nach dem maximalen Kundennutzen (Fakten zur Infrastruktur ab Seite 36).

Strategische Ziele Immobilien.

- Nachhaltige Steigerung des Ertragswertes bei gleichzeitiger Portfoliobereinigung.
- Nutzung und Bildung von Synergien zum Bahngeschäft durch:
 - Partizipation an der Steigerung der Standortwerte, die durch die Frequenzen des Bahnverkehrs im Umfeld der Bahnhöfe geschaffen werden;
 - gezielte Nutzung der Standortqualität der Bahnhöfe und weitere Förderung dieser Attraktivität durch Entwicklung der Bahnhofquartiere.
- Steigerung der Performance durch Wachstumssteigerung ohne zusätzliche Ressourcen, durch gezielte Erhöhung des Free Cashflows sowie durch Produktivitätssteigerungen.
- Konsequentes Qualitätsmanagement zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und zur Erhaltung der Sauberkeits- und Sicherheitsstandards (Fakten zu SBB Immobilien ab Seite 44).

Zielerreichung.

Zum Stand der Erreichung der strategischen Ziele lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten (detaillierte Berichte zu den einzelnen Divisionen auf den Seiten 20–49):

Finanzielles Ergebnis. Die SBB erzielte im Geschäftsjahr 2005 einen Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. Das unbefriedigende Resultat ist vor allem auf die Verluste im Güterverkehrsbereich und auf Rückstellungen für die Personalfürsorge zurückzuführen. Das zentrale Ziel, den Break-Even im Güterverkehr zu erreichen, wurde verfehlt (siehe Finanzbericht, ab Seite 83).

Pünktlichkeit. Die allgemeinen Pünktlichkeitsziele für das Jahr 2005 wurden erreicht. Bei den Reisezügen betrug die Pünktlichkeit 95,65% (Zielvorgabe 95%), während sie bei den Güterzügen bei 90,26% lag (Zielvorgabe 90%). Diese Werte zeichnen jedoch – insbesondere für den Personenverkehr – auf Grund der Durchschnittsbetrachtung ein zu wenig differenziertes Bild der Qualitätsentwicklung. Die grosse Stellwerkstörung im Februar im Raum Zürich und die landesweite Strompanne sind dabei nicht berücksichtigt. Zudem führten der kalte Winter, das grosse Unwetter im August und häufige Verspätungen insbesondere im Bereich der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zu Problemen und liessen an verschiedenen Stellen Handlungsbedarf erkennen.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Produktivität. Die Produktivität konnte in den vergangenen Jahren schrittweise verbessert werden. Die Produktivitätsindizes zeigen für 2005 einen günstigen Trend. Im Personentransport ging der Betriebsaufwand pro Zugkilometer um 5,7% zurück. Der Güterverkehr verzeichnete wegen der Fahrten nach Deutschland und Italien ebenfalls Zuwächse. So stieg die mittlere Versandweite pro Nettotonne um 16,7%. Bei der Infrastruktur konnten die Trasseneinnahmen im Verhältnis zum Betriebsaufwand dank Bahn 2000 um 15,2% gesteigert werden.

Mehr Produktivitätsindizes finden sich im beigelegten Statistischen Vademecum.

Sicherheit. Gemäss Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) nahm die Zahl der Betriebsereignisse absolut und bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer deutlich ab: Die Zahl der Ereignisse sank von 101 auf 87. Bezogen auf die Trassenkilometer gingen die Unfälle von 0,71 auf 0,57 pro Million gefahrener Kilometer zurück. Häufigste Ursachen waren mit 35 Ereignissen (Vorjahr 36) Zusammenstösse respektive Anpralle, vor allem im Rangierbereich. Die im Berichtsjahr erreichten Werte sind wesentlich besser als im Vorjahr. Die Zahl der Berufsunfälle von SBB-Mitarbeitenden lag mit 4,1 Arbeitsunfällen pro 100 Mitarbeitende deutlich unter dem Vorjahresniveau (mehr zum Thema Sicherheit ab Seite 64).

Moderne Führungsinstrumente.

Die SBB bekennt sich zu einem modernen Führungssystem mit dem Ziel, die Kosten-Nutzen-Effizienz der SBB zu steuern und zu verbessern. Im Rahmen der Corporate Governance steht dem Unternehmen ein integriertes Planungs- und Reportingsystem mit Instrumenten zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung (siehe Abschnitt «Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung», Kapitel Corporate Governance, Seite 73). Zudem finden in regelmässigen Abständen Gespräche mit dem Eigentümer und den Aufsichtsbehörden statt: dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, dem Eidgenössischen Finanzdepartement sowie dem Bundesamt für Verkehr. Bei diesen Gesprächen werden die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundes und

weitere Themen besprochen. Auf operativer Ebene dient die «balanced scorecard» (BSC) als wichtiges Führungsinstrument zur Zielerreichung. Der Zentralbereich Corporate Finance and Controlling (CFC) erstellt monatlich ein Finanz-Reporting, das der Geschäftsleitung vorgelegt wird.

Investitionen für die Wirtschaft.

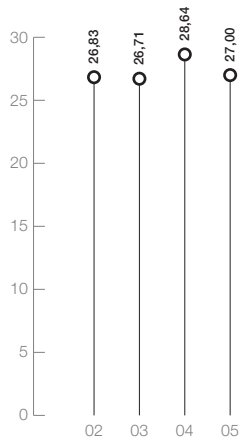
Die SBB war auch im letzten Jahr einer der grössten Auftraggeber in der Schweiz. Das Unternehmen hat im Berichtsjahr insgesamt CHF 2,50 Mia. investiert und damit wesentlich zur Unterstützung der Schweizer Wirtschaft beigetragen. Das Volumen der Investitionen ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 230 Mio. gesunken. Der grösste Teil der Investitionen floss in Infrastrukturanlagen und Rollmaterial.

Statistisches Vademecum 2005.

Diesem Geschäftsbericht liegt ein Kompendium im Taschenformat bei, das thematisch gegliedert viele Fakten zusammenfasst. Dargestellt sind aktuelle Ergebnisse, Leistungen und Bestände sowie die Entwicklungen der letzten Jahre im Konzern SBB. Allgemeine Informationen zum öffentlichen Verkehr, internationale Vergleiche, ein Glossar und eine stark schematisierte Netzkarte runden den Inhalt ab. Erhältlich ist das Vademecum in vier Sprachen bei: SBB Kommunikation, Hochschulstrasse 6, 3000 Bern 65, Telefon 051 220 41 11 oder railinfo@sbb.ch sowie im PDF-Format unter www.sbb.ch/geschaeftsbericht.

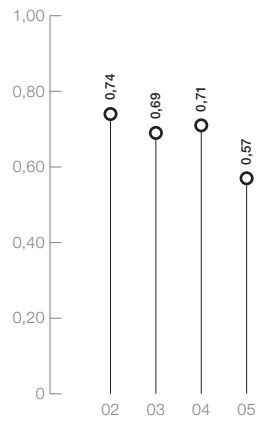
Betriebsaufwand pro Zugkilometer im Personenverkehr

CHF



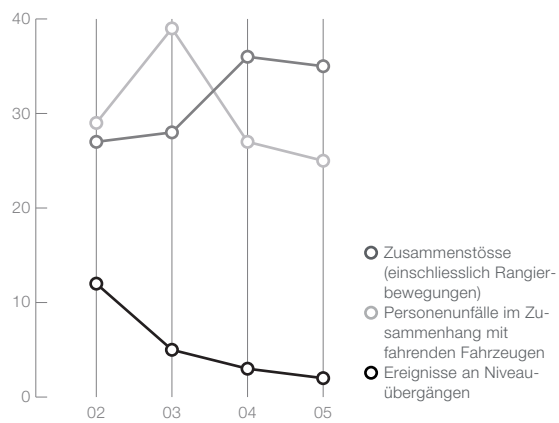
Entwicklung Betriebsereignisse

Ereignisse pro Mio. Trassenkilometer



Entwicklung Unfälle nach Ursachen

Anzahl Ereignisse



Erfasst nach den Normen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC).

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Öffentliche Hand: weniger Geld für den Betrieb der Infrastruktur.

Die Leistungen der SBB sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Wo die Bahn nicht nach betriebswirtschaftlichen Kriterien betrieben werden kann, springen Bund, Kantone und Gemeinden als Auftraggeber ein. Die Aufträge der öffentlichen Hand dienen nicht nur dem Erhalt und Ausbau der Infrastruktur, sondern auch dem Regionalverkehr. Mehr noch: Sie machen den Regionalverkehr erst möglich. Die Rechnung 2005 weist ein Engagement der öffentlichen Hand von CHF 2050 Mio. aus. Für diese Summe leistete die SBB mehr denn je.

Die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur der SBB liegt beim Bund. Im regionalen Personenverkehr sind die Kantone und zum Teil auch die Gemeinden stark mitbeteiligt. Der Bund verknüpft seine Leistungen mit klaren Vorgaben. Zunächst sind Qualitätskriterien für Zustand und Verfügbarkeit der Anlagen zu erfüllen. Darüber hinaus hat die SBB im Güterverkehr ihr Netz für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen offen zu halten. Obschon die Schiedskommission, welche Verletzungen dieser Verpflichtung untersuchen müsste, bisher nie Anlass hatte einzuschreiten, nimmt am 1. April 2006 die Trasse Schweiz AG, eine von SBB, BLS Lötschbergbahn, Südostbahn und vom Verband öffentlicher Verkehr zu gleichen Teilen getragene unabhängige Trassenvergabestelle, die Arbeit auf. Diese Stelle garantiert die diskriminierungsfreie Trassenzuteilung ab Fahrplan 2007 nun auch formal.

Der Eigentümer Bund, die Kantone und Gemeinden entschädigen die SBB für das Erbringen bestellter öffentlicher Leistungen. Sie machen dies auf verschiedene Weise:

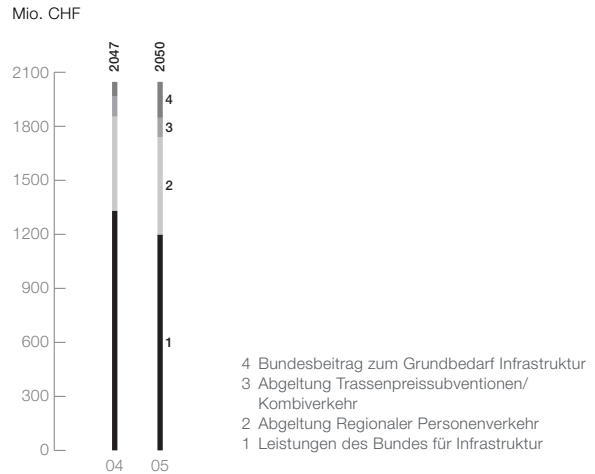
Leistungen an die Infrastruktur: 2005 erreichten die in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen Leistungen des Bundes an die Infrastruktur der SBB für die Bereitstellung und den Betrieb des rund 3000 Kilometer langen SBB-Bahnnetzes CHF 1199,3 Mio. Damit kürzte der Bund die finanziellen Leistungen gegenüber dem Vorjahr um CHF 132,2 Mio. Der Bund begründet diesen

Rückgang mit seinen Entlastungsprogrammen 2003 und 2004. Einen gewissen Ausgleich sieht er im Mittelfluss über den Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte und in den mit Bahn 2000 eingeführten höheren Trassenpreisen für den Personenfernverkehr.

Der Nutzen des Netzes wird in Trassenkilometern gemessen. Die mittlere Netzbelastung oder die effektive Nachfrage wird an der Anzahl gefahrener Züge pro Tag und Strecke ablesbar. Im Jahr 2005 stieg diese Kennziffer von 131 auf 141 Züge. Damit steigerte die SBB ihren europäischen Spitzenwert noch einmal.

Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen: Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die öffentliche Hand ermöglicht es, im regionalen Personenverkehr Transportmöglichkeiten und -leistungen im verkehrspolitisch erwünschten Umfang und Rahmen zu Preisen anzubieten, welche die vollen Kosten nicht zu decken vermögen. Im Wesentlichen bestimmen die Kantone dieses Angebot, und sie vergeben dem Eisenbahnverkehrsunternehmen den entsprechenden Leistungsauftrag. Die Kantone lösen sozusagen das «Abo fürs Ganze», während die einzelnen Fahrgäste für die von ihnen konsumierte Leistung einen verkehrspolitisch definierten attraktiven Preis bezahlen. Ähnliche Anreizsysteme gelten auch für den Transitgüterverkehr, wo der Bund mit Trassensubventionen und Abgeltungen den Kombinierten Verkehr stützt und damit die vom Souverän beschlossene Verlagerung der Verkehre auf die Schiene fördert.

Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB¹



¹ Ohne Beiträge aus dem Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FinÖV).

Die Abgeltungen von Bund, Kantonen und Gemeinden an die SBB betragen 2005 insgesamt CHF 647,7 Mio. Das sind CHF 10,8 Mio. mehr als im Vorjahr. Davon waren CHF 540,3 Mio. für den regionalen Personenverkehr bestimmt. Für Trassenpreissubventionen wurden CHF 96,3 Mio. und für den Kombinierten Verkehr CHF 11,1 Mio. eingesetzt.

Der Zunahme der Abgeltungen um 1,7% steht seit der Einführung von Bahn 2000 ein mehr als 10% höheres Leistungsangebot bei den Zügen gegenüber. Bezogen auf den geleisteten Regionalzugkilometer hat die Abgeltung im Geschäftsjahr 2005 von CHF 8,11 auf CHF 7,64 abgenommen (-5,8%).

Insgesamt reduzierten sich die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand im Jahr 2005 um CHF 121,4 Mio. auf CHF 1847 Mio. Angesichts der gleichzeitig markanten Verkehrszunahmen im Personenverkehr und im Güterverkehr erbrachte die SBB im Berichtsjahr somit mehr Leistungen für weniger öffentliche Mittel. Die kontinuierlichen Rationalisierungsschritte der SBB entlasten den Staat und erhöhen gleichzeitig den volkswirtschaftlichen Nutzen.

Bundesbeitrag zum Grundbedarf. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur und die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen in der Höhe von CHF 1847 Mio. fließen als Ertrag in die Erfolgsrechnung der SBB ein. Hinzu kommt der Bundesbeitrag zum Grundbedarf von CHF 203,4 Mio. (Vorjahr: CHF 78,5 Mio.). Er dient zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen, die über die Substanzerhaltung hinausgehen.

Damit betragen die Leistungen der öffentlichen Hand für das Jahr 2005 insgesamt CHF 2050 Mio. Das entspricht praktisch dem Beitrag des Vorjahres (CHF 2047 Mio.).

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Pensionskasse: leicht verbesserter Deckungsgrad.

Die Pensionskasse SBB erzielte im Geschäftsjahr 2005 auf den Kapitalanlagen eine Performance von 10,4%. Dadurch verbesserte sich der Deckungsgrad von 83,4% auf 86,8%. Zur Sanierung der Kasse steht eine Lösung noch aus.

Die Pensionskasse SBB (PK SBB) schloss das Geschäftsjahr 2005 mit einem Überschuss von CHF 460 Mio. ab (Vorjahr CHF –200 Mio.). Dank diesem positiven Ergebnis reduzierte sich der Fehlbetrag von CHF 2301 Mio. auf CHF 1841 Mio. Der Deckungsgrad stieg um 3,4% auf 86,8%. Trotzdem leidet die Kasse nach wie vor unter einer massiven Unterdeckung.

Die PK SBB erzielte 2005 auf den Kapitalanlagen eine Performance von 10,41%, wobei die verfolgte Anlagestrategie die limitierte Risikofähigkeit berücksichtigt, welche die PK SBB auf Grund der relativ hohen Unterdeckung aufweist. Positiv zum Resultat trugen namentlich die boomenden Aktienmärkte in der Schweiz, in Europa und in Japan sowie ein stärkerer US-Dollar bei. Hemmend wirkte sich die Entwicklung der Zinsen auf den Obligationen aus, die im Berichtsjahr auf sehr tiefem Niveau verharrten. Die Performance des Vorjahres hatte bei 3,94% gelegen.

Für ein ausgeglichenes Resultat benötigt die PK SBB wegen der bestehenden Unterdeckung und der Äufnung der reglementarischen Rückstellungen eine Performance von etwas über 6%. Für hängige und zukünftige Invaliditätskosten mussten im Berichtsjahr Rückstellungen von CHF 94 Mio. vorgenommen werden; dies entspricht rund 0,8% der erzielten Performance. Diese Rückstellungen wurden im Rahmen der Rechnungslegungsstandards Swiss GAAP FER 26 und des neuen Reglements «Rückstellungen und Reserven» gebildet.

Das Resultat der PK SBB wurde 2005 weiterhin durch Leistungen für vorzeitige freiwillige Pensionierungen sowie in geringem Ausmass für medizinische Invaliditätsfälle belastet.

Primatswechsel auf 1. Januar 2007.

Im Hinblick auf die Sanierung beschloss der Stiftungsrat der PK SBB im Berichtsjahr die Umstellung vom Leistungs- auf das Beitragsprimat per 1. Januar 2007 und verabschiedete einen sozial ausgewogenen Plan zum Primatswechsel. Der Belastung der älteren Versicherten sowie der Abfederung der Folgen der Umstellung für diese Generation wurde die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Der Ertrag aus dem Sanierungsprogramm von CHF 48,5 Mio. wurde für Rückstellungen im Zusammenhang mit der bevorstehenden Planänderung eingesetzt. Das Geld soll bei der Umstellung auf das Beitragsprimat zur Finanzierung von Garantien für die älteren Versicherten der Übergangsgeneration verwendet werden.

Der Primatswechsel hilft mit, die finanziellen Probleme der PK SBB zu lösen. Mit dem Beitragsprimat werden künftig keine nicht voll finanzierten Leistungen mehr ausgerichtet werden.

Sanierungsmassnahmen weitergeführt. Bereits 2003 wurde eine Reihe weiterer Sanierungsmassnahmen beschlossen und in die Wege geleitet. Diese Massnahmen wurden auch im Geschäftsjahr 2005 konsequent weitergeführt:

- Sanierungsbeitrag von je 1,5% auf den versicherten Löhnen von Arbeitgebern sowie Arbeitnehmerinnen und -nehmern; der Sanierungsbeitrag von insgesamt 3% wird seit dem 1. Januar 2005 als Teil der Lohnmassnahmen 2005 durch die Arbeitgeber getragen;
- Übernahme der zusätzlichen Kosten der Berufsinvalidität durch die der Kasse angeschlossenen Arbeitgeber;
- Verzinsung der Altersguthaben im Kapitalplan mit 3,25 statt 4%;
- Rückzahlung der Überbrückungspension durch die Versicherten bei freiwilliger Vorpensionierung zu 80 statt zu 50%;
- Verzicht auf den Teuerungsausgleich für die seit dem 1. Januar 2001 in Pension gegangenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Diese Massnahmen bewirkten 2005 eine Entlastung der PK SBB im vorgesehenen Ausmass. Im Hinblick auf die Einführung des Beitragsprimats mit höheren Beiträgen und tendenziell tieferen Leistungen wurden 2005 keine zusätzlichen Sanierungsmassnahmen eingeführt oder beschlossen.

Problem der Unterdeckung nicht gelöst.

Trotz der eingeleiteten Massnahmen ist das Problem der Unterdeckung der PK SBB nicht gelöst. Wie Studien zeigen, ist für die Sanierung der PK SBB die Unterstützung des Bundes unabdingbar. Die bestehende Unterdeckung der PK SBB steht in engem Zusammenhang mit dem Zeitpunkt der Ausfinanzierung der Kasse zum Gründungszeitpunkt am 1. Januar 1999 und den nachfolgenden Einbrüchen auf den Kapitalmärkten anfangs dieses Jahrzehnts. Dass die damalige Ausfinanzierung ohne Schwankungsreserven und damit unvollständig erfolgte, führte infolge der negativen Entwicklung der Kapitalmärkte zwangsläufig zur Unterdeckung der Kasse.

Beim «Vorsorgewerk Rentner» der SBB steht der Bund in der Verantwortung. Derzeit ist indes offen, ob und in welchem Ausmass er handelt – allenfalls in Form einer Garantie für das «Vorsorgewerk Rentner». Eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage unter Einbezug der Pensionskasse der Post soll im Frühjahr 2006 vorliegen.

Erschwert wird die angestrebte Sanierung der PK SBB wesentlich durch zwei Faktoren:

- das mit über 50% Rentenbezügern ungünstige Verhältnis zwischen den Rentnern und ihrem Vorsorgekapital zu den Aktiven mit ihrem Vorsorgekapital;
- die Einschränkungen auf Grund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen, die eine Beteiligung der Rentner an den Sanierungsmassnahmen nicht erlauben.

Die verantwortlichen Organe der PK SBB sind deshalb überzeugt, dass die angestrebte Überführung der Gemeinschaftseinrichtung in eine Sammeleinrichtung mit zwei Vorsorgewerken – je eines für die Rentner und für die Aktiven/Invaliden – unerlässlich ist.

Rentner-Lösung in Diskussion. Beim «Vorsorgewerk Rentner» der SBB steht der Bund in der Verantwortung. Derzeit ist indes offen, ob und in welchem Ausmass er handelt – allenfalls in Form einer Garantie für das «Vorsorgewerk Rentner». Eine entsprechende Vernehmlassungsvorlage unter Einbezug der Pensionskasse der Post soll im Frühjahr 2006 vorliegen. Das Verhalten des Bundes wird auch wesentlich beeinflusst durch die parlamentarische Beratung des Gesetzes für die Pensionskasse des Bundes, Publica, und deren Absicht zur Umwandlung in eine Sammeleinrichtung.

Übernimmt der Bund die Verantwortung für das «Vorsorgewerk Rentner», ist die PK SBB damit noch nicht saniert. Die Sanierung des «Vorsorgewerks Aktive/Invalide» muss von den Versicherten gemeinsam mit den Arbeitgebern geleistet werden.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Personal: Ringen um gute Lösungen.

Die Anstrengungen der SBB, Mitarbeitende, die durch Restrukturierungen ihre Beschäftigung verloren haben, beruflich neu zu orientieren, bewähren sich. Viele Betroffene konnten im Berichtsjahr eine neue Aufgabe übernehmen. 2005 zeigte aber auch, wie anspruchsvoll das Ringen um gute Lösungen zwischen den Sozialpartnern geworden ist: Die Verhandlungen mit den Personalverbänden über Löhne und Zulagen scheiterten. Im Fall der Löhne erfolgte inzwischen eine Einigung über ein Schiedsgerichtsverfahren.

Die SBB beschäftigte im Geschäftsjahr 2005 im Jahresmittel 28 330 Mitarbeitende (Vollzeitstellen, inkl. Tochtergesellschaften). Gegenüber dem Vorjahr ging der Personalbestand um 21 Stellen zurück. Dabei zeigt sich im Konzern eine gegenläufige Entwicklung: Während bei der SBB AG und der SBB Cargo AG die Zahl der Stellen im Jahresverlauf sank (–605), stieg der Personalbestand in den Tochterfirmen beider Unternehmen (+584). Gründe für den Rückgang im Stammhaus waren in erster Linie Reorganisations- und Restrukturierungsprojekte, beispielsweise die Neuerungen im Wagenladungsverkehr und im Wagenmanagement bei SBB Cargo sowie im Personenverkehr die Optimierung des Gepäcktransports. Weiterhin beschäftigungswirksam war die Automatisierung von Bahnhöfen. Der Zuwachs bei den Tochterfirmen geht zum einen auf die neu gegründeten Tochtergesellschaften Zentralbahn AG und Tilo AG sowie die erstmals konsolidiert mitberücksichtigte Cisalpino AG zurück. Zum anderen entstanden neue Stellen bei den Töchtern SBB Cargo in Deutschland (+66) und Italien (+49), bei der Securitrans AG (+78) und bei der Elvetino AG (+49). Mit dem markanten Ausbau des Angebots auf der Nord-Süd-Achse nahm die Zahl der im Ausland Beschäftigten um knapp 68% zu – im Jahresmittel waren es 372 Stellen.

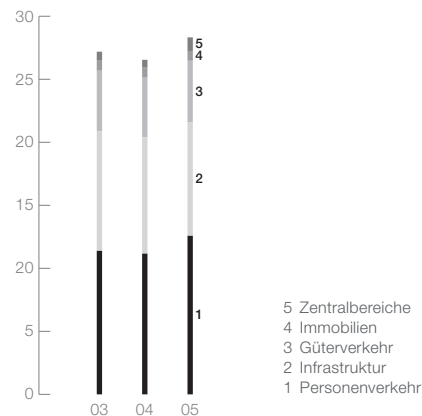
Rückläufige Überzeiten: Die Anzahl Überstunden, nicht bezogener Ferientage oder sonstiger Zeitanprüche sank in den letzten Jahren beständig und belief sich Ende Jahr ungeachtet des Mehrverkehrs infolge von Bahn 2000 auf 326 489 Tage – 13% weniger als Ende 2004. Dies lässt auf weitgehend ausgeglichene Personalbestände schliessen.

Frauenanteil stieg leicht. Der Frauenanteil stieg auch im Berichtsjahr leicht an und lag im Jahresmittel nach Anzahl Personen gerechnet bei 12,5%. Im Führungskader sind Frauen mit einem Anteil von 5,6% nach wie vor ungenügend vertreten. Die Frauenförderung wird deshalb weiter fortgesetzt.

Grosse Bemühung zur Neuorientierung. Die Zahl der Mitarbeitenden, die sich wegen Restrukturierungen in der beruflichen Neuorientierung befanden, stabilisierte sich mit 357 Personen auf hohem Niveau. 151 Eintritten standen 148 Austritte aus dem Programm gegenüber. Älteren Beschäftigten bietet die SBB inzwischen fünf Alternativen zur klassischen Neuorientierung an, die fallweise angepasst oder kombiniert werden können. Bis zum Austritt waren Mitarbeitende im Durchschnitt 264 Tage im Programm. Im Berichtsjahr investierte die SBB insgesamt CHF 27,4 Mio. in die berufliche Neuorientierung.

Entwicklung Personal nach Divisionen und Bereichen

Vollzeitbeschäftigte in Tausend inklusive Tochtergesellschaften (Jahresmittel)



Diese wurde zudem neu ausgerichtet. So gelten beispielsweise ab 1. Januar 2006 neue Leistungsaufträge, und die Finanzierung erfolgt nach dem Verursacherprinzip: Restrukturierende Bereiche tragen künftig die Kosten für Mitarbeitende, die sie für die berufliche Neuorientierung anmelden, selbst.

Sozialpartnerschaft steht vor einer Herausforderung.

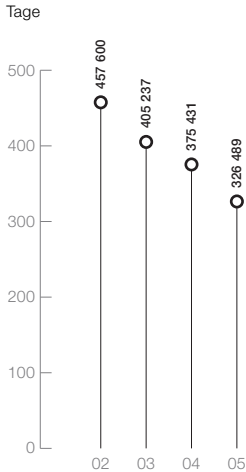
Sozialpolitik in neuem Umfeld. Die Sozialpartnerschaft ist der SBB ein zentrales Anliegen. Der Wechsel auf den zweiten GAV verlief reibungslos. Dank der höheren Wochenarbeitszeit von 40 Stunden konnte das Unternehmen besser planen und Mitarbeitende effizienter einsetzen. Im intensiver werdenden Wettbewerb verfügt die SBB nicht überall über konkurrenzfähige Anstellungsbedingungen. Mit Blick auf vergleichbare Branchen formulierte das Unternehmen seine Anforderungen an einen dritten GAV, der ab 2007 gelten soll. Parallel dazu gründete die SBB gemeinsam mit anderen Normalspurbahnen einen Arbeitgeberverband, der 2006 einen Rahmen-GAV für die ganze Branche verhandeln will. Im Berichtsjahr schlossen zudem die SBB-Tochterfirmen Tilo, Elvetino und Zentralbahn eigene Gesamtarbeitsverträge ab.

Die Verhandlungen über nicht mehr zeitgemässe Zulagen und neue Spesenregelungen scheiterten. In der Folge, und angesichts der angespannten finanziellen Lage des Unternehmens verengte sich auch der Spielraum in den Lohnverhandlungen. Sie scheiterten nach drei Gesprächsrunden. Das eingesetzte paritätische Schiedsgericht hat im März 2006 entschieden: Die SBB muss 0,8 % der Lohnsumme für individuelle Lohn erhöhungen zur Verfügung stellen. Zusätzlich erhalten alle SBB-Mitarbeitende eine einmalige Prämie von CHF 1000. Das entspricht einem Mehraufwand für die SBB von insgesamt CHF 43 Mio.

Aktive innerbetriebliche Mitwirkung. Die innerbetriebliche Mitwirkung ist in der SBB gut verankert. Die Personalkommissionen sind in die personalrelevanten Reorganisationen und Umstrukturierungen einbezogen und arbeiten an der Lösungsfindung mit. So veranlassete die SBB beispielsweise auf Antrag der Personalkommission Cargo eine umfassende Untersuchung der gesundheitlichen Belastung durch elektromagnetische Felder im Rangierfeld. Die Messungen wurden von der Suva und der ETH Zürich durchgeführt – eng begleitet von der Personalkommission. Es zeigte sich, dass die Ergebnisse unter den Grenzwerten liegen.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Entwicklung Zeitguthaben Stammhaus SBB¹



¹ SBB AG und SBB Cargo AG.

Aus- und Weiterbildung wird weiter ausgebaut.

Über 1100 Lehrlinge arbeiten für die SBB. Die Veränderungen auf den Arbeitsmärkten stellen auch neue Anforderungen an die Berufe. Dementsprechend entwarf die SBB zusammen mit den Personalverbänden neue Berufsbilder für das Lokpersonal und die Produktionsmitarbeitenden von SBB Cargo. Wichtigste Veränderungen sind in der geregelten Ausbildung und in den neuen Aufstiegsmöglichkeiten zu finden, die erstmals eine Laufbahn für diese Berufsleute ermöglichen. Gleichzeitig übergibt die SBB die Aus- und Weiterbildung des Lokpersonals ab 2006 an den Ausbildungsverbund Login. Er bildet bereits seit 2002 Lehrlinge für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs aus. Im Berichtsjahr waren dort für die SBB durchschnittlich 1133 Lehrlinge unter Vertrag, 17 mehr als im Vorjahr. Hinzu kamen 34 Praktikanten und 9 Erwachsenenlehren.

Investitionen ins Wissensmanagement. Das Know-how ihrer Mitarbeitenden ist der SBB ein zentrales Anliegen. Das Unternehmen investierte deshalb auch 2005 tatkräftig in die Aus- und Weiterbildung seiner Angestellten und Lehrlinge. Im Rahmen des internen Weiterbildungsangebotes fanden über 300 fachübergreifende Seminare und Trainings statt. Unternehmensweit laufen zudem drei Programme, mit denen die SBB den internen Kadernachwuchs aufbaut.

Massgeschneiderte Weiterbildungen: Die Beratungsangebote für Vorgesetzte, aber auch für Teams und Organisationseinheiten haben gegenüber dem Vorjahr um 14 % zugenommen: Rund 6600 Stunden entfielen auf Einzelcoachings, Begleitung von Changeprozessen oder die Moderation von Workshops. Das SBB-eigene Ausbildungszentrum Löwenberg steigerte nach einer umfangreichen Modernisierung seine Auslastung um 25 %. Dank gezielter Marktbearbeitung verbesserte sich der Anteil externer Kunden von 20 auf 27 %. Ebenfalls stärker am externen Markt positioniert hat sich Medical Service. Dieser Bereich erbringt Leistungen in Betriebs-, Verkehrs-, Sozial- und Arbeitsmedizin. Er prüft die medizinische Tauglichkeit bei Anstellungen und berät seine Kunden in gesundheitlichen Fragen. Medical Service arbeitet für die SBB und für externe Unternehmen.

Das Know-how ihrer Mitarbeitenden ist der SBB ein zentrales Anliegen. Das Unternehmen investierte deshalb auch 2005 tatkräftig in die Aus- und Weiterbildung seiner Angestellten und Lehrlinge. Im Rahmen des internen Weiterbildungsangebotes fanden über 300 fachübergreifende Seminare und Trainings statt.

Soziales: nachhaltige Gesundheitspolitik.

Angesichts des demografischen Wandels hat die SBB weitere Schritte in Richtung einer nachhaltigen Gesundheitspolitik unternommen. So erschien 2005 der erste Gesundheitsbericht. Er zeigt anhand ausgewählter Indikatoren die Zusammenhänge zwischen Gesundheit und Arbeit auf. Die Daten bilden die wichtigste Grundlage für Massnahmen zur Prävention und Förderung der Gesundheit. Nicht zuletzt wegen des systematisch eingeführten Absenzenmanagements zählt das Unternehmen seit 2001 kontinuierlich weniger krankheits- und unfallbedingte Fehltage. Im Jahr 2005 fiel der Wert um weitere 3,5 % gegenüber dem Vorjahr auf 13,7 Kalendertage pro Jahr und Stelle.

Gefragte Beratungsstelle. Mit einem Netz von neun Beratungsstellen bietet die SBB ihren Mitarbeitenden Anlaufpunkte für soziale Fragen an. Die Anzahl Ratsuchender hat sich im Berichtsjahr leicht auf 1557 erhöht (Vorjahr: 1511). Finanzielle Probleme sind nach wie vor der häufigste Beratungsgrund. Für finanzielle Notlagen stellte die SBB in 229 Fällen knapp CHF 1 Mio. aus dem Personalfonds bereit. Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie übernahm die SBB von 166 Mitarbeitenden bis zu 90 % der Kosten der Kinderbetreuung. 49 Kinder profitieren von reservierten Krippenplätzen.

Mitarbeiterzufriedenheit stabil.

Bei der jüngsten, repräsentativen Personalumfrage zeigen sich die SBB-Mitarbeitenden mit ihrer Arbeitssituation zufrieden: Die auf drei Kernfragen gestützte Zufriedenheit erreichte 62 von 100 möglichen Punkten und bleibt damit stabil (2004: 61 Punkte). Während die Werte bei Infrastruktur und Immobilien leicht sanken, stieg die Zufriedenheit der Mitarbeitenden des Personenverkehrs und von SBB Cargo an.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Umwelt/Nachhaltigkeit: Schritt um Schritt besser.

Die SBB setzt auf die kontinuierliche Verbesserung ihrer Umwelteffizienz. Die ergriffenen Umweltmassnahmen tragen positiv zur nachhaltigen Entwicklung des Unternehmens bei. Mit der Steigerung der Verkehrsleistung konnten 2005 neue Kunden für die umweltfreundliche Schiene gewonnen werden. In der Lärmbekämpfung hat die SBB 2005 mit der Umrüstung der Güterwagenflotte begonnen.

Die SBB will ihre Umwelleistung durch gezielte Massnahmen stetig verbessern. Der Erhalt und Ausbau des Umweltvorteils der Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern ist ein erklärtes Ziel der SBB. 2005 standen folgende Bereiche im Vordergrund:

Energie: Mehrverbrauch und Effizienzsteigerung.

Die hohe Energieeffizienz ist der grösste Umweltvorteil der SBB. Die Bahnen bewältigen 28% des schweizerischen Güterverkehrs und 16% des Personenverkehrs. Sie beanspruchen dafür lediglich 3,4% der für den gesamten Verkehr benötigten Energie. Der Stromverbrauch auf dem SBB-Netz stieg im Jahr 2005 um 3,3% auf 227 Gigawattstunden. Dies ist vor allem auf die Angebotsausweitung im Rahmen von Bahn 2000 zurückzuführen. Die SBB hat 2005 66% des Traktionsstroms in den eigenen Wasserkraftwerken produziert. Der Rest wurde auf dem Markt zugekauft. Der Zugverkehr verbraucht 78% des gesamten Energiebedarfs der SBB, daneben werden 11% für Heizungen, 10% für 50-Hertz-Strom (z. B. Bahnhöfe, Beleuchtung, Computer) und 1% für Treibstoffe aufgewendet.

Weniger Lärm.

Lärm ist nach wie vor die grösste Umweltproblematik der Bahnen. Die SBB setzt bei der Lärmbekämpfung in erster Linie auf Verbesserungen des Rollmaterials und in zweiter Linie auf Lärmschutzwände und Schallschutzfenster.

Jeder vierte Güterwagen der SBB lärmarm: 2005 hat die SBB die Sanierung der Reisezugwagen abgeschlossen. Somit sind 91% der Reisezugwagen mit lärmarmen Bremssystemen ausgerüstet; die verbleibenden Fahrzeuge mit Gusssohlen werden im Lauf der nächsten Jahre ausrangiert. Rund 1200 Güterwagen wurden mit leisen Bremsen umgerüstet. Zusammen mit den leiseren Güterwagen, die SBB Cargo in den letzten Jahren beschafft hat, sind nun 2664 Güterwagen oder 25% der Güterwagenflotte lärmarm. Bis 2009 soll die Umrüstung abgeschlossen sein. Damit nimmt die SBB europaweit eine führende Rolle ein, während bei den Güterwagen, die von ausländischen Betreibern durch die Schweiz gefahren werden, nach wie vor grosser Handlungsbedarf besteht. Die SBB arbeitet deshalb eng mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) zusammen, um eine Umrüstung auf europäischer Ebene zu fördern.

Mehr Lärmschutzwände: Die SBB erstellte 2005 im Rahmen des FinöV-Lärmsanierungsprojektes zudem 18 Kilometer Lärmschutzwände. Auf diese Weise konnten gegenüber dem Vorjahr weitere 9150 Personen vor übermässigem Lärm geschützt werden.

Schutz vor Naturgefahren. Die Hochwasserkatastrophe im August 2005 hatte schwer wiegende Auswirkungen auf den Betrieb der SBB und verursachte erhebliche Folgekosten. Die bisherigen Vorsorgearbeiten im Unterhalt und bei der Absicherung der Strecken haben sich bewährt und wurden in ihrer Bedeutung bestätigt. Unabhängig von den Ereignissen hat die SBB 2005 im Bereich Infrastruktur den Umgang mit Naturgefahren neu geregelt, um Gefahren für den Bahnbetrieb noch besser zu erkennen und mit klaren Schutzzielen die notwendigen Massnahmen zu realisieren.

Weniger Staub.

2005 hat die SBB umfangreiche Messungen und Untersuchungen zur Feinstaubbelastung abgeschlossen. Sie bestätigen die Ergebnisse einer Voruntersuchung aus dem Jahr 2001, wonach der Schienenverkehr etwa 5 % der gesamten Emissionen in der Schweiz erzeugt. Dieser Feinstaub besteht im Wesentlichen aus Eisenpartikeln und stammt aus dem Abrieb von Bremsen, Rädern und Schienen. Er ist verglichen mit dem Russ aus Verbrennungsprozessen gesundheitlich von geringerer Bedeutung. Für den Rangierdienst und den Streckenunterhalt setzt die SBB Diesellokomotiven ein. Diese verursachten etwa 70 Tonnen Feinstaub, was etwa 2 % der gesamten Dieselermissionen in der Schweiz entspricht. Die Emissionen nehmen stetig ab, da die SBB seit 2004 nur noch Diesellokomotiven mit Partikelfiltern beschafft und Fahrzeuge, die noch für längere Zeit im Einsatz stehen, sukzessive nachrüstet. Die SBB nimmt damit eine europaweit führende Rolle ein. Für den Güterverkehr und die Infrastruktur wurden mit den 73 Vossloh-Lokomotiven die weltweit grössten Lokomotiven mit Dieselpartikelfiltern gekauft.

Elektromagnetische Felder untersucht. Mit der Verbreitung der Mobilkommunikation wurden 2005 die so genannten Handy-Repeater in den Zügen zum Thema. Diese Anlagen ermöglichen einen besseren Telekommunikations-Empfang in den Reisezugwagen und führen gleichzeitig zu einer Verringerung der Sendeleistungen der einzelnen Mobiltelefone. Umfangreiche Messungen haben hier ergeben, dass die Feldstärken im Fahrgastraum vergleichbar sind mit den vorhandenen Feldstärken in städtischem Siedlungsraum. Mit dem laufenden Aufbau des GSM-R-Netzes zum Ersatz der bisherigen Zugfunksysteme werden entlang der Strecken 900 Antennenstationen aufgebaut. Die SBB informiert seit 2005 die betroffenen Gemeinden aktiv und hält alle gesetzlichen Bestimmungen ein.

Altlasten erfasst. Die SBB hat in den letzten Jahren 5555 möglicherweise belastete Altlastenstandorte erfasst und untersucht. Bei 918 dieser Standorte wurden vertiefte Abklärungen vorgenommen. Ergebnis: Etwa 100 Standorte müssen saniert werden. Zehn Sanierungen wurden bereits durchgeführt. Für die Sanierungen wurden bisher Rückstellungen in Höhe von CHF 32,1 Mio. aufgelöst.

Weiterentwicklung der Umweltberichterstattung.

Transparente und ausführliche Berichterstattung über die Umweltthematik ist der SBB wichtig (www.sbb.ch/umwelt). Jetzt geht das Unternehmen noch einen Schritt weiter und baut 2006 seine bisherige Umweltberichterstattung zu einem umfassenden Nachhaltigkeitsbericht aus. Fachlich koordiniert das Bahnumweltcenter die Umweltbelange der SBB, die konkreten Umweltmassnahmen werden durch die Umweltfachleute in den Divisionen umgesetzt.

Nachhaltigkeitsbericht 2006: Im Jahr 2006 publiziert die SBB erstmals einen umfassenden Nachhaltigkeitsbericht.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Sicherheit: wieder weniger Unfälle.

Die Sicherheit der Kunden und des Personals hat bei der SBB oberste Priorität. Das bereichsübergreifende Sicherheitsmanagement sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau. Die Sicherheitsziele des Bundes als Eigentümer wurden 2005 allesamt erreicht. Die SBB will die Sicherheit weiter verbessern und die Arbeitsunfälle bis 2008 im Vergleich zu 2004 halbieren.

2005 ereigneten sich bei der SBB glücklicherweise keine Zusammenstösse oder Entgleisungen mit Reise- oder Güterzügen, bei denen Verletzte oder Todesfälle zu beklagen waren. Gemäss den Kriterien des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) nahmen die Betriebsereignisse absolut und bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer deutlich ab: Die Zahl der Ereignisse verringerte sich gegenüber dem Vorjahr von 101 auf 87 (-14%). Im Verhältnis zu den gefahrenen Trassenkilometern konnten die Unfälle von 0,71 auf 0,57 pro Million gefahrener Kilometer gesenkt werden. Die Sicherheitsziele des Bundes als Eigner wurden damit deutlich erreicht.

Die Ereignisse im Detail. Häufigste Unfallursachen waren mit 35 Ereignissen (Vorjahr 36) Zusammenstösse beziehungsweise Anpralle. 83% dieser Vorfälle ereigneten sich im Rangierbereich. Entgleisungen nahmen im Berichtsjahr deutlich ab, und zwar von 24 auf 17 Fälle. Davon erfolgten 13 im Rangierbereich. Unfälle im Rangierbereich bergen im Allgemeinen weniger Risiken als Ereignisse bei Zugfahrten.

Die Personunfälle durch Reisende und Dritte mit fahrenden Fahrzeugen gingen im Berichtsjahr von 27 auf 25 Fälle weiter zurück. Mehrheitlich ist bei diesen Vorfällen Selbstverschulden der Opfer im Spiel. Hauptursachen für solche Unfälle sind das unerlaubte Überqueren der Geleise, der unbefugte Aufenthalt im Gleisfeld sowie das Auf- und Abspringen bei fahrenden Zügen. Auf Grund der in den letzten Jahren ergriffenen Massnahmen (z.B. Sensibilisierung der Öffentlichkeit

durch Kommunikationskampagnen, gezielte bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen, Ausrüstung von Bahnhöfen und Haltestellen mit automatischen Systemen zur Warnung vor durchfahrenden Zügen) erwartet die SBB für die Zukunft eine weitere Entschärfung dieser Gefahrensituationen.

Weitere Bahnübergänge saniert. Die Unfälle an Bahnübergängen nahmen von drei auf zwei ab. Bedauerlicherweise waren bei den Vorfällen, einer davon an einem unbewachten Bahnübergang, zwei Todesopfer zu beklagen. Die SBB hält am Ziel fest, bis 2010 alle verbleibenden unbewachten Niveauübergänge auf ihrem Netz zu sichern beziehungsweise aufzuheben. 2005 wurden 71 unbewachte Übergänge sowie 34 private, nicht signalisierte Niveauübergänge saniert oder aufgehoben. Für 2006 ist die Aufhebung oder Sicherung weiterer 55 der insgesamt 1137 Übergänge vorgesehen.

Sicherheit der Mitarbeitenden weiter verbessert.

Weniger Berufsunfälle: Die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden ist eine tragende Komponente für die Sicherheit und ein wichtiger Anhaltspunkt für die Qualität der Sicherheitskultur. Der bereits hohe Arbeitssicherheits-Standard der SBB-Mitarbeitenden konnte im Berichtsjahr erneut verbessert werden. Trotz erhöhter Produktion und Arbeitsbelastung durch die Inbetriebnahme von Bahn 2000 sank die Zahl der Berufsunfälle um rund 15 % von 4,8 auf 4,1 Unfälle pro 100 Mitarbeitende. Damit wurde die Jahreszielsetzung – 10 % weniger Berufsunfälle – deutlich übertroffen. Die Ausfalltage auf Grund von Berufsunfällen sanken ebenfalls um rund 5 %. Die kontinuierlichen Verbesserungen zahlen sich auch finanziell aus: Die Kosten für die Berufsunfall-Prämien sanken wie schon im Vorjahr um weitere rund CHF 2,2 Mio. Im Freizeitbereich sanken die Nichtberufsunfall-Prämien bei schweizweitem Anstieg in anderen Branchen ebenfalls.

Herausfordernde Ziele bis 2008: Die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden steht im direkten Zusammenhang mit der Betriebssicherheit der Bahn. Deshalb wird die erfolgreiche Arbeitssicherheits-Kampagne Stop-Risk weitergeführt, um damit auch die betriebliche Sicherheit zu begünstigen. Die Stop-Risk-Kampagne 2006 richtet sich an die Eigenverantwortung aller Mitarbeitenden und Chefs. Mit gezielten Sensibilisierungs- und Schulungsmassnahmen soll das Sicherheitsverhalten verbessert, die Sicherheitskultur in allen Bereichen

Mit gezielten Sensibilisierungs- und Schulungsmassnahmen soll das Sicherheitsverhalten verbessert, die Sicherheitskultur in allen Bereichen gelebt und auch aus Beinaheunfällen gelernt werden. Zwei Ziele stehen dabei im Vordergrund: 12 % weniger Arbeitsunfälle im Jahr 2006 sowie eine Halbierung der Unfallzahlen bis ins Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2004.

gelebt und auch aus Beinaheunfällen gelernt werden. Zwei Ziele stehen dabei im Vordergrund: 12 % weniger Arbeitsunfälle im Jahr 2006 sowie eine Halbierung der Unfallzahlen bis ins Jahr 2008 gegenüber dem Jahr 2004.

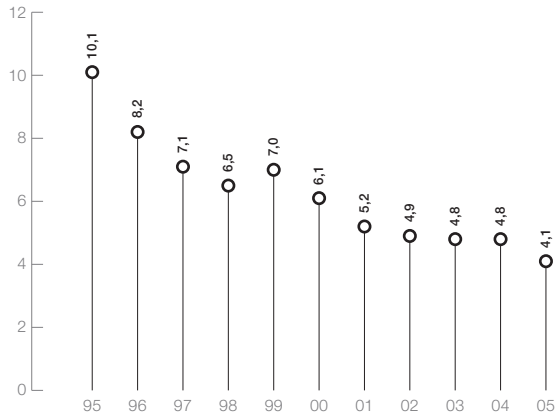
Sicherheitsmanagement-System. Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagementsystem (SMS) sorgt die SBB dafür, dass das hohe Sicherheitsniveau für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das SMS regelt Verantwortung und hält Regeln sowie Prozessbeschreibungen fest. Die SBB will trotz bereits hohen Niveaus die Sicherheit nochmals signifikant verbessern.

Security verbessert. Mutwillige Ereignisse wie Tötlichkeiten, Aggressionen und Belästigungen von Kunden und SBB-Personal konnten 2005 dank Bahnpolizeipräsenz und dem Gewaltpräventionsprogramm Rail-Fair um durchschnittlich 15 % reduziert werden. Auch Diebstähle gegenüber Kunden gingen um rund 15 % zurück. Hingegen sind Einbrüche um 20 % angestiegen. Mit gezielten Massnahmen, unter anderem mit direkter Alarmübertragung und dem verstärkten Einsatz von Videokameras, begegnet die SBB dieser Entwicklung. Vandalismus hat im Berichtsjahr dank der höheren Präsenz der Bahnpolizei und dem Einsatz von Videosystemen um 10 % abgenommen. Das wirkte sich auch positiv auf die Kundenzufriedenheit in diesem Bereich aus.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Arbeitsicherheit¹

Arbeitsunfälle/100 Mitarbeitende



¹ SBB AG und SBB Cargo AG.

Sicherheitspolitik als Grundlage.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf der 2004 verabschiedeten und unternehmensweit gültigen Sicherheitspolitik. Sie legt vier Grundsätze fest:

Hoher Sicherheitsstandard mit Menschen im Mittelpunkt: Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Sicherheitsstandard in der gesamten Unternehmung erhalten bleibt. Das Sicherheitsniveau entspricht dabei den Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB. Der Standard wird weiter verbessert, wenn dies aus ethischen, gesellschaftlichen, rechtlichen und ökonomischen Gesichtspunkten angezeigt ist. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen der Kunden, der Mitarbeitenden und der Behörden in die SBB weiter gestärkt, und es wird ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Unternehmenserfolges geleistet.

Sicherheitskultur: Die SBB pflegt eine Sicherheitskultur, die den angestrebten Sicherheitsstandard nachhaltig unterstützt. Der Grundsatz der SBB, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist, ist zentral. Alle Mitarbeitenden und insbesondere die Führungskräfte sind ein Vorbild für sicheres Verhalten.

Sicherheitskommunikation: Die SBB führt intern und extern einen offenen Sicherheitsdialog.

Umgang mit Restrisiken: Da auch im Eisenbahnbetrieb völlige Sicherheit vor Schäden nicht garantiert werden kann, konzentriert sich die SBB auf jene risikovermindernden Massnahmen, welche ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Damit wird sichergestellt, dass der Sicherheitslevel kostengünstig eingehalten und falls nötig verbessert wird und dadurch möglichst viele Ressourcen verbleiben, um allfällige zusätzliche Risiken zu senken.

Risikomanagement: Steuerung und Überwachung von Risiken.

Die SBB betreibt auf Stufe Konzern ein an den Bedürfnissen des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung orientiertes und auf die strategische Planung des Unternehmens abgestimmtes Risk-Management-System. Auf Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche waren 2005 operative Risk-Management-Systeme nur teilweise vorhanden. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben alle notwendigen Massnahmen ergriffen, um diese Lücke bis Ende 2006 zu schliessen.

Im Geschäftsjahr 2005 wurden zweimal unter der Federführung des Generalsekretariats mit allen Geschäftsleitungsmitgliedern und 41 Linienverantwortlichen standardisierte Risikobeurteilungen durchgeführt. Gestützt auf die Ergebnisse der Einzelinterviews nahm die Geschäftsleitung SBB eine kollektive Einschätzung der aktuellen Risikosituation der SBB vor. Im Anschluss an die Aussprache informierte sie den Verwaltungsrat mit den beiden Corporate Risk Reports 1/2005 und 2/2005 über die Risikoexposition der SBB, den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen sowie den allfälligen zusätzlichen Handlungsbedarf.

Auf Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche waren 2005 operative Risk-Management-Systeme nur teilweise vorhanden. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben alle notwendigen Massnahmen ergriffen, um diese Lücke bis Ende 2006 zu schliessen. Darüber hinaus hat der Verwaltungsrat die Geschäftsleitung beauftragt, alle entsprechenden Empfehlungen des externen Gutachtens der Firma Fichtner Consulting und IT AG, welches im Gefolge der Strompanne vom 22. Juni 2005 erstellt worden war, ebenfalls bis Ende 2006 umzusetzen.

Risk-Management-Prozess der SBB



Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Corporate Governance: verantwortungsbewusst und transparent.

Das Vertrauen in die Geschäftspolitik der SBB wird durch eine verantwortungsvolle, transparente und auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle beeinflusst. Die Corporate Governance bildet die Grundlage der Entscheidungs- und Kontrollprozesse der SBB.

Einleitung.

Die SBB orientiert sich an den Interessen der verschiedenen beteiligten Anspruchsgruppen. Es sind dies der Bund als Alleinaktionär, die Kundinnen und Kunden, die Mitarbeitenden, die Geschäftspartner, die Öffentlichkeit und die Politik.

Der Verwaltungsrat nimmt die ihm übertragene Verantwortung gegenüber Politik, Gesellschaft und Wirtschaft aktiv wahr.

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den berechtigten Erwartungen und Bedürfnissen der Anspruchsgruppen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Der vorliegende Bericht zur Corporate Governance ist Ausdruck dieses Selbstverständnisses. Obwohl die SBB keine Publikumsgesellschaft ist, orientiert sich die Berichterstattung an der Richtlinie der Schweizer Börse betreffend Information zur Corporate Governance. Auf diese Weise wird eine zukunftsgerichtete sowie einheitliche und vergleichbare Berichterstattung sichergestellt.

Im Hinblick auf die Besonderheiten der SBB werden jedoch gewisse Anpassungen vorgenommen, die jeweils speziell erwähnt werden.

Rechtsform der SBB.

Das Unternehmen «Schweizerische Bundesbahnen SBB» ist eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft. Sie basiert auf dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998. Das SBBG bestimmt den Zweck und gewisse Unternehmensgrundsätze der SBB und enthält spezialrechtliche Regelungen zum Aktionärskreis, zur Organisation, zur Anstellung des Personals und zum Rechnungswesen. Schliesslich findet sich auch die Grundlage für die Leistungsvereinbarung und für den Zahlungsrahmen zu Gunsten der SBB-Infrastruktur im SBBG.

Soweit das SBBG keine abweichenden Bestimmungen vorsieht, gelten für die SBB sinngemäss die Vorschriften des Obligationenrechts über die Aktiengesellschaft.

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den berechtigten Erwartungen und Bedürfnissen der Anspruchsgruppen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. Der vorliegende Bericht zur Corporate Governance ist Ausdruck dieses Selbstverständnisses.

Konzernstruktur und Aktionariat.

Konzernstruktur. Das Organigramm der SBB ist auf der Umschlagsklappe zu finden.

Die 100-Prozent-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ist eine selbstständige juristische Person, wird jedoch wie eine Division geführt. Alle drei Divisionen, die Zentralbereiche insgesamt und seit dem 1. Januar 2003 auch der Geschäftsbereich Immobilien führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind in einer detaillierten Übersicht auf den Seiten 124 und 125 aufgeführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

Die federführenden Divisionen und Bereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die voll konsolidierten Tochtergesellschaften werden direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten und Generalversammlungen. Auf Grund einer speziellen Vereinbarung mit dem Bund wird die AlpTransit Gotthard AG weder direkt geführt noch voll konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB bestimmt.

Bedeutende Aktionäre. Seit der Gründung der SBB ist der Bund Eigentümer von 100% des Aktienkapitals. Gemäss Art. 7 Abs. 3 des SBBG muss der Bund zu jeder Zeit die kapital- und stimmenmässige Mehrheit besitzen.

Kreuzbeteiligungen. Es bestehen sowohl bei der SBB als auch bei deren voll konsolidierten Tochtergesellschaften keine (kapital- oder stimmenmässige) Kreuzbeteiligungen.

Kapitalstruktur. Das Aktienkapital beträgt CHF 9 Mia. und ist eingeteilt in 180 Mio. Namenaktien mit einem Nennwert von CHF 50. Die Aktien sind voll liberiert. Es gibt kein genehmigtes oder bedingtes Kapital, keine Partizipations- oder Genussscheine und auch keine Wandelanleihen oder Optionen. Diese Kapitalstruktur ist seit der Umwandlung der SBB in eine Aktiengesellschaft am 1. Januar 1999 unverändert geblieben. Jede Aktie berechtigt in der Generalversammlung zu einer Stimme. Es bestehen neben Art. 7 Abs. 3 des SBBG weder gesetzliche noch statutarische Übertragungsbeschränkungen.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

Verwaltungsrat.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2005, die Funktionen der einzelnen Mitglieder innerhalb der SBB, ihre Nationalität und das Jahr der erstmaligen Wahl in den Verwaltungsrat. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

Frau Yvette Jaggi sowie Herr Hanspeter Brändli traten anlässlich der Generalversammlung vom 2. Juni 2005 aus dem Verwaltungsrat der SBB zurück. Neu in den Verwaltungsrat gewählt wurden auf diesen Zeitpunkt Frau Christiane Brunner sowie Herr Andreas Hunziker.

[1] **Thierry Lalive d'Épinay** (1944, CH)

Verwaltungsratspräsident seit 1999, Dipl. Ing. ETH, Dr. sc. techn., geschäftsführender Partner der Unternehmensberatungsfirma HPO AG, Freienbach. Leiter der Arbeitsgruppe Remuneration/Nomination sowie Mitglied sämtlicher übriger Arbeitsgruppen des Verwaltungsrates (mit Ausnahme der Arbeitsgruppe Corporate Governance).

Verwaltungsrats- und andere Mandate: HPO AG, Freienbach, Präsident | von Roll AG, Gerlafingen | Océ (Schweiz) AG, Zürich/Glattbrugg | Stiftung Hoffnung für Menschen in Not, Murten, Stiftungsrat.

[2] **Ulrich Sinzig** (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Vizepräsident seit 2002, Fürsprecher, Direktor der Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal. Leiter der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Mitglied der Arbeitsgruppe Personenverkehr.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Schweiz Tourismus, Zürich, Vizepräsident | BKW FMB Energie AG, Bern | Alpar, Flug- und Flugplatz-Gesellschaft AG, Bern | Weltverband öffentlicher Verkehr (UITP), Vizepräsident.

[3] **Hans Bieri** (1953, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 1999, Elektromechaniker, Verbandssekretär des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes (SEV). Mitglied der Arbeitsgruppen Personal und Infrastruktur. SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament.

[4] **Mario Fontana** (1946, CH)

Mitglied seit 1999, Dipl. Ing., Master of Science in Industrial Engineering. Leiter der Arbeitsgruppe Informatik, Mitglied der Arbeitsgruppen Immobilien sowie Corporate Governance.

Verwaltungsratsmandate: Swissquote Holding AG, Gland, Präsident | Amazys Holding AG, Regensdorf, Präsident | Inficon Holding AG, Bad Ragaz | Sulzer AG, Winterthur | Dufry Holding AG, Basel.

[5] **Paul E. Otth** (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Dipl. Wirtschaftsprüfer. Leiter der Arbeitsgruppe Finanzen/Audit sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Güterverkehr.

Verwaltungsratsmandate: Ascom Holding AG, Bern, Vizepräsident | EAO Holding AG, Olten, Präsident | Inficon Holding AG, Bad Ragaz, Vizepräsident | Swissquote Holding AG, Gland.

[6] **Paul Reutlinger** (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Unternehmensberater. Leiter der Arbeitsgruppen Personal und Personenverkehr sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Remuneration/Nomination.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Edipresse Groupe, Lausanne | Nagra Public Access, Zug, Präsident | SkiData, Gartenau (A), Präsident | Seehotel Feldbach, Steckborn, Präsident | Stiftung «historisches Bahnensemble», Romanshorn, Präsident.

[7] **Olivier Steimer** (1955, CH)

Mitglied seit 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Leiter Arbeitsgruppen Immobilien und Corporate Governance sowie Mitglied der Arbeitsgruppen Finanzen/Audit und Infrastruktur.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident | Stiftung Pro Aventico, Avenches, Stiftungsrat | Stiftung Hoffnung für Menschen in Not, Murten, Stiftungsrat | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Mitglied des Komitees | Fondation Foot Avenir, Paudex, Stiftungsrat | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat.

[8] **Christiane Brunner** (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2. Juni 2005, Rechtsanwältin, Mitglied der Arbeitsgruppen Güterverkehr und Remuneration/Nomination. Ständerätin des Kantons Genf, SP.

[9] **Andreas Hunziker** (1958, CH)

Mitglied seit 2. Juni 2005, Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Inhaber, Universität St. Gallen, Privatdozent. Leiter Arbeitsgruppe Güterverkehr sowie Mitglied der Arbeitsgruppe Informatik.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung deklarieren ihre Interessenbindungen nach dem Prinzip der Selbstdeklaration. Ein besonderer Ausschuss des Verwaltungsrates, zusammengesetzt aus den Herren Olivier Steimer sowie Mario Fontana, wacht darüber, dass die Interessenbindungen deklariert, potenzielle Interessenkonflikte frühzeitig erkannt und die Ausstandsregeln eingehalten werden.

Diese weiteren Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates (siehe Seite 71) aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB ausüben.

Kreuzverflechtungen. Es bestehen keine gegenseitigen Einsitznahmen im Verwaltungsrat der SBB und einer anderen Gesellschaft (Kreuzverflechtungen).

Wahl und Amtszeit.

Der Verwaltungsrat und der Verwaltungsratspräsident werden von der Generalversammlung für eine Amtsdauer von vier Jahren gewählt. Sie sind höchstens für zwei weitere Amtsdauern wiederwählbar. Die Amtsdauer endet spätestens mit Erreichen des 70. Altersjahres.

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Gesamterneuerungswahl anlässlich der Generalversammlung 2003 gewählt. Der Verwaltungsrat wird seit diesem Zeitpunkt gestaffelt erneuert.

Interne Organisation. Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen selber, indem er aus seiner Mitte den Vizepräsidenten, die Leiter der Arbeitsgruppen des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates ist.

Entscheide werden immer vom Gesamtverwaltungsrat getroffen. Zur Vorbereitung der Entscheide und zur Vertiefung strategischer Fragen und besonderer Projekte hat der Verwaltungsrat für folgende Aufgabengebiete ständige Arbeitsgruppen gebildet:

- Personenverkehr
- Güterverkehr
- Infrastruktur
- Personal
- Finanzen/Audit
- Immobilien
- Informatik
- Remuneration/Nomination
- Corporate Governance.

Die Arbeitsgruppen bestehen in der Regel aus drei bis vier Verwaltungsratsmitgliedern. Der Präsident des Verwaltungsrates ist mit Ausnahme der Arbeitsgruppe Corporate Governance in allen Arbeitsgruppen vertreten. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der federführende Divisions- respektive Bereichsleiter nehmen in der Regel an den Sitzungen teil. Über jede Arbeitsgruppensitzung wird ein Protokoll erstellt, das sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten. Werden im Gesamtverwaltungsrat Geschäfte behandelt, welche bereits Thema in einer Arbeitsgruppe waren, geben die Leiter der jeweiligen Arbeitsgruppen eine Empfehlung ab.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2005 zehn ordentliche Sitzungen sowie eine ausserordentliche Sitzung ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Arbeitsgruppen je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Die Traktanden für die Verwaltungsratsitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag der Geschäftsleitung festgelegt, diejenigen der Arbeitsgruppen vom jeweiligen Leiter zusammen mit dem federführenden Divisions- beziehungsweise Bereichsleiter. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung nimmt in der Regel während der gesamten Verwaltungsratsitzung teil. Die Leiter der federführenden Divisionen und Bereiche vertreten ihre Geschäfte selber. Der Verwaltungsrat kann bei Bedarf weitere Kader- und Fachleute beiziehen.

Einmal jährlich beurteilt der Verwaltungsrat die Leistungen der Mitglieder der Geschäftsleitung. Der Verwaltungsrat und die einzelnen Arbeitsgruppen unterziehen sich ebenfalls regelmässig einer Selbstbeurteilung.

Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Geschäftsleitung delegiert. Die Kompetenzen beider Führungsorgane sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben des Verwaltungsrates beschrieben und diejenigen Entscheidungen festgelegt, für welche sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält.

Informations- und Kontrollinstrumente gegenüber der Geschäftsleitung. Der Verwaltungsrat hat ein integriertes Planungs- und Reportingsystem installiert. Ihm stehen hauptsächlich folgende Instrumente zur Überwachung der Geschäftsführung zur Verfügung:

- Monatsreporting: standardisierte schriftliche und mündliche Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die Ergebnisse des Gesamtunternehmens, der Divisionen und Bereiche;
- Budget und Mittelfristplanung;
- Forecast über die Erreichung der Budgetvorgaben (dieser wird im Laufe des Geschäftsjahres regelmässig aktualisiert);
- Jahresrechnung;
- Halbjahresbericht und Jahresbericht über die Erreichung der Eigenerziele des Bundes;
- jährlicher Revisionsplan für die interne Revision;
- Revisionsberichte der internen und externen Revisionsstellen sowie Management Letter der externen Revisionsstelle;
- Risikomanagementsystem und regelmässige Risk Reports;
- jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften des Konzerns SBB;
- jährlicher Sicherheitsbericht.

Die Arbeitsgruppe Finanzen/Audit bildet sich im Auftrag des Verwaltungsrates ein eigenständiges Urteil über die externe und die interne Revision und deren Zusammenwirken. Sie genehmigt den jährlichen Revisionsplan der internen Revision und überwacht die Umsetzung der im Management Letter und in den Revisionsberichten vorgeschlagenen Massnahmen durch die Geschäftsleitung. Sie beurteilt die Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagements und macht sich ein Bild vom Stand der Einhaltung der Normen («Compliance»). Sie überwacht das gesamte finanzwirtschaftliche Berichtswesen und schlägt dem Verwaltungsrat gegebenenfalls Massnahmen vor.

Die interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat und die Arbeitsgruppe Finanzen/Audit bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie ist organisatorisch dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung zugeordnet, steht jedoch unter der Oberaufsicht der Arbeitsgruppe Finanzen/Audit.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]

Geschäftsleitung.

Mitglieder der Geschäftsleitung. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Geschäftsleitung am 31. Dezember 2005, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Geschäftsleitung. Zudem enthält sie Angaben zur beruflichen Laufbahn und Ausbildung, das Geburtsjahr, weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen wie Mandate in wichtigen Unternehmen, Organisationen und Stiftungen, ständige Funktionen in wichtigen Interessengruppen sowie amtliche Funktionen und politische Mandate.

[1] Benedikt Weibel (1946, CH)

Operativer Leiter seit 1993, zuerst als Präsident der Generaldirektion des früheren Bundesregiebetriebes SBB, seit 1999 als Vorsitzender der Geschäftsleitung, Dr. rer. pol. Bei der SBB seit 1978, u. a. als Generalsekretär, Direktor Marketing Personenverkehr und Chef des Departementes Verkehr.

Präsident der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), Paris | Verwaltungsrat SNCF, Paris.

[2] Paul Blumenthal (1955, CH)

Leiter der Division Personenverkehr (seit 1999), lic. rer. pol. Bei der SBB seit 1981, zuerst als Nachwuchsakademiker, dann als Mitarbeiter im Marketingstab und seit 1993 als Chef der Division Personenverkehr.

[3] Daniel Nordmann (1955, CH)

Mitglied der Geschäftsleitung seit 1999, zuerst als Leiter Personal und seit 2001 als Leiter der Division Güterverkehr (SBB Cargo AG), Dipl. Psychologe HAP (Hochschule für angewandte Psychologie), Executive MBA in Logistikmanagement, Universität St. Gallen. Bei der SBB seit 1998. Zuvor Geschäftsführender Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB).

[4] Claude Alain Dulex (1949, CH)

Leiter Corporate Finance und Controlling (seit 2000), Dr. oec. publ. Zuvor Tätigkeit als Corporate Finance Officer (CFO) bei der Knorr-CPC- und der Siegfried-Gruppe sowie der Novartis Corporation mit Sitz in New York.

[5] Hannes Wittwer (1958, CH)

Leiter Personal (seit 2002), Sekundarlehrer Phil. I. Bei der SBB seit 1989, u. a. als stellvertretender Leiter Ausbildungszentrum Löwenberg, Leiter Geschäftsbereich internationaler Personenverkehr, Leiter Personal Personenverkehr und Leiter Produktion Personenverkehr.

[6] Hansjörg Hess (1951, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 2004), Dipl. El.-Ing. ETH. War seit 1978 in führenden Funktionen in den Bereichen Elektrotechnik, Kommunikationstechnik und Eisenbahnsignaltechnik für das Unternehmen Siemens in der Schweiz und im Ausland tätig, zuletzt als Präsident Rail Automation in Braunschweig (D).

Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen. Die Mitglieder der Geschäftsleitung sind auf Grund ihrer Funktion in verschiedenen Verwaltungsräten von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der SBB tätig. Weitere Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sind unter den einzelnen Mitgliedern der Geschäftsleitung aufgeführt.

Managementverträge. Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben mit Dritten keine Managementverträge abgeschlossen.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Organisation und Aufgaben der Geschäftsleitung. Die Geschäftsleitung besteht aus dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur sowie der Zentralbereiche Personal und Corporate Finance und Controlling. Der Vorsitzende der Geschäftsleitung steht der Geschäftsleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Geschäftsleitung sind ihm unterstellt.

Die Geschäftsleitung führt die gesamten Geschäfte der SBB, soweit sie nicht nach Massgabe des Organisationsreglements in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrates fallen. Die Geschäftsleitung hat ihrerseits einen Teil ihrer Aufgaben durch die Geschäfts- und Zuständigkeitsordnung (GZO) an die Divisionen und Bereiche delegiert.

Die Geschäftsleitung tritt in der Regel wöchentlich zu einer Sitzung zusammen. An den Sitzungen nehmen der Generalsekretär und der Leiter Kommunikation ständig mit beratender Stimme teil. Bei Bedarf werden weitere Kader- und Fachleute beigezogen. Entscheide der Geschäftsleitung erfolgen im Sinne des Konsenses. Kommt ein solcher nicht zu Stande, entscheidet der Vorsitzende der Geschäftsleitung.

Entschädigungen.

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Entschädigungen. Der Verwaltungsrat hat die Entschädigung seiner Mitglieder festgelegt. Diese besteht aus einer fixen Entschädigung, basierend auf einer durchschnittlichen Belastung in Tagen pro Jahr, und einer Spesenpauschale. Zusätzlich erhält jedes Verwaltungsratsmitglied ein Generalabonnement 1. Klasse der schweizerischen Transportunternehmen.

Die Entschädigung der Geschäftsleitungsmitglieder setzt sich zusammen aus einem fixen Grundsalar, einem leistungsbezogenen variablen Lohnbestandteil (Bonus) sowie einer Spesenpauschale. Dazu erhält jedes Mitglied eine jährliche einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben.

Die Arbeitsgruppe Remuneration unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Bonusstruktur, die Definition der Kriterien und den anwendbaren Massstab. Gleichzeitig genehmigt der Verwaltungsrat die Bonus-Zielerreichungen für das vorangegangene Geschäftsjahr.

Beteiligungen und Darlehen. Es bestehen weder Beteiligungen von Mitgliedern des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung noch Darlehen an dieselben.

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder. Die Entschädigungen werden nach der vom Bundesrat erlassenen und am 1. Februar 2004 in Kraft getretenen Kaderlohnverordnung aufgegliedert:

Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2005 insgesamt eine Entschädigung von CHF 861 600 (Vorjahr CHF 850 400), davon fix CHF 770 000 (Vorjahr CHF 760 000) sowie eine Spesenpauschale von CHF 91 600 (Vorjahr CHF 90 400). Die fixe Entschädigung für den Verwaltungsratspräsidenten belief sich auf CHF 250 000 (Vorjahr CHF 250 000), die Spesenpauschale auf CHF 30 000 (Vorjahr CHF 30 000).

Die an die Mitglieder der Geschäftsleitung (inkl. Vorsitzender der Geschäftsleitung) ausbezahlte Entschädigung belief sich auf CHF 2 824 560 (Vorjahr CHF 3 140 000), davon fixes Grundsalar CHF 2 100 000 (Vorjahr CHF 2 100 000), variabler Lohnbestandteil CHF 724 560 (Vorjahr CHF 1 040 000). Zusätzlich wurde gesamthaft eine Spesenpauschale von CHF 109 000 (Vorjahr CHF 109 000) sowie gesamthaft eine jährliche einmalige Einlage in die Pensionskassenguthaben von CHF 125 000 (Vorjahr CHF 125 000) entrichtet.

Die Entschädigung für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung betrug CHF 520 000 (Vorjahr CHF 600 000), davon fixes Grundsalar CHF 400 000 (Vorjahr CHF 400 000) und variabler Lohnbestandteil CHF 120 000 (Vorjahr CHF 200 000). Zusätzlich wurden eine Spesenpauschale von CHF 24 000 (Vorjahr CHF 24 000) sowie eine jährliche einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben von CHF 25 000 (Vorjahr CHF 25 000) entrichtet.

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder. Die aus dem Verwaltungsrat ausgetretenen Mitglieder erhalten für die Dauer von vier Jahren nach deren Austritt ein Generalabonnement 1. Klasse der schweizerischen Transportunternehmen.

An ehemalige Organmitglieder wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen (Vorjahr CHF 547 000) ausgerichtet.

Ansonsten wurden für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung im Berichtsjahr keine Entschädigungen ausbezahlt.

Aktienzuteilung, Aktienbesitz, Optionen. Sämtliche Aktien befinden sich im Besitz des Bundes. Es bestehen keine Aktienbeteiligungs- oder Optionspläne.

Zusätzliche Honorare und Vergütungen, Organdarlehen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung haben keine Honorare oder andere Vergütungen für zusätzliche Dienstleistungen zu Gunsten der SBB oder einer Konzerngesellschaft erhalten. Ebenso wenig wurden Darlehen, Vorschüsse oder Kredite gewährt.

Andere Nebenleistungen, Bonifikationen und weitere Vertragsbedingungen. Ausser den bereits genannten Entschädigungen an Organmitglieder werden weder im Verwaltungsrat noch in der Geschäftsleitung andere Nebenleistungen oder Bonifikationen entrichtet. Die Geschäftsleitung der SBB geniesst in Bezug auf Art und Umfang der Vorsorgepläne und der Beteiligung des Arbeitgebers und des Arbeitnehmers die gleichen Bedingungen wie das Personal gemäss dem Reglement der Pensionskasse. Die Kündigungsfristen betragen 12 Monate. Abgangsentschädigungen sind keine vorgesehen.

Höchste Gesamtentschädigungen. Die Entschädigung für den Verwaltungsratspräsidenten und für den Vorsitzenden der Geschäftsleitung entspricht je der höchsten Summe der in den jeweiligen Gremien entrichteten Entschädigungen im Berichtsjahr.

Mitwirkungsrechte der Aktionäre, Beziehungen zum Bund, Aktionärsinformation.

Steuerung der SBB. Die Befugnisse der Generalversammlung richten sich nach den Vorschriften des Obligationenrechts. Die Statuten sehen im Zusammenhang mit den Mitwirkungsrechten der Aktionäre (namentlich Stimmrechtsbeschränkungen und -vertretungen, statutarische Quoren, Einberufung der Generalversammlung, Traktandierung sowie Eintragungen im Aktienbuch) keine vom Gesetz abweichenden Bestimmungen vor.

Solange der Bund alleiniger Aktionär bleibt, nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr (Art. 10 Abs. 2 SBBG). Der Bundesrat hat seinerseits das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) mit der Ausübung der Aktionärsrechte beauftragt. Vor diesem Hintergrund bestehen keine spezifischen Regelungen zu Kontrollwechsel und Abwehrmassnahmen (namentlich Angebotspflicht sowie Kontrollwechselklauseln).

Der Bund beschränkt sich bei der Führung der SBB auf die politischen und finanziellen Vorgaben. Er verfügt über folgende Steuerungsinstrumente:

- Leistungsvereinbarung: Der Bundesrat trifft mit der SBB jeweils für vier Jahre eine Leistungsvereinbarung und lässt sie von den Eidgenössischen Räten genehmigen;
- Zahlungsrahmen: Die Bundesversammlung beschliesst für den gleichen Zeitraum und abgestimmt auf die Leistungsvereinbarung den Zahlungsrahmen für die Infrastruktur;
- Eignerstrategie: Gestützt auf die Leistungsvereinbarung und für den gleichen Zeitraum erlässt der Bundesrat die strategischen Ziele für die SBB, die er mit dem Verwaltungsrat zuvor erarbeitet hat;
- Jahresbericht über die Erreichung der strategischen Ziele: Genehmigung durch den Bundesrat;
- Budget: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 18 Abs. 2 SBBG);

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung; Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 17 Abs. 2 SBBG) beziehungsweise die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

In regelmässigen Abständen finden Gespräche zwischen den federführenden Departementen UVEK und EFD sowie dem Bundesamt für Verkehr (BAV) auf der einen und dem Verwaltungsratspräsidenten und dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung auf der anderen Seite statt. Bei diesen Gesprächen werden die Berichte über die Erreichung der strategischen Ziele des Bundes im Detail besprochen, zusätzliche Informationsbedürfnisse abgedeckt, und es wird generell über geplante oder laufende Projekte mit hoher strategischer Bedeutung oder grosser politischer Wirkung orientiert.

Finanzielle Leistungen des Bundes. Der Bund bestellt Leistungen der SBB zur Erhaltung und Entwicklung der Infrastruktur und stellt die dafür benötigten Mittel in einem auf vier Jahre befristeten Zahlungsrahmen bereit. Er bestellt weiter Leistungen im kombinierten Güterverkehr sowie, zusammen mit den Kantonen, im regionalen Personenverkehr und gibt der SBB die auf Grund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab (mehr Informationen auf den Seiten 87 und 88). Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat gestützt auf das Finanzkontrollgesetz das Recht, Prüfungen bei der SBB durchzuführen und insbesondere die Verwendung der Mittel zu überwachen. Das BAV als Aufsichtsbehörde prüft, ob die Jahresrechnung und die Bilanz der SBB mit der Eisenbahngesetzgebung übereinstimmen (Art. 70 Eisenbahngesetz).

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors. Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle und den Konzernrechnungsprüfer auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB AG am 1. Januar 1999 übt Ernst & Young, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist Ernst & Young ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Der leitende Revisor ist seit 2001 für die SBB verantwortlich.

Revisionshonorar und zusätzliche Honorare. Der Basisauftrag beinhaltet die Prüfung der Einzelabschlüsse von SBB AG und SBB Cargo AG sowie die Prüfung der Konzernrechnung. Prüfungen wurden auch bei Konzerngesellschaften durchgeführt. Zusätzlich erfolgten ein Review des Zwischenabschlusses sowie weitere direkte Prüfungsaufträge. Im Geschäftsjahr 2005 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 574 000 (Vorjahr CHF 1 644 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 1 087 000 (Vorjahr CHF 758 000).

Sämtliche geplanten Auftragsvergaben an die externe Revisionsstelle sind gemäss Beschluss der Arbeitsgruppe Finanzen/Audit der internen Revision zu melden. Bei potenziellen Zielkonflikten kann diese nach Rücksprache mit dem CFO gegen die Auftragsvergabe intervenieren.

Aufsichts- und Kontrollinstrumente gegenüber der externen Revision. Die Arbeitsgruppe Finanzen/Audit beurteilt die Leistung, die Unabhängigkeit und die Honorierung der externen Revisionsstelle. Sie lässt sich über den Prüfprozess, den Revisionsplan und den Umfang der jährlichen Revisionsarbeiten orientieren, bespricht die Revisionsergebnisse mit den Revisoren, macht sich ein Bild über das Zusammenwirken zwischen der externen und der internen Revisionsstelle und schlägt gegebenenfalls dem Verwaltungsrat vor, in Koordination mit den federführenden Departementen UVEK und EFD das Prüfungsmandat neu auszuschreiben.

Informationspolitik.

Die Berichterstattung der SBB orientiert sich an der Richtlinie der Schweizer Börse betreffend Information zur Corporate Governance. Informationen an andere Aktionäre als den Bund, welcher 100% Eigentümer des Aktienkapitals ist, sind jedoch nicht vorgesehen.

Jahreschronik 2005.

Januar

1. Januar — Die Zentralbahn nimmt mit einem Gratistag den Betrieb auf. Sie ist aus dem Zusammenschluss der SBB-Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn entstanden. Die SBB hält die Aktienmehrheit.

1. Januar — Zusammen mit den Ländern der Europäischen Union führt die SBB eine Entschädigung bei Verspätungen im internationalen Personenverkehr ein. 20 Prozent des Preises für die einfache Fahrt erhält zurück, wer tagsüber mehr als eine und nachts über zwei Stunden zu spät ans Ziel kommt.

25. Januar — In Biel stellt die SBB der Öffentlichkeit ihre erste reine Frauenklasse für Lokführerinnen vor. Die Anwärterinnen waren zuvor in einer gezielten Kampagne mit dem Slogan «Es heisst ja auch nicht «der Lokomotive»» angeworben worden.

Februar

7. Februar — Eine Fehlmanipulation bei Arbeiten an Rechnern im Zentralstellwerk Zürich führt am Vormittag zum Zusammenbruch des Zugverkehrs im Grossraum Zürich. Die Auswirkungen betreffen die ganze Schweiz und halten den ganzen Tag an. Betroffenen Kundinnen und Kunden bietet die SBB den Eintausch der Billette an.

März

11. März — Die SBB gibt ihr Jahresergebnis für 2004 bekannt. Dieses zeigt einen Gewinn von CHF 42,6 Mio. Alle operativen Unternehmensteile haben zur Verbesserung gegenüber dem Vorjahr beigetragen. Erstmals übertrafen die Verkehrserträge CHF 3 Mia.

23. März — Wechsel im SBB-Verwaltungsrat: Die Genfer Anwältin und Ständerätin Christiane Brunner als Personalvertreterin und der Aargauer Logistik- und Informatiksachverständige Andreas Hunziker ersetzen Yvette Jaggi und Hanspeter Brändli. Diese sind nach über sechsjähriger Tätigkeit zurückgetreten.

31. März — Für die Saarstahl AG transportiert SBB Cargo flüssiges Eisen von den Hochöfen in Dillingen zum rund zwanzig Kilometer entfernten Stahlwerk in Völklingen. Das 1400 Grad heisse Roheisen lässt sich nicht lagern, sondern muss sofort transportiert werden und auf wenige Minuten genau ankommen.

April

6. April — Die SBB gibt bekannt, dass die Stadtwerke Konstanz die Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft übernehmen wollen. Ein Mitarbeiteraktionär macht sein Vorkaufsrecht geltend und verhindert damit vorerst den Handwechsel. Nachdem eine Generalversammlung das Vorkaufsrecht aufgehoben hat, kommt es zum Rechtsstreit, der am Jahresende noch hängig ist.

6. April — SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia, beides Tochtergesellschaften von SBB Cargo, haben sich für das vereinfachte Zollverfahren qualifiziert. Damit verringert sich der administrative Aufwand beim Grenzübertritt auf ein Minimum.

7. April — Als erste Bahn fährt SBB Cargo in Luino ohne Lokomotivwechsel und die damit verbundenen Rangiermanöver direkt von Bellinzona nach Gallarate durch. Zum Einsatz kommen die 18 frisch ausgelieferten Zweistromlokomotiven vom Typ Re 484 von Bombardier.

14	Vorwort
18	Architektur
20	Personenverkehr
28	Güterverkehr
36	Infrastruktur
44	Immobilien
50	Strategie/Zielerreichung
54	Leistungen öffentl. Hand
56	Pensionskasse
58	Personal/Soziales
62	Umwelt/Nachhaltigkeit
64	Sicherheit
67	Risikomanagement
68	Corporate Governance
79	Jahreschronik
82	Ausblick
83	Finanzbericht

Mai

1. Mai — Verkauf der Marke Avec und der Beteiligung an der Cevanova AG an die Migros und die Valora AG. Die Käuferinnen beabsichtigen, das Avec-Netz an den SBB-Bahnhöfen gemeinsam weiter auszubauen.

2. Mai — SBB Cargo führt europaweit ein neues System für die Disposition und Steuerung ihrer rund 11 000 Güterwagen – das neue Wagenmanagementsystem – ein. Damit sind Informationen aller Wagen zentral und rund um die Uhr abrufbar. Kunden erhalten neu eine Buchungsbestätigung.

2. Mai — Die ThyssenKrupp Stahl AG setzt bei ihren Stahltransporten von Deutschland nach Italien auf SBB Cargo. Wöchentlich transportiert das Unternehmen drei Ganzzüge aus dem Raum Duisburg nach Desio.

12. Mai — Cisalpino, Tochtergesellschaft von SBB und Trenitalia, setzt erstmals fahrplanmässig Busse ein, um ihre Passagiere in Italien ans Ziel zu bringen, während die dortigen Eisenbahner streiken. Die Bustransporte ab Brig und Chiasso ermöglichen die Weiterreise, obwohl praktisch alle Züge in Italien still stehen.

Juni

22. Juni — Ein Ausfall der Hochspannungsleitung in der Zentralschweiz führt innert einer halben Stunde zum Zusammenbruch des gesamten Bahnstromnetzes. Um 17.57 Uhr muss die SBB den Betrieb einstellen. Dank grossem Einsatz gelingt es, das Netz innert zweier Stunden aufzubauen. Ab 21.30 Uhr ist wieder in der ganzen Schweiz Bahnstrom verfügbar, und der Verkehr kommt wieder in Gang. Rund 200 000 Reisende sind betroffen. Die SBB übernimmt zahlreiche Taxitransporte und rund 300 Hotelübernachtungen. Allen Betroffenen werden als Entschädigung Rail-Checks abgegeben. Die SBB informiert ausführlich über die Ursachen der Strompanne. Es stellt sich heraus, dass bei richtigem Vorausdenken und Handeln der Zusammenbruch hätte verhindert werden können, denn Strom war jederzeit genügend verfügbar.

Juli

1. Juli — Verkauf der Marke Aperto an die Alimentana Shops AG. Sie will weiterhin 14 Geschäfte unter diesem Namen betreiben.

19. Juli — Im Schatten der fahrplanmässigen Züge verkehren erstmals zu Testzwecken Lokomotiven mit eingeschalteter ETCS-Führerstandssignalisierung (European Train Control System) über die Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist.

August

5. August — SBB Cargo erhält von Siemens Schweiz zwölf Mehrsystemlokomotiven des Typs Re 474 für den grenzüberschreitenden Einsatz zwischen der Schweiz und Italien. Von einer Option auf sechs weitere Lokomotiven tritt SBB Cargo wegen zu grosser Lieferverzögerung zurück.

20. August — Der Schweizer Heimatschutz übergibt der SBB den Wackerpreis. Erstmals geht dieser nicht an eine Gemeinde, sondern an ein Unternehmen. Die SBB wird für ihr Gesamtwerk gewürdigt. Der Heimatschutz attestiert der SBB, sie fördere gute Architektur und gehe respektvoll mit dem baulichen Erbe um (siehe Seite 18).

22. August — Anhaltender Regen führt zu grossen Überschwemmungen, Erdbeben und Bergstürzen in der ganzen Schweiz. Am stärksten betroffen sind die Zentralschweiz und das Berner Oberland. Der öffentliche Verkehr ist massiv beeinträchtigt. Viele Strecken sind tagelang gesperrt, bis sie wieder in Betrieb genommen werden können, so auch die Gotthardlinie. Andere Strecken bleiben für Monate unterbrochen, unter anderem die Zufahrt der Zentralbahn nach Engelberg. Die SBB verzeichnet mit CHF 84 Mio. einen der grössten Schadenfälle in ihrer Geschichte. Besonders hart betroffen ist die SBB-Tochtergesellschaft Zentralbahn mit Schäden in der Höhe von CHF 40 Mio.

25. August — SBB und Personalverbände können sich nicht einigen bezüglich Vereinfachung der Zulagen. Verhandlungen zu diesem Thema waren beim Abschluss des letzten Gesamtarbeitsvertrags vereinbart worden, doch zeigten die Verbände danach zu wenig Entgegenkommen.

30. August — Die SBB informiert über die Ergebnisse des ersten Halbjahres 2005: Trotz einer deutlichen Steigerung der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr fällt das Gesamtergebnis auf CHF –36,6 Mio. Besonders betroffen ist SBB Cargo, die eine starke Ertragseinbusse verzeichnet und in der Verlustzone verbleibt. Sie kündigt eine Neustrukturierung des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz an und bereitet Kostensenkungsprogramme bei den zentralen Bereichen und im Rollmaterialunterhalt vor.

September

14. September — Die SBB erhält bei den Brunel Awards den Spezialpreis für die beste architektonische Gesamtleistung bereits zum zweiten Mal nach 1994. Zudem vergibt ihr die Jury drei Awards (Bahnhof Zug, Lichtinstallation am Bahnhof Zug, Bahnhof Wankdorf) und fünf Anerkennungen.

22. September — Die SBB-Tochter Elvetino kündigt eine neue Ausrichtung an: Neben der Verpflegung in den Zügen wird Elvetino verstärkt auch an den Bahnhöfen aktiv, so mit festen Verkaufsstellen und mobilen Ständen zu den Stosszeiten. Die Begleitung von Zügen mit Railbars wird dagegen reduziert.

23. September — Das Bundesamt für Verkehr und die SBB präsentieren ihre Vorstellungen für die Zukunft der Eisenbahnbauten. Angesichts knapper Finanzen stehen Knotenausbauten und Ergänzungen des Netzes im Vordergrund vor Neubauten wie etwa der Wisenbergtunnel.

Oktober

3. Oktober — Der Nationalrat weist die Bahnreform 2 an den Bundesrat zurück. Der Ständerat schliesst sich im Dezember dieser Entscheidung an, um einen neuen Anlauf nicht zu verzögern. Der Bundesrat will die unbestrittenen Reformelemente forcieren, so etwa die Regelung der Bahnpolizei.

13. Oktober — Mit der Einweihung der «Welle von Bern» ist das letzte grosse Bauwerk im Rahmen von Bahn 2000 abgeschlossen. Insgesamt hat die SBB rund CHF 180 Mio. in die Leistungssteigerung des Knotens Bern investiert.

19. Oktober — Der Bundesrat beschliesst einen Beitrag von CHF 7,5 Mio. an Vorinvestitionen für den Bahnhof Porta Alpina im Gotthardbasistunnel. Auch National- und Ständerat halten bei der Budgetdebatte an diesem Beitrag fest. Die SBB hat Vorbehalte aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht eingebracht.

24. Oktober — Mit dem Pilotkurs für die Teamleiter nimmt die neu geschaffene Academia, die Akademie für Bahninfrastruktur, ihre Tätigkeit auf. Die auf die Bedürfnisse der Bahninfrastruktur ausgelegte Bildungsorganisation hilft das spezifische Bahn-Know-how zu sichern und aufzubauen.

28. Oktober — SBB Cargo gibt bekannt, dass sie ihr Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz flächendeckend auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft fokussiert. Das künftige Netz umfasst 323 regelmässig bediente Zustellpunkte (Grundnetz) sowie 170 so genannte Kundenlösungen, das heisst flexible Bedienungskonzepte ausserhalb des Grundnetzes. Hinzu kommen Zustellpunkte auf den Privatbahnnetzen. Die konkrete Detailplanung in Zusammenarbeit mit den Kunden dauert bis Ende Februar 2006. 560 Stellen bei SBB Cargo und 60 bei SBB Infrastruktur sollen abgebaut werden.

November

8. November — Der Schweizer Tourismuspreis «Milestone» geht an die SBB-Tochter RailAway. Die Spezialistin für Freizeitreisen wird prämiert für ihre Verdienste um den gesamten Schweizer Tourismus und für vorbildlichen Unternehmerteil.

27. November — Das Schweizer Volk nimmt äusserst knapp die Änderung des Arbeitsgesetzes an, die erlaubt, dass Läden in grossen Bahnhöfen und Flughäfen an Sonntagen geöffnet werden dürfen. Die SBB hatte sich im Abstimmungskampf für eine Annahme engagiert.

29. November — Die SBB übernimmt die Mehrheit an der Swiss Travel Centre AG, die als Tourismusvermarkterin tätig ist und ein Internetportal mit einer Hotelbuchungsplattform betreibt. Die restlichen Aktien werden von Schweiz Tourismus gehalten.

Dezember

1. Dezember — Das Billett per MMS wird eingeführt. Wer sich vorgängig registriert hat, kann mit dem Mobiltelefon Billette bestellen und erhält sie als Bild aufs Handy zugestellt. Das neue Arbeitsgerät der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter kann das MMS-Bild auf seine Gültigkeit überprüfen.

2. Dezember — In Zürich wird die neue Generation von Doppelstockkompositionen für die S-Bahn vorgestellt. Die neuen Züge bestehen aus vier Wagen mit total 378 Sitzplätzen; der Antrieb ist über alle vier Wagen verteilt.

9. Dezember — Die SBB zieht Bilanz nach einem Jahr Bahn 2000. Der Frequenzzuwachs im Fernverkehr liegt bei 7,5%, im Verkehr über die Neubaustrecke deutlich höher. Neu beurteilt wird die Frage der Pünktlichkeit. Trotz durchschnittlich 95,6% pünktlicher Züge im ganzen Netz kümmert sich eine Taskforce um die Pünktlichkeit auf der Strecke Bern–Zürich, wo Verspätungen häufig sind.

11. Dezember — Mit dem Fahrplanwechsel wird der gesamte öffentliche Verkehr in der Schweiz rauchfrei. Der Umbau der Raucher- in Nichtraucherabteile wird bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Auch die bezeichneten geschlossenen Räume und Zirkulationsflächen der RailCity werden zur rauchfreien Zone.

12. Dezember — Im Auftrag von ERS Railways fährt SBB Cargo Containerzüge in eigener Verantwortung und mit eigenen Lokomotiven von Basel nach Melzo und Padua und zurück.

12. Dezember — SBB Cargo bedient ihre Kunden im grenznahen Bereich von Weil am Rhein (D), mit einem eigenen Rangierteam.

16. Dezember — Erstmals seit der Gründung der SBB AG kommt es zu keiner Einigung bei den Lohnverhandlungen. Die Personalverbände rufen das Schiedsgericht an, das innert dreier Monate entscheiden muss.

20. Dezember — SBB, BLS, SOB und der Verband öffentlicher Verkehr gründen gemeinsam die Trasse Schweiz AG. Diese übernimmt ab April 2006 die Trassenvergabe. Damit erfüllen die Schweizer Bahnen eine Forderung der Europäischen Union für den diskriminierungsfreien Netzzugang.

Vorwort	14
Architektur	18
Personenverkehr	20
Güterverkehr	28
Infrastruktur	36
Immobilien	44
Strategie/Zielerreichung	50
Leistungen öffentl. Hand	54
Pensionskasse	56
Personal/Soziales	58
Umwelt/Nachhaltigkeit	62
Sicherheit	64
Risikomanagement	67
Corporate Governance	68
Jahreschronik	79
Ausblick	82
Finanzbericht	83

Ausblick 2006.

Februar

Der erste Zug von SBB Cargo erreicht Turin. Er transportiert 1000 Tonnen gerollten Flachstahl (Coils) für ThyssenKrupp Stahl.

März

Neupositionierung SBB Cargo Rollmaterialunterhalt wird vorgestellt.

April

Bilanzmedienkonferenz in Zürich.

Einführung von neuem Rollmaterial (Flirt) bei der SBB GmbH Süd-deutschland.

Projekt Zukünftige Entwicklung Bahn-Grossprojekte (ZEB) wird zusammen mit dem BAV vorgestellt.

Mai

Einsatz der neuen Doppelstocktriebzüge auf dem Netz der S-Bahn Zürich.

Jubiläumsfeiern 100 Jahre Simplontunnel in Brig.

Start des fokussierten Wagenladungsverkehrs bei SBB Cargo.

Einweihung Haltestelle Dreispitz Basel.

Juni

RailCity-Fest in Zürich.

Feier 150 Jahre Eisenbahn in Olten.

August

Einweihung Publikumsanlagen in Buchs SG.

Bekanntgabe Halbjahresergebnis 2006.

Dezember

Inbetriebnahme des Zugsicherungssystems ETCS auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist.

Abschluss der Perronausbauten in Genf Cornavin.

Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, geht nach 14 Jahren in Pension.

Finanzbericht.

Konzernbericht SBB

Finanzieller Lagebericht	84
Der SBB Konzern schliesst das Geschäftsjahr 2005 mit einem Verlust von CHF 166,3 Mio. ab. Die positiven Resultate der Divisionen Personenverkehr, Infrastruktur und Immobilien vermochten den Verlust des Güterverkehrs und das Ergebnis der Zentralbereiche nicht wettzumachen.	
Konzernerfolgsrechnung	93
Konzernbilanz	94
Konzernmittelflussrechnung	96
Konzerneigenkapitalnachweis	97
Anhang zur Konzernrechnung	98
Anmerkungen zur Konzernrechnung	101
Segmentinformation: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche	118
Beteiligungsverzeichnis	124
Bericht des Konzernprüfers	126

SBB AG

Erfolgsrechnung	127
Bilanz	128
Mittelflussrechnung	130
Anhang zur Jahresrechnung	131
Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses	146
Bericht der Revisionsstelle	147

Finanzieller Lagebericht.

Der SBB Konzern schliesst das Geschäftsjahr 2005 mit einem Konzernverlust von CHF 166,3 Mio. ab. Das Jahresergebnis wird insbesondere durch das negative operative Ergebnis des Güterverkehrs, die notwendigen Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen im Wagenladungsverkehr sowie die Bereinigung aus der Auflösung von Einstellverträgen aus der Zeit vor der Bahnreform belastet. Weitere Rückstellungen für Pensionskassenbelange und die Kosten aus Unwetterschäden wirkten sich zusätzlich negativ auf das Ergebnis aus.

Nach einem Konzerngewinn von CHF 42,6 Mio. im Jahre 2004 schliesst der SBB Konzern das Geschäftsjahr 2005 mit einem Verlust von CHF 166,3 Mio. ab. Das Konzernergebnis nach Segmenten präsentiert sich wie folgt:

Konzernergebnis nach Segmenten

in Mio. CHF	2005	2004	Veränderung
Personenverkehr	78,6	152,2	-73,6
Güterverkehr	-165,7	-2,8	-162,9
Infrastruktur	17,4	43,7	-26,3
Immobilien	21,0	15,2	5,8
Zentralbereiche	-123,2	-164,2	41,0
Intercompany-Eliminationen	5,6	-1,4	7,0
Konzernverlust/-gewinn	-166,3	42,6	-208,9

Die positiven Resultate der Divisionen Personenverkehr, Infrastruktur und Immobilien vermochten den Verlust des Güterverkehrs und das Ergebnis der Zentralbereiche (bestehend aus der Erhöhung der Swiss GAAP FER 16 Rückstellung – nachfolgend FER 16 – für die Pensionskasse sowie den Aufwendungen für das Reintegrationsprojekt «Chance» und die Unwetterschäden) nicht wettzumachen.

Im Personenverkehr brachte die erfolgreiche Einführung der Bahn 2000 ein sofortiges Mehrangebot mit guten Frequenzzunahmen und höheren Verkehrserträgen. Der Angebotsausbau zog entsprechend Mehrkosten im Betrieb und Unterhalt und überdies höhere Trassenpreise nach sich. Mit der Einführung von Bahn 2000 wurde durch den Bund beschlossen, die Trassenabgaben für den Fernverkehr um CHF 60 Mio. zu erhöhen und in diesem Zusammenhang den Betriebsbeitrag an die Infrastruktur entsprechend zu kürzen. Die Mehrkosten für den Betrieb von Bahn 2000 konnten durch den Personenverkehr noch nicht aufgefangen werden, da sich die Nachfrage für das höhere Angebot erwartungsgemäss erst nach und nach einstellen wird. Für Reorganisationsprojekte wurden Rückstellungen von netto CHF 5,5 Mio. gebildet. Überdies mussten die Tochtergesellschaften Turbo AG und zb Zentralbahn AG betreffend die Pensionskasse ASCOOP Rückstellungen von CHF 10,4 Mio. vornehmen.

War der Güterverkehr im Vorjahr noch auf Kurs zu einem ausgeglichenen Ergebnis, brach der Verkehrsertrag im Binnenverkehr ein. Die zunehmende Konkurrenz durch Open Access sowie die Einführung der 40-Tonnen-Limite für Lastwagen führten trotz Anhebung der Schwerverkehrsabgabe LSVA zu einer Preiserosion. Die Einbussen im Wagenladungsverkehr konnten aufwandseitig nicht aufgefangen werden. Auf Grund dieser Situation wurden einschneidende Restrukturierungsprogramme verabschiedet und Rückstellungen von CHF 75 Mio. gebildet. Die Auflösung von Wageneinstellverträgen mit Unterhaltsverpflichtungen gegenüber Privatwagenbesitzern aus der Zeit vor der Bahnreform belasten das Ergebnis des Güterverkehrs mit weiteren CHF 35 Mio.

Bei SBB Infrastruktur wirkte sich insbesondere die Kürzung der Bundesleistungen aus den Entlastungsprogrammen 2003 und 2004 aus. Die erfolgswirksamen Leistungen des Bundes für die Infrastruktur waren um CHF 117,9 Mio. tiefer als im Vorjahr. Im Zusammenhang mit der Restrukturierung im Güterverkehr musste eine Rückstellung von CHF 7 Mio. gebildet werden, und die Strompanne belastete das Ergebnis mit CHF 4 Mio. Im Energiebereich musste auf Grund der durch die Trockenheit bedingten tiefen Wasserstände und durch den längeren Ausfall des Kraftwerks Leibstadt vermehrt Energie hinzugekauft werden. Effizienzsteigerungen und tiefere Investitionen wirkten sich indessen positiv auf das Ergebnis aus. Mit der im Vergleich zum Vorjahr um CHF 30 Mio. höheren Ausgleichszahlung von SBB Immobilien weist die Infrastruktur einen Gewinn von CHF 17,4 Mio. aus.

SBB Immobilien steigerte das Ergebnis trotz höherer Ausgleichszahlung an SBB Infrastruktur (netto CHF 30 Mio.) um CHF 5,8 Mio. Insbesondere positiv entwickelte sich die Geschäftstätigkeit in den sieben RailCity-Bahnhöfen, was zu einem Anstieg der Umsatzmieterträge bei SBB Immobilien führte. Das tiefere Investitionsvolumen und Erfolge aus Veräusserung von nicht mehr benötigtem Anlagevermögen beeinflussten das Ergebnis zusätzlich positiv.

Die Zentralbereiche tragen die Auswirkungen der FER 16 Rückstellung und die Aufwendungen für das Reintegrationsprojekt «Chance». Durch die erfreuliche Entwicklung an den Kapitalmärkten erzielte die Pensionskasse SBB ein positives Jahresergebnis von CHF 460 Mio. Die Pensionskassenunterdeckung wurde dadurch vermindert. Der Zuweisungsbetrag an die Rückstellung gemäss FER 16 für das Jahr 2005 konnte auf CHF 94 Mio. (Vorjahr: CHF 150 Mio.) reduziert werden. Die Unwetter von Ende August 2005 verursachten einen Schaden von rund CHF 84 Mio. Als Selbstversicherer trägt die SBB total CHF 50 Mio. der Schadensumme, wovon je CHF 25 Mio. auf die SBB AG und die SBB Insurance AG entfallen. Der übersteigende Betrag von rund CHF 34 Mio. wird durch die Rückversicherer gedeckt.

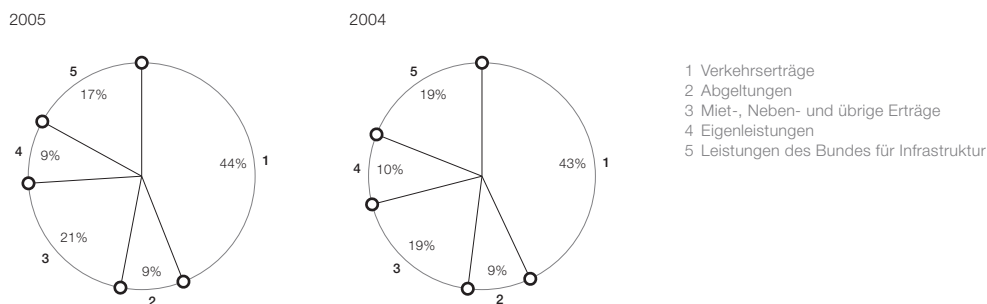
Eckwerte im Überblick

in Mio. CHF	2005	2004	Veränderung
Betriebsertrag	7 087,8	7 008,6	79,2
Betriebsaufwand	7 107,0	6 757,5	349,5
Betriebsergebnis vor Personalvorsorge FER 16	-19,2	251,1	-270,3
Betriebsergebnis nach Personalvorsorge FER 16	-113,2	101,1	-214,3
EBIT	-79,2	118,9	-198,1
Verlust/Gewinn vor Steuern	-156,2	50,1	-206,3
Konzernverlust/-gewinn	-166,3	42,6	-208,9

Betriebsertrag.

Der Betriebsertrag verzeichnet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von CHF 79,2 Mio. oder 1,1% auf CHF 7087,8 Mio. Die Zunahme ergibt sich einerseits aus höheren Verkehrs- (CHF +122,2 Mio.) und Mieterträgen (CHF +14,1 Mio.), andererseits aus dem Anstieg der Neben- und übrigen Erträge (CHF +145,9 Mio.) durch höhere Volumen der brutto verbuchten Geschäftsfälle (Handy-Prepaid, Touroperating, Energieverkäufe, Kostenbeteiligung Dritter an Investitionsprojekten). Dagegen stehen um CHF 121,4 Mio. tiefere Leistungen der öffentlichen Hand (Abgeltungen und Leistungen des Bundes für Infrastruktur), tiefere Eigenleistungen von CHF 53,4 Mio. und höhere Ertragsminderungen von CHF 28,2 Mio.

Struktur des Betriebsertrags



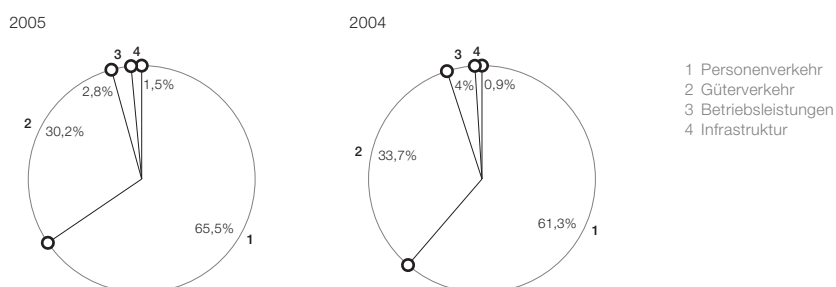
Entwicklung der Verkehrserträge

in Mio. CHF	2005	2004	Veränderung
Personenverkehr	2 076,2	1 870,3	205,9
Güterverkehr	957,2	1 027,8	-70,6
Betriebsleistungen	89,1	122,8	-33,7
Infrastruktur	48,3	27,7	20,6
Verkehrserträge	3 170,8	3 048,6	122,2

Die konsolidierten Verkehrserträge konnten im Geschäftsjahr 2005 trotz Ertragseinbruch im Güterverkehr erneut deutlich auf CHF 3170,8 Mio. (CHF +122,2 Mio.) gesteigert werden. Zur Steigerung trug massgeblich der Personenverkehr bei.

Die Zusammensetzung der Verkehrserträge nach Verkehrsarten hat sich gegenüber dem Vorjahr auch entsprechend verändert. Der Anteil der Personenverkehrserträge stieg auf 65,5% (Vorjahr: 61,3%).

Struktur des Verkehrsertrags



Personenverkehrsertrag. Der Personenverkehrsertrag verzeichnet im Berichtsjahr eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 11% oder CHF 205,9 Mio. Die Steigerung ist massgeblich auf die Einführung von Bahn 2000 (Mehrverkehre und Tarifmassnahmen), die Verkehrserträge aus der Erhöhung des Kooperationsanteils an Lyria (TGV Schweiz–Paris) von 11 auf 26% und auf die neu in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Joint-Venture-Gesellschaften Cisalpino SA und Ticino–Lombardia SA zurückzuführen.

Güterverkehrsertrag. Die aus der wachsenden Konkurrenzsituation (Open Access und Einführung der 40-Tonnen-Limite für Lastwagen) resultierende Preiserosion, der Einbruch des Binnenwagenladungsverkehrs und die Verluste im Transit Schweiz führten zu einem Ertragsrückgang im Güterverkehr von CHF 70,6 Mio. oder 6,9% gegenüber dem Geschäftsjahr 2004.

Betriebsleistungsertrag. Als Folge der Bereinigung von Gemeinschaftsverträgen mit anderen Bahnen wurden weniger Betriebsleistungen für Dritte erbracht.

Ertrag aus Infrastrukturbenützung. Die Zunahme der Erträge für Infrastrukturbenützung begründet sich in zunehmenden Trassenverkäufen an Dritte durch den Open Access im Güterverkehr.

Leistungen der öffentlichen Hand.

Im Berichtsjahr reduzierten sich die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand um CHF 121,4 Mio. auf CHF 1847,0 Mio. Der Rückgang bei den Leistungen des Bundes für Infrastruktur beruht auf der Trassenpreisabschöpfung durch den Bund im Zusammenhang mit der Einführung von Bahn 2000, auf dem neuen Finanzierungsmodus (FINIS) des Fonds für Eisenbahngrossprojekte und auf den Entlastungsprogrammen des Bundes der Jahre 2003 und 2004.

Mit der Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig und dem Zusammenschluss mit der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn zur zb Zentralbahn AG, fallen die bisherigen Leistungen des Bundes für Infrastruktur an den Geschäftsbereich Brünig (2004: CHF 14,3 Mio.) gemäss Abgeltungsverordnung neu unter Abgeltungen regionaler Personenverkehr an.

Die Leistungen der öffentlichen Hand setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. CHF	2005	2004	Veränderung
Bund	336,9	332,1	4,8
Kantone	181,1	179,5	1,6
Dritte	22,3	10,5	11,8
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	540,3	522,1	18,2
Trassenpreissubventionen	96,3	101,8	-5,5
Abgeltung an Cargo für Kombiverkehr	11,1	13,0	-1,9
Total Abgeltungen	647,7	636,9	10,8
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 199,3	1 331,5	-132,2
Total Leistungen der öffentlichen Hand	1 847,0	1 968,4	-121,4

Der Anteil der Leistungen der öffentlichen Hand am Betriebsertrag beträgt 26,1% (Vorjahr 28,1%).

Neben den erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand erhöhten sich die Verpflichtungen gegenüber dem Aktionär (langfristige Verbindlichkeiten Bund) für die Deckung des Grundbedarfs Infrastruktur und die Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten (Bahn 2000 und AlpTransit-Zufahrten) um insgesamt CHF 448,2 Mio. Dagegen reduzierte sich die Verbindlichkeit gegenüber dem Aktionär durch den Forderungsverzicht auf den aktivierten Zinsen (FINIS) um CHF 105,6 Mio.

Abgeltungen.

Die SBB wird für nicht kostendeckende, von der öffentlichen Hand bestellte Leistungen mit Abgeltungen entschädigt. Die Abgeltungen stiegen im Geschäftsjahr 2005 auf CHF 647,7 Mio. (CHF +10,8 Mio.).

Die Entwicklungen im Einzelnen:

Abgeltungen regionaler Personenverkehr. Die Abgeltungen regionaler Personenverkehr haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 18,2 Mio. auf CHF 540,3 Mio. zugenommen. Davon entfallen CHF 25,4 Mio. auf Abgeltungen für Infrastruktur im Regionalverkehr und CHF 514,9 Mio. auf effektive Abgeltungen für den Verkehr.

Die neue Aufteilung Regional- und Fernverkehr mit der BLS führte zu einem Rückgang der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr von CHF 30,2 Mio. Dagegen ergaben sich zusätzliche Abgeltungen für Wiesental (SBB GmbH) und durch die Integration Sensetalbahn Bus. Bei der zb Zentralbahn AG ist neu die Strecke Hergiswil–Engelberg der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn mit CHF 3,0 Mio. dazugekommen. Die Turbo AG erhielt mehr Leistungen im Umfang von CHF 5,9 Mio., die SBB GmbH von CHF 1,1 Mio.

Trassenpreissubventionen. Mit Trassenpreissubventionen wird die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene bezweckt. Die Trassenpreissubventionen an die SBB Infrastruktur war im Berichtsjahr um CHF 5,5 Mio. tiefer als im Vorjahr. Von den verbilligten Trassenpreisen des Bundes profitieren nicht nur SBB Cargo, sondern auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Trassenleistungen von SBB Infrastruktur beziehen. So entfallen im Geschäftsjahr 2005 von insgesamt CHF 96,3 Mio. vereinnahmten Trassenpreissubventionen CHF 19,5 Mio. oder 20,2 % auf andere EVU.

Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr. Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr waren im Geschäftsjahr 2005 erneut tiefer. Ab dem Berichtsjahr wird die Abgeltung nach der effektiv gefahrenen Leistung entschädigt; bis anhin erfolgte eine Pauschalabgeltung.

Leistungen des Bundes an die Infrastruktur.

Die SBB ist im Rahmen der Grundversorgung vom Bund beauftragt, die bestehende Schieneninfrastruktur zu erhalten, zu betreiben und weiter zu entwickeln. Dafür wird die SBB vom Bund finanziell entschädigt.

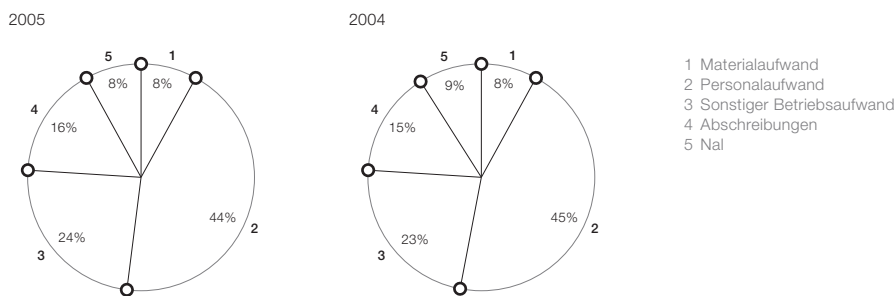
Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 132,2 Mio., wovon CHF 14,3 Mio. auf den bisherigen Geschäftsbereich Brünig entfallen. Der Beitrag für Abschreibungen an SBB Infrastruktur wurde auf Grund der gestiegenen Abschreibungen aus der Aktivierung der Anlagen Bahn 2000 um CHF 18,8 Mio. erhöht. Der Betriebsbeitrag an SBB Infrastruktur wurde dagegen um insgesamt CHF 136,7 Mio. reduziert. Kürzungen erfolgten im Rahmen der Entlastungsprogramme 2003 und 2004 aus der Trassenpreisabschöpfung im Fernverkehr (CHF 60,0 Mio.) und durch Umschichtungen (CHF 44,0 Mio.) sowie mit der Kompensation von Mehraufwendungen für ETCS und Trassenpreissubventionen von CHF 36,0 Mio.

Betriebsaufwand.

Im Berichtsjahr erhöhte sich der Betriebsaufwand um CHF 349,5 Mio. oder 5,2% auf CHF 7107,0 Mio. Dieser Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus der Rückstellungsbildung für Restrukturierungsmaßnahmen, den höheren Betriebskosten und Abschreibungen für das Mehrangebot von Bahn 2000 und durch den Ausbau des Transportvolumens auf der Nord-Süd-Achse.

Der Personalaufwand ist mit knapp CHF 3,2 Mia. der grösste Posten im Betriebsaufwand; der eigentliche Lohnaufwand verblieb bei einem praktisch gleich bleibenden durchschnittlichen Personalbestand von 28 330 Vollzeitstellen auf Vorjahresniveau (28 351), während der übrige Personalaufwand auf Grund der Restrukturierungs-rückstellungen und der Sozialversicherungsaufwand durch die Übernahme der PK-Sanierungsbeiträge der Arbeitnehmer eine Steigerung auswies.

Eckwerte des Betriebsaufwandes



Bilanz.

Eckwerte der Bilanz

in Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004	Veränderung
Umlaufvermögen	2 292,3	2 199,5	92,8
<i>davon Flüssige Mittel</i>	862,4	805,7	56,7
Anlagevermögen	27 148,8	26 436,9	711,9
<i>davon Sachanlagen und Anlagen im Bau</i>	25 601,2	24 878,0	723,2
Total Aktiven	29 441,1	28 636,4	804,7
Finanzverbindlichkeiten	13 431,9	12 647,6	784,3
Übrige Verbindlichkeiten	4 399,6	4 260,6	139,0
Eigenkapital	11 609,6	11 728,2	-118,6
Total Passiven	29 441,1	28 636,4	804,7

Die Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um CHF 804,7 Mio. zugenommen und beträgt per 31. Dezember 2005 CHF 29,4 Mia. Seit der Gründung der SBB AG im Jahr 1999 stellt dies das grösste Bilanzsummenwachstum dar. Das geringere Bilanzwachstum der früheren Jahre begründete sich im Effekt der speziellen Konstruktion des vom Bund bei der Gründung der Pensionskasse SBB festgelegten Finanzierungsmodus. Danach hatte die SBB einen Betrag von CHF 5,1 Mia. in den Aktiven als Guthaben gegenüber dem Bund und in den Passiven als Verpflichtung gegenüber dem Bund in die Eröffnungsbilanz einzustellen. Mit der schrittweisen Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB verringerten sich diese Posten jährlich um CHF 850 Mio. bzw. letztmalig um

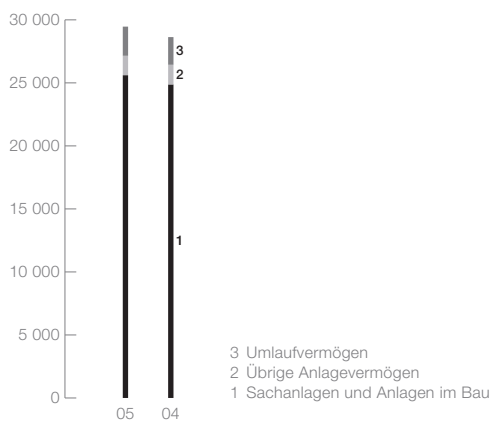
CHF 906,8 Mio. im Jahr 2004. Mit dem Wegfall dieses Effektes ist die Bilanzsumme im Berichtsjahr markant gestiegen.

Mit netto CHF 723,2 Mio. zeigen erneut die Sachanlagen und Anlagen im Bau aus den Grossprojekten Bahn 2000 und AlpTransit-Zufahrten sowie Rollmaterialbeschaffungen die höchste Zunahme. Im Gegenzug erhöhten sich die Finanzverbindlichkeiten um CHF 784,3 Mio.

Die Bilanzstruktur entwickelte sich analog zu den Vorjahren; 92,2% der Aktiven entfallen auf das Anlagevermögen, die Eigenkapitalquote beträgt 39,4%.

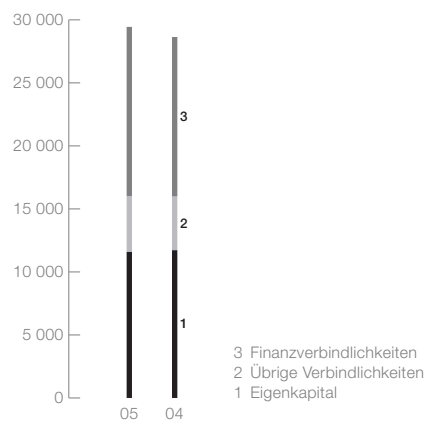
Aktiven

Mio. CHF



Passiven

Mio. CHF



Mittelherkunft

in Mio. CHF	2005	2004
Cashflow	964,6	1 124,2
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	982,8	1 328,2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 582,1	-1 924,1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	656,2	796,4
Mittelveränderung insgesamt	56,8	200,5

Der Cashflow reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 159,6 Mio. oder 14,2% auf CHF 964,6 Mio. Nach Berücksichtigung der cashwirksamen Veränderungen im Working Capital resultiert ein Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit von CHF 982,8 Mio. Um den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit zu decken, mussten kurz- und langfristige Mittel in der Höhe von CHF 656,2 Mio. aufgenommen werden. In der Reduktion des Mittelflusses aus Investitionstätigkeit widerspiegelt sich der Abschluss von Bahn 2000.

Nettoverschuldung

in Mio. CHF	2005	2004
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	236,1	62,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 240,1	5 024,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	8 091,3	7 708,1
<i>davon gegenüber Bund</i>	7 869,7	7 503,5
<i>davon gegenüber Dritten</i>	221,6	204,7
<i>./. Langfristige Erlösabgrenzungen</i>	-135,6	-147,6
Total Finanzverbindlichkeiten	13 431,9	12 647,6
<i>./. Flüssige Mittel und Wertschriften</i>	-1 499,6	-1 396,7
Nettoverschuldung	11 932,3	11 250,9
Zunahme Nettoverschuldung	681,5	713,0
Veränderung Verpflichtungen Bund	374,6	558,0
Zunahme Nettoverschuldung ohne Bund	306,9	155,0

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um weitere CHF 681,5 Mio. zugenommen. Nach Abzug der Veränderung der Verpflichtungen Bund von CHF 374,6 Mio., aus der Mittelaufnahme für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen und die Deckung des Grundbedarfs resultiert eine Zunahme der Nettoverschuldung gegenüber Dritten von CHF 306,9 Mio. Die Zunahme ergibt sich im Wesentlichen durch die Nettoaufnahme von CHF 260 Mio. (Aufnahme CHF 300 Mio. abzüglich termingerechter Rückzahlung von CHF 40 Mio.) bei der Eurofima zur Finanzierung von Neubeschaffungen im Rollmaterialbereich.

Konzernerfolgsrechnung SBB.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Anmerkung	2005	2004
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 170,8	3 048,6
Abgeltungen	2	647,7	636,9
Mieterträge Liegenschaften	3	308,6	294,5
Nebenerträge	4	1 184,6	956,7
Übrige Erträge	5	17,0	99,0
Eigenleistungen	6	673,9	727,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	7	1 199,3	1 331,5
Ertragsminderungen	8	-114,1	-85,9
Total Betriebsertrag		7 087,8	7 008,6
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	9	-542,6	-527,5
Personalaufwand	10	-3 189,4	-3 075,2
Sonstiger Betriebsaufwand	11	-1 690,1	-1 560,0
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	12	-1 112,1	-984,7
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	13	-572,7	-610,0
Total Betriebsaufwand		-7 107,0	-6 757,5
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16		-19,2	251,1
Personalvorsorge FER 16	14	-94,0	-150,0
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16		-113,2	101,1
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	15	61,3	42,7
Projekt «Chance»	16	-27,4	-24,9
EBIT		-79,2	118,9
Finanzertrag	17	84,7	86,2
Finanzaufwand	18	-161,6	-155,0
Verlust/Gewinn vor Steuern		-156,2	50,1
Steuern	19	-7,7	-6,1
Minderheitsanteile		-2,4	-1,4
Konzernverlust/-gewinn		-166,3	42,6

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2005	31.12.2004
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	20	862,4	805,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	536,1	546,8
Andere Forderungen	22	185,7	160,8
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	23	312,7	291,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		395,4	394,6
Total Umlaufvermögen		2 292,3	2 199,5
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	24	1 290,3	1 343,2
Sachanlagen	25	20 845,2	19 520,5
Anlagen im Bau	25	4 755,9	5 357,5
Immaterielle Anlagen	26	257,4	215,7
Total Anlagevermögen		27 148,8	26 436,9
Total Aktiven		29 441,1	28 636,4

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2005	31.12.2004
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	27	236,1	62,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28	745,7	726,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	29	123,4	126,2
Passive Rechnungsabgrenzungen	30	1 115,5	1 174,4
Kurzfristige Rückstellungen	31	475,6	359,8
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 696,3	2 449,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	32	5 240,1	5 024,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	33	8 091,3	7 708,1
Langfristige Rückstellungen	31	1 803,8	1 726,2
Total langfristiges Fremdkapital		15 135,2	14 458,3
Total Fremdkapital		17 831,5	16 908,2
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzernverlust/-gewinn		633,5	590,8
Konzernverlust/-gewinn		-166,3	42,6
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		11 536,3	11 702,5
Minderheitsanteile		73,3	25,7
Total Eigenkapital		11 609,6	11 728,2
Total Passiven		29 441,1	28 636,4

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernmittelflussrechnung SBB.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	2005	2004
Konzernverlust/-gewinn	-166,3	42,6
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 112,1	984,7
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	498,9	486,4
Darlehensverzicht FINIS (aktivierte Zinsen)	-105,6	0,0
Veränderung Langfristige Erlösabgrenzungen	-11,9	-11,0
Veränderung Langfristige Rückstellungen	101,0	102,7
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	-61,3	-42,7
Aktivierte Eigenleistungen	-400,2	-429,1
Equity-Bewertung	-2,1	-9,4
Cashflow	964,6	1 124,2
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23,8	10,7
Veränderung Warenvorräte und angefangene Arbeiten	-20,4	-9,7
Veränderung Übriges Umlaufvermögen	-0,3	23,8
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	12,8	177,9
Veränderung Minderheitsanteile	2,4	1,3
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	982,8	1 328,2
Änderung Konsolidierungskreis	31,7	4,6
Investitionen Finanzanlagen	-9,9	-51,8
Desinvestitionen Finanzanlagen	32,5	129,3
Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau	-1 742,2	-2 050,8
Desinvestitionen Sachanlagen	176,7	46,2
Investitionen in immaterielle Anlagen	-70,9	-1,6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 582,1	-1 924,1
Veränderung Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	7,1	37,3
Veränderung Langfristige Finanzverbindlichkeiten	155,5	217,9
Veränderung Andere langfristige Verbindlichkeiten	493,9	541,5
Dividendenzahlungen an Minderheiten	-0,3	-0,3
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	656,2	796,4
Mittelveränderung insgesamt	56,8	200,5
Flüssige Mittel per 1. Januar	805,7	604,9
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	-0,2	0,3
Flüssige Mittel per 31. Dezember	862,4	805,7
Veränderung Flüssige Mittel	56,8	200,5

Konzerneigenkapitalnachweis SBB.

Mio. CHF	Gesellschafts- kapital	Kapital- reserven (Agio)	Gewinn- reserven	kum. Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Eigenkapital per 1.1. 2004	9 000,0	2 069,1	589,3	1,5	11 659,9	22,7	11 682,6
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	1,4
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzerngewinn	0,0	0,0	42,6	0,0	42,6	1,9	44,5
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1
Eigenkapital per 31.12. 2004	9 000,0	2 069,1	631,9	1,5	11 702,5	25,7	11 728,2
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	45,5	45,5
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3
Konzernverlust	0,0	0,0	-166,3	0,0	-166,3	2,4	-164,0
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,2
Eigenkapital per 31.12. 2005	9 000,0	2 069,1	465,5	1,7	11 536,3	73,3	11 609,6

Das Aktienkapital ist in 180 Mio. Namenaktien zu je CHF 50 Nennwert eingeteilt und ist voll liberiert.

Anhang zur Konzernrechnung 2005. Konsolidierungsgrundsätze.

Allgemeines. Die für den vorliegenden Konzernabschluss angewandten Grundsätze der Rechnungslegung und Berichterstattung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Aktienrechts und der «Fachempfehlungen zur Rechnungslegung» (Swiss GAAP FER) und vermitteln einen dem Grundsatz «true and fair view» folgenden Einblick in die Konzernrechnung.

Abschlussdatum. Das Berichtsjahr umfasst für alle Gesellschaften 12 Monate; mit Ausnahme der Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG (Abschluss per 30. September) ist das Geschäftsjahr sämtlicher einbezogenen Einheiten identisch mit dem Kalenderjahr.

Konsolidierungskreis. Der Konzernabschluss umfasst die Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB (SBB AG) und der Beteiligungen, an welchen die SBB AG direkt oder indirekt die Stimmenmehrheit besitzt.

Die 100%-Beteiligung an der AlpTransit Gotthard AG wird nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen. Die Leitung dieser Beteiligung liegt auf Grund einer Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der SBB direkt beim Bund, weshalb das Kriterium der einheitlichen Leitung innerhalb der Gruppe SBB nicht gegeben ist.

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können den Aufstellungen auf den Seiten 124 und 125 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode. Für alle Gesellschaften, an denen die SBB AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist, wird die Methode der Vollkonsolidierung angewendet. Die Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden zu 100% erfasst; die Anteile von Drittaktionären am Eigenkapital und am Ergebnis werden gesondert ausgewiesen.

Handelt es sich bei einer Beteiligung um ein Unternehmen unter gemeinschaftlicher Kontrolle (echtes Joint Venture), so wird seit 1. Januar 2005 die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen absolut gleichwertigen Einfluss und Kontrolle über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotale erfasst.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Purchase-Methode. Konzerninterne Aktiven und Passiven sowie Aufwendungen und Erträge werden gegeneinander verrechnet. Noch nicht durch Verkäufe an Dritte realisierte Zwischengewinne auf konzerninternen Lieferungen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Nach der Equity-Methode einbezogen werden assoziierte Gesellschaften mit einer Beteiligung zwischen 20% und 50% oder Gesellschaften mit genau 50%, welche die Bedingungen der Quotenkonsolidierung nicht erfüllen.

Minderheitsanteile. Die ausgewiesenen Minderheitsanteile am Konzerneigenkapital und -erfolg entsprechen den auf Grund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Fremddanteilen am Eigenkapital und Erfolg der entsprechenden Gesellschaften.

Fremdwährungsumrechnung. Aktiven und Fremdkapital von in Fremdwährung erstellten Bilanzen werden zum Umrechnungskurs des Bilanzstichtags umgerechnet. Das Eigenkapital wird zum historischen Kurs, Erträge und Aufwendungen werden zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die aus der Anwendung dieser Methode entstehenden Umrechnungsdifferenzen werden erfolgsneutral mit den Gewinnreserven verrechnet.

Im vorliegenden Abschluss wurden folgende Umrechnungskurse angewandt:

	Durchschnittskurs		Stichtagskurs	
	2005	2004	31.12.2005	31.12.2004
EUR	1,54	1,55	1,57	1,56
GBP	2,28	-	2,28	-

Goodwill. Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen neu bewertet. Die Differenz zwischen dem sich ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis (Goodwill) wird aktiviert und in der Regel über fünf Jahre linear abgeschrieben.

Bewertungsgrundsätze der Konzernrechnung.

Allgemeines. Die Konzernrechnung basiert auf nach einheitlichen Bewertungsgrundsätzen erstellten Jahresabschlüssen der Konzerngesellschaften. Die angewandten Grundsätze der Bewertung und Offenlegung entsprechen den Swiss GAAP FER.

Umlaufvermögen. Die Flüssigen Mittel setzen sich aus Kassenbeständen, Post- und Bankguthaben, kurzfristig realisierbaren Geldanlagen und aus nicht betrieblich notwendigen Wertschriften zusammen. Die Wertschriften sind zum Marktwert ausgewiesen.

Die *Forderungen aus Lieferungen und Leistungen* und die *sonstigen Forderungen* sind zum Nominalwert abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger Wertberichtigungen ausgewiesen. Konkrete Bonitätsrisiken werden einzeln berücksichtigt, den latenten Kreditrisiken wird mit einer pauschalen Wertberichtigung Rechnung getragen.

Warenvorräte und angefangene Arbeiten, die grösstenteils dem Eigenbedarf dienen, werden zu den Anschaffungs- bzw. Herstellkosten unter Beachtung des Niederstwertprinzips bilanziert. Die Herstellkosten werden anhand der Material- und Fertigungskosten (Vollkosten) berechnet. Risiken aus langer Lagerdauer oder reduzierter Verwertbarkeit wird mittels Wertberichtigungen Rechnung getragen. Geltend gemachte Skontoabzüge werden dem Finanzertrag gutgeschrieben.

Anlagevermögen. Die Finanzanlagen enthalten nicht konsolidierte Beteiligungen mit einem Stimmrechtsanteil ab 20 %, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, sowie die übrigen nicht konsolidierten Beteiligungen, die zum Anschaffungswert abzüglich angemessener, betriebswirtschaftlich notwendiger Abschreibungen eingesetzt sind. Zudem sind in den Finanzanlagen langfristige Forderungen gegenüber Dritten, gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen und Forderungen gegenüber dem Aktionär enthalten. Diese werden zum Nominalwert abzüglich Wertberichtigungen für konkrete Bonitätsrisiken eingesetzt.

Die Bewertung der *Sachanlagen* erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich der notwendigen Abschreibungen. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Objekte.

Die geschätzten Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauern der Sachanlagen betragen in Jahren:

Technische, elektrotechnische und mechanische Einrichtungen	15–25
Werkzeuge, Mobiliar, Geräte	5–20
EDV Hardware	2–8
Telecom	2–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–30
– Reisezugwagen	20–30
– Güter- und Dienstwagen	20–33
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	7–30
Bahntechnik	15–33
Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	40–80
Gebäude	40–75

Leasingverträge, die – wirtschaftlich gesehen – einem Anlagekauf gleichkommen (Financial Lease), werden unter dem Sachanlagevermögen aktiviert und über die gleiche Nutzungsdauer wie artverwandte Anlagen abgeschrieben. Die Leasingverpflichtungen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Gewinne aus Sale and Leaseback-Transaktionen (Financial Lease) werden zurückgestellt und über die Dauer des Vertrags aufgelöst.

Die *Anlagen im Bau* beinhalten die aufgelaufenen Gesamtkosten eines Projektes. Nicht aktivierbare Kostenanteile werden bis zum Projektende mit entsprechenden Wertberichtigungen berücksichtigt.

Die *immateriellen Anlagen* umfassen bezahlte immaterielle Werte (Goodwill, Wassernutzungs-, Durchleitungs- und übrige Rechte sowie Software), welche linear über die entsprechenden Nutzungsdauern abgeschrieben werden. Die geschätzten Nutzungs- bzw. Abschreibungsdauern der immateriellen Anlagen betragen in Jahren:

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4–8

Fremdkapital. Unter den *kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten* werden mit Ausnahme der so genannten variabel verzinslich und bedingt rückzahlbaren Bundesdarlehen sämtliche verzinslichen Verbindlichkeiten eingesetzt. Als langfristig gelten alle Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die innert eines Jahres fälligen Verbindlichkeiten werden als kurzfristig ausgewiesen; dazu zählen auch Jahresfälligkeiten der langfristigen Verbindlichkeiten.

Rückstellungen werden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen gebildet respektive aufgelöst. Die latenten Steuern betreffen nur Tochtergesellschaften, da die SBB AG – mit Ausnahme der nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften – und die SBB Cargo AG steuerbefreit sind. Sie berücksichtigen sämtliche ertragssteuerlichen Auswirkungen, welche sich aus den unterschiedlichen handelsrechtlichen beziehungsweise lokalen steuerlichen sowie den konzerninternen Bewertungsgrundsätzen ergeben. Die Rückstellung wird nach der «Liability»-Methode gebildet und laufend an allfällige Änderungen der lokalen Steuergesetzgebung angepasst. Die Bilanzierung erfolgt unter den langfristigen Rückstellungen.

Es bestehen zurzeit keine wesentlichen verwendbaren Verlustvorträge und zu erwartende Steuergutschriften.

Die Zuweisungen an die *Personalvorsorge* erfolgen nach den Vorschriften des BVG. Alle bedeutenden Vorsorgeeinrichtungen des Konzerns beruhen in erster Linie auf dem Prinzip des Leistungsprimats. Die Leistungen an die versicherten Mitarbeitenden werden in der Regel in Prozenten des in den letzten Jahren vor der Pensionierung erwarteten Salärs und abhängig von der Anzahl Dienstjahre berechnet.

Die berufliche Vorsorge der Mitarbeitenden des SBB Konzerns wird grundsätzlich durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Ausnahmen bilden die Tochtergesellschaften, welche über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eine eigene Vorsorgeeinrichtung verfügen.

Swiss GAAP FER 16 regelt die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Personalvorsorgeeinrichtungen in der Jahresrech-

nung, obwohl sich im juristischen Sinne daraus nicht zwingend ein Guthaben oder eine Verpflichtung ergibt. Aktiven und Verpflichtungen aus Vorsorgeeinrichtungen werden periodisch neu bewertet. Bei der SBB werden die FER 16 Berechnungen jährlich durch die LCP Libera AG durchgeführt. Dabei wird die «Projected Unit Credit»-Methode angewendet. Die projizierten Vorsorgeverpflichtungen («Projected Benefit Obligations» – PBO) der aktiven Versicherten entsprechen dem Barwert der am Stichtag erworbenen Vorsorgeleistungen unter Einrechnung der angenommenen künftigen Lohn- und Rentenerhöhungen sowie der Austrittswahrscheinlichkeiten. Die Vorsorgeverpflichtungen der Rentenbezügerinnen und -bezüger ergeben sich als Barwert der laufenden Renten unter Berücksichtigung der angenommenen künftigen Rentenerhöhungen. Die gesamte Verpflichtung wird mit dem zum Verkehrswert ermittelten Vermögen verglichen. Ergibt sich eine Unterdeckung, wird mindestens der passive Betrag (Fortschreibung des Betrages vom Vorjahr) ausgewiesen. Übersteigt der Unterschiedsbetrag (Differenz zwischen dem passiven Betrag und der eigentlichen Unterdeckung) den von FER 16 vorgesehenen Korridor (höherer Betrag von 10 % des Vorsorgevermögens oder 10 % der Vorsorgeverpflichtung), wird der Unterschiedsbetrag über eine durchschnittliche Verbleibszeit der Versicherten (im Falle der SBB 13 Jahre) amortisiert und somit erfolgswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente. Die Strategie im Finanzbereich der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Basisgeschäften abgeschlossen. Zur Risikoüberwachung werden die Geschäfte ausserhalb der Bilanz regelmässig bewertet. Eine erfolgswirksame Verbuchung erfolgt im Zeitpunkt der Realisierung.

Anmerkungen zur Konzernrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit 1. Januar 2005 hat sich der Kreis der konsolidierten Beteiligungen wie folgt verändert:

Zugang: – zb Zentralbahn AG, Stansstad (Januar 2005 – Fusion Luzern–Stans–Engelberg-Bahn mit Geschäftsbereich Brünig)
 – STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich (Dezember 2005)
 – STC Switzerland Travel Centre Ltd., London (Dezember 2005)
 – Railway GmbH, Stuttgart (Mai 2005)

Liquidation: – Immobiliengesellschaft Casa Nostra AG, Bern (Dezember 2005)

Fusion: – EuroTurbo GmbH, Konstanz mit SBB GmbH, Konstanz (Januar 2005)

Per 1. Januar 2005 wurde die Quotenkonsolidierung für echte Joint Ventures eingeführt. Dies betrifft die Gesellschaften Cisalpino SA und Ticino–Lombardia SA.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2005	2004
Personenverkehr	2 076,2	1 870,3
Güterverkehr	957,2	1 027,8
Betriebsleistungen	89,1	122,8
Infrastruktur	48,3	27,7
Verkehrserträge	3 170,8	3 048,6

Die Verkehrserträge konnten insgesamt um 4,0% gesteigert werden.

Der Personenverkehr verzeichnet eine Ertragszunahme von CHF 205,9 Mio. oder 11,0%. Der markante Zuwachs konnte einerseits durch das höhere Angebot von Bahn 2000, andererseits durch den Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre mit den Joint Ventures Cisalpino SA und Ticino–Lombardia SA und durch Zukauf von Verkehrsrechten an der TGV-Verbindung Schweiz–Paris (Lyria II) erreicht werden.

Im Güterverkehr brachen insbesondere die Leistungen im Binnenverkehr ein. Betroffen waren hauptsächlich die Branchen Bau, Handel, Holz/Papier und Werksverkehr. Die Einführung der 40-Tonnen-Limite für Lastwagen führte trotz Erhöhung der LSVA zudem zu einem Preiserfall.

Die tieferen Erträge aus den Betriebsleistungen sind im Wesentlichen die Folge aus der neuen Aufteilung von Regional- und Fernverkehr mit der BLS und aus der Kündigung von Gemeinschaftsverträgen mit den ausländischen Bahnen.

Im Berichtsjahr konnten aus Open Access erneut mehr Trassen an Dritte verkauft werden.

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2005	2004
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	336,9	332,1
Kantone	181,1	179,5
Beiträge Dritter	22,3	10,5
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	540,3	522,1
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	43,5	41,0
für übrigen Güterverkehr	52,7	60,8
Total Trassenpreissubventionen	96,3	101,8
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	11,1	13,0
Abgeltungen	647,7	636,9

Die Abgeltungen werden im Berichtsjahr um CHF 10,8 Mio. höher ausgewiesen als im Vorjahr. Mit der Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig aus der SBB AG und dem Zusammenschluss mit der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn zur zb Zentralbahn AG fallen die Leistungen des Bundes für Infrastruktur (2004: CHF 14,3 Mio.) gemäss Abgeltungsverordnung neu unter den Abgeltungen an.

Durch die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebene Ausweispraxis betreffend Vorteilsanrechnung des Bundes zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) (vgl. Anmerkung 7), wurde die Zahlung von CHF 35,0 Mio. an den ZVV unter Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht.

Die Trassenpreissubventionen und Abgeltungen an den Güterverkehr bezwecken die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Im Berichtsjahr erfolgte eine weitere Kürzung der direkten Abgeltungen für Kombiverkehr an SBB Cargo AG um CHF 1,9 Mio. Zudem wurden CHF 5,5 Mio. weniger Trassenpreissubventionen an SBB Infrastruktur entrichtet. Von den Trassenpreisverbilligungen profitierten nicht nur die SBB Cargo AG, sondern auch andere EVU, welche Trassenleistungen von SBB Infrastruktur bezogen.

3 Mieterträge Liegenschaften

Im Berichtsjahr verzeichnen die Mieterträge Liegenschaften erneut einen Anstieg zum Vorjahr. Den grössten Zuwachs erzielten erneut die RailCity-Bahnhöfe. Sie steigerten den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 5,8% und führten bei SBB Immobilien zu einem Anstieg der Umsatzmietträge.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2005	2004
Dienstleistungen für Dritte	446,0	328,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	79,2	76,1
Erträge aus Vermietungen	65,1	83,7
Energieverkäufe	69,8	91,5
Geldwechsel	38,3	40,8
Provisionen, Kommissionen	75,3	66,5
Drucksachen- und Materialverkäufe	35,5	38,5
Kostenbeteiligungen, Beiträge	334,1	207,9
Übrige Nebenerträge	41,3	23,1
Nebenerträge	1 184,6	956,7

Die Nebenerträge verzeichnen gegenüber dem Vorjahr erneut eine starke Zunahme, welche im Wesentlichen durch die Bruttoverbuchung der Geschäftsfälle (Handy-Prepaid, Touroperating, Energieverkäufe sowie Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekten) begründet ist. Diese Positionen ziehen entsprechend höhere Aufwendungen in den Positionen Sonstiger Betriebsaufwand, Abschreibungen (FINIS) und Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen (vgl. Anmerkungen 11–13) nach sich.

Die höheren Dienstleistungen für Dritte ergeben sich aus Dienstleistungen von Tochtergesellschaften, welche bisher in den übrigen Erträgen ausgewiesen wurden (Berichtsjahr: CHF 67,3 Mio., Vorjahr: CHF 67,1 Mio.), und aus höheren Umsätzen im Handy-Prepaid-Geschäft. Das Touroperating-Geschäft war dagegen rückläufig.

Die Erträge aus Vermietungen verminderten sich einerseits durch den höheren Eigenbedarf an Rollmaterial und andererseits durch den Wegfall von Fahrzeugmieten infolge neuer Angebotsaufteilung im Ausland.

Durch den längeren Ausfall des Kernkraftwerks Leibstadt und infolge der tiefen Wasserstände in den Stauseen (Trockenheit) konnte weniger Energie produziert werden, was zu verminderten Energieverkäufen führte.

Der erneute Anstieg der Kostenbeteiligungen beinhaltet nebst den Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekten der Infrastruktur auch die Auswirkungen aus dem neuen Finanzierungsmodell FINIS. Für die Unwetterschäden wurden Forderungen an die Rückversicherer von CHF 34,0 Mio. angemeldet.

5 Übrige Erträge

Von Tochtergesellschaften erbrachte Dienstleistungserträge werden neu im Nebenertrag unter «Dienstleistungen Dritte» (vgl. Anmerkung 4) ausgewiesen.

6 Eigenleistungen

Mio. CHF	2005	2004
Investitionsaufträge	400,1	429,1
Lageraufträge	273,8	298,2
Eigenleistungen	673,9	727,3

Die gegenüber den Vorjahren verminderte Investitionstätigkeit führte zu einer Abnahme der Eigenleistungen.

7 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2005	2004
Abschreibung Infrastruktur	844,2	833,0
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,1	498,5
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 199,3	1 331,5

Die Abschreibung Infrastruktur dient zum Substanzerhalt der bestehenden Anlagen sowie zur Deckung nicht aktivierbarer Investitionen. Der Verlust aus den laufenden Betriebskosten soll durch den Betriebsbeitrag Infrastruktur gedeckt werden.

Gegenüber dem Vorjahr fielen die Leistungen des Bundes für Infrastruktur um CHF 132,2 Mio. tiefer aus. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Entlastungsprogramme der Jahre 2003 und 2004, auf den neuen Finanzierungsmodus (FINIS) sowie auf die mit der Einführung von Bahn 2000 verminderten Leistungen (Trassenpreisabschöpfung beim Personenverkehr) zurückzuführen. Weitere Kürzungen des Betriebsbeitrags erfolgten zur Kompensation von Mehraufwendungen für ETCS und Trassenpreissubventionen.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 35,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) via die Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

8 Ertragsminderungen

Die Ertragsminderungen fallen um CHF 28,2 Mio. höher aus. Im Vorjahr wurde eine nicht mehr benötigte Rückstellung von CHF 25,0 Mio. erfolgswirksam aufgelöst.

9 Materialaufwand

Der Anstieg beim Materialaufwand ergibt sich aus dem höheren Ersatzteilbedarf für Rollmaterial und durch die gestiegenen Laufleistungen aus dem Mehrangebot.

10 Personalaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Lohnaufwand	2 575,2	2 574,9
Sozialversicherungsaufwand	417,7	384,4
Übriger Personalaufwand	196,5	115,9
Personalaufwand	3 189,4	3 075,2

Der durchschnittliche Personalbestand liegt mit 28 330 Vollzeitstellen nur leicht unter demjenigen des Vorjahrs (28 351 Vollzeitstellen). Der Lohnaufwand verbleibt auf Vorjahresniveau.

Der Anstieg im Sozialversicherungsaufwand ergab sich aus der vollständigen Übernahme der PK-Sanierungsbeiträge (neu: 3%, bisher: 1,5%) durch den Arbeitgeber. Für die an der Pensionskasse ASCOOP angeschlossenen Tochtergesellschaften Turbo AG und zb Zentralbahn AG mussten für die PK-Unterdeckung insgesamt CHF 10,4 Mio. Rückstellungen gebildet werden.

Die übrigen Personalaufwendungen verzeichnen eine Zunahme von CHF 80,6 Mio. Der Anstieg beinhaltet für Restrukturierungsmaßnahmen gebildete Rückstellungen in der Höhe von insgesamt CHF 94,7 Mio.; davon entfallen CHF 82,0 Mio. auf den Wagenladungsverkehr und CHF 12,7 Mio. auf Optimierungsprojekte im Personenverkehr. Die Bildung der Rückstellung für die Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs ging mit CHF 75,0 Mio. zulasten von SBB Cargo AG und mit CHF 7,0 Mio. zulasten von SBB Infrastruktur (Rangierbahnhöfe).

11 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Miete von Anlagen	35,4	28,5
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	257,3	212,5
Fahrzeugaufwand	129,4	137,0
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	63,4	63,5
Energie- und Entsorgungsaufwand	147,2	141,5
Verwaltungs- und Informatikaufwand	289,1	252,9
Werbeaufwand	57,2	52,3
Übriger Betriebsaufwand	367,9	283,0
Betriebsleistungsaufwand Dritter	277,1	312,0
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	66,1	76,6
Sonstiger Betriebsaufwand	1 690,1	1 560,0

Der sonstige Betriebsaufwand verzeichnet im Berichtsjahr eine Zunahme um CHF 130,1 Mio. oder 8,3%.

Beim Verwaltungs- und Informatikaufwand führten erhöhte Betriebsleistungen für die unternehmensweiten Informatikplattformen, höhere Lizenzkosten und mit dem Providerwechsel verbundene Transitionskosten zu einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr.

Der höhere Werbeaufwand ist im Wesentlichen auf vermehrte Werbekampagnen u. a. für Bahn 2000, Tageskartenaktionen sowie rauchfreie Züge und Bahnhöfe zurückzuführen.

Im übrigen Betriebsaufwand schlägt sich das höhere Volumen aus dem Handy-Prepaid-Geschäft nieder (vgl. Anmerkung 4). Zu einem weiteren Anstieg führten die Unwetterschäden von August, der Stromausfall im Juni und die Aufwendungen für die Auflösung von Wageneinstellverträgen mit Unterhaltspflicht gegenüber Privatwagenbesitzern.

Der verminderte Betriebsleistungsaufwand Dritter ergibt sich aus der Verschiebung des Ausweises von Unternehmerarbeiten in die Position «Fremdleistungen Unterhalt, Reparaturen, Ersatz».

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes» aufgeführten Aufwendungen sind auf die für die öffentlichen Transportunternehmungen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer zurückzuführen. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung bei der SBB AG mit 3,5% auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

12 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2005	2004
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-1,2	0,2
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 110,3	1 018,1
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen im Bau	-223,3	-142,9
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	63,7	57,5
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	162,5	51,9
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 112,1	984,7

Die höheren Abschreibungen auf Sachanlagen resultieren aus der Zunahme der Sachanlagen auf Grund der Investitionen in die Infrastruktur und das Rollmaterial für Bahn 2000.

Die Veränderung der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau fiel im Berichtsjahr erneut positiv aus und generierte einen Minderaufwand in den Abschreibungen. Dieser Effekt ergibt sich daraus, dass die Abgänge auf den Anlagen im Bau höher als die Zugänge für Neuinvestitionen waren und daher weniger Wertberichtigungen notwendig sind. Die aus der Projektabrechnung resultierenden nicht aktivierbaren Anteile fielen dagegen unter der Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» an.

Der Anstieg der Abschreibungen von Restbuchwerten beinhaltet die Ausbuchung bisher aktivierter Zinsen auf verzinlichen Darlehen des Bundes, welche durch das neue Finanzierungsmodell (FINIS) wegfallen.

13 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 37,3 Mio.

14 Personalvorsorge FER 16

Die Amortisationsrate zur Deckung des Unterschiedsbetrages aus der Pensionskassenunterdeckung verminderte sich auf CHF 94,0 Mio. (vgl. Ausführungen unter Anmerkung 31 Abschnitt «Personalvorsorge»).

15 Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen

Der Erfolg ist im Wesentlichen auf die Veräusserung von nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften und Grundstücken des Segments Immobilien zurückzuführen.

16 Projekt «Chance»

Für die Reintegration von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Stelle infolge von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmaßnahmen aufgehoben wurde, besteht das Projekt «Chance».

Auf Grund veränderter Rahmenbedingungen erfolgt per 1. Januar 2006 eine Neuausrichtung und Neuregelung der Finanzierung des Projektes «Chance» (NOA: Neuorientierung und Arbeit). Die Organisation und die Leistungen für Prävention und berufliche Neuorientierung werden auch künftig durch die Zentralbereiche vorgenommen. Die Finanzierung der Kosten erfolgt ab 1. Januar 2006 zulasten der einzelnen Segmente. Die Personalkosten aus den Restrukturierungsprogrammen wurden im Hinblick auf die Neuausrichtung NOA bereits im Jahr 2005 zulasten des übrigen Personalaufwandes zurückgestellt.

17 Finanzertrag

Mio. CHF	2005	2004
Finanzertrag Dritte	35,5	29,4
Finanzertrag Assoziierte Gesellschaften	0,7	1,4
Finanzertrag Aktionär	1,0	1,1
Finanz- und Beteiligungsertrag Übrige Beteiligungen	1,2	1,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte Assoziierte Gesellschaften	7,7	16,1
Übriger Finanzertrag	38,6	37,1
Finanzertrag	84,7	86,2

Die tiefere Anpassung der Beteiligungsbuchwerte assoziierter Gesellschaften ist auf die Aufnahme der Tochtergesellschaften Cisalpino SA und Ticino-Lombardia SA in den Konsolidierungskreis nach der Methode der Quotenkonsolidierung zurückzuführen, bisher 50 % Equity-Methode.

18 Finanzaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Finanzaufwand Dritte	136,9	126,5
Finanzaufwand Assoziierte Gesellschaften	0,0	1,0
Anpassung Beteiligungsbuchwerte Assoziierte Gesellschaften	0,1	0,6
Finanzaufwand Aktionär	0,0	12,4
Übriger Finanzaufwand	24,6	14,6
Finanzaufwand	161,6	155,0

Höhere Finanzverbindlichkeiten führten zu einer Zunahme des Finanzaufwandes Dritte. Mit dem vollständigen Ausgleich des verzinslichen Darlehens zur Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB fiel die entsprechende Zinsbelastung weg, was sich im Finanzaufwand Aktionär widerspiegelt.

Die höheren übrigen Finanzaufwendungen sind auf Währungseinflüsse auf Fremdwährungsbestände zurückzuführen.

19 Steuern

Mio. CHF	2005	2004
Laufende Ertrags- und Kapitalsteuern	7,3	6,2
Latente Ertragssteuern	0,4	-0,1
Steuern	7,7	6,1

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid von Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig.

Weitere Steueraufwendungen ergeben sich aus den von der SBB AG gehaltenen steuerpflichtigen Tochtergesellschaften.

20 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kassa	43,6	20,9
Post	126,7	83,7
Banken	413,7	312,4
Festgelder	274,6	397,9
Transferkonten	-10,8	-9,3
Wertschriften	14,6	0,1
Flüssige Mittel	862,4	805,7

Auf Grund der geltenden Bestimmungen des Finanzhaushaltgesetzes wickelt die SBB AG einen grossen Teil ihrer Geldtransaktionen über die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) ab. Bei der EFV bestanden per 31. Dezember 2005 Kontokorrentguthaben von CHF 18,5 Mio. (Vorjahr: CHF 26,9 Mio.) und Festgelder in der Höhe von CHF 148,0 Mio. (Vorjahr: CHF 250,0 Mio.) Die Zunahme der flüssigen Mittel ist auf die Aufnahme neuer langfristiger Mittel für die Liquiditätssicherung bzw. Finanzierung anstehender Investitionen zurückzuführen.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	575,5	591,2
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	17,3	17,6
Wertberichtigungen	-56,7	-62,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	536,1	546,8

22 Andere Forderungen

Die anderen Forderungen beinhalten im Wesentlichen Vorsteuerguthaben aus Mehrwertsteuer, Verrechnungsteuerguthaben und die Abgrenzung von Versicherungsprämien.

23 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Warenvorräte	457,7	441,6
Angefangene Arbeiten	22,3	24,6
Wertberichtigungen	-167,3	-174,6
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	312,7	291,6

24 Finanzanlagen

	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Übrige Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	Total
Mio. CHF						
Anschaffungswerte						
Stand 1.1. 2005	591,0	152,3	40,6	563,4	29,7	1 377,0
Bewertungsänderung	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	2,2
Zugänge	167,9	0,1	0,0	9,8	0,0	177,8
Abgänge	-121,7	-3,9	-0,3	-22,4	-4,4	-152,7
Umbuchungen	0,0	-84,8	-1,5	8,0	-3,5	-81,8
Stand 31.12. 2005	637,2	65,8	38,9	558,9	21,7	1 322,5
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1. 2005	0,0	-0,4	-8,2	-25,2	0,0	-33,8
Zugänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	0,4	1,2	0,0	0,0	1,5
Stand 31.12. 2005	0,0	0,0	-7,1	-25,2	0,0	-32,2
Nettobuchwert 1.1. 2005	591,0	151,9	32,4	538,2	29,7	1 343,2
Nettobuchwert 31.12. 2005	637,2	65,8	31,8	533,7	21,7	1 290,3

Entwicklung Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften

	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto
Nettobuchwert 1.1. 2005	151,9	0,7
Zugänge	0,1	0,0
Erhaltene Dividenden	-5,5	
Anteile am Ergebnis	7,6	
Abgänge	-3,9	-0,7
Umbuchungen (Quotenkonsolidierung)	-84,8	
Abschreibungen	0,4	0,0
Nettobuchwert 31.12. 2005	65,8	0,0

Im Berichtsjahr wurde ein Teil der Wertpapiere des Anlagevermögens neu platziert (Zu- und Abgänge Wertschriften). Weitere Zugänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens beinhalten die Thesaurierung der Erträge aus der Vermögensanlage der Gelder für die Rückzahlung der eingegangenen Leasingverbindlichkeiten. Die entsprechenden Verbindlichkeiten sind unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten bilanziert.

Durch die Veräusserung der Umschlags AG und der I.B.O. Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG ergibt sich ein Abgang an assoziierten Beteiligungen von netto CHF 3,5 Mio. Die Umbuchung von CHF 84,8 Mio. resultiert aus der erstmaligen Quotenkonsolidierung der Joint-Venture-Gesellschaften Cisalpino SA und Ticino-Lombardia SA.

Die langfristigen Forderungen gegenüber Dritten beinhalten Hypotheken und Baukredite an die Eisenbahnerbaugenossenschaften.

25 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2005	11 406,2	14 564,0	4 784,9	1 485,9	3 574,6	35 815,5	6 472,7	42 288,4
Fremdwährungsumrechnung	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
Investitionen	9,9	57,4	22,9	0,0	14,4	104,5	2 399,8	2 504,4
Änderung Konsolidierungskreis	196,2	17,5	5,7	1,3	5,2	225,9	80,5	306,4
Umbuchung von								
Anlagen im Bau zu Anlagen	911,2	1 096,1	274,0	103,7	124,1	2 509,1	-2 545,1	-36,0
Investitionsförderung	-0,1	-44,6	-27,1	0,0	-16,9	-88,7	0,0	-88,7
Abgänge Anlagen	-287,3	-242,3	-293,3	-7,4	-53,0	-883,4	-760,0	-1 643,4
Umbuchungen	0,0	0,0	10,3	39,9	-42,3	7,9	0,0	7,9
Stand 31.12. 2005	12 236,3	15 448,1	4 777,3	1 623,3	3 606,1	37 691,2	5 647,9	43 339,1
davon Leasing	2 270,0					2 270,0		2 270,0
davon Renditeobjekte				104,0	35,5	139,4		139,4
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2005	-6 562,3	-4 549,4	-3 540,1	-29,0	-1 614,1	-16 295,0	-1 115,2	-17 410,2
Fremdwährungsumrechnung	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Änderung Konsolidierungskreis	-89,4	-12,5	-4,4	0,0	-3,3	-109,6	0,0	-109,6
Zugänge	-437,2	-459,8	-147,5	-1,2	-64,6	-1 110,3	0,0	-1 110,3
Abgänge	255,2	116,5	268,8	0,0	35,3	675,8	223,3	899,1
Umbuchungen	-0,4	-0,1	-6,9	-24,9	25,6	-6,7	0,0	-6,7
Stand 31.12. 2005	-6 834,2	-4 905,3	-3 430,2	-55,2	-1 621,1	-16 846,0	-892,0	-17 737,9
davon Leasing	-864,6					-864,6		-864,6
davon Renditeobjekte				0,0	-11,8	-11,8		-11,8
Nettobuchwert 1.1.2005	4 843,9	10 014,5	1 244,7	1 456,8	1 960,4	19 520,5	5 357,5	24 878,0
Nettobuchwert 31.12. 2005	5 402,1	10 542,8	1 347,1	1 568,1	1 985,0	20 845,2	4 755,9	25 601,2
davon Leasing	1 405,4					1 405,4		1 405,4
davon Renditeobjekte				104,0	23,7	127,6		127,6

Die unter den Anlagen im Bau bilanzierten Anzahlungen betragen per 31. Dezember 2005 CHF 556,6 Mio. (Vorjahr: CHF 801,1 Mio.).

Der Anstieg der Sachanlagen ist im Wesentlichen durch den Bau von Infrastrukturanlagen und die Beschaffung von Rollmaterial begründet.

In den übrigen Sachanlagen sind sämtliche Einrichtungen, Informatik- und Telekommunikationsanlagen sowie die Anlagen der Ver- und Entsorgung enthalten.

26 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Total
Anschaffungswerte				
Stand 1.1.2005	28,6	118,9	323,9	471,5
Fremdwährungsumrechnung	0,1	0,0	0,0	0,1
Zugänge	0,0	70,7	0,2	70,9
Abgänge Konsolidierungskreis	-2,8	0,4	1,9	-0,5
Abgänge	0,0	0,0	-2,7	-2,7
Umbuchungen	0,0	-0,4	28,5	28,1
Stand 31.12.2005	25,9	189,6	351,8	567,3
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2005	-25,7	-29,7	-200,4	-255,8
Fremdwährungsumrechnung	-0,1	0,0	0,0	-0,1
Zugänge	-1,1	-10,9	-51,7	-63,7
Abgänge Konsolidierungskreis	2,7	-0,3	-1,7	0,7
Abgänge	0,0	0,0	2,3	2,3
Umbuchungen	0,0	0,2	6,5	6,7
Stand 31.12.2005	-24,3	-40,7	-245,0	-310,0
Nettobuchwert 1.1.2005	2,9	89,2	123,6	215,7
Nettobuchwert 31.12.2005	1,7	148,9	106,8	257,4

Die SBB konnte durch den Erwerb von Verkehrsrechten in der Höhe von CHF 70,2 Mio. den Anteil an Lyria II (TGV-Verbindung Schweiz-Paris) von 11 auf 26% ausbauen. Das Recht wird über 12 Jahre abgeschrieben.

In den Anlagen im Bau geführte EDV-Software-Projekte, die im Berichtsjahr abgeschlossen worden sind, wurden auf die Position Software umgebucht.

27 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	44,0	11,0
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	192,1	11,9
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Assoziierten	0,0	40,1
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	236,1	62,9

Die anfangs 2006 auslaufende Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 150 Mio. (Coupon 4,375% mit Laufzeit bis 2006) wird auf Grund der Fristigkeit unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten ausgewiesen.

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Assoziierten beinhalteten im Vorjahr eine kurzfristige Geldanlage der Cisalpino SA bei der SBB AG.

28 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	686,6	625,0
gegenüber Bahngesellschaften	58,3	96,7
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,8	4,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	745,7	726,6

29 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

Unter den anderen kurzfristigen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Mehrwertsteuer- und Sozialversicherungsabrechnungen, Verpflichtungen aus Akontozahlungen für Umsatzmieten sowie Miet- und Nebenkosten bilanziert.

30 Passive Rechnungsabgrenzungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Abgrenzung Fahrausweise	427,1	415,4
Abgrenzung Zinsaufwendungen	54,3	42,3
Übrige Abgrenzungen	634,1	716,6
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 115,5	1 174,4

Die Position «Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der sich im Umlauf befindenden General-, Halbtax- und Streckenabonnemente. Auf eine Abgrenzung von Einzelfahrkarten wird verzichtet. Die Zunahme bei den Fahrausweisen ergibt sich auf Grund zunehmender Anzahl Abonnemente im Umlauf.

31 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Rückstellungen	475,6	359,8
Langfristige Rückstellungen	1 803,8	1 726,2
Rückstellungen	2 279,5	2 086,0

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio CHF	Vorsorge- verpflich- tungen FER 16	Vorsorge- verpflich- tungen Andere	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruktu- rierung	Langfristige Steuern	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1.1.2005	1 239,0	0,0	87,1	254,7	140,0	24,5	2,3	338,3	2 086,0
Bildung	94,0	3,1	0,0	0,0	22,8	94,7	0,6	180,3	395,4
Inanspruchnahme	0,0	-0,1	-6,8	-8,5	-36,4	-1,4	-0,1	-112,9	-166,1
Auflösung	0,0	-0,2	0,0	0,0	0,0	-6,9	0,0	-28,7	-35,8
Umbuchung	0,0	0,5	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	-0,2	0,0
Bestand 31.12.2005	1 333,0	3,3	80,3	246,2	126,2	110,9	2,8	376,6	2 279,5

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1.1.1999 von CHF 393 Mio. In Anbetracht der grossen Unsicherheiten bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz vorzunehmen, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2005 weitergeführt. Die entstandenen Kosten aus den getroffenen Massnahmen wurden der Rückstellung belastet.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen, Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 246,2 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden davon CHF 8,5 Mio. verwendet.

Im Berichtsjahr konnten Überzeit- und Ferienguthaben in der Höhe von CHF 13,8 Mio. abgebaut werden. Treueprämien und Dienstaltersgeschenke werden im Zeitpunkt der Fälligkeit ausbezahlt oder abgegrenzt.

Für die sozialverträgliche Umsetzung von beschlossenen Restrukturierungsmassnahmen mussten insgesamt Rückstellungen von CHF 94,7 Mio. gebildet werden. Davon entfallen CHF 82,0 Mio. auf die Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle sowie weitere betriebswirtschaftlich notwendige Rückstellungen u. a. im Rollmaterialbereich.

Personalvorsorge

Im Jahr 2005 hat die Pensionskasse SBB nach den Berechnungen gemäss Swiss GAAP FER 16 («Projected Unit Credit»-Methode) einen versicherungstechnischen Gewinn von CHF 713 Mio. erzielt. Er ist auf die gute Wertschriftenperformance im Jahr 2005 und die leicht tieferen Verpflichtungen PBO («Projected Benefit Obligations») per 31. Dezember 2005 zurückzuführen. Der noch nicht erfasste Unterschiedsbetrag in der Höhe von CHF 2854 Mio. hat per 31. Dezember 2005 den Korridor von CHF 1615 Mio. um CHF 1239 Mio. überschritten. Gerechnet auf eine durchschnittliche Verbleibszeit von 13 Jahren (Vorjahr: 14 Jahre), beträgt die Amortisationsrate für das Geschäftsjahr 2005 CHF 94 Mio. (Vorjahr: CHF 150 Mio.).

In Anbetracht des geplanten Übergangs zum Beitragsprimat wurden die versicherungstechnischen mittel- und langfristigen Parameter, die zur Berechnung der Vorsorgeverpflichtungen nach FER 16 angewandt wurden, unverändert belassen und sind wie folgt:

Parameter Personalvorsorgerückstellung

	2005	2004
Abzinsfaktor	4,0 %	4,0 %
Lohnentwicklung	2,0 %	2,0 %
Rentenentwicklung bis 31.12.2005	–	1,0 %
Rentenentwicklung ab 1.1. 2006	0,5 %	0,5 %
Erwarteter Ertrag auf dem Vermögen	5,0 %	5,0 %

Finanzieller Status Vorsorgeverpflichtungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Vorsorgevermögen	12 118,0	11 544,0
Vorsorgeverpflichtungen	–16 154,0	–16 235,0
Unterdeckung Vorsorgeverpflichtungen	–4 036,0	–4 691,0
Unterschiedsbetrag	–2 760,0	–3 567,0
Passiver Betrag per Stichtag	1 276,0	1 124,0

Nettopensionskosten p. a.

Mio. CHF	2005	2004
Vorsorgeaufwand (service cost)	346,0	337,0
Zinsaufwand auf Vorsorgeverpflichtungen (PBO)	649,0	633,0
Erwarteter Ertrag auf Vorsorgevermögen	–577,0	–573,0
Arbeitnehmerbeiträge	–151,0	–170,0
Amortisation Unterschiedsbetrag	94,0	150,0
Pensionskosten p. a.	361,0	377,0

32 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Bankverbindlichkeiten	478,6	510,0
Leasingverbindlichkeiten	3 110,5	2 711,2
Hypothekendarlehen	28,7	42,8
Obligationenanleihen	150,0	300,0
Personalkasse	1 472,3	1 460,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	5 240,1	5 024,0

Die langfristigen Bankverbindlichkeiten dienen zur Refinanzierung von gewährten Darlehen an Tochtergesellschaften.

Die Zunahme der Leasingverbindlichkeiten beinhaltet die Neuaufnahme von langfristigen Geldern für die Rollmaterialbeschaffung.

Gegenüber dem Vorjahr werden die Obligationenanleihen um CHF 150,0 Mio. tiefer ausgewiesen. Auf Grund der Fälligkeit anfangs 2006 erfolgt der Ausweis der Anleihe mit Coupon 4,375% unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten (vgl. Anmerkung 27).

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Personalkasse beinhalten die Sparguthaben der aktiven und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der SBB. Die Kontoführung erfolgt durch die Postfinance.

33 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	213,2	204,7
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	7 878,1	7 503,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	8 091,3	7 708,1

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Variabel verzinsliche Darlehen	2 146,8	1 916,2
Verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	0,0	1 002,6
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 726,5	4 584,7
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	4,8	0,0
Total	7 878,1	7 503,5

Die Investitionen in die Bahn 2000 und die AlpTransit-Zufahrten werden über Darlehen aus den Fonds für Eisenbahngrossprojekte finanziert. Mit dem neuen Finanzierungsmodell für Eisenbahngrossprojekte (FINIS) wurden sämtliche bis 2004 verzinslichen Darlehen rückwirkend in variabel verzinsliche Darlehen umgewandelt. Der Zinssatz beträgt 0%.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkungen	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	27	236,1	62,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	32	5 240,1	5 024,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	33	8 091,3	7 708,1
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-135,6	-147,6
Total Finanzverbindlichkeiten		13 431,9	12 647,6
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-1 499,6	-1 396,7
Nettoverschuldung		11 932,3	11 250,9
Veränderung gegenüber Vorjahr		681,5	713,0

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um CHF 681,5 Mio. zugenommen. Die Zunahme begründet sich mit CHF 374,6 Mio. in der Mittelaufnahme für die Finanzierung von Infrastruktur beim Bund. Die weitere Zunahme ist im Wesentlichen auf die Neuaufnahme von Mitteln für die Beschaffung von Rollmaterial zurückzuführen.

34 Gesetzliche Angaben**34.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter**

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Bürgschaften und Garantien	33,4	107,7
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	10,4	11,1
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	104,0	104,0
Übrige	27,9	15,6
Total	305,7	368,4

Der SBB Konzern ist zudem an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Tarifgemeinschaften/-verbände und Ähnliches; Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, welche zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

34.2 Verpfändete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Buchwert der verpfändeten Aktiven	4,0	13,4

34.3 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwert.

34.4 Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Verbindlichkeiten	0,1	0,4

34.5 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
fällig innerhalb eines Jahres	17,0	21,1
fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	12,5	14,0
fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	4,5	10,7
fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,1	1,7
fällig später als 4 Jahre	4,4	2,4
Total	39,5	49,9

34.6 Obligationenanleihen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
4,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1996 bis 2006	150,0	150,0
3,500 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 1998 bis 2007	50,0	50,0
3,750 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2001 bis 2009	100,0	100,0
Total	300,0	300,0

35 Nahe stehende Personen

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1608,6 Mio. von seinem Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2005	2004
Abschreibung Infrastruktur	844,2	833,0
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,1	498,5
Vorteilsanrechnung ZVV	-35,0	-33,0
Abgeltungen regionaler Personenverkehr	336,9	332,1
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	96,3	101,8
Abgeltungen an SBB Cargo für Kombiverkehr	11,1	13,0
Total	1 608,6	1 745,4

Betreffend die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund sei auf die Aufstellung in Anmerkung 33 verwiesen.

36 Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Verpflichtungen aus den US-Lease-Transaktionen wurden verschiedene Anlagen mit festen Verfallwerten im Wert von USD 340,1 Mio. getätigt. Diesen Anlagen stehen Contingent Liabilities im entsprechenden Gegenwert gegenüber. Die Bewertung erfolgt Marked-to-Market in USD.

Zur Absicherung der Fremdwährungs- und Zinsrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Mio. CHF	Kontraktwerte	31.12.2005		Kontraktwerte	31.12.2004	
		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ		Wiederbeschaffungswerte positiv	Wiederbeschaffungswerte negativ
Währungen	81,8	0,8	1,8	225,7	8,3	0,0
Zinsen	953,2	4,5	11,1	370,0	0,1	2,9
Total	1 035,0	5,3	12,9	595,7	8,4	3,0

Der Rückgang der Währungsinstrumente beruht auf der Bezahlung währungsgesicherter Rollmaterialbestellungen aus dem Euro-Raum. Auf Grund erwarteter Zinssteigerungen in den kommenden Jahren wurden verpflichtend eingegangene Regionalverkehrskonzessionen mit Beginn in der Zukunft fristenkongruent zinsgesichert. Gleichzeitig wurde eine neue Rollmaterialfinanzierung in Euro mittels Zinsswaps als Festzinskredit dargestellt. Diese Massnahmen führten zur aufgezeigten Erhöhung der derivativen Finanzinstrumente bei Zinsen.

37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im März 2006 wurde die Durchführung eines Projektes zur Neupositionierung des Bereiches Service Rollmaterial im Güterverkehr beschlossen. Mit der Neupositionierung soll dem Nachfragerückgang bei den Unterhaltsleistungen und dem steigenden Konkurrenzdruck in diesem Geschäftsfeld, das europaweite Überkapazitäten mit hohem Preisdruck aufweist, begegnet werden. Die konkreten Entscheidungen zur Neupositionierung des Bereiches Service Rollmaterial im Güterverkehr sind im Geschäftsjahr 2006 zu erwarten.

38 Segmentberichterstattung

Der Segmentbericht wird nach den Segmenten Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Zentralbereiche erstellt. Die Geschäftstätigkeit bezieht sich nach wie vor überwiegend auf die Schweiz, weshalb auf eine geografische Segmentierung verzichtet wird.

Die Segmente beinhalten die Konzerngesellschaften gemäss Beteiligungsverzeichnis auf Seite 124 und 125.

Ausgleichszahlung Infrastruktur

Die SBB vereinbarte mit dem Bund im Rahmen der Eignerstrategie 2003–2006 eine Ausgleichszahlung vom Immobilienbereich zur Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden für die einzelnen Jahre wie folgt festgelegt:

2003	CHF 141 Mio.
2004	CHF 160 Mio.
2005	CHF 190 Mio.
2006	CHF 192 Mio.

Die Ausgleichszahlung zu Gunsten der Division Infrastruktur beträgt für das Geschäftsjahr 2005 CHF 190,0 Mio. und wird durch den Bereich Immobilien (CHF 114,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 76,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 76,0 Mio. entspricht den Zinseinnahmen auf dem Fremdkapital aus der Eröffnungsbilanz, welche der Bereich Immobilien an die Zentralbereiche entrichtet.

Segmentinformation Konzernerfolgsrechnung SBB: Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien, Zentralbereiche.

Erfolgsrechnungen für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	2005	2004	2005	2004
Betriebsertrag				
Verkehrserträge ¹	2 230,9	2 049,7	991,2	1 102,7
Abgeltungen	540,3	522,1	11,1	13,0
Mieterträge Liegenschaften	5,1	4,9	3,6	3,2
Nebenerträge	702,4	581,5	166,3	131,0
Übrige Erträge	10,2	81,2	5,9	8,9
Eigenleistungen	148,3	170,6	64,3	67,4
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	0,0	14,3	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-113,6	-102,4	-16,0	7,6
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Betriebsertrag	3 523,7	3 321,9	1 226,5	1 333,9
Betriebsaufwand				
Materialaufwand	-240,9	-236,6	-122,3	-124,2
Personalaufwand ³	-1 343,7	-1 301,1	-618,4	-536,5
Sonstiger Betriebsaufwand ²	-1 341,2	-1 168,1	-537,4	-578,5
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-402,3	-362,2	-88,6	-77,5
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-17,3	-20,3	-7,3	-1,5
Umlage Zentralbereiche	-45,6	-41,7	-18,9	-19,5
Total Betriebsaufwand	-3 391,0	-3 130,0	-1 392,9	-1 337,7
Betriebsergebnis	132,7	191,9	-166,4	-3,8
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	0,7	2,7	8,0	2,4
Projekt «Chance»	0,0	0,0	0,0	0,0
EBIT	133,4	194,6	-158,4	-1,4
Finanzertrag	17,9	25,7	7,8	5,9
Finanzaufwand	-67,8	-56,7	-12,2	-2,2
Umlage Zentralbereiche	-4,7	-11,2	-1,9	-5,2
Gewinn/Verlust vor Steuern und Ausgleichszahlungen	78,8	152,4	-164,7	-2,9
Steuern	-0,4	0,1	-1,1	-0,5
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	0,2	-0,3	0,0	0,6
Konzernverlust/-gewinn	78,6	152,2	-165,7	-2,8
¹ davon Infrastrukturbenützung	2,8	3,0	0,0	0,0
² davon Trassengebühren	-482,5	-386,2	-180,1	-144,0

3 Inkl. CHF 94,0 Mio. (Vorjahr 150,0 Mio.) Zuweisung Rückstellung FER 16.

	Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
	676,1	585,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-727,5	-688,8	3 170,8	3 048,6
	96,3	101,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	647,7	636,9
	2,2	2,3	443,4	427,7	1,1	1,1	-146,8	-144,5	308,6	294,5
	665,2	592,4	100,0	106,2	435,1	368,5	-884,4	-822,9	1 184,6	956,7
	1,8	9,9	1,1	16,7	7,7	12,6	-9,8	-30,3	17,0	99,0
	421,9	444,7	4,9	3,4	5,7	4,2	28,7	36,9	673,9	727,3
	1 199,3	1 317,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 199,3	1 331,5
	0,2	-9,8	-1,3	-0,9	-0,2	-0,7	16,8	20,3	-114,1	-85,9
	0,0	0,0	0,0	0,0	112,8	110,0	-112,8	-110,0	0,0	0,0
	3 063,0	3 043,5	548,2	553,1	562,1	495,6	-1 835,8	-1 739,5	7 087,8	7 008,6
	-209,7	-191,4	-6,4	-5,1	-0,4	-0,6	37,2	30,5	-542,6	-527,5
	-1 051,1	-1 061,1	-87,4	-85,7	-263,8	-318,0	80,9	77,2	-3 283,4	-3 225,2
	-879,9	-858,1	-168,0	-160,9	-356,1	-286,3	1 592,4	1 491,8	-1 690,1	-1 560,0
	-510,0	-432,2	-84,2	-96,3	-27,1	-16,6	0,1	0,2	-1 112,1	-984,7
	-523,5	-543,2	-26,4	-55,9	-15,8	-17,5	17,5	28,4	-572,7	-610,0
	-43,1	-43,9	-5,2	-4,9	0,0	0,0	112,8	110,0	0,0	0,0
	-3 217,3	-3 129,9	-377,5	-408,9	-663,1	-639,1	1 840,9	1 738,1	-7 201,0	-6 907,5
	-154,2	-86,4	170,7	144,3	-101,0	-143,4	5,1	-1,4	-113,2	101,1
	3,1	-2,5	49,0	40,3	0,3	0,0	0,2	-0,2	61,3	42,7
	-6,7	-5,9	0,0	0,0	-20,7	-19,0	0,0	0,0	-27,4	-24,9
	-157,9	-94,9	219,6	184,6	-121,3	-162,4	5,3	-1,6	-79,2	118,9
	11,1	14,0	1,1	1,1	208,2	200,1	-161,5	-160,5	84,7	86,2
	-20,7	-22,4	-80,8	-90,8	-142,0	-143,7	161,8	160,7	-161,6	-155,0
	-4,4	-11,8	-0,5	-1,3	11,6	29,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	-171,9	-115,1	139,5	93,6	-43,5	-76,4	5,6	-1,4	-156,2	50,1
	-0,4	-0,7	-4,5	-4,3	-1,4	-0,7	0,0	0,0	-7,7	-6,1
	190,0	160,0	-114,0	-74,0	-76,0	-86,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	-0,4	-0,5	0,0	-0,1	-2,2	-1,1	0,0	0,0	-2,4	-1,4
	17,4	43,7	21,0	15,2	-123,2	-164,2	5,6	-1,4	-166,3	42,6
	639,1	539,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-593,5	-514,8	48,3	27,7
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	593,5	514,8	-69,2	-15,5

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	207,5	153,6	96,4	26,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	292,7	238,0	204,3	290,7
Andere Forderungen	66,1	195,0	76,9	174,1
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	115,2	94,1	56,9	39,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen	275,1	279,3	51,7	56,0
Total Umlaufvermögen	956,7	960,0	486,2	586,7
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	4,9	89,7	12,8	12,2
Sachanlagen	4 611,1	4 317,0	829,7	605,6
Anlagen im Bau	788,8	791,2	62,9	261,6
Immaterielle Anlagen	89,6	23,7	14,1	21,0
Total Anlagevermögen	5 494,5	5 221,5	919,5	900,4
Total Aktiven	6 451,2	6 181,5	1 405,7	1 487,1

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005
15,1	44,1	20,8	14,2	522,2	567,5	0,0	0,0	862,4	805,7	
189,6	239,4	53,3	41,4	119,0	127,1	-322,7	-389,7	536,1	546,8	
331,1	108,6	19,8	16,9	595,8	520,0	-904,1	-853,7	185,7	160,8	
141,6	160,6	4,4	3,0	0,2	0,2	-5,6	-5,8	312,7	291,6	
74,1	56,6	10,7	5,8	86,4	32,1	-102,6	-35,2	395,4	394,6	
751,9	609,3	109,0	81,3	1 323,5	1 246,8	-1 335,0	-1 284,4	2 292,3	2 199,5	
55,2	54,9	11,0	18,1	6 335,3	6 060,0	-5 129,0	-4 891,6	1 290,3	1 343,2	
12 610,6	11 876,6	2 788,3	2 716,9	5,6	4,3	0,0	0,0	20 845,2	19 520,5	
3 519,8	3 932,4	366,4	366,6	18,0	5,7	0,0	0,0	4 755,9	5 357,5	
119,8	120,7	3,6	4,4	30,2	46,4	0,0	-0,5	257,4	215,7	
16 305,4	15 984,5	3 169,3	3 106,0	6 389,2	6 116,4	-5 129,0	-4 892,1	27 148,8	26 436,9	
17 057,3	16 593,8	3 278,2	3 187,3	7 712,7	7 363,2	-6 464,0	-6 176,5	29 441,1	28 636,4	

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004
Fremdkapital				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	50,2	70,8	175,0	269,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	273,3	408,2	123,5	149,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	135,8	51,1	72,3	23,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	851,8	847,3	92,0	115,3
Kurzfristige Rückstellungen	95,2	101,8	116,0	42,7
Total kurzfristiges Fremdkapital	1 406,3	1 479,2	578,9	600,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	71,1	53,0	0,4	0,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	1 956,2	1 730,4	240,6	146,7
Langfristige Rückstellungen	66,8	67,2	27,6	15,9
Total langfristiges Fremdkapital	2 094,1	1 850,7	268,7	163,0
Total Fremdkapital	3 500,4	3 329,8	847,5	763,3
Eigenkapital				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Kapitalreserven	575,4	600,2	2,2	2,2
Gewinnreserven	531,5	379,3	-1,3	1,4
Konzernverlust/-gewinn	78,6	152,2	-165,7	-2,8
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	2 895,5	2 841,7	558,2	723,8
Minderheitsanteile	55,3	10,0	0,0	0,0
Total Eigenkapital	2 950,8	2 851,7	558,2	723,8
Total Passiven	6 451,2	6 181,5	1 405,7	1 487,1

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2004	31.12.2004
212,8	47,9	261,0	169,4	245,1	359,0	-708,0	-853,8	236,1	62,9	
522,2	403,1	64,1	78,4	55,6	51,7	-293,1	-364,2	745,7	726,6	
63,2	10,9	24,4	7,4	24,2	33,5	-196,5	0,0	123,4	126,2	
144,4	167,5	43,9	27,8	121,2	82,2	-137,9	-65,8	1 115,5	1 174,4	
75,3	78,5	2,1	2,6	187,0	134,2	0,0	0,0	475,6	359,8	
1 017,8	708,0	395,6	285,5	633,1	660,6	-1 335,4	-1 283,8	2 696,3	2 449,9	
217,0	430,0	28,7	34,2	4 922,9	4 506,4	0,0	0,0	5 240,1	5 024,0	
7 854,4	7 509,6	2 195,7	2 231,2	63,6	72,2	-4 219,2	-3 981,9	8 091,3	7 708,1	
310,5	330,9	9,4	8,5	1 396,5	1 306,5	-7,0	-2,8	1 803,8	1 726,2	
8 381,9	8 270,5	2 233,8	2 273,8	6 383,0	5 885,1	-4 226,2	-3 984,7	15 135,2	14 458,3	
9 399,7	8 978,5	2 629,3	2 559,4	7 016,1	6 545,7	-5 561,6	-5 268,5	17 831,5	16 908,2	
6 530,0	6 530,0	500,0	500,0	260,0	260,0	-723,0	-723,0	9 000,0	9 000,0	
565,4	540,6	123,6	123,6	802,5	802,5	0,0	0,0	2 069,1	2 069,1	
532,3	488,7	4,3	-10,9	-248,3	-84,1	-185,0	-183,6	633,5	590,8	
17,4	43,7	21,0	15,2	-123,2	-164,2	5,6	-1,4	-166,3	42,6	
7 645,2	7 602,9	648,9	627,9	691,0	814,2	-902,4	-908,0	11 536,3	11 702,5	
12,4	12,3	0,0	0,0	5,5	3,3	0,0	0,0	73,3	25,7	
7 657,6	7 615,3	648,9	627,9	696,6	817,5	-902,4	-908,0	11 609,6	11 728,2	
17 057,3	16 593,8	3 278,2	3 187,3	7 712,7	7 363,2	-6 464,0	-6 176,5	29 441,1	28 636,4	

Beteiligungsverzeichnis SBB. Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2005	Beteiligung SBB % 31.12.2004	Seg
Personenverkehr und Tourismus						
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
elvetino management AG, Zürich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsges. AG, Romanshorn	CHF	4,60	4,48	97,39	97,39	V P
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	100,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	0,00	V P
RégionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00	V P
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	3,52	67,00	0,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd. London	GBP	0,05	0,03	67,00	0,00	V P
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	0,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
EuroThurbo GmbH, Konstanz (fusioniert mit SBB GmbH)	EUR	0,05	0,00	0,00	100,00	V P
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q P
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00	E P
e-domizil AG, Zürich	CHF	0,10	0,03	33,50	0,00	E P
Lyria SAS, Paris	EUR	0,80	0,21	26,00	11,00	E P
Rhealys SA, Luxembourg	EUR	0,05	0,01	25,00	25,00	E P
Güterverkehr und Spedition						
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
RAAlpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G
Kraftwerke						
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Liegenschaften und Parking						
Immobilien-gesellschaft Casa Nostra AG, Bern	CHF	0,05	0,00	0,00	100,00	V Z
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Frigosuisse Immobilien AG, Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08	E IM
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00	E IM
cevanova AG, Bern	CHF	6,00	0,00	0,00	33,33	E IM
I.B.O. Development AG, Zug	CHF	3,00	0,00	0,00	20,00	E IM

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2005	Beteiligung SBB % 31.12.2004	Seg
Diverses						
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
RailLink AG, Bern	CHF	2,50	1,38	55,00	55,00	V P
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V Z
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	25,00	E I
Umschlags AG, Basel	CHF	6,00	0,00	0,00	35,33	E Z

Erfassung

Seg = Segment

V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

Q = Quotenkonsolidiert

P = Personenverkehr

G = Güterverkehr

I = Infrastruktur

IM = Immobilien

Z = Zentralbereiche

Bericht des Konzernprüfers.

An die Generalversammlung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern. Als Konzernprüfer haben wir die Konzernrechnung (Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzernmittelflussrechnung, Konzern-eigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung/Seiten 93 bis 125) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2005 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Konzernrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Konzernrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsent-scheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Wir weisen darauf hin, dass die 100%-Beteiligung an der AlpTransit Gotthard AG nicht konsolidiert, sondern nach der Equity-Methode einbezogen wurde. Die Leitung dieser Beteiligung liegt auf Grund einer Vereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der SBB beim Bund, weshalb das Kriterium der einheitlichen Leitung innerhalb der Gruppe SBB nicht gegeben ist.

Bern, 17. März 2006
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento

Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Alessandro Miolo

dipl. Wirtschaftsprüfer

Erfolgsrechnung SBB AG.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Anmerkung	2005	2004
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 285,5	2 180,7
Abgeltungen	2	479,7	518,5
Mieterträge Liegenschaften	3	324,0	307,7
Nebenerträge	4	1 202,3	1 002,7
Übrige Erträge		28,2	38,7
Eigenleistungen	5	594,9	646,8
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	6	1 199,3	1 331,5
Ertragsminderungen		-92,3	-89,3
Total Betriebsertrag		6 021,6	5 937,3
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	7	-418,2	-398,7
Personalaufwand	8	-2 389,7	-2 417,5
Sonstiger Betriebsaufwand	9	-1 561,1	-1 415,9
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	10	-1 149,4	-880,6
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	11	-570,2	-608,8
Total Betriebsaufwand		-6 088,6	-5 721,5
Betriebsergebnis vor Zuweisung Rückstellung FER 16		-67,0	215,8
Personalvorsorge FER 16	12	-94,0	-150,0
Betriebsergebnis nach Zuweisung Rückstellung FER 16		-161,0	65,8
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	13	53,8	40,6
Projekt «Chance»	14	-27,4	-24,9
EBIT		-134,6	81,5
Finanzertrag	15	99,2	93,1
Finanzaufwand	16	-139,6	-141,7
Verlust/Gewinn vor Steuern		-175,0	32,9
Steuern	17	-4,5	-4,2
Jahresverlust/-gewinn	18	-179,5	28,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Bilanz SBB AG.

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2005	31.12.2004
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	19	588,1	683,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	426,5	415,2
Andere Forderungen		364,0	379,7
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	21	257,7	254,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen		375,3	335,9
Total Umlaufvermögen		2 011,5	2 068,9
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	22	2 758,2	2 607,5
Sachanlagen	23	19 213,9	18 446,3
Anlagen im Bau	23	4 388,1	4 952,2
Immaterielle Anlagen	24	236,6	187,7
Total Anlagevermögen		26 596,9	26 193,8
Total Aktiven		28 608,4	28 262,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12. 2005	31.12. 2004
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	25	27,8	179,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	639,1	698,3
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		104,8	94,7
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 039,5	1 056,3
Kurzfristige Rückstellungen	28	346,8	307,4
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 158,0	2 336,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	4 951,6	4 540,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	7 911,2	7 664,0
Langfristige Rückstellungen	28	2 143,2	2 098,3
Total langfristiges Fremdkapital		15 006,0	14 302,8
Total Fremdkapital		17 164,0	16 638,8
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve EBG 64		518,3	519,1
Bilanzverlust/-gewinn	31		
Gewinnvortrag		105,7	76,1
Jahresverlust/-gewinn		-179,5	28,7
Total Eigenkapital		11 444,4	11 623,9
Total Passiven		28 608,4	28 262,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Jahresrechnung.

Mittelflussrechnung SBB AG.

Für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	2005	2004
Jahresverlust/-gewinn	-179,5	28,7
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 149,4	880,6
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen und -erlöse	496,4	485,2
Darlehensverzicht FINIS (aktivierte Zinsen)	-105,6	0,0
Veränderung Langfristige Erlösabgrenzungen	-11,9	-11,0
Veränderung Langfristige Rückstellungen	87,8	134,1
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	-53,8	-40,6
Aktivierte Eigenleistungen	-382,2	-413,3
Cashflow	1 000,6	1 063,7
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-13,4	18,1
Veränderung Warenvorräte und angefangene Arbeiten	-4,4	52,5
Veränderung Übriges Umlaufvermögen	-44,3	-124,5
Veränderung Kurzfristige Verbindlichkeiten	-57,3	175,4
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	881,2	1 185,2
Mittelveränderung Abgang Brünig (Vorjahr: G-SR)	-3,5	-6,7
Investitionen Finanzanlagen	-201,6	-228,8
Desinvestitionen Finanzanlagen	47,4	184,1
Investitionen in Anlagen im Bau und Sachanlagen	-1 457,2	-1 863,6
Desinvestitionen Sachanlagen	140,5	26,4
Investitionen in immaterielle Anlagen	-70,6	0,0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1 545,0	-1 888,6
Veränderung Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-147,9	123,3
Veränderung Langfristige Finanzverbindlichkeiten	279,5	209,2
Veränderung Andere langfristige Verbindlichkeiten	436,7	541,9
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	568,4	874,4
Mittelveränderung insgesamt	-95,4	171,0
Flüssige Mittel per 1. Januar	683,5	512,5
Flüssige Mittel per 31. Dezember	588,1	683,5
Veränderung Flüssige Mittel	-95,4	171,0

Anhang zur Jahresrechnung SBB AG.

Anmerkungen zur Jahresrechnung.

0 Allgemeine Anmerkungen

0.1 Allgemeines

Die SBB AG umfasst die Bereiche Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien und die Zentralbereiche. Im Jahr 2001 wurde der Bereich Güterverkehr in die rechtlich selbstständige Tochtergesellschaft SBB Cargo AG ausgelagert. Die von der SBB AG gehaltenen Beteiligungen gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis SBB (Seiten 124 und 125) hervor.

Die für den Einzelabschluss angewandten Grundsätze der Rechnungslegung erfüllen die Anforderungen des schweizerischen Aktienrechts und der «Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER, nachstehend FER)».

0.2 Vorsorgeverpflichtungen

FER 16 regelt die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Personalvorsorgeeinrichtungen in der Jahresrechnung, obwohl sich im juristischen Sinne daraus weder ein Guthaben noch eine Verpflichtung ergeben. Aktiven und Verpflichtungen aus Vorsorgeeinrichtungen werden periodisch neu bewertet. Bei der SBB werden die FER 16 Berechnungen jährlich durch die LCP Libera AG durchgeführt. Dabei wird die «Projected Unit Credit»-Methode angewendet. Die projizierten Vorsorgeverpflichtungen («Projected Benefit Obligations» – PBO) der aktiven Versicherten entsprechen dem Barwert der am Stichtag erworbenen Vorsorgeleistungen unter Einrechnung der angenommenen künftigen Lohn- und Rentenerhöhungen sowie der Austrittswahrscheinlichkeiten. Die Vorsorgeverpflichtungen der Rentenbezügerinnen und -bezüger ergeben sich als Barwert der laufenden Renten unter Berücksichtigung der angenommenen künftigen Rentenerhöhungen. Die gesamte Verpflichtung wird mit dem zum Verkehrswert ermittelten Vermögen verglichen. Ergibt sich eine Unterdeckung, wird mindestens der Passive Betrag (Fortschreibung des Betrages vom Vorjahr) ausgewiesen. Übersteigt der Unterschiedsbetrag (Differenz zwischen dem Passiven Betrag und der eigentlichen Unterdeckung) den von FER 16 vorgesehenen Korridor (höherer Betrag von 10 % des Vorsorgevermögens oder 10 % der Vorsorgeverpflichtung), wird der Unterschiedsbetrag über eine durchschnittliche Verbleibszeit der Versicherten (im Falle der SBB 13 Jahre – Vorjahr 14 Jahre) amortisiert und somit erfolgswirksam erfasst.

0.3 Umweltlasten

Per 1. Januar 1999 wurde für die SBB AG durch ein externes Fachgutachten eine notwendige Rückstellung für Umweltlasten von CHF 393,0 Mio. ermittelt. In Anbetracht der grossen Unsicherheit bei der Festlegung dieser Rückstellung wurde damals mit dem Bund vereinbart, keine vollumfängliche Rückstellung in der Eröffnungsbilanz zu bilden, sondern für anfallende Sanierungskosten eine Rückstellung von CHF 110,0 Mio. zu verbuchen. Darüber hinausgehende Kosten werden nach vollständiger Auflösung dieser Rückstellung durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarungen übernommen.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2005	2004
Personenverkehr	1 917,3	1 804,7
Betriebsleistungen	151,5	193,5
Infrastruktur	216,7	182,5
Verkehrserträge	2 285,5	2 180,7

Im Berichtsjahr nahmen die Verkehrserträge um CHF 104,8 Mio. oder 4,8% zu.

Mit Bahn 2000 konnte der Personenverkehr sein Angebot ausbauen. Die Ertragszunahme ist auf die gestiegene Nachfrage und Tarifmassnahmen sowie auf zusätzliche Verkehrsrechte an der TGV-Verbindung Schweiz–Paris (Lyria II) zurückzuführen.

Mit der Bereinigung von Gemeinschaftsverträgen ausländischer Bahnen wurden weniger Betriebsleistungen für Dritte erbracht.

Im Berichtsjahr konnte SBB Infrastruktur erneut mehr Trassen verkaufen. Die Zunahmen ergeben sich aus Mehrverkehren der Tochtergesellschaften des Personenverkehrs und von SBB Cargo sowie durch Dritte.

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2005	2004
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	240,6	269,1
Kantone	142,7	147,6
Beiträge Dritter	0,1	0,0
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	383,4	416,7
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	43,5	41,0
für übrigen Güterverkehr	52,7	60,8
Total Trassenpreissubventionen	96,3	101,8
Abgeltungen	479,7	518,5

Die Abgeltungen sind gegenüber dem Vorjahr um insgesamt CHF 38,8 Mio. oder 7,5% zurückgegangen.

Die neue Aufteilung Regional- und Fernverkehr mit der BLS führte zu einem Rückgang der Abgeltungen regionaler Personenverkehr von CHF 30,2 Mio. Mit der Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig fallen die Abgeltungen neu bei der zb Zentralbahn AG an.

Von der Position «Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone» wird auf Grund der vorgeschriebenen Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) die Vorteilsanrechnung des Bundes zu Gunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 35,0 Mio. in Abzug gebracht (vgl. Anmerkung 6).

Die Trassenpreissubventionen dienen zur Verbilligung der Trassenpreise. Zweck der Verbilligung ist die Förderung der Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Schiene. Von verbilligten Trassenpreisen profitierten nicht nur die SBB Cargo AG, sondern auch andere EVU, welche Trassenleistungen bei SBB Infrastruktur beziehen.

3 Mieterträge Liegenschaften

Im Berichtsjahr verzeichnen die Mieterträge aus Liegenschaften erneut einen Anstieg zum Vorjahr. Den grössten Zuwachs erzielten erneut die RailCity-Bahnhöfe. Sie steigerten den Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 5,8% und führten bei SBB Immobilien zu einem Anstieg der Umsatzmieterträge.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2005	2004
Dienstleistungen	422,0	377,8
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	61,3	59,7
Erträge aus Vermietungen	45,5	60,3
Energieverkäufe	71,6	91,5
Geldwechsel	38,2	40,4
Provisionen, Kommissionen	73,8	61,5
Drucksachen- und Materialverkäufe	54,2	52,9
Kostenbeteiligungen, Beiträge	372,2	213,4
Übrige Nebenerträge	63,5	45,2
Nebenerträge	1 202,3	1 002,7

Die Nebenerträge fielen gegenüber dem Vorjahr um CHF 199,6 Mio. höher aus.

Der Anstieg der Dienstleistungen beinhaltet im Wesentlichen die höheren Volumina im Handy-Prepaid-Geschäft von CHF 43,0 Mio. (vgl. Anmerkung 9). Dagegen war das Touroperating-Geschäft leicht rückläufig.

Die Erträge aus Vermietungen vermindern sich einerseits durch den höheren Eigenbedarf an Rollmaterial und andererseits durch den Wegfall von Fahrzeugmieten infolge der neuen Angebotsaufteilung im Ausland.

Durch den längeren Ausfall des Kernkraftwerks Leibstadt und infolge der tiefen Wasserstände in den Stauseen (Trockenheit) konnte weniger Energie produziert werden, was zu verminderten Energieverkäufen führte.

Der erneute Anstieg der Kostenbeteiligungen beinhaltet nebst den Kostenbeteiligungen Dritter an Investitionsprojekte der Infrastruktur auch die Auswirkungen aus dem neuen Finanzierungsmodell FINIS. Die Kostenbeteiligungen und das neue Finanzierungsmodell FINIS sind für die SBB AG erfolgsneutral, da sie entsprechend höhere Aufwendungen mit sich ziehen (vgl. Anmerkungen 10 und 11). Für die Unwetterschäden wurden Forderungen an die Rückversicherer von CHF 59,0 Mio. angemeldet, davon CHF 25,0 Mio. bei der Tochtergesellschaft SBB Insurance.

5 Eigenleistungen

Mio. CHF	2005	2004
Investitionsaufträge	382,2	413,3
Lageraufträge	212,7	233,5
Eigenleistungen	594,9	646,8

Die gegenüber den Vorjahren verminderte Investitionstätigkeit führte zu einer Abnahme der Eigenleistungen.

6 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2005	2004
Abschreibung Infrastruktur	844,2	833,0
Betriebsbeitrag Infrastruktur	355,1	498,5
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 199,3	1 331,5

Gegenüber dem Vorjahr fielen die Leistungen des Bundes für Infrastruktur um CHF 132,2 Mio. tiefer aus. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Entlastungsprogramme des Bundes der Jahre 2003 und 2004, auf den neuen Finanzierungsmodus (FINIS) sowie die mit der Einführung von Bahn 2000 verminderten Leistungen (Trassenpreisabschöpfung beim Personenverkehr) begründet. Weitere Kürzungen des Betriebsbeitrages erfolgten zur Kompensation von Mehraufwänden für ETCS und Trassenpreissubventionen. Mit der Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig fallen dessen Leistungen für Infrastruktur neu bei der zb Zentralbahn AG an.

Der Bund entrichtete an die SBB AG eine Zahlung betreffend Vorteilsanrechnung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 35,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB AG. Gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wird dieser Betrag in den Leistungen des Bundes für Infrastruktur ausgewiesen und durch Abzug bei den Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

7 Materialaufwand

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 19,5 Mio. Die Zunahme ist auf den Rollmaterialunterhalt infolge der erhöhten Laufleistungen (Bahn 2000) zurückzuführen.

8 Personalaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Lohnaufwand	1 980,5	2 027,5
Sozialversicherungsaufwand	313,8	301,8
Übriger Personalaufwand	95,4	88,2
Personalaufwand	2 389,7	2 417,5

Der Personalaufwand reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 27,8 Mio. oder um 1,1%.

Der Rückgang des Lohnaufwandes ist auf den gegenüber dem Vorjahr um 495 Vollzeitstellen tieferen durchschnittlichen Personalbestand der SBB AG zurückzuführen. Die Abnahme des Personalbestandes ergab sich insbesondere durch die Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig zur zb Zentralbahn AG und aus der Nichtwiederbesetzung frei gewordener Stellen.

Trotz tieferem Personalbestand sind die Sozialkosten höher als im Vorjahr. Im Wesentlichen ist der Anstieg auf die vollständige Übernahme der Sanierungsbeiträge für die Pensionskasse SBB durch den Arbeitgeber zurückzuführen, welche seit 1. Juli 2003 durch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und die SBB zu je 1,5% auf dem versicherten Lohn getragen wurden.

Der übrige Personalaufwand beinhaltet die Kosten für Aus- und Weiterbildung, Personalrestaurants und Kosten für Berufskleider. Von den Restrukturierungsmassnahmen des Güterverkehrs im Bereich Wagenladungsverkehr ist auch SBB Infrastruktur betroffen. Hierfür musste eine Rückstellung von CHF 7,0 Mio. gebildet werden. Für Optimierungsprojekte beim Personenverkehr wurden weitere Rückstellungen in der Höhe von CHF 12,7 Mio. gebildet.

9 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Miete von Anlagen	31,9	28,4
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	277,4	208,3
Fahrzeugaufwand	111,4	128,7
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	66,4	65,5
Energie- und Entsorgungsaufwand	188,9	189,3
Verwaltungs- und Informatikaufwand	260,7	223,0
Werbeaufwand	43,2	43,5
Übriger Betriebsaufwand	376,9	267,1
Betriebsleistungsaufwand	143,1	191,5
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	61,2	70,6
Sonstiger Betriebsaufwand	1 561,1	1 415,9

Der sonstige Betriebsaufwand erhöhte sich im Berichtsjahr um CHF 145,2 Mio.

Die Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz sind im Wesentlichen durch den erhöhten Schienenunterhalt (Contracting) angestiegen.

Die Zunahme beim Verwaltungs- und Informatikaufwand ist auf höhere Informatikkosten zurückzuführen. Zum Anstieg führten höhere Betriebs- und Lizenzkosten, gestiegene EDV Beratungs- und Entwicklungsaufwendungen, Transitionskosten für den Providerwechsel der EDV-Systemleistungen sowie Sonderaufwendungen für Informatikprojekte.

Der markante Anstieg des übrigen Betriebsaufwandes ergab sich aus gestiegenen Volumen im Handy-Prepaid-Geschäft und aus den Versicherungsleistungen für die Unwetterschäden vom August in der Höhe von CHF 84,0 Mio., wovon CHF 59,0 Mio. bei Rückversicherern angemeldet wurden (vgl. Anmerkung 4).

Bisher in den Betriebsleistungen ausgewiesene Unternehmerarbeiten fallen neu im übrigen Betriebsaufwand an.

Die in der Position «Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes» aufgeführten Aufwendungen sind im Wesentlichen auf die für die öffentlichen Transportunternehmungen geltenden Regelungen bei der Mehrwertsteuer zurückzuführen. Anstelle einer im Verhältnis der Zusammensetzung des Gesamtumsatzes berechneten Vorsteuerkürzung erfolgt die Vorsteuerkürzung bei der SBB AG mit 3,5% auf den ihr zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand.

10 Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen

Mio. CHF	2005	2004
Abschreibungen auf Finanzanlagen	189,3	9,7
Abschreibungen auf Sachanlagen	978,9	917,7
Veränderung Wertberichtigung auf Anlagen in Bau	-237,0	-144,4
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	56,2	46,7
Abschreibungen Restbuchwerte auf Anlagenabgängen	162,0	50,9
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 149,4	880,6

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen umfassen die Wertberichtigungen auf den Beteiligungen SBB Cargo AG, Turbo AG und SBB GmbH.

Der Anstieg der Abschreibungen auf Sachanlagen ergibt sich aus den höheren Anlagebeständen an Bahn-Infrastruktur und Rollmaterial. Die Veränderung der Wertberichtigung auf Anlagen im Bau fiel im Berichtsjahr erneut positiv aus und generierte einen Minderaufwand in den Abschreibungen. Dieser Effekt ergibt sich daraus, dass die Abgänge auf den Anlagen im Bau höher als die Zugänge für Neuinvestitionen waren und daher weniger Wertberichtigungen notwendig sind. Die aus der Projektabrechnung resultierenden nicht aktivierbaren Anteile fielen dagegen unter der Position «Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen» an.

Der Anstieg der Abschreibungen von Restbuchwerten beinhaltet die Ausbuchung bisher aktivierter Zinsen auf Bahn 2000 und AlpTransit-Zufahrten, welche durch das neue Finanzierungsmodell (FINIS) wegfallen.

11 Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen

Die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen fallen auf Grund geringerer Kostenanteile Dritter für Investitionsprojekte leicht tiefer aus als im Vorjahr.

12 Personalvorsorge FER 16

Die Zuweisung an die FER 16 Rückstellung zur Deckung des Unterschiedsbetrages aus der Pensionskassenunterdeckung reduzierte sich auf CHF 94,0 Mio. (Detaillierte Ausführungen zur Personalvorsorge FER 16 sind im Finanzbericht des Konzerns unter Anmerkung 31, Abschnitt «Personalvorsorge», ersichtlich.)

13 Erfolg aus Veräußerung von Anlagevermögen

Der Erfolg ergab sich massgeblich aus der Veräußerung von nicht mehr benötigten Immobilien.

14 Projekt «Chance»

Für die Reintegration von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Stelle infolge von Rationalisierungs- oder Restrukturierungsmassnahmen aufgehoben wurde, besteht das Projekt «Chance».

Auf Grund veränderter Rahmenbedingungen erfolgt per 1. Januar 2006 eine Neuausrichtung und Neuregelung der Finanzierung des Projektes Chance (NOA: Neuorientierung und Arbeit). Die Organisation und die Leistungen für Prävention und berufliche Neuorientierung werden auch künftig durch die Zentralbereiche wahrgenommen. Die Finanzierung der Kosten erfolgt ab dem 1. Januar 2006 zulasten der einzelnen Segmente. Die Personalkosten aus den Restrukturierungsprogrammen wurden im Hinblick auf die Neuausrichtung NOA bereits im Jahr 2005 zulasten des übrigen Personalaufwandes zurückgestellt.

15 Finanzertrag

Mio. CHF	2005	2004
Finanz- und Beteiligungsertrag Dritte	33,8	29,7
Finanz- und Beteiligungsertrag Konzerngesellschaften	25,3	21,9
Finanz- und Beteiligungsertrag Assoziierte Gesellschaften	5,8	7,1
Finanzertrag Aktionär	1,0	1,1
Übriger Finanzertrag	33,3	33,3
Finanzertrag	99,2	93,1

16 Finanzaufwand

Mio. CHF	2005	2004
Finanzaufwand Dritte	117,9	112,5
Finanzaufwand Konzerngesellschaften	1,8	1,0
Finanzaufwand Assoziierte Gesellschaften	0,0	1,0
Finanzaufwand Aktionär	0,0	12,4
Übriger Finanzaufwand	19,9	14,9
Finanzaufwand	139,6	141,7

Höhere Finanzverbindlichkeiten führten zu einem Anstieg des Finanzaufwandes gegenüber Dritten. Mit dem vollständigen Ausgleich des verzinslichen Darlehens zur Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB fiel die entsprechende Zinsbelastung weg, was sich im Finanzaufwand Aktionär widerspiegelt.

17 Steuern

Gemäss Art. 21 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) vom 20. März 1998 ist die SBB AG auch auf kantonaler Ebene steuerbefreit. Basierend auf dem Bundesgerichtsentscheid vom Dezember 2003 ist die SBB AG in Kantonen und Gemeinden auf nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften steuerpflichtig.

18 Jahresverlust/-gewinn

Mio. CHF	2005	2004
Jahresverlust/-gewinn aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 EBG		
Infrastruktur	2,0	7,4
Regionaler Personenverkehr (RPV)	-18,0	1,6
Jahresverlust/-gewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	-163,5	19,7
Jahresverlust/-gewinn	-179,5	28,7

19 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kassa	43,4	20,6
Post	104,2	74,0
Banken	282,4	252,2
Festgelder	168,6	347,6
Transferkonten	-10,5	-11,0
Wertschriften	0,0	0,1
Flüssige Mittel	588,1	683,5

Mit der Zunahme von gewährten Darlehen an Konzerntochtergesellschaften (vgl. Anmerkung 22) reduzierten sich die Flüssigen Mittel.

20 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	407,4	403,8
gegenüber Konzerngesellschaften	68,7	62,8
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	2,0	4,9
Wertberichtigungen	-51,6	-56,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	426,5	415,2

21 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Warenvorräte	378,8	376,6
Angefangene Arbeiten	20,0	23,4
Wertberichtigungen	-141,1	-145,4
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	257,7	254,6

22 Finanzanlagen

Mio. CHF	Wertpapiere des Anlagevermögens	Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	Langfristige Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	Total
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2005	591,0	1 255,6	562,7	416,7	28,7	2 854,8
Zugänge	167,9	86,5	9,6	189,8	0,0	453,8
Abgänge	-121,7	-5,3	-22,4	-13,0	-4,2	-166,6
Sacheinlage in Zentralbahn AG	0,0	0,0	0,0	46,1	0,0	46,1
Umbuchungen	0,0	0,0	8,0	0,0	-3,5	4,5
Stand 31.12.2005	637,1	1 336,8	558,0	639,7	21,0	3 192,6
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2005	0,0	-218,7	-25,2	0,0	-3,4	-247,3
Zugänge	0,0	-189,3	0,0	0,0	0,0	-189,3
Abgänge	0,0	0,6	0,0	0,0	0,2	0,8
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	1,5
Stand 31.12.2005	0,0	-407,4	-25,2	0,0	-1,7	-434,3
Nettobuchwert 1.1.2005	591,0	1 036,9	537,5	416,7	25,3	2 607,5
Nettobuchwert 31.12.2005	637,1	929,4	532,8	639,7	19,3	2 758,2

Im Berichtsjahr wurde ein Teil der Wertpapiere des Anlagevermögens für eine verbesserte Vermögensanlage umgeschichtet (Zu- und Abgänge Wertschriften). Weitere Zugänge bei den Wertpapieren des Anlagevermögens beinhalten die Thesaurierung der Erträge aus der Vermögensanlage der Gelder für die Rückzahlung der eingegangenen Leasingverbindlichkeiten. Die entsprechenden Verbindlichkeiten sind unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten bilanziert.

Der Zugang auf Beteiligungen beinhaltet den Anteil von 66% auf der neu gegründeten zb Zentralbahn AG sowie die Neugründung der Gesellschaften STC Swiss Travel Centre in Zürich und London (je 67%). Veräussert oder liquidiert wurden die Gesellschaften Umschlags AG, Cevanova AG, I.B.O. Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost AG und Silo AG. Im Weiteren erfolgte ein Teilverkauf von 14% an der Tochtergesellschaft Railway AG.

Die langfristigen Forderungen gegenüber Dritten beinhalten Hypotheken und Baukredite der Eisenbahnerbaugenossenschaften.

23 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Anschaffungswerte								
Stand 1.1. 2005	8 638,0	14 461,8	3 887,5	1 447,6	3 486,0	31 920,9	6 064,7	37 985,6
Investitionen	13,0	57,0	18,9	0,0	14,1	102,9	2 070,9	2 173,8
Umbuchung von								
Anlagen im Bau zu Anlagen	417,7	1 091,6	270,5	103,7	124,5	2 008,0	-2 042,9	-34,9
Investitionsförderung	-0,1	-44,6	-27,1	0,0	-16,9	-88,7	0,0	-88,7
Abgänge Anlagen	-117,1	-242,3	-284,3	-7,4	-45,7	-696,9	-729,9	-1 426,8
Sacheinlage in Zentralbahn AG	-99,4	-86,3	-29,0	-9,2	-10,8	-234,6	-105,4	-340,1
Umbuchungen	0,0	0,0	10,0	39,9	-43,4	6,5	0,0	6,5
Stand 31.12. 2005	8 852,1	15 237,2	3 846,7	1 574,5	3 507,7	33 018,2	5 257,4	38 275,5
davon Leasing	2 261,3					2 261,3		2 261,3
davon Renditeobjekte				104,0	35,5	139,4		139,4
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1. 2005	-4 547,2	-4 521,1	-2 794,9	-21,8	-1 589,7	-13 474,6	-1 112,5	-14 587,1
Zugänge	-332,2	-453,1	-131,1	0,0	-62,4	-978,9	0,0	-978,9
Abgänge	111,4	116,5	261,6	0,0	28,0	517,5	237,0	754,5
Sacheinlage in Zentralbahn AG	66,8	37,5	26,3	0,0	7,7	138,2	6,2	144,4
Umbuchungen	0,0	-0,1	-7,3	-24,9	25,8	-6,5	0,0	-6,5
Stand 31.12. 2005	-4 701,2	-4 820,2	-2 645,4	-46,8	-1 590,6	-13 804,2	-869,3	-14 673,5
davon Leasing	-830,1					-830,1		-830,1
davon Renditeobjekte				0,0	-11,8	-11,8		-11,8
Nettobuchwert 1.1. 2005	4 090,9	9 940,7	1 092,7	1 425,8	1 896,4	18 446,3	4 952,2	23 398,6
Nettobuchwert 31.12. 2005	4 151,0	10 416,9	1 201,2	1 527,7	1 917,1	19 213,9	4 388,1	23 602,0
davon Leasing	1 431,1					1 431,1		1 431,1
davon Renditeobjekte				104,0	23,7	127,6		127,6

Der Anstieg der Sachanlagen ist im Wesentlichen durch den Bau von Infrastrukturanlagen und die Beschaffung von Rollmaterial begründet.

Die übrigen Sachanlagen beinhalten sämtliche Einrichtungen, Informatik- und Telekommunikationsanlagen sowie die Anlagen der Ver- und Entsorgung.

24 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Rechte	Software	Goodwill aus Fusion	Total
Anschaffungswerte				
Stand 1.1.2005	107,8	271,2	3,2	382,3
Zugänge	70,5	0,1	0,0	70,6
Abgänge	0,0	-2,7	0,0	-2,7
Umbuchungen	0,0	28,4	0,0	28,4
Stand 31.12.2005	178,4	297,0	3,2	478,6
Kumulierte Abschreibungen				
Stand 1.1.2005	-24,7	-167,1	-2,7	-194,6
Zugänge	-10,6	-45,1	-0,5	-56,2
Abgänge	0,0	2,3	0,0	2,3
Umbuchungen	0,0	6,5	0,0	6,5
Stand 31.12.2005	-35,4	-203,4	-3,2	-242,0
Nettobuchwert 1.1.2005	83,0	104,1	0,5	187,7
Nettobuchwert 31.12.2005	143,0	93,6	0,0	236,6

Die SBB konnte durch den Erwerb von Verkehrsrechten in der Höhe von CHF 70,2 Mio. den Anteil an Lyria II (TGV-Verbindung Schweiz-Paris) von 11 auf 26% ausbauen. Das Recht wird über 12 Jahre abgeschrieben.

In den Anlagen im Bau geführte EDV-Software-Projekte, die im Berichtsjahr abgeschlossen worden sind, wurden auf die Position Software umgebucht.

25 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Die Abnahme ist auf tiefere Kontokorrentguthaben und kurzfristige Finanzanlagen von Konzern- und assoziierten Gesellschaften bei der SBB AG zurückzuführen.

26 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	610,9	596,6
gegenüber Konzerngesellschaften	27,6	97,9
gegenüber Assoziierten Gesellschaften	0,6	3,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	639,1	698,3

27 Passive Rechnungsabgrenzungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Abgrenzung Fahrausweise	422,8	413,1
Abgrenzung Zinsaufwendungen	44,0	41,3
Übrige Abgrenzungen	572,7	601,9
Passive Rechnungsabgrenzungen	1 039,5	1 056,3

Die Abgrenzung der Fahrausweise umfasst insbesondere General-, Halbtax- und Streckenabonnemente.

28 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Rückstellungen	346,8	307,4
Langfristige Rückstellungen	2 143,2	2 098,3
Rückstellungen	2 490,1	2 405,7

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorge- ver- pflichtungen FER 16	Umwelt- altlasten	Sanierung Energie- bereich	Ferien/ Überzeit	Restruktu- rierung	Übrige Rück- stellungen	Total
Bestand 1.1.2005	1 239,0	83,3	653,5	108,5	20,3	301,1	2 405,7
Bildung	94,0	0,0	0,0	8,9	19,7	143,3	265,9
Inanspruchnahme	0,0	-6,7	-20,8	-22,4	-0,2	-105,7	-155,7
Auflösung	0,0	0,0	0,0	0,0	-6,9	-17,8	-24,8
Sacheinlage in Zentralbahn AG	0,0	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,0	-1,0
Bestand 31.12.2005	1 333,0	76,6	632,7	93,9	32,9	320,9	2 490,1

Erläuterungen zur Rückstellung für Personalvorsorge FER 16 können dem Konzernbericht entnommen werden. Die im Abschluss der SBB AG ausgewiesene Rückstellung von CHF 1333,0 Mio. ist identisch mit der Rückstellung in der Konzernrechnung.

Im Berichtsjahr sind die Arbeiten zur Sanierung von Umweltaltlasten weitergeführt worden. Die Kosten aus diesen Arbeiten wurden der Rückstellung belastet. Weitere Erläuterungen zu den Umweltaltlasten sind in Anmerkung 0.3 enthalten.

Für die Sanierung des Energiebereichs hatte die CSFB im April 2001 einen Rückstellungsbedarf von CHF 1,2 Mia. ermittelt. In der Zwischenzeit hat sich diese Rückstellung durch die Verwendung für Verkäufe von Kraftwerken und Beteiligungen sowie Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 632,7 Mio. reduziert.

Die Ferien- und Überzeitguthaben konnten gegenüber dem Vorjahr um CHF 14,6 Mio. reduziert werden. Der Abbau erfolgte hauptsächlich durch Kompensation. In Einzelfällen wurden Überzeitguthaben ausbezahlt. Treueprämien und Dienstaltersgeschenke werden im Zeitpunkt der Fälligkeit ausbezahlt oder abgegrenzt.

Als Folge der Restrukturierungsmaßnahmen von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr musste SBB Infrastruktur eine Rückstellung von CHF 7,0 Mio. bilden (Rangierbahnhöfe). Für Optimierungsprojekte beim Personenverkehr wurden weitere Rückstellungen in der Höhe von CHF 12,7 Mio. gebildet.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle sowie weitere betriebswirtschaftlich notwendige Rückstellungen u. a. im Bereich Rollmaterial. Die hohen Zugänge und Inanspruchnahmen ergaben sich auf Grund der Schadenfälle, insbesondere aus den Unwetterschäden vom August.

29 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Bankverbindlichkeiten	342,7	340,0
Leasingverbindlichkeiten	3 107,9	2 706,4
Hypothekarverbindlichkeiten	28,7	34,2
Personalkasse	1 472,3	1 460,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	4 951,6	4 540,6

Zur Finanzierung von Rollmaterial wurden weitere langfristige Mittel über Leasingtransaktionen aufgenommen.

Aus der Übernahme der Bahnhof Luzern Immobilien AG im Jahr 2003 sind Hypothekarverbindlichkeiten in der Höhe von CHF 34,2 Mio. an die SBB AG übergegangen. Im Berichtsjahr konnte eine erste Tranche abgelöst werden.

Die Verpflichtung gegenüber der Personalkasse beinhaltet Sparguthaben der aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden bei der SBB.

30 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	147,1	170,6
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	7 764,1	7 493,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	7 911,2	7 664,0

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten enthalten langfristige Erlösabgrenzungen für Kabelverlegerechte und Verpflichtungen aus ICN-Leasing.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Variabel verzinsliche Darlehen	2 037,6	1 906,1
Verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	0,0	1 002,6
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	5 726,5	4 584,7
Total	7 764,1	7 493,4

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund haben im Berichtsjahr um CHF 270,7 Mio. zugenommen. Die Zunahme resultiert aus der Erhöhung der Darlehen um CHF 448,2 Mio. zur Deckung des Grundbedarfs der Infrastrukturinvestitionen und für die Finanzierung von Bahn 2000 sowie der AlpTransit-Zufahrten. Mit dem neuen Finanzierungsmodell für Eisenbahngrossprojekte (FINIS) wurden sämtliche bis 2004 verzinslichen Darlehen rückwirkend in variabel verzinsliche Darlehen umgewandelt. Die bis dahin aufgelaufen Zinsen in der Höhe von CHF 105,6 Mio. wurden via Kostenbeteiligungen auf Investitionsprojekten ausgebucht. Mit der Auslagerung des Geschäftsbereichs Brünig sind Verbindlichkeiten in der Höhe von CHF 71,9 Mio. an die zb Zentralbahn AG übergegangen.

Nettoverschuldung

	Anmerkung	31.12.2005	31.12.2004
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		27,8	179,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	4 951,6	4 540,6
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	7 911,2	7 664,0
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-135,6	-147,6
Total Finanzverbindlichkeiten		12 755,0	12 236,2
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-1 225,2	-1 274,5
Nettoverschuldung		11 529,8	10 961,8
Veränderung gegenüber Vorjahr		568,0	816,3

Im Berichtsjahr erhöhte sich die Nettoverschuldung um CHF 568,0 Mio. Die Zunahme ergab sich insbesondere durch die Mittelaufnahme für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen beim Bund. Die Anschaffung von neuem Rollmaterial konnte nur zu einem Teil über die selbst erarbeiteten Mittel finanziert werden und musste durch die Aufnahme neuer Leasingverbindlichkeiten gedeckt werden.

31 Bilanzverlust/-gewinn

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Gewinnvortrag		
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	105,7	76,1
Total Gewinnvortrag	105,7	76,1
Jahresverlust/-gewinn		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	-16,0	9,0
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	-163,5	19,7
Total Jahresverlust/-gewinn	-179,5	28,7
Total Bilanzverlust/-gewinn vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-73,8	104,8

32 Gesetzliche Angaben

32.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zu Gunsten Dritter

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
Bürgschaften und Garantien	226,1	207,5
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	9,5	10,2
Verpflichtungen aus nicht einbezahltem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Andere	13,8	0,0
Total	526,6	494,9

Die SBB AG ist an diversen einfachen Gesellschaften mit Solidarhaftung beteiligt. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Tarifgemeinschaften/-verbände und Ähnliches, Kooperationen und Arbeitsgemeinschaften, welche zur Abwicklung von zeitlich befristeten Projekten dienen.

32.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

32.3 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2005	31.12.2004
fällig innerhalb eines Jahres	12,6	17,1
fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	8,5	10,4
fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,7	7,6
fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,4	1,7
fällig später als 4 Jahre	3,8	2,4
Total	29,0	39,1

Die SBB AG hat wesentliche EDV-Leistungen (Rechenzentrum/Hardware/Software/Wartung und Service) an Dritte ausgelagert.

32.4 Wesentliche Beteiligungen

Wir verweisen auf die Aufstellung der Konzern- und assoziierten Gesellschaften auf Seite 124 und 125 des Anhangs zur Konzernrechnung.

33 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Keine.

Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Bilanzergebnisses.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2005 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12. 2005	31.12. 2004
Jahresverlust/-gewinn	-179,5	28,7
Gewinnvortrag Vorjahr	105,7	76,1
Bilanzverlust/-gewinn vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG	-73,8	104,8
an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 EBG		
– Personenverkehr	18,0	-1,6
– Infrastruktur	-2,0	-7,4
Auflösung Anteil Brünig (Einbringung in die Zentralbahn AG)	0,0	9,9
Bilanzverlust/-gewinn zur Verfügung der Generalversammlung	-57,8	105,7
Vortrag auf neue Rechnung	-57,8	105,7

Bericht der Revisionsstelle.

An die Generalversammlung der Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern. Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Mittelflussrechnung und Anhang zur Jahresrechnung/Seiten 127 bis 145) der Schweizerischen Bundesbahnen SBB für das am 31. Dezember 2005 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Schweizer Prüfungsstandards, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsent-scheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER. Ferner entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung per 31. Dezember 2005 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) geprüft und mit Bericht vom 7. März 2006 genehmigt.

Bern, 17. März 2006
Ernst & Young AG

Bruno Chiomento
Certified Public Accountant (Mandatsleiter)

Alessandro Miolo
dipl. Wirtschaftsprüfer

Der Geschäftsbericht 2005 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website www.sbb.ch abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

Impressum

Herausgeber: SBB AG, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Bern 65

Konzept und Gestaltung: Külling Identity AG, Zürich

Fotos (Bildstrecke): Gerry Amstutz und Franz Rindlisbacher, Zürich

Fotos (Postkarten): Martin Stollenwerk, Zürich

Lithografie: Reprotechnik Kloten AG

Druck: W. Gassmann AG, Biel

Papier: Munken Polar

ISSN 1424-5973

SBB AG
Kommunikation
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Bern 65
Telefon 051 220 11 11
www.sbb.ch
railinfo@sbb.ch