



Die SBB AG steigerte 2008 das Gesamtergebnis deutlich. Verbesserte Segmentergebnisse ermöglichten dieses Resultat. Der Personenverkehr verzeichnete 2008 Rekordwerte und beförderte mehr Reisende denn je. Der Güterverkehr reduzierte die Verkehrsleistung und verbesserte gleichzeitig das Segmentergebnis markant. Immobilien erbrachte erneut substanzielle Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und erhöhte die Leistungen zur Sanierung der Pensionskasse SBB. Trotz der guten Ergebnisentwicklung konnten die Investitionen nicht vollständig aus eigenen Mitteln finanziert werden und erhöhten die Verschuldung. Es wird immer enger auf dem SBB Netz. Grosse Anstrengungen sind nötig, damit die Kundinnen und Kunden auch künftig gerne Bahn fahren.

---

## SBB Konzern

Mio. CHF	2008	2007
Personenverkehrsertrag	2 535,7	2 321,0
Güterverkehrsertrag	1 013,1	1 033,9
Betriebsergebnis/EBIT	476,0	226,0
Konzerngewinn	345,0	80,4
Bilanzsumme	31 418,1	30 592,7
Eigenkapital	9 312,3	8 966,8

---

## Leistungszahlen

	2008	2007
Beförderte Personen (Mio.)	322,6	306,7
Personenkilometer (Mio.)	16 144,3	15 134,0
Generalabonnemente <sup>1</sup>	374 769	344 542
Halbtaxabonnemente <sup>1</sup>	2 206 712	2 124 650
Tonnenkilometer (Mio.)	12 530,9	13 368,1
Trassenkilometer (Mio.) <sup>2</sup>	158,7	154,7
Durchschnittlicher Personalbestand	27 822	27 438

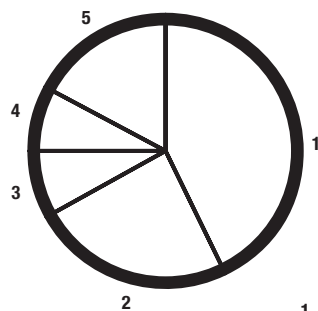
---

1 Ende Jahr im Umlauf  
2 Normalspurstrecken

---

## Der SBB Franken

Betriebsertrag: Woher er kommt

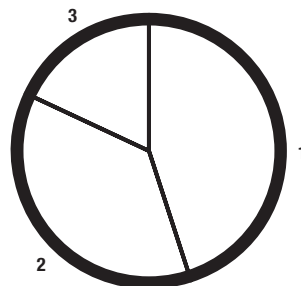


1 Verkehrsertrag 43 Rp.  
2 Andere Erträge 24 Rp.  
3 Eigenleistungen 8 Rp.  
4 Abgeltungen 8 Rp.  
5 Bundesleistungen  
Infrastruktur 17 Rp.

---

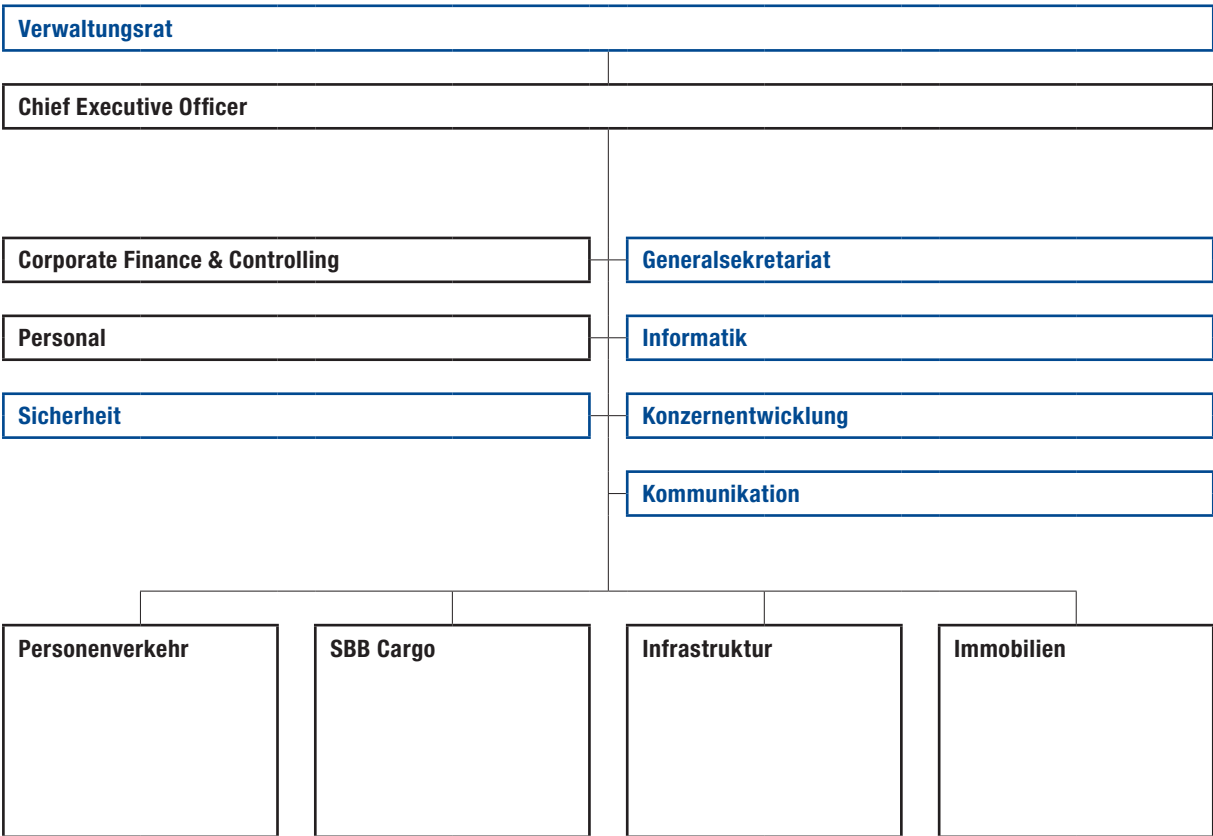
## Der SBB Franken

Betriebsaufwand: Wohin er geht



1 Personalaufwand 45 Rp.  
2 Übriger Aufwand 37 Rp.  
3 Abschreibungen 18 Rp.

---



Mitglied der Konzernleitung

2008

Geschäftsbericht der SBB.



## Inhaltsverzeichnis

Intro	U2
Vorwort	5
Konzernberichterstattung	18
Strategie/Zielerreichung	36
Leistungen öffentliche Hand	38
Personal/Soziales	40
Pensionskasse	44
Umwelt/Energie	46
Risikomanagement	48
Sicherheit	49
Informatik	52
Personenverkehr	54
Güterverkehr	60
Infrastruktur	66
Immobilien	72
Corporate Governance	78
Jahreschronik 2008	89
Finanzbericht	93





## Vorwort

### Gut aufgehoben sein. Gut ankommen.

In Zeiten von Krise und Verunsicherung sind feste Grössen willkommen, Konstanten in einer sich wandelnden Welt. Gesucht sind Institutionen, die bleiben, Werte und Eigenschaften, die Verlässlichkeit verkörpern, Marksteine, die helfen, sich zurechtzufinden. Die SBB ist einer dieser festen Werte in der Schweiz. Mehr noch: Die SBB steht für diese Schweiz mit ihrer sprachlichen und kulturellen Vielfalt und für zentrale Eigenschaften, die für den wirtschaftlichen Erfolg dieses Landes die Grundlage bilden: Sicherheit, Sauberkeit, Pünktlichkeit, Leistungsfähigkeit, Innovation. Das ist die Schweiz, und das ist die SBB: ein Stück nationaler Identität. Diese Chance gilt es, tagtäglich neu zu nutzen: für unsere Kundinnen und Kunden, für unser Unternehmen, für dieses Land.

Im zurückliegenden Jahr reisten 322,6 Mio. Menschen mit der SBB: 2008 nahm die Zahl der Reisenden nochmals um 5,2 % zu. Gegen 900 000 Menschen täglich fahren bequem und einfach mit dem Zug – zur Arbeit, zur Schule, zu Freunden. In keinem anderen Land der Welt fahren die Menschen mehr Bahn als bei uns. Das freut uns und stellt den 27 822 Mitarbeitenden der SBB und ihren Kunden ein gutes Zeugnis aus.

Die SBB und der gesamte Öffentliche Verkehr leisten einen wesentlichen Beitrag an die Standortqualität der Schweiz als vorteilhaften Arbeits- und Wirtschaftplatz, als attraktive Freizeitregion, als faszinierendes Tourismusland.

Das Vertrauen, das die Kunden der SBB in hohem Masse entgegenbringen, basiert auf hohen Erwartungen an die Qualität der Leistungen unseres Unternehmens. Es ist eine der grossen Herausforderungen der SBB, diese Qualität jeden Tag zu erbringen und weiterzuentwickeln auf einem Schienennetz, das aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung der letzten Jahre vielerorts an seine Kapazitätsgrenze stösst. Sicher, sauber, pünktlich, schweizerisch. Das ist die tägliche Herausforderung der SBB für ihre Kunden. Namentlich die Sitzplatzverfügbarkeit und die Kundeninformation

im Störfall sind noch immer unbefriedigend und für unsere Kunden allzu oft Grund zum Ärger. Wir sind da noch nicht am Ziel. Doch wir strengen uns an, um auch da noch besser zu werden.

2009 gilt es, die Weichen richtig zu stellen, damit die Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnnetzes auch in der Zukunft gesichert ist. Mit Milliardeninvestitionen der SBB in neues Rollmaterial. Und mit der raschen Freigabe von Mitteln der öffentlichen Hand für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Das ist viel und noch nicht alles. Unsere Kunden erwarten mehr: Sie wollen gut aufgehoben sein, sie wollen gut ankommen. Das ist unser Ziel. Wo man sich wohl fühlt: Da überall ist SBB.

Wir danken Ihnen für dieses Vertrauen. Es verpflichtet uns, uns mit allen Kräften zu engagieren und unsere Leistungen trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds weiterzuentwickeln. Für eine erfolgreiche Zukunft. Für unsere Kundinnen und Kunden. Für Sie.



Ulrich Gygi  
Präsident des Verwaltungsrates der SBB



Andreas Meyer  
CEO SBB



Am Pizzo Tremorgio in der Leventina beurteilen SBB-Mitarbeiter auf 2200 Metern den Aufbau der Schneedecke, um das Lawinenrisiko abschätzen zu können.



In der Cargoleitzentrale Basel werden die Züge von SBB Cargo rund um die Uhr so geleitet, dass alle Güter zuverlässig und pünktlich ihr Ziel erreichen.



Die Coop-Verteilzentrale Dietikon ist einer von 323 Zustellpunkten, den SBB Cargo als wichtigen Beitrag zur Grundversorgung der Schweiz täglich bedient.





Trotz des technologischen Fortschritts sind die 40 Streckenwärtler der SBB unersetzlich für die regelmässige Überprüfung der über 3000 Streckenkilometer.



20 Inspektoren prüfen alle sechs Jahre sämtliche 6100 SBB-Brücken auf Herz und Nieren, jeden Tag etwa sechs. Hier die Häggrigerbachbrücke am Gotthard.



Im Industriewerk Olten werden Werterhaltsarbeiten für die bestehende Fahrzeugflotte ausgeführt. Im Bild ein Mitarbeiter bei Abdeckerarbeiten in der Lackierkabine, daneben ein frisch lackierter Fernverkehrswagen des Typs EW IV.







Trotz umfangreicher Bauarbeiten in der RailCity Zürich profitieren die Kunden dank provisorischem Zentrum Plaza (links) vom gewohnt vielseitigen Angebot.



Vorerst in Zürich, Luzern und Bern (Bild) können die Reisenden in modernen Räumen mit angenehmer Atmosphäre Wartezeiten zwischen den Zügen überbrücken.



Die Mitarbeitenden der Reinigung sind im Schichtbetrieb rund um die Uhr für die Bahnreisenden im Einsatz, hier in einem Erstklasswagen eines IC 2000.



Kundenbetreuende helfen bereitwillig am Wochenende Wintersportlern – wie hier im Bahnhof Visp – ebenso wie bei Grossanlässen und bei Störungen.

## Konzernberichterstattung

### Die SBB verbesserte das Gesamtergebnis deutlich. Doch die Investitionen erhöhten die Verschuldung.

Dank guter Ergebnisse im Personenverkehr und bei Immobilien sowie Fortschritten im Güterverkehr steigerte die SBB 2008 das Gesamtergebnis deutlich. Im Personenverkehr nahm die Zahl der Reisenden erneut zu. Im Güterverkehr ging die Verkehrsleistung zurück, jedoch wurde das Ergebnis markant verbessert. Immobilien leistete substanzielle Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und erhöhte die Leistungen an die Sanierung der Pensionskasse. Es wird immer enger auf dem SBB Netz, Investitionen zum Ausbau der Kapazitäten sind zwingend und dringend. Die Investitionen konnten nicht vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden und erhöhten die Verschuldung der SBB.

Insgesamt war die SBB 2008 gut unterwegs. Im Personenverkehr hielt das Nachfragewachstum auch im Berichtsjahr an, die Zahl der Kundinnen und Kunden nahm erneut um 5,2% zu. Die Sanierung des Güterverkehrs kam gut voran. Das Segmentergebnis verbesserte sich deutlich. SBB Infrastruktur verzeichnete 2008 eine erneut dichtere Nutzung des SBB Netzes. Dies führte zu deutlich höheren Kosten für den Netzunterhalt. SBB Immobilien steigerte das Betriebsergebnis erneut. Der wesentliche Teil der im Immobilienbereich erwirtschafteten Mittel floss wiederum einerseits in die Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und andererseits in die Sanierung der Pensionskasse.

Mit der nochmals intensivierten Nutzung wird es auf dem SBB Netz immer enger. Damit die Leistungsfähigkeit des Schweizer Bahnsystems auch in der Zukunft gewährleistet ist, sind rasch grosse Investitionen in neues Rollmaterial und in den Ausbau der Infrastruktur nötig. Die Strukturprogramme des Bundes zur Förderung der Konjunktur bieten die Chance, den bestehenden Nachholbedarf beschleunigt anzugehen.

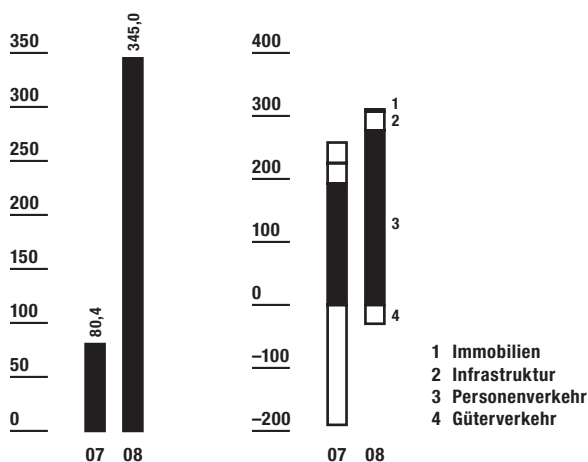
Die rückläufige Konjunktur beeinträchtigt das Güterverkehrsgeschäft markant und schmälerte die Wirkung der Sanierungsbemühungen von SBB Cargo. Bereits im Spätsommer 2008 leitete die SBB Sofortmassnahmen ein, redimensionierte die Cargo-Leistungen und erliess einen selektiven Einstellungsstopp. Verwaltungsrat und Konzernleitung verfolgen die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfeldes sehr aufmerksam. Vorbehalten Entscheidungen für weitere Massnahmen liegen vor.

Die Sanierung der Pensionskasse SBB (PK SBB) ist weiterhin offen. Die Finanzkrise führte 2008 zu einer massiv vergrösserten Deckungslücke. Der Deckungsgrad der Kasse lag Ende Jahr noch bei 79,2%. Die Sanierung der Folgen der aktuellen Finanzkrise auf die PK SBB muss von SBB und Mitarbeitenden gemeinsam geleistet werden. Für die Sanierung desjenigen Teils der Unterdeckung, der infolge der unvollständigen Ausfinanzierung der PK SBB 1999 durch den Bund entstand, erwartet die SBB hingegen namhafte Unterstützung des Bundes.

Die kommenden Monate werden die SBB in hohem Masse fordern. Das Unternehmen muss rechtzeitig und überlegt auf die konjunkturellen Auswirkungen – namentlich auf die Einbrüche im Güterverkehrsgeschäft – reagieren. Die einzelnen Unternehmensteile haben die Vorbereitungen getroffen, um bei Bedarf auf veränderte Marktbedingungen zu reagieren. Gleichzeitig verlangt die mittel- und langfristige prognostizierte

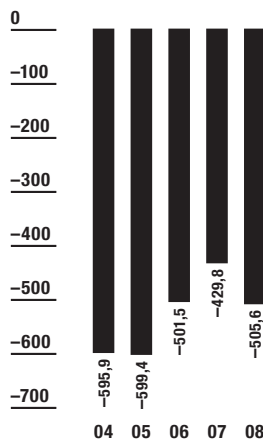
## Konzernergebnis und Jahresergebnisse der Divisionen

in Mio. CHF



## Negativ Free Cash Flow

in Mio. CHF



positive Nachfrageentwicklung die Weiterentwicklung des Angebotes. Trotz der schwierigen Wirtschaftslage plant die SBB eine Milliardeninvestition in neues Rollmaterial, um die Flotte für die Erfordernisse der Zukunft zu rüsten.

### Deutlich verbessertes Jahresergebnis und wachsende Schulden.

Die SBB schloss das Geschäftsjahr 2008 mit einem Konzerngewinn von CHF 345,0 Mio. ab. Im Vorjahr hatte der Gewinn CHF 80,4 Mio. betragen. Das deutlich verbesserte Jahresergebnis wurde möglich dank verbesserter Segmentergebnisse im Personen- und im Güterverkehr sowie im Immobiliengeschäft. Der Personenverkehr erzielte ein Jahresergebnis von CHF 276,8 Mio. Das sind CHF 83,8 Mio. mehr als im Vorjahr. SBB Cargo schloss 2008 mit einem negativen Ergebnis von CHF -29,9 Mio.; im Vorjahr hatte das Defizit inklusive Rückstellungen von CHF 102,5 Mio. insgesamt CHF -190,4 Mio. betragen. Alle drei Geschäftsbereiche von SBB Cargo konnten zulegen. SBB Immobilien steigerte das Betriebsergebnis um 7,6 % auf CHF 291,6 Mio. Nach Ausgleichszahlungen an Infrastruktur (CHF 69,0 Mio.) und Zins- und Amortisationsleistungen an die PK SBB (CHF 132,1 Mio.) reduzierte sich das ausgewiesene Jahresergebnis von CHF 32,6 Mio. (2007) auf CHF 3,3 Mio. im Berichtsjahr. Das Jahresergebnis von SBB Infrastruktur lag mit CHF 30,4 Mio. um CHF 1,8 Mio. unter Vorjahr: Dazu trug das Geschäftsfeld Netz von Infrastruktur mit einem negativen Ergebnis von CHF -10,1 Mio., das Geschäftsfeld Energie mit einem Gewinn von CHF 40,5 Mio. bei.

Der hohe Investitionsbedarf des Unternehmens führte auch 2008 zu einem Mittelabfluss: Dieser erhöhte sich um CHF 75,8 Mio. auf CHF -505,6 Mio., da auch im Berichtsjahr die Investitionssumme den Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit der SBB deutlich übertraf.

2008 bezahlte die öffentliche Hand insgesamt CHF 2603,6 Mio. (2007: CHF 2183,6 Mio.) an die SBB. Die Zunahme im Umfang von CHF 420,0 Mio. geht im Wesentlichen auf die Realisierung neuer Infrastrukturprojekte mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds zurück. Die erfolgswirksamen Leistungen an die Infrastruktur beliefen sich auf insgesamt CHF 1360,2 Mio. (CHF 1284,4 Mio.) Die Abgeltungen für die Leistungen im regionalen Personenverkehr beliefen sich auf CHF 605,0 Mio. (2007: CHF 591,8 Mio.).

**Negativer Free Cash Flow.** Trotz guter Ergebnisentwicklung konnten die Investitionen nicht vollständig aus eigenen Mitteln finanziert werden. Dadurch erhöhte sich die Verschuldung der SBB. Die künftigen notwendigen Investitionen werden die Verschuldung der SBB weiter markant erhöhen. Die SBB braucht Rahmenbedingungen, die ihr erlauben, die nötigen Mittel für eine kontinuierliche Weiterentwicklung im Interesse der Kunden zu erwirtschaften.

Heute kann die SBB nur in zwei von fünf Geschäftsbereichen Gewinne erzielen: im Personenfernverkehr und bei Immobilien. Die in der Immobiliensparte erwirtschafteten Mittel allerdings sind praktisch gebunden für Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur und für die Sanierung der Pensionskasse SBB (PK SBB). Im Regionalverkehr und bei der Infrastruktur verhindern die geltenden gesetzlichen Regelungen die Erzielung von Gewinnen, und der Güterverkehr ist defizitär, wobei die aktuelle Wirtschaftskrise den eingeschlagenen Weg in die Gewinnzone zusätzlich erschwert.

**Dank an die Kunden.** Die SBB verzeichnete 2008 erneut mehr Reisende. Die seit einigen Jahren stetig wachsende Zahl von Kundinnen und Kunden stellt der SBB und ihren 27 822 Mitarbeitenden ein gutes Zeugnis aus. Gleichzeitig verpflichtet dieses Vertrauen zu Kundennähe und Qualität. Angesichts der knappen Ressourcen ist die Sicherstellung der von den SBB-Kunden in allen Geschäftsbereichen zu Recht erwarteten hohen SBB Qualität für das ganze Unternehmen eine zentrale Herausforderung. Die SBB wird sich auch 2009 stark dafür engagieren, die Servicequalität ihrer Leistungen im Personenverkehr, im Güterverkehr, bei Immobilien und Infrastruktur weiter zu verbessern. Das ist die SBB ihren Kundinnen und Kunden schuldig, das haben sie verdient. Menschen für Menschen: Das ist auch 2009 unsere Motivation.

Wir danken unseren Kundinnen und Kunden.

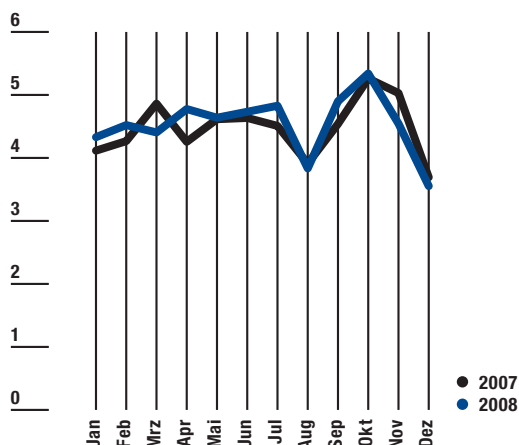
#### Dank an den Präsidenten

**An der Spitze der SBB AG kam es zum Jahresende zu einem Wechsel: Thierry Lalive d'Épinay gab das Amt des Präsidenten des Verwaltungsrates der SBB AG nach zehnjähriger Tätigkeit ab und trat aus dem Gremium aus. Thierry Lalive d'Épinay war der erste Verwaltungsratspräsident der SBB AG, die im Rahmen der Bahnreform 1999 als spezialrechtliche Aktiengesellschaft geschaffen worden war. In seiner Amtszeit entwickelte sich die SBB vom ehemaligen Regiebetrieb des Bundes in ein modernes Unternehmen mit klarer Struktur und Ausrichtung auf die verschiedenen Geschäftsbereiche. Die SBB erhöhte unter Thierry Lalive d'Épinay die Effizienz und Leistungsfähigkeit des Unternehmens markant; die Produktivität stieg um 40%. Die SBB dankt Thierry Lalive d'Épinay für seine grosse Arbeit für das Unternehmen und für die Kunden.**

**Neuer Verwaltungsratspräsident der SBB AG ist Ulrich Gygi. Er übernahm seine Aufgabe am 1. Januar 2009.**

#### Transportaufkommen SBB Cargo

nach Nettotonnen



#### Schwieriges Marktumfeld.

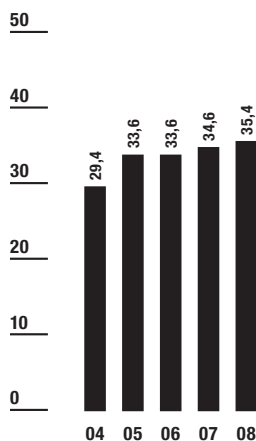
**Weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise.** Das Geschäftsjahr 2008 war geprägt von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. Die negative Konjunktur beeinträchtigte das Gütergeschäft im vierten Quartal markant und schmälerte die Wirkung der Sanierungsanstrengungen von SBB Cargo spürbar. Trotz des Konjunkturreinbruchs vermochte SBB Cargo das Segmentergebnis jedoch gegenüber dem Vorjahr um 84,3 % zu verbessern.

Bis Oktober 2008 war SBB Cargo sehr gut unterwegs und übertraf die Sanierungsziele. Ab Oktober verspürte die Güterverkehrssparte namentlich im internationalen Verkehr massiven Gegenwind: Im November und Dezember gingen die Transportvolumen von SBB Cargo im internationalen Geschäft um rund 20 % zurück. Betroffen waren insbesondere Transporte von Neuwagen und Stahl sowie allgemein Containertransporte. Auch das Inlandgeschäft war betroffen, wenn auch deutlich weniger stark: Im November lag das Transportvolumen gegenüber dem Vorjahresmonat um 5 % tiefer, der Dezember schloss auf Vorjahresniveau. Im Binnengeschäft wirkten sich die zum Jahresende tieferen Ölpreise und die tiefen Temperaturen positiv aus: Die Öllager wurden aufgefüllt, und der Salzverbrauch nahm deutlich zu. SBB Cargo profitierte von diesen zusätzlichen Verkehren.



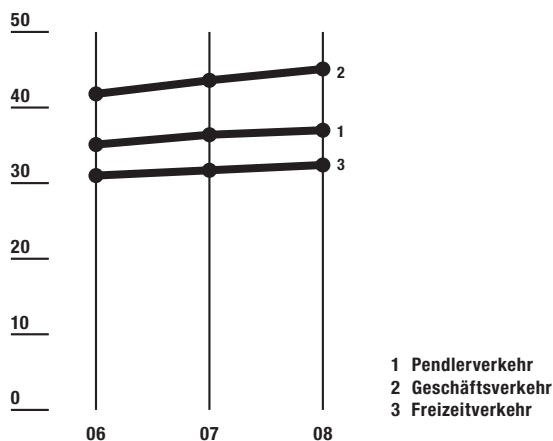
### Marktanteil SBB Personenverkehr

in %



### Marktanteile SBB Personenverkehr nach Märkten

in %



Bereits im August/September 2008 nahm die SBB beim Güterverkehr erste Kapazitätsanpassungen vor. Gleichzeitig wurde ein selektiver Einstellungsstopp verfügt. Weitere vorbehaltene Massnahmen zur Senkung der Kosten wurden beschlossen. Die frühzeitig getroffenen Massnahmen dämpften die Auswirkungen der negativen Auftragsentwicklung für SBB Cargo.

Auf die übrigen Geschäftsbereiche wirkte sich die Wirtschaftskrise bis Ende 2008 nur am Rande aus. Die Infrastruktur registrierte im letzten Quartal einen Rückgang der bestellten Trassen infolge der rückläufigen Volumen im internationalen Güterverkehr. Der Personenverkehr verzeichnete bei den Ticket- und Aboverkäufen bis zum Jahresende eine positive Entwicklung. Einzig das Geschäft mit Kunden aus dem Ausland war im letzten Quartal leicht rückläufig. Im Immobiliengeschäft entwickelten sich die Verkäufe stabil. Für 2009 zeichnet sich ein anhaltend schwieriger Konjunkturverlauf ab.

Stark betroffen von der Finanzkrise war im Berichtsjahr auch die Pensionskasse SBB, deren Deckungsgrad per Ende 2008 auf 79,2 % abstürzte (2007: 92,4 %).

**Konjunkturmassnahmen des Bundes.** Im Rahmen der vom Parlament zu entscheidenden Konjunkturmassnahmen unterbreitete die SBB dem Bundesamt für Verkehr Projektvorschläge in der Höhe von CHF 500 Mio. für die Jahre 2009 und 2010. Inzwischen hat der Bundesrat bereits CHF 150 Mio. für 2009 und CHF 300 Mio. für 2010 vorbehaltlich der Zustimmung des Parlaments bewilligt. Bei den Projekten handelt es sich um

vorzuziehende Vorhaben im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Bund, die einerseits der Erhaltung des Netzes dienen und andererseits zur Beseitigung bestehender Engpässe auf dem Netz beitragen.

Die Konjunkturmassnahmen bieten die Chance, sich lohnende Rationalisierungsmassnahmen zu beschleunigen und bestehende Rückstände bei der Substanzerhaltung aufzuholen. Die finanziellen Mittel für diese Projekte können bereits sehr schnell eingesetzt werden und entfalten dadurch rasch den volkswirtschaftlich angestrebten Nutzen. Zudem profitieren die über drei Millionen Kunden der SBB in der Schweiz von den dadurch bewirkten Verbesserungen und Entlastungen im SBB Netz.

**Marktanteile im Personenverkehr gesteigert.** Auch 2008 vermochte die SBB im Personenverkehr ihre Marktanteile im bahrelevanten Markt – das heisst bei Reisen über eine Distanz von mindestens drei Kilometern – gegenüber der Strasse zu steigern. Im Gesamtmarkt verzeichnete die Bahn auf der Basis geleisteter Personenkilometer einen Marktanteil von 35,4 % (2007: 34,6 %). Im Pendlerverkehr stieg der Marktanteil der Bahn auf 37,0 % (36,4 %), im Geschäftsreiseverkehr auf 45,1 % (43,6 %) und im Freizeitverkehr auf 32,4 % (31,7 %).

Im alpenquerenden Güterverkehr blieb der Marktanteil der Schiene gegenüber der Strasse im Berichtsjahr gemäss Angaben des Bundes unverändert: 64 % der Güter wurden auf der Schiene und 36 % auf der Strasse transportiert. Insgesamt wurden 2008 leicht mehr Waren durch die Schweizer Alpen transportiert als im Vorjahr (+1%). Der Marktanteil von SBB Cargo am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz belief sich auf 48,3 % (Vorjahr: 53,5 %).

**Europäische Verkehrsperspektive.** Im europäischen Güterverkehr ist die vorbehaltlose Liberalisierung weit vorangeschritten. Die wenigen grossen Akteure vermochten in den letzten Jahren ihre starke Marktstellung weiter zu festigen und wollen sich als European Champions positionieren. Trotz der scharfen Konkurrenz zwischen den Güterbahnen erwarten die Kunden

**Integrierte Bahn.** Die SBB betreibt auf einem Schienennetz, das so intensiv genutzt wird wie weltweit kein zweites, einen überaus dichten Fahrplan mit gemischtem Nutzverkehr von Fernverkehrs-, Regional- und Güterzügen. Ein Betrieb des SBB Netzes wäre ohne intensive gemeinsame Planungen zur Weiterentwicklung des Systems und ohne tägliche Abstimmungen zwischen den Verkehrsbereichen und der Infrastruktur etwa bei der kurzfristigen Disposition zusätzlicher Züge aufgrund hoher Kundennachfrage, beim Eventverkehr oder infolge von Betriebsstörungen nur mit erheblichen Leistungs- und Qualitätseinbussen und damit letztlich auch höheren Kosten realisierbar. Der Abstimmungs- und Koordinationsbedarf über den ganzen Planungs- und Betriebsprozess hinweg ist so gross, dass dieser Prozess nicht ohne signifikante Qualitäts- und Leistungseinbussen aufgeteilt werden kann.

## Ein Betrieb des SBB Netzes wäre ohne integrierte Bahn nur mit Leistungs- und Qualitätseinbussen realisierbar.

eine weitere spürbare Verbesserung der Produktionsqualität. Dazu sind gemeinsame Anstrengungen und Kooperationen über alle Grenzen hinweg unerlässlich. Nur so kann die Marktposition der Schiene im intermodalen Wettbewerb mit der Strasse gestärkt und verbessert werden.

In der Schweiz führte die frühzeitige Einführung des Open Access im Schienengüterverkehr bereits 1999 – Jahre vor dem entsprechenden «Ersten Eisenbahnpaket» der EU ab 2003 – zu einer spürbaren Schwächung von SBB Cargo verbunden mit einem Marktanteilsverlust im internationalen Transitgeschäft durch die Alpen von über 50 % im Verlauf der letzten Jahre.

Im internationalen Personenverkehr wird ab 2010 im Rahmen des «Dritten Eisenbahnpaketes» europaweit das Schienennetz geöffnet. Die Schweiz ist in der Vergangenheit beim Vollzug der EU-Regulierungen wiederholt gehorsam vorausgeeilt, nicht immer zu ihrem Vorteil. Weitere Schritte müssen in Ruhe vorbereitet werden: Die Herausforderungen sollten sorgfältig analysiert und die Erfahrungen aus anderen Märkten gründlich ausgewertet werden mit dem Ziel, zukunftsgerichtete Lösungen zu erarbeiten, die auf unsere Märkte ausgerichtet sind. Zudem sind für Schweizer Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, wie sie die ausländischen Unternehmen in ihren Heimmärkten vorfinden.

**Trassenvergabe ohne Konflikte.** Die SBB lagerte 2006 die Trassenvergabebestelle aus dem Unternehmen aus. Diese wird heute als gemeinsame Unternehmung von SBB, BLS und SOB zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) geführt. Sie garantiert eine diskriminierungsfreie Zuteilung von Trassen an die Bahnunternehmen. Wie in den Vorjahren vermochte die Trassenvergabebestelle auch 2008 alle Trassenkonflikte zu lösen. Bei der Schiedskommission gingen keine Klagen ein.

## Sanierung der Gütersparte.

Die Sanierung von SBB Cargo und die notwendige Positionierung kam im Berichtsjahr voran. Die Fortschritte bei SBB Cargo trugen wesentlich bei zur markanten Verbesserung des Konzernergebnisses 2008.

Im März 2008 verabschiedete die SBB ein umfassendes Sanierungsprogramm. Ziel war eine mittelfristige Ergebnisverbesserung von jährlich über CHF 70 Mio. Das Programm sah ein Massnahmenbündel vor, das weite Teile von SBB Cargo betraf. Im Bereich Steuerung und Administration vor allem am Hauptsitz von SBB Cargo in Basel werden dank der Straffung der Organisationsstruktur und der Vereinfachung der internen Abläufe 300 Stellen abgebaut. Gleichzeitig wurden die Verkaufs- und Auftragsbearbeitung sowie die Kundeninformation in Basel konzentriert. Das Kundenservice-Center KSC in Freiburg wurde geschlossen, 114 Stellen wurden nach Basel verlagert. Gleichzeitig wurden die Auslastung des Güterverkehrsangebotes durch gezielte Massnahmen verbessert und die Rentabilität der Verkehre auch dank besserer Preise erhöht.

## Euro 2008

Es war das grosse Fussballfest, auf das sich alle gefreut hatten: An der Euro 2008 in der Schweiz und Österreich schwelgte das Land im Juni im kollektiven Fussballtaumel und versank in einem Meer der Lebensfreude, Lust und Farbigkeit. Dass die Schweizer Fussballnationalmannschaft bereits in den Gruppenspielen aus dem Turnier ausschied, tat der Stimmung kaum Abbruch. Zu gross waren der Spass und die Freude der mitgereisten Fans der erfolgreicherer Mannschaften, um da nicht mitzutun. Das Fussballfest sprengte alle Dimensionen. Auch bei der SBB und dem Öffentlichen Verkehr in der Schweiz.

Gegen zwei Millionen Fussballfans reisten während der gut drei Wochen in der Schweiz mit der SBB zu den Spielen und in die Host Cities. Spitzentag war der 11. Juni 2008 mit den Spielen Schweiz – Türkei in Basel und Tschechien – Portugal in Genf: Rund 350 000 Fussballfans fuhren an diesem Tag mit der SBB, um die beiden Spiele live mitzuverfolgen – sei es im Stadion oder gemeinsam mit zehntausenden weiterer fröhlicher Fans vor den Grossbildschirmen in den Städten. Die SBB stellte allein an diesem Mittwoch 250 Extrazüge zusätzlich zu den fahrplanmässigen Zügen zur Verfügung.

Insgesamt setzte die SBB während der Euro 2008 rund 4700 Extrazüge ein: Nach den Abendspielen konnten die Fans jeweils bis zweieinhalb Stunden nach Spielende noch mit Intercity-Zügen heimfahren bis praktisch vor die Haustüre. In den Host Cities verkehrten die S-Bahnen teilweise rund um die Uhr. Entsprechend gut wurde das SBB-Angebot genutzt: Gegen 80 Prozent der Matchbesucher und Fans reisten mit dem Öffentlichen Verkehr zu den Spielen.

Betreut wurden die Fans an den SBB-Bahnhöfen von Tausenden von SBB-Mitarbeitern: Rund 1400 Mitarbeitende namentlich aus dem Kader und den administrativen Bereichen verliessen während der Euro 2008 vorübergehend das Büro, um in leuchtend gelben Westen in den Bahnhöfen die Kolleginnen und Kollegen im Betrieb zu unterstützen und den Fussballfans mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Finanziell schloss die SBB die Euro 2008 mit einem Defizit von CHF 2 Mio. ab; die grosse Zahl der von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern geleisteten Überstunden belastete die Rechnung. Sie stellt den Mitarbeitenden gleichzeitig ein gutes Zeugnis aus: Ohne den grossen Einsatz in allen Bereichen des Unternehmens wäre das Fussballfest nie gelungen.

Insgesamt erhielt die SBB für ihre Leistungen zur Euro 2008 rundherum viel Lob. Der Slogan, mit dem die SBB in der vorbereitenden Kampagne zur Euro 2008 an die Öffentlichkeit getreten war, war treffend gewählt: «Die Schweiz ist Europameister. Im Zugfahren.» Oder wie eine grosse Schweizer Tageszeitung schrieb: «Hätten die Fussballer der Gastgeberländer so erfolgreich gearbeitet wie die Bähnler, träfe im Final Österreich auf den Favoriten Schweiz.»

Mit der Euro 2008 stellte die SBB einmal mehr ihre hohe Leistungsfähigkeit bei Grossanlässen unter Beweis. Der Erfolg und das vielfache Lob, das die SBB und ihre Mitarbeitenden dabei zugesprochen erhielten, ist uns Ansporn für kommende Herausforderungen. Es gilt, den Schwung der Euro 2008 für die Zukunft zu nutzen.

### Streik im Industrierwerk Bellinzona

Belastet wurde die SBB im Berichtsjahr durch den einmonatigen Streik der Belegschaft im Industrierwerk (IW) Bellinzona. Die Arbeitsniederlegung und die nachfolgenden Protestaktionen forderten die Unternehmensleitung und das ganze Unternehmen in hohem Masse und unterzogen die traditionell gute Beziehung der SBB zu ihren Sozialpartnern einer harten Belastungsprobe.

Der Arbeitskampf der Belegschaft entzündete sich am Entscheid der SBB, angesichts der massiven operativen Verluste von SBB Cargo 2007 den Güterverkehrsbereich einem Sanierungsprogramm im Umfang von CHF 70 Mio. zu unterziehen. Unter anderem sollte der Grossunterhalt der SBB Lokomotiven schrittweise in Yverdon konzentriert werden. Gleichzeitig sollte der Unterhalt von Güterwagen in Bellinzona gemeinsam mit Unternehmen der Privatwirtschaft weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Die Belegschaft des IW Bellinzona trat am 7. März 2008 mit dem Bekanntwerden des vom Verwaltungsrat SBB am Vortag beschlossenen Sanierungsprogramms für SBB Cargo umgehend in einen unbefristeten Streik und forderte die Aufhebung der Entscheide zu Bellinzona. Die Streikaktion fand rasche und engagierte Unterstützung bei weiten Teilen der Tessiner Bevölkerung, bei der Tessiner Regierung und bei Tessiner Politikern aus allen Parteilagern. Ebenso unterstützte die katholische Kirche im Tessin bis hinauf zum Bischof die Streikenden. Vermittlungsgespräche zwischen der SBB Spitze und Vertretern der streikenden Arbeitnehmer brachten über vier Wochen keine Ergebnisse.

Die SBB wurde durch die Dynamik der Ereignisse überrascht und war auf diese Entwicklung ungenügend vorbereitet. Erschwert wurde die Situation durch die jahrelange Vernachlässigung der Führung des Werkes in Bellinzona und die grosse Distanz zwischen Konzernzentrale und Cargo-Führung einerseits und dem Werk im Tessin andererseits. Als Lehre aus den Ereignissen beschloss die SBB inzwischen, die Führung des Werkes entschieden zu verstärken und gleichzeitig klare Regeln zu erlassen für eine korrekte frühzeitige Information der Sozialpartner im Vorfeld solcher Massnahmen.

Am 5. April brachen die Streikenden als Resultat von Verhandlungen, die von Bundesrat Moritz Leuenberger persönlich geführt wurden, die Streikaktion ab. Gleichzeitig erklärte die SBB die Aufhebung der beschlossenen Massnahmen zu Bellinzona. In der Folge erarbeiteten Vertreter der Sozialpartner und des ehemaligen Streikkomitees gemeinsam mit der SBB im Rahmen eines von alt Nationalrat Franz Steinegger moderierten runden Tisches Massnahmen für eine nachhaltige Verbesserung des Ergebnisses des IW Bellinzona um jährlich CHF 10 Mio. bis 2010. Anschliessend sind weitere Ergebnisverbesserungen notwendig.

Im November beschloss die SBB, den schweren Unterhalt der Lokomotiven konzernweit in einer Einheit beim Personenverkehr zu konzentrieren. In der Folge wechselte das IW Bellinzona per 1. 1. 2009 von SBB Cargo zur Division Personenverkehr.

Mit der Vernetzung der verschiedenen Industriewerke der SBB beim Personenverkehr ergeben sich für den Standort Bellinzona Synergiegewinne und neue Möglichkeiten am Markt. SBB Cargo will bis 2013 den schweren Unterhalt der Cargo-Lokomotiven weiterhin in Bellinzona ausführen lassen.

Das ursprüngliche Ziel, das Unterhaltsvolumen im IW Bellinzona nachhaltig zu erhöhen, muss nach dem Verzicht auf Partnerschaften mit Privaten jetzt mit zusätzlichen Marketing-Anstrengungen angestrebt werden.

Die Kosten des Streiks für die SBB beliefen sich auf über CHF 2,5 Mio.

Vorgesehen im Sanierungsprogramm war zudem die Zusammenlegung des schweren Unterhalts von Lokomotiven in Yverdon und damit verbunden der Abbau von 126 Stellen in Bellinzona. Gleichzeitig sollte der Standort Bellinzona für die Instandhaltung von Güterwagen gestärkt und in Zusammenarbeit mit Privaten ausgebaut werden.

Das im März beschlossene Sanierungsprogramm wurde im Berichtsjahr in wesentlichen Teilen umgesetzt. Die Massnahmen zu Bellinzona hingegen wurden inzwischen aufgehoben und durch andere Massnahmen ersetzt (siehe Kasten). Insgesamt führten die Sanierungsmassnahmen 2008 bereits zu einer Verbesserung des Segmentergebnisses von SBB Cargo im Umfang von CHF 53 Mio., wobei die negative Konjunktur im letzten Quartal das Ergebnis deutlich belastete.

## Sanierung der PK SBB ungelöst.

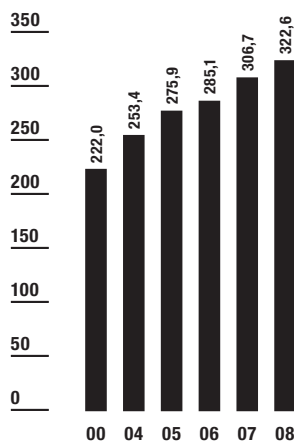
Die Sanierung der Pensionskasse SBB (PK SBB) ist noch immer offen. Die bestehende Unterdeckung der PK SBB verschärfte sich infolge der Finanzkrise weiter. 2008 schloss die PK SBB mit einem Jahresverlust von CHF 1882,4 Mio. Auf ihren Kapitalanlagen erzielte sie eine negative Performance von -11,48 %. Dies ist das schlechteste Ergebnis seit ihrer Gründung per 1. Januar 1999. Mit dem Jahresverlust erhöhte sich der Fehlbetrag der Kasse von CHF 1099,8 Mio. (2007) auf CHF 2982,2 Mio. Der Deckungsgrad der PK SBB lag per Ende 2008 noch bei 79,2 %. Ende 2007 hatte der Deckungsgrad 92,4 % betragen.

### Performance-Entwicklung auf Anlagekapital 1999–2008

in %	PK SBB	Benchmark	Differenz
<b>1999 (ab 1.2.)</b>	<b>6,79</b>	<b>6,34</b>	<b>0,45</b>
<b>2000</b>	<b>2,71</b>	<b>2,66</b>	<b>0,05</b>
<b>2001</b>	<b>-2,36</b>	<b>-2,56</b>	<b>0,20</b>
<b>2002</b>	<b>-5,70</b>	<b>-5,34</b>	<b>-0,36</b>
<b>2003</b>	<b>7,55</b>	<b>7,59</b>	<b>-0,04</b>
<b>2004</b>	<b>3,94</b>	<b>4,39</b>	<b>-0,45</b>
<b>2005</b>	<b>10,41</b>	<b>10,06</b>	<b>0,35</b>
<b>2006</b>	<b>5,62</b>	<b>4,54</b>	<b>1,08</b>
<b>2007</b>	<b>1,08</b>	<b>0,77</b>	<b>0,31</b>
<b>2008</b>	<b>-11,48</b>	<b>-12,75</b>	<b>1,27</b>
<b>Kumuliert seit 1.2. 1999</b>	<b>21,56</b>	<b>18,36</b>	<b>3,2</b>

### Entwicklung Passagierzahlen

in Mio.



## Resultate der Segmente.

**Personenverkehr.** Die SBB steigerte 2008 das Segmentergebnis im Personenverkehr auf CHF 276,8 Mio. (2007: CHF 193,0 Mio.). Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF 296,7 Mio. (CHF 249,5 Mio.). Der Verkehrsertrag liegt mit CHF 2670,4 Mio. um 8 % über dem Vorjahr.

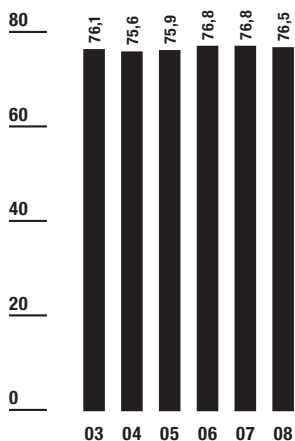
Insgesamt waren im Berichtsjahr 322,6 Mio. Reisende mit SBB-Zügen unterwegs, 5,2 % mehr als im Vorjahr. Das ist Rekord. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer belief sich auf 16,14 Mia. Damit konnte die Verkehrsleistung 2008 um 6,7 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

Das anhaltende Wachstum der Nachfrage betrifft insbesondere die Hauptverkehrszeiten und den Verkehr zwischen den grossen Zentren. Allein 2008 nahm die Zahl der zur Hauptverkehrszeit im Fernverkehr zurückgelegten Personenkilometer um 8 % zu. Auch beim Freizeitverkehr im Inland verzeichnete die SBB 2008 ein Wachstum. Das Geschäft mit Kunden aus dem Ausland und namentlich aus Übersee litt unter der negativen Konjunktorentwicklung. Hier ergab sich im Vorjahresvergleich ein leichter Rückgang.

Die SBB befragt jeden Monat über 2000 Kundinnen und Kunden zur Zufriedenheit mit der SBB. Insgesamt ergaben die Befragungen 2008 einen «Gesamtzufriedenheitswert» von 76,5 Punkten. Im Vorjahr hatte dieser Wert 76,8 Punkte betragen. Während die Information im Störfall, das Preis-Leistungs-Verhältnis sowie die Bahnreisezeit – also die Dauer der Reise – insgesamt leicht positiver beurteilt wurden, nahm die Zufriedenheit der Kunden mit dem Sitzplatzangebot in Zügen zur Hauptverkehrszeit, der Sauberkeit in den Zügen sowie wegen fehlender Klimaanlage bei älterem Rollmaterial ab.

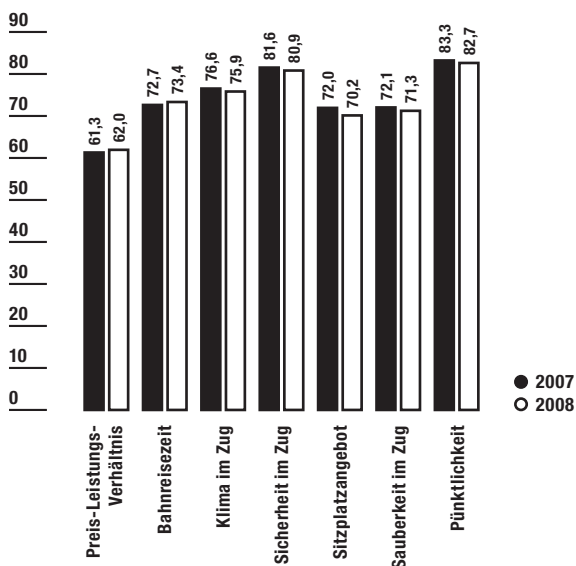
## Kundenzufriedenheit insgesamt

in Punkten



## Kundenzufriedenheit nach Themen

in Punkten



Die SBB verfolgt die Auslastung der Züge intensiv und versucht, da, wo dies nötig und möglich ist, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 baute die SBB das Angebot nochmals um 5,5% aus und erhöhte insbesondere auf den stark belasteten Verbindungen zwischen den Zentren die Zahl der Züge. So verkehren zwischen Lausanne und Genf elf zusätzliche Züge, zwischen Bern und Zürich fahren zusätzlich zum durchgehenden Halbstundentakt drei Züge, zwischen Basel und Zürich wurde mit dem neuen Fahrplan der durchgehende Halbstundentakt eingeführt.

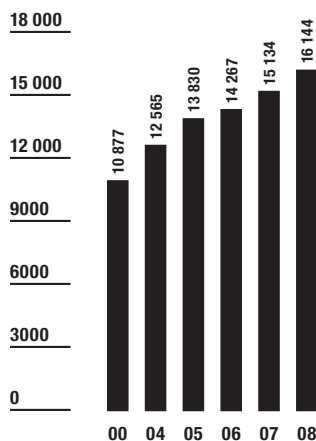
Gleichzeitig unternimmt die SBB grosse Anstrengungen zur Stärkung der Servicequalität. Im Rahmen einer Service- und Qualitätsstrategie wurde das Produktangebot 2008 kontinuierlich nach Zugkategorie vereinheitlicht und damit transparenter gestaltet. So profitieren die Kunden in den Intercity-Zügen etwa auf inzwischen praktisch allen Verbindungen von einer Familienzone, von Speisewagen und Platzservice mit der Minibar sowie von Ruhe- und Businessabteilen. Internet sowie Steckdosen in der 1. und 2. Klasse werden schrittweise zum Standard. Die diesbezüglichen Anstrengungen gehen auch im neuen Jahr weiter.

Zur weiteren Qualitätsverbesserung beschloss die SBB die integrale Zweierbegleitung der Fernverkehrszüge: Künftig sollen diese Züge immer mit zwei Zugbegleitern verkehren. Zu diesem Zweck werden 125 zusätzliche Stellen geschaffen. Ebenfalls verbessert wird die Zugreinigung: Bedingt durch das immer höhere Passagieraufkommen und die kürzeren Wendezeiten reinigt die SBB ihre Züge vermehrt auch unterwegs.

Ebenfalls weiter verbessert werden soll die Kundeninformation. Das 2007 geschaffene Operation Center Personenverkehr leistete im Berichtsjahr einen wesentlichen Beitrag für eine zeitnahe und korrekte Kundeninformation im Störfall. Die 2008 eingeleiteten Massnahmen zur Verbesserung der Kundeninformation – Anzeigen an den Bahnhöfen, Schulung der Mitarbeitenden sowie mobile Informationsgeräte – zeigten bei der Kundenbefragung zwar leicht bessere Werte, aber noch nicht das gewünschte Resultat. 2009 sind weitere Massnahmen vorgesehen: So wird etwa in den Zügen der Zürcher S-Bahn mit der Einführung der sogenannten Echtzeitinformation via Monitore im Kundenbereich begonnen. Die an der Euro 2008 eingesetzten Kundenberater mit ihren auffällig gelben Westen bewährten sich und werden auch künftig bei Grossereignissen zum Einsatz kommen.

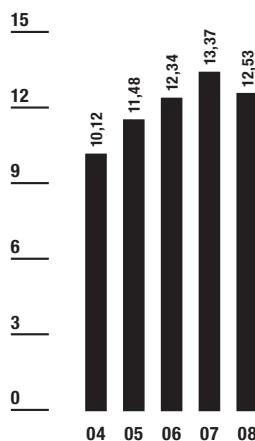
### Entwicklung Personenkilometer

in Mio.



### Nettotonnenkilometer SBB Cargo

in Mia.



**Güterverkehr.** Das Segmentergebnis im Güterverkehr verbesserte sich markant. Zwar schloss SBB Cargo auch 2008 mit einem Defizit. Mit CHF –29,9 Mio. lag dieses aber deutlich tiefer als im Vorjahr (Verlust CHF 87,9 Mio. und Rückstellungen CHF 102,5 Mio.). Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF –3,7 Mio. (2007: CHF –180,0 Mio.). Alle drei Geschäftsfelder von SBB Cargo erwirtschafteten 2008 verbesserte Ergebnisse. Der Verkehrsertrag von SBB Cargo lag mit CHF 1044,2 Mio. um 1,7% unter dem Vorjahr.

Die deutliche Ergebnisverbesserung wurde erwirkt durch die umgesetzten Produktivitätssteigerungen und Kosteneinsparungen. Die von der Taskforce SBB Cargo initiierten Sanierungsmassnahmen wirkten sich mit einem Effekt im Umfang von CHF 53 Mio. positiv auf das Segmentergebnis aus. Zusätzlich wurden der Bahnbetriebsaufwand um CHF 36 Mio. und der Aufwand für IT-Projekte und Personalkosten (ohne Sanierungsmassnahmen Taskforce) um insgesamt CHF 19 Mio. reduziert.

Im Berichtsjahr erhielt SBB Cargo erstmals keine Trassenpreissubventionen mehr für den Wagenladungsverkehr (2007: CHF 17 Mio.). Damit wirtschaftete SBB Cargo 2008 mit Ausnahme der Subventionsgelder für den kombinierten Verkehr von CHF 13 Mio. ohne weitere direkte Bundesbeiträge.

SBB Cargo reduzierte im Berichtsjahr die Verkehrsleistung um 6,3% auf 12,53 Mia. Nettotonnenkilometer. Der Rückgang ist zurückzuführen auf den Entscheid der SBB, sich im Rahmen der Sanierungsmassnahmen für SBB Cargo im internationalen Geschäft aus wenig rentablen Verkehren zurückzuziehen. Gleichzeitig war das internationale Geschäftsfeld im vierten Quartal auch betroffen von den Folgen der negativen Konjunktur. Die Leistung von SBB Cargo im kombinierten Verkehr reduzierte sich 2008 um 15,3%.

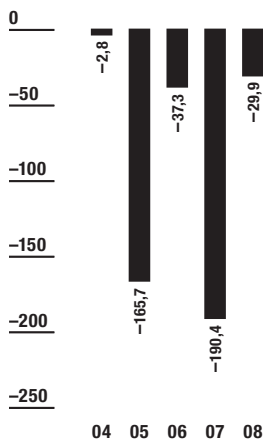
Im Binnenverkehr wurde gleichzeitig die Auslastung des Wagenverkehrsnetzes um 7% erhöht. Die erzielte Rentabilität im inländischen Wagenladungsverkehr wurde mit den laufenden Sanierungsmassnahmen verbessert. Dennoch zeigt sich, dass der Wagenladungsverkehr in der Schweiz nicht nachhaltig kostendeckend betrieben werden kann.

Auf der internationalen Nord-Süd-Achse verschärfte sich 2008 der Wettbewerbsdruck nochmals deutlich. Dennoch gelang es SBB Cargo, die Rentabilität dieser Verkehre zu erhöhen. In Deutschland reduzierte sich die Verkehrsleistung gegenüber 2007 um 1%. In Italien blieb sie unverändert. Deutlich abgebaut wurde der Einkauf von Leistungen bei Dritten. Diese Leistungen wurden im Berichtsjahr primär durch eigenes Personal erbracht.

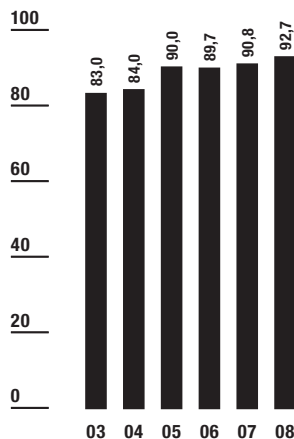
Im Geschäftsbereich Schweiz zeigte die aktuelle Wirtschaftskrise weniger Wirkung als im internationalen Geschäftsfeld. Zwar ging im November auch im Binnenverkehr das Transportvolumen leicht zurück; insgesamt aber steigerte SBB Cargo 2008 die Verkehrsleistung für die verladende Industrie in der Schweiz. Dazu trugen Mehrtransporte für Grossbaustellen und für den Agrarbereich (Importe, Zuckerrüben) sowie ein deutliches Wachstum des Kombiverkehrs im Inland (Holzhackschnitzel, Altpapier, Kehricht etc.) bei. Die beiden Marktführer im Detailhandel, Migros und Coop, setzten 2008 nochmals stärker auf die Bahn. Auch hier steigerte SBB Cargo das Transportvolumen.

### Segmentergebnis SBB Cargo

in Mio. CHF



### Züge pro km Schiene und Tag



Auch im Güterverkehrsbereich erhebt die SBB die Zufriedenheit ihrer Kunden. Insgesamt ergab sich dabei 2008 ein Wert von 7,40 Punkten (von maximal möglichen 10 Punkten). Damit lag die Kundenzufriedenheit über dem Vorjahr. Mit einem Wert von 7,48 erreichte SBB Cargo bei den Kunden des Geschäftsbereichs Schweiz gar den höchsten Zufriedenheitswert seit 2003. Mit 7,24 Punkten lag auch die Zufriedenheit im Geschäftsbereich International leicht über dem Wert des Vorjahrs. Die Kunden zeigten sich vor allem mit den kommerziellen Ansprechpartnern und der Qualität der Transportabwicklung zufrieden. Am tiefsten waren die Zufriedenheitswerte beim Beschwerdemanagement und bei der Rechnungsstellung.

Im Rahmen der Bahnreform 2 soll in der Schweiz das Trassenpreissystem überarbeitet werden. Für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sind dabei zwei Aspekte entscheidend: Einerseits braucht es stabile und planbare Rahmenbedingungen. Kurzfristige Änderungen erschweren die Planung und führen zu zusätzlichen Kosten. Andererseits braucht der Güterverkehr ein neues Trassenpreissystem, das sich vom heute stark gewichtsbezogenen Ansatz verabschiedet und mit neuen Anreizsystemen auf eine im Tagesverlauf ausgeglichene Auslastung hinwirkt.

**Infrastruktur.** Infrastruktur schloss das Berichtsjahr mit einem Segmentergebnis von CHF 30,4 Mio. (2007: CHF 32,2 Mio.). Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF -112,6 Mio. (CHF -107,5 Mio.). Der Verkehrsertrag aus der Trassenbenützung stieg um 5,5 % auf CHF 762,9 Mio. Der gesteigerte Aufwand im Unterhalt belastete das Jahresergebnis des Geschäftsfeldes Netz. Dieses fiel mit CHF -10,1 Mio. (2007: CHF -15,0 Mio.) negativ aus. Das Ergebnis Netz aus der operativen Tätigkeit belief sich gar auf CHF -34,0 Mio. (CHF -18,5 Mio.). Das Geschäftsfeld Energie schloss mit einem Gewinn von CHF 40,5 Mio. (CHF 47,2 Mio.).

Mit 158,7 Mio. Trassenkilometern verzeichnete das Infrastrukturnetz der SBB 2008 erneut einen Rekordwert. Die Leistung lag um 2,5 % über dem Vorjahr. Kein anderes Bahnnetz der Welt wird intensiver genutzt: Pro Kilometer Schiene und Tag verkehrten auf dem SBB Netz durchschnittlich 92,7 Züge.

Insbesondere die Trassennachfrage Dritter nahm gegenüber dem Vorjahr um 5,4 % im Personenverkehr und um 12,3 % im Güterverkehr zu. Bei den SBB Zügen ergab sich 2008 im Personenverkehr eine Zunahme um 2,8 % auf 120,3 Mio. Trassenkilometer; die Trassennachfrage von SBB Cargo ging um 2,2 % zurück auf 24,2 Mio. Trassenkilometer.

Die intensive Netznutzung führt zu überproportional wachsenden Kosten beim Netzunterhalt. 2008 erhöhte sich der Aufwand für den Unterhalt und die Substanzerhaltung der SBB Infrastruktur um 7,3 % auf CHF 2,07 Mia. Diese Entwicklung wird in den nächsten Jahren die SBB in hohem Masse fordern. Für 2009 plant die SBB eine umfassende Netzanalyse zur Erhebung des Zustandes der Infrastrukturanlagen.



Im Energiebereich steigerte die SBB den Bahnstromumsatz um 3,4 % auf 2407 Gigawattstunden (GWh). Davon stammten 1867 GWh aus der hydraulischen Energieproduktion in den eigenen und in Partner-Wasserkraftwerken. Der Vorjahreswert von 1876 GWh wurde leicht unterschritten; Grund waren planmässige Reparaturarbeiten in Châtelard sowie ein Schaden im Etzelwerk, welche die Produktion einschränkten.

Die Strommarktpreise unterlagen 2008 starken Schwankungen: Im ersten und vierten Quartal – also in den kälteren Monaten, in denen die SBB traditionell Energie auf dem Markt zukaufen muss – lagen die Preise unter Budget. Im zweiten und dritten Quartal – in denen die SBB unter anderem aufgrund der Schneeschmelze einen Überschuss produziert und verkauft – wurden höhere Preise gelöst als budgetiert.

Die Fahrplanstabilität auf dem SBB Netz wird durch die immer dichtere Nutzung stark belastet. Einzelne Störungen führen zu immer weiter reichenden Folgen mit Auswirkungen auf grosse Teile des Netzes. Die SBB hatte im Berichtsjahr mit einer Vielzahl von Störungen zu kämpfen. Insbesondere in der Romandie und speziell auf der Achse Lausanne–Genf kam es zu einer Häufung von Störungen. Dies hatte teilweise gravierende Folgen, da im Bahnnetz Ausweichrouten zwischen Genf und Lausanne fehlen. Die SBB setzte 2008 eine «Taskforce Romandie» ein zur Erarbeitung von Massnahmen zur Stabilisierung und Verbesserung des Betriebes in der Westschweiz. Die Arbeiten sind im Gange.

**Immobilien.** SBB Immobilien verbesserte 2008 das Betriebsergebnis gegenüber dem Vorjahr um 7,6 % auf CHF 291,6 Mio. Aus dem erwirtschafteten Gewinn bestritt Immobilien Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse SBB im Umfang von CHF 132,1 Mio. (2007: CHF 74,1 Mio.). Zudem leistete Immobilien auch 2008 Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur von CHF 69,0 Mio. (CHF 74,0 Mio.). Das ausgewiesene Segmentergebnis nach diesen Leistungen belief sich auf CHF 3,3 Mio. (CHF 32,6 Mio.).

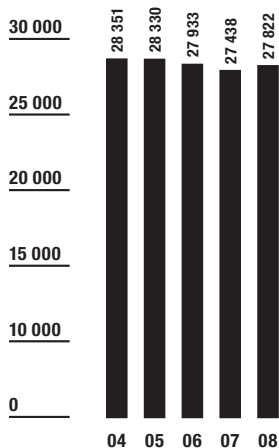
Wichtige Ertragspfeiler waren einerseits die Mieterträge und andererseits die nochmals gesteigerten Erträge aus Verkäufen. Die Mieterträge von Dritten erhöhten sich um 4,4 % auf CHF 334 Mio. Seit 2001 nahmen diese Erträge um insgesamt ein Drittel zu. Den wichtigsten Beitrag an die Mieterträge lieferten die Ladengeschäfte und Lokale in den 31 grössten Bahnhöfen der SBB: Sie verzeichneten 2008 ein erneutes Umsatzwachstum von 6,1 % und lagen damit deutlich über der durchschnittlichen Umsatzentwicklung des Schweizer Detailhandels (+4,3 %). Pro Kopf der Bevölkerung der Schweiz erwirtschafteten die Geschäfte in den Bahnhöfen einen Jahresumsatz von CHF 191.

Der Gewinn aus der Veräusserung von Anlagevermögen nahm um 28,8 % auf CHF 128,2 Mio. zu.

SBB Immobilien entwickelt in ihrer Geschäftstätigkeit drei verschiedene Portfolios:

- Bahnproduktion: Innerhalb der SBB stellt Immobilien den Divisionen marktgerechte und zukunftsorientierte Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude zur Verfügung. Dabei fördert sie die Standortoptimierung und Konzentration auf SBB eigene Büroflächen. In diesem Zusammenhang plant Immobilien unter anderem neue SBB Dienstleistungszentren in Zürich Altstetten und Bern Wankdorf.
- Bahnhöfe: Die Bedeutung der Bahnhöfe als Zentren mit umfassenden Dienstleistungsangeboten nimmt laufend zu. Mit den wachsenden Kundenfrequenzen und den veränderten, immer höheren Kundenansprüchen müssen sich die Bahnhöfe weiterentwickeln. Die SBB hat 2008 weitere wichtige Bahnhofprojekte wie etwa den Neubau in Visp oder den Umbau in Rapperswil abgeschlossen. Gleichzeitig wurden neue Projekte gestartet zur Steigerung der Kundenfreundlichkeit in den Bahnhöfen, so beispielsweise in Aarau, Olten und Biel. Der Bahnhof Zug wurde zur RailCity aufgewertet. Damit verfügt die SBB heute über acht RailCity-Bahnhöfe: Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur, Zug und Zürich. 2009 wird auch der Bahnhof St. Gallen zur RailCity aufgewertet.
- Anlageobjekte: Die SBB verfolgt mit einer fokussierten Investitionsstrategie die Entwicklung von Arealen an zentraler Lage mit dem Ziel, Wertsteigerungspotenziale zu realisieren. In den kommenden Jahren bis 2014 sind entsprechende Investitionen von CHF 1,2 Mia. in strategisch wichtige Areale mit bester Verkehrserschliessung geplant. Gleichzeitig forciert die SBB die Portfoliobereinigung und veräussert strategisch und betrieblich nicht mehr benötigte Objekte und Areale. 2008 verkaufte die SBB insgesamt 193 Objekte (2007: 186), darunter die Areale für die Grossprojekte Zug Schleife Nord und Luzern Tribschen. Ebenfalls veräussert wurden unter anderem die Lokremise in St. Gallen und der Spiesshof in Basel.

### Entwicklung Zahl Mitarbeitende



SBB Immobilien befragte 2008 die Anwohner im Einzugsgebiet der Grossbahnhöfe über die Zufriedenheit mit den Leistungen und Angeboten in den Bahnhöfen der SBB. Mit 80 von maximal möglichen 100 Punkten ergab die Umfrage ein gutes Resultat, gleich gut wie im Vorjahr, wo allerdings lediglich die Kunden im Umfeld der RailCity-Bahnhöfe befragt worden waren. Zunehmend kritisch beurteilt wird die Sauberkeit und Ordnung. Die SBB ist in diesem Punkt gefordert. In diesem Zusammenhang erliess die SBB 2008 in Absprache mit den Geschäftspartnern für die Ladengeschäfte und Kioske in den Bahnhöfen ein Verkaufsverbot für Alkoholika ab 22 Uhr.

Um der wachsenden Bedeutung des Immobiliensektors für die SBB Rechnung zu tragen, wurde SBB Immobilien per 1. Januar 2009 zu einer vollwertigen Division der SBB aufgewertet.

### Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

2008 beschäftigte die SBB AG durchschnittlich 27 822 Mitarbeitende (Vollzeitstellen). Das sind 384 Mitarbeitende mehr als vor Jahresfrist. Sowohl im Stammhaus wie auch bei den Tochtergesellschaften wurden zusätzliche Stellen geschaffen. Insbesondere im Informatikbereich, aber auch im Personenverkehr und bei Infrastruktur nahm die Zahl der Beschäftigten zu. Gut qualifizierte Mitarbeitende waren auch 2008 überaus gesucht. Trotz schlechter Konjunktur konnte die SBB etwa in den Bereichen Finanzen, Informatik

und in den Ingenieurberufen nicht alle Stellen wie geplant besetzen. Erschwert wurde die Neuanstellung hochqualifizierter, auf dem Arbeitsmarkt gesuchter Fachleute durch die schwierige Situation der Pensionskasse SBB.

Im Rahmen der Lohnverhandlungen mit den Sozialpartnern, die Anfang Januar 2009 abgeschlossen wurden, erhöhte die SBB die Lohnsumme für 2009 um insgesamt 2,5%. Davon sind 1,5% für generelle Lohnerhöhungen vorgesehen. Damit ist die Jahresteuern ausgeglichen. 0,9% der Lohnsumme stehen für individuelle Lohnerhöhungen zur Verfügung. Darüber hinaus erhalten Mitarbeitende mit tieferen Einkommen eine Einmalzahlung; dafür sind 0,1% der Lohnsumme reserviert. Insgesamt belaufen sich die Kosten der beschlossenen Lohnmassnahmen auf knapp CHF 53 Mio.

Neben dieser Vereinbarung rechnet die SBB damit, im Verlauf von 2009 zusätzlich rund CHF 8 Mio. aufzuwenden für unterjährige Lohnerhöhungen im Zusammenhang etwa mit Funktionswechseln und Neueinstufungen. Dies entspricht 0,4% der Lohnsumme.

Wie erbracht die SBB mehr Leistung als im Berichtsjahr. Dies verdankt das Unternehmen neben den Kunden in erster Linie seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Diese prägten auch 2008 das Gesicht des Unternehmens mit, leisteten grosse Arbeit und zeichneten sich durch hohes Engagement und hohe Kompetenz aus. Der grosse Erfolg und das Lob, das die SBB für ihre Leistungen rund um die Euro 2008 entgegennehmen durfte, ist das Verdienst der Mitarbeitenden. Die Leistungsfähigkeit, die Dynamik und die Kundennähe, welche die SBB rund um die Euro 2008 auszeichnete, sind Markenzeichen für das ganze Unternehmen.

Verwaltungsrat und Konzernleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Arbeit, die sie 2008 für das Unternehmen und seine Kundinnen und Kunden leisteten.

Mit guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die SBB gerüstet, um auch die grossen Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern, das Angebot und die Leistungen der SBB weiterzuentwickeln und langfristig auszurichten auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden.

## Ausblick.

### **Die SBB braucht unternehmerischen Spielraum.**

Die SBB steht vor grossen Herausforderungen. Die Bedeutung der Bahn und des Öffentlichen Verkehrs für die erfolgreiche Weiterentwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft dürfte in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Es ist Sache der SBB, mit eigenen unternehmerischen Massnahmen mitzuhelfen, dass das System Bahn auch in der Zukunft erfolgreich funktioniert als leistungsfähiger Verkehrsträger nah an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden. Damit das Unternehmen der anhaltend positiven Nachfrageentwicklung nachkommen kann, braucht es einen unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, die finanziellen Mittel für die anstehenden hohen Investitionen insbesondere in neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial am Markt zu erwirtschaften. Dafür notwendig sind Rahmenbedingungen, die es dem Unternehmen ermöglichen, die dazu notwendigen Gewinne zu erzielen.

**Planungssicherheit.** Damit die SBB die nötigen Investitionen in grossem Umfang tätigen kann, braucht es Planungssicherheit. Vor allem die hohen Investitionen in modernes und kundenfreundliches Rollmaterial im

Wirtschaftskrise über einen längeren Zeitraum andauern, führte dies wohl auch zu einem Umsteigen aus ökonomischen Gründen vom Privatauto auf den Öffentlichen Verkehr.

Damit Bahnfahren in der Schweiz auch in der Zukunft Spass macht, damit die Kundinnen und Kunden auch in der Zukunft im Zug sich erholen, arbeiten, in Gruppen fröhlich zusammen reisen können, braucht es jetzt grosse Investitionen. Gefragt ist einerseits leistungsfähiges modernes Rollmaterial, das auf dem bestehenden Netz zusätzliche Kapazitäten schafft. Andererseits muss der Ausbau des Netzes rasch und konsequent an die Hand genommen werden. Mit zusätzlichen attraktiven Angeboten ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wird die SBB zudem schrittweise kommerzielle Anreize setzen zur Entlastung der Spitzenzeiten und zur Steigerung der durchschnittlichen Auslastung der SBB Züge im gesamten Tagesverlauf.

**Milliardeninvestitionen ins Rollmaterial.** Die Investitionen in neues Rollmaterial ist Sache der SBB. Mit einer Investitionsoffensive kommt das Unternehmen dieser Verpflichtung nach: Allein in den letzten zwei Jahren bestellte die SBB für CHF 2,5 Mia. neues Rollmaterial: CHF 1,5 Mia. für 50 neue Doppelstock-Trieb-

## Damit Bahnfahren auch in der Zukunft Spass macht, braucht es jetzt grosse Investitionen.

Regionalverkehr müssen im Rahmen von Langfristvereinbarungen mit den Bestellern abgesichert sein. Im europäischen Marktumfeld sind die Schweiz und ihre Bahnen kleine Akteure. Eine Bündelung der Kräfte in der Schweiz könnte die Marktposition stärken. Vor dem Hintergrund der Entwicklungen der europäischen Bahnlandschaft ist die Frage, wie viele Normalspurbahnen die Schweiz braucht, neu zu beurteilen.

**Weiterhin Nachfragewachstum.** Die SBB geht davon aus, dass die Nachfrage im Personen- wie im Güterverkehr auch in den kommenden Jahren ansteigen wird. Aktuelle Prognosen sagen bis 2030 ein weiteres Nachfragewachstum im Personenverkehr um 50 %, in den grossen urbanen Räumen um Zürich und entlang des Genfersees gar um über 100 % voraus. Die knappen Kapazitäten auf der Strasse insbesondere in den Agglomerationsräumen dürften das Umsteigen auf die Bahn künftig noch beschleunigen. Auch die in weiten Bevölkerungskreisen erhöhte Sensibilität für Umweltfragen dürfte in den kommenden Jahren neue Kundinnen und Kunden auf die Bahn bringen. Und sollte die

züge und 121 Niederflur-Doppelstockwagen, CHF 523 Mio. für die Modernisierung der bestehenden NPZ-Flotte mit 140 Zwischenwagen, CHF 419 Mio. für weitere 32 Flirt-Züge.

2009 wird die SBB die grösste Rollmaterialbestellung ihrer Geschichte ausschreiben im Umfang von CHF 2 Mia. für neue Doppelstockzüge im Fernverkehr.

Insgesamt plant die SBB bis 2030 Investitionen von CHF 20 Mia. in neues Rollmaterial. Ziel all dieser Aufwendungen ist es, Qualität und Kapazität weiter zu steigern. Mit den Investitionen in das Rollmaterial erhöht die SBB die Sitzplatzkapazitäten bis ins Jahr 2030 um rund 40 %. Im Fernverkehr sollen dann in erster Linie kapazitätsstarke Doppelstockzüge zum Einsatz kommen. Gleichzeitig wird die Qualität verbessert: Im Regionalverkehr sollen ausschliesslich klimatisierte Züge mit vergrösserten Stehplattformen verkehren.

Alle diese Investitionen in neues Rollmaterial sollen aus Eigenmitteln bestritten werden.

**Ausbau der Bahninfrastruktur.** Die unternehmerischen Anstrengungen der SBB beim Rollmaterial genügen nicht, um die dringend erforderliche Anpassung der Kapazitäten an die gesteigerte Nachfrage zu erreichen. Ebenso dringend sind Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur. Dies ist Sache des Bundes. Infrastrukturprojekte sind langfristige Unterfangen: Von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme dauert es durchschnittlich acht bis zwölf Jahre.

Die Vorlage zum Kernangebot der «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) konnte im Berichtsjahr entscheidend vorangebracht werden, sodass der definitive Entscheid der eidgenössischen Räte für den Ausbau der Infrastruktur im Umfang von CHF 5,4 Mia. im ersten Quartal 2009 erwartet wird. Damit einzelne zentrale Projekte des Kernangebotes rechtzeitig zur Verfügung stehen, braucht es eine rasche Finanzierung. Insbesondere sechs Projekte verlangen nach einer Vorfinanzierung: die Zufahrten zur Durchmesserlinie Zürich, die Zufahrten zum NEAT-Basistunnel am Gotthard, das vierte Gleis zwischen Lausanne und Renens, der Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, die Verkürzung der Zugfolgezeit zwischen Bern und Thun sowie die niveaufreie Abkreuzung bei Liestal Nord.

Aufgrund der vielen Anliegen und Wünsche ist eine klare wirtschaftliche, volkswirtschaftliche, betriebliche und zeitliche Priorisierung der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte inklusive Bahnhöfe mit maximalem Nutzen für möglichst viele Kunden unabdingbar. Diese Priorisierung wird sehr anspruchsvoll. Die aktuelle Wirtschaftskrise, die Rezession und die Refinanzierung der Konjunkturprogramme dürften die Lage noch verschärfen, da geringere Steuereinnahmen zusätzlichen Druck auf die Budgets der öffentlichen Hand bewirken.

Zu beachten sind dabei auch die Folgekosten des Infrastrukturausbaus im Betrieb. Sie dürfen nicht unterschätzt werden: Eine Investition von CHF 100 Mio. führt im Betrieb zu jährlich zusätzlichen Unterhaltskosten von CHF 4 Mio.

**Modernisierung des Preissystems/Entlastung der Spitzen.** Im Tagesverlauf reisen 50 % der SBB Kunden innerhalb von 25 % der Betriebszeit. Die durchschnittliche Auslastung der SBB Züge liegt im Fernverkehr bei 30,4 % und im Regionalverkehr bei 19,1%. In den Hauptverkehrszeiten beträgt die Auslastung einzelner Züge auf verschiedenen Strecken des SBB Netzes bereits heute über 100 %; Prognosen sagen für die nächs-

## Die hohe Auslastung in den Hauptverkehrszeiten ist mit überaus hohen Kosten verbunden.

Für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur präsentierte der Bundesrat im Dezember 2008 Ideen für eine «Bahn 2030». Unter diesem Titel sollen Grossprojekte wie das durchgehende dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf, der Ligerzer Tunnel, der Zimmerberg-Basistunnel, der Wisenbergertunnel, die NEAT-Zufahrten im Norden und Süden, der Brüttener Tunnel und ein Heitersbergtunnel II realisiert werden. Der Bundesrat schlägt zwei Varianten vor: eine Variante für CHF 21 Mia., die andere für CHF 12 Mia. Bei diesem Design-to-budget-Ansatz wären beim kleineren Projekt keine Ausbauprojekte für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Auch bei der Finanzierung werden zwei Varianten geprüft: einerseits eine teilweise nutzerbasierte Finanzierung, andererseits die Umleitung und Verwendung der bisher den Kantonen zugeflossenen Gelder der Leistungsabhängigen Schwerverkehrs-Abgabe (LSVA).

ten 20 Jahre zu den Hauptverkehrszeiten ein weiteres Nachfragewachstum um bis zu 100 % voraus.

Die hohe Auslastung in den Hauptverkehrszeiten belastet das System des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz in hohem Masse und ist mit überaus hohen Kosten verbunden. Unter Federführung des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) arbeiten die Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz derzeit an einem neuen Preissystem. Dabei werden insbesondere auch Möglichkeiten einer Steuerung der Nachfrage zu den Hauptverkehrszeiten geprüft.

Im Vordergrund stehen Anreizsysteme für Reisende, die über die notwendige Flexibilität verfügen, die Reise ausserhalb der Stosszeiten zu legen und damit zusätzlichen Platz zu schaffen in den Hauptreisezeiten für jene Kunden, die dann reisen müssen. Gleichzeitig soll mit diesen attraktiven Zusatzangeboten die Gesamtauslastung der SBB Züge verbessert werden. Die SBB wird dem Verband öffentlicher Verkehr 2009 die Einführung eines 9-Uhr-Generalabonnements vorschlagen. Gleichzeitig wird das Angebot Click & Rail mit günstigen Spartickets im Internet weiter ausgebaut.

Dabei profitieren die Kunden von einem kontingentierten Angebot günstiger Billette für schwach ausgelastete Züge mit Vergünstigungen um bis zu 70 Prozent.

**Keine Tarifmassnahmen 2008 und 2009.** Die SBB und der VöV verzichteten 2008 auf Tarifanpassungen im Personenverkehr. Auch für 2009 sind keine Tarifmassnahmen vorgesehen, obwohl die aufgelaufenen Mehrkosten seit 2007 nicht kompensiert wurden und obwohl die Transportunternehmen des Öffentlichen Verkehrs ihre Angebote und den Service laufend ausbauen und vor hohen Investitionen stehen für neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial. Mit dem Verzicht auf eine Preiserhöhung im Dezember 2009 tragen SBB und VöV der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Situation in der Schweiz Rechnung und nehmen ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahr.

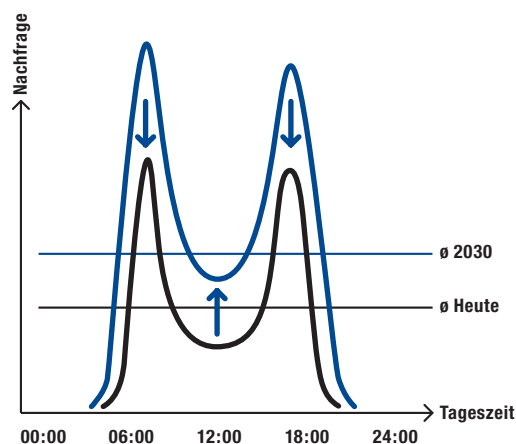
Allerdings sollen im Laufe 2009 einerseits die Potenziale zur Einnahmensteigerung in Schwachlastzeiten angegangen werden. Andererseits sollen in der Wirtschaftskrise auch Einsparpotenziale noch unterschiedener genutzt werden.

Aufgrund der notwendigen Investitionen und der Entwicklung bei den Sachkosten und Löhnen wird der Öffentliche Verkehr nicht um eine baldige Tarifanpassung herumkommen.

**Auf dem Weg zur Kundenpünktlichkeit.** Die Pünktlichkeit der SBB Züge im Personenverkehr ist im internationalen Vergleich weit überdurchschnittlich. Gemäss der international geltenden Pünktlichkeitsnorm der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) waren 2008 insgesamt 95,8 % der SBB Züge pünktlich – das heisst innerhalb einer Toleranz von 4'59 Minuten – am Ziel. Allerdings bildet die so gemessene «Zugpünktlichkeit» die von den Kunden erfahrene Pünktlichkeit nur unvollständig ab. Sie trägt der unterschiedlichen Auslastung der Züge sowie der Anzahl gebrochener Anschlüsse nicht Rechnung. Die SBB arbeitet an einem Modell zur Berechnung der «Kundenpünktlichkeit». Zudem legte sie für die «Zugpünktlichkeit» eine engere Toleranz fest. Gemessen wird jetzt auch die Pünktlichkeit innerhalb einer Toleranz von 2'59 Minuten. Als Ziel wurde festgelegt, dass 90,3 % aller Züge innerhalb dieser Toleranz pünktlich verkehren. Dieses Ziel wurde 2008 mit einem Wert von 89,7 % knapp verpasst. Die neu berechnete Kundenpünktlichkeit ergab für 2008 einen Wert von 85,7 %. Für 2009 strebt die SBB eine Kundenpünktlichkeit von 87 % an.

## Frequenzen im Tagesverlauf

Typische Tagesganglinie heute und 2030 (Prognose)



**Internationaler Personenverkehr.** Im Hinblick auf die Marktöffnung im internationalen Personenverkehr im Rahmen des «Dritten Eisenbahnpaketes» der EU 2010 kommt den grenzüberschreitenden Kooperationen der Bahnen eine nochmals grössere Bedeutung zu. Die SBB ist bereits solche Kooperationen eingegangen und betreibt etwa gemeinsam mit der französischen SNCF den internationalen Personenverkehr zwischen der Schweiz und Paris im Rahmen von Lyria überaus erfolgreich. Die Kooperation mit Trenitalia bei der gemeinsamen Tochtergesellschaft Cisalpino hingegen wird belastet durch gravierende Qualitätsprobleme: Cisalpino genügt den hohen Anforderungen der SBB an die Qualität des Angebotes, an die Stabilität des Betriebes der Flotte und an die Verlässlichkeit der Instandhaltung in keiner Weise. Die SBB ist gefordert, zusammen mit Trenitalia das Angebot für die Kundinnen und Kunden im internationalen Personenverkehr mit Italien rasch spürbar zu verbessern. Gleichzeitig gilt es, aus Cisalpino die Lehren zu ziehen bei der angestrebten Weiterentwicklung von Partnerschaften im internationalen Personenverkehr. In den Kontakten mit potenziellen Partnerbahnen zeigt sich, dass die SBB ein gefragter und geschätzter Partner ist.

**Herausforderungen im Regionalverkehr.** Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklungen dürften Bund und Kantone in den kommenden Jahren mit sinkenden Steuereinnahmen konfrontiert sein und über weniger Mittel verfügen. Dies erhöht den Druck auf die Abgeltungen für den Regionalverkehr. Andererseits werden die Abgeltungen pro Zugkilometer in den nächsten Jahren ansteigen müssen, weil das Angebot ausgeweitet und neues, modernes und attraktives Rollmaterial eingesetzt werden soll. Dadurch öffnet sich eine Schere zwischen Kosten und Erträgen.

Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass das Wachstum der Verkehrsnachfrage durch die konjunkturelle Lage abflacht und den Kostendeckungsgrad beeinträchtigt. Bereits heute vermögen die im Regionalverkehr erzielten Einnahmen der SBB die Aufwendungen für die Investitionen nicht zu decken. Um eine nachhaltige Entwicklung des Regionalverkehrs sicherzustellen, braucht die SBB eine Änderung der Abgeltungsrahmenbedingungen und die Möglichkeit einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals.

**Partnersuche für SBB Cargo.** Im Sommer 2008 startete die SBB einen Konzeptwettbewerb zur Suche geeigneter Partner für die Positionierung im internationalen Geschäft. Gleichzeitig wurde beschlossen, im Rahmen dieses Prozesses auch Partnerschaften für den Bereich Schweiz zu prüfen. Ziel ist es, den Güterverkehrsbereich der SBB langfristig auszurichten und die Eigenwirtschaftlichkeit und Profitabilität von SBB Cargo nachhaltig zu verbessern. Damit sollen auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse verbessert und die Verlagerung der Gütertransporte auf die Bahn gefördert werden.

Der Zeitpunkt, SBB Cargo an ein leistungsfähiges internationales Netzwerk anzuschliessen, scheint gut gewählt. Insgesamt erhielt die SBB 25 Interessenbekundungen für eine Partnerschaft mit SBB Cargo. Von diesen Interessenten reichten 14 potenzielle Partner termingerecht eine konkrete Offerte gemäss den Vorgaben ein. Diese Offerten werden derzeit anhand der definierten Anforderungskriterien evaluiert. Anschliessend beginnt der eigentliche Verhandlungsprozess mit den möglichen Partnern. Die konkrete Entscheidung für eine Partnerschaft soll im Verlauf von 2009 fallen.

**Steigender Energiebedarf.** Der Energiebedarf der SBB wird infolge des weiteren Angebots- und Leistungsausbaus in der Zukunft deutlich zunehmen. Zusätzliche Züge, höhere Verkehrsgeschwindigkeiten und mehr Komfort in den Reisezügen dank Klimaanlage erhöhen den Energieverbrauch deutlich. Dementsprechend kommt den Anstrengungen des Unternehmens zum Energiesparen eine grosse Bedeutung zu. Gleichzeitig müssen in den kommenden Jahren ablaufende Konzessionen für die Energiegewinnung erneuert werden. Insgesamt zeichnen sich für die Energieversorgung der SBB mittelfristig Deckungslücken ab. Diese muss das Unternehmen gezielt angehen.

**Weiterentwicklung der Bahnhöfe.** Im laufenden Jahr wird die SBB mehrere Bahnhöfe im Rahmen divisionsübergreifender Projekte weiterentwickeln: Einerseits wird damit den steigenden Kundenfrequenzen Rechnung getragen. Andererseits wird das Service- und Dienstleistungsangebot in diesen Bahnhöfen im Sinne der integrierten Mobilität noch verstärkt auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden ausgerichtet. Der Bahnhof ist die Visitenkarte für SBB und Gemeinde. Dazu wird die SBB 10 bis 15 Grossbahnhöfe hinsichtlich Kapazität, Kundenfreundlichkeit und Dienstleistungsstandard überprüfen. Gleichzeitig werden für zahlreiche Kleinbahnhöfe individuelle Nutzungspläne erarbeitet.

Für die kommenden Jahre bis 2014 plant die SBB den Verkauf von Anlagen im Wert von CHF 1,7 Mia. Dabei nimmt die SBB Rücksicht auf die berechtigten städtebaulichen Anliegen, auf Qualität und durchmischte Nutzungen. Die Umgebungen rund um unsere Bahnhöfe sind Teil des Bahnhofensembles, in dem sich unsere Kundinnen und Kunden wohlfühlen sollen.

## Unternehmen und Politik sind gefordert.

**Investitionen in den Infrastrukturausbau.** Für den Bahnbetrieb der SBB zeichnet sich bis ins Jahr 2050 ein Investitionsbedarf von CHF 60 Mia. ab für Infrastruktur und Rollmaterial. Allein für die geplanten Anschaffungen von neuem Rollmaterial bis 2030 benötigt die SBB Finanzmittel in der Höhe von CHF 20 Mia. und muss dafür neue Finanzierungsmöglichkeiten erschliessen. Es gilt, alle Möglichkeiten einer zukünftigen Finanzierung von Infrastrukturvorhaben zu prüfen. Die SBB ist daran interessiert, ihre Leistungen den Kunden zu attraktiven Bedingungen anbieten zu können.

**Rahmenbedingungen anpassen.** Die Tatsache, dass die SBB seit ihrem Start als spezialrechtliche Aktiengesellschaft 1999 in jedem Geschäftsjahr einen negativen Free Cash Flow erzielte, schwächt das Unternehmen und belastet die Aussichten der SBB, die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu gestalten. Um die ste-

Der Bundesrat schickte dazu 2008 eine Vorlage mit vier Varianten zur Sanierung der Pensionskasse SBB in die Vernehmlassung. Gestützt auf die Resultate des Vernehmlassungsverfahrens erarbeitet er derzeit eine Vorlage an die eidgenössischen Räte. Diese soll im Verlauf von 2009 vorliegen.

## Die SBB braucht Rahmenbedingungen, die es erlauben, die für die Zukunft nötigen Mittel zu erwirtschaften.

Die stetig steigende Verschuldung mindestens zu stabilisieren, müssen die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der SBB hinterfragt werden. Ansonsten fehlen der SBB in der Zukunft die nötigen Mittel, um die geplanten Investitionen in neue Züge zu finanzieren und das Angebot im Interesse der Kundinnen und Kunden kontinuierlich weiterzuentwickeln. Es ist sicherzustellen, dass die SBB in allen Geschäftsfeldern genügend Mittel erwirtschaften kann und verwenden darf, um die Weiterentwicklung des normalen Betriebs finanzieren und allfällige Sonderkosten tragen zu können.

**Sanierung der Pensionskasse.** Gefordert sind Unternehmen und Politik schliesslich auch bei der Sanierung der Pensionskasse SBB (PK SBB). Die Sanierung der Folgen der aktuellen Finanzkrise auf die PK SBB muss von SBB und Mitarbeitenden gemeinsam geleistet werden. Der Stiftungsrat der Pensionskasse wurde vom Bundesamt für Sozialversicherung aufgefordert, bis Mitte 2009 Sanierungsmassnahmen vorzubereiten. Für die Sanierung desjenigen Teils der Unterdeckung, der infolge der unvollständigen Ausfinanzierung der PK SBB 1999 durch den Bund entstand, erwartet die SBB hingegen vom Bund einen namhaften Sanierungsbeitrag, mit dem die Deckungslücke des Pensionierten-teils der PK SBB geschlossen werden kann. Die SBB selber sanierte den Aktiventeil der Kasse bereits am 1. Januar 2007 mit einem Beitrag von CHF 1,5 Mia.

In dem Umfang, in dem der Bund die Lücke der PK SBB nicht schliesst, braucht es eine Sanierungslösung, die von Unternehmen und Mitarbeitenden getragen wird. Damit die SBB dieser Aufgabe nachkommen kann, braucht sie indes einen unternehmerischen Handlungsspielraum, der es erlaubt, die dazu nötigen Mittel zu erwirtschaften. Dieser Spielraum ist derzeit nicht gegeben.

Sollte es der SBB hingegen erlaubt sein, ausreichend Gewinn zu erzielen, würde die SBB selbstverständlich abermals einen substanziellen Beitrag an die Sanierung der PK SBB leisten.

## Strategie/Zielerreichung

### Strategische Herausforderungen.

Die strategischen Ziele für die SBB werden im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB einerseits sowie in der darauf abgestützten Eignerstrategie des Bundesrates andererseits festgelegt. Mit dem der Leistungsvereinbarung angehängten Zahlungsrahmen entschädigt der Bund die SBB für die nicht kostendeckenden bestellten Leistungen der Infrastruktur.

#### Strategische Ziele der SBB.

Seit der Bahnreform von 1999 haben der Bund und die SBB drei Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Der Bundesrat hat gestützt auf die Leistungsvereinbarung für die gleiche Laufzeit die strategischen Ziele für die SBB AG ergänzt und konkretisiert. Die aktuelle Vereinbarung gilt von 2007 bis 2010. Die Vorgaben lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Weiterentwicklung des Marktanteils im Personenverkehr bei gleichzeitiger Einhaltung eines hohen Qualitätsstandards. Leistung eines massgeblichen Beitrags zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.
- Erarbeitung eines angemessenen Gewinns in den nicht abgeltungsberechtigten Bereichen. Mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis in den abgeltungsberechtigten Bereichen.
- Sicherstellung und Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus.
- Nachhaltiger Unterhalt des Eisenbahnnetzes unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung. Zeit-, kosten- und umweltgerechte Umsetzung der Ausbauprojekte.
- Federführende Koordination des Gesamtsystems des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.
- Steigerung der Kundenzufriedenheit.
- Berücksichtigung von regionalen Anliegen im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten.
- Verfolgung einer fortschrittlichen und sozialverantwortlichen Personalpolitik.

#### Strategische Ziele Personenverkehr.

- Betrieb des gesamtschweizerischen Fernverkehrsnetzes in hoher Qualität und mit angemessenem Gewinn.
- Absicherung des Marktanteils im regionalen Personenverkehr. Kontinuierliche Verbesserung des Verhältnisses zwischen Abgeltung und Leistung.
- Erstellung eines marktorientierten Angebots im internationalen Verkehr. Überproportionale Partizipation am Verkehrswachstum. Sicherstellung der Integration der Schweiz ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.
- Erreichung der vereinbarten Standards bei der Pünktlichkeit und bei den Anschlüssen.
- Angemessene jährliche Steigerung der Produktivität.

#### Strategische Ziele Güterverkehr.

- Konsequente Umsetzung der eingeschlagenen Transitstrategie im Geschäftsfeld «International».
- Erstellung eines flächendeckenden Angebots im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs im Geschäftsfeld Schweiz.
- Erwirtschaftung eines positiven Jahresergebnisses.
- Erreichung der vereinbarten Pünktlichkeitsstandards im nationalen und internationalen Güterverkehr.
- Angemessene jährliche Steigerung der Produktivität.



## Strategische Ziele Infrastruktur.

- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Netzes unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit.
- Förderung der Interoperabilität und der technischen Entwicklung und Innovation des Normalspurnetzes.
- Steigerung der Effizienz der Subventionsmittel und damit Schaffung der Voraussetzungen für deren Reduktion oder für eine Absenkung der Trassenpreise.
- Unterstützung der Trassenbenutzer bei der Trassenplanung. Sicherstellung der diskriminierungsfreien Trassenvergabe. Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten als Miteigentümerin und Auftraggeberin der Trasse Schweiz AG.
- Angemessene jährliche Steigerung der Produktivität.

## Strategische Ziele Immobilien.

- Marktorientierte Bewirtschaftung der Immobilien. Nachhaltige Wertsteigerung des Immobilienportfolios im Rahmen der Investitionspolitik.
- Abstimmung der Projekte in Bahnhofsgebieten mit den kantonalen und kommunalen Behörden. Unterstützung dieser Behörden bei der Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten.
- Erwirtschaftung eines angemessenen Gewinns zur Leistung eines Beitrags an die Sanierung der Pensionskasse und zur Leistung der vereinbarten Ausgleichszahlungen.

## Zielerreichung.

Die Berichterstattung der einzelnen Divisionen im vorliegenden Bericht gibt Aufschluss über die Erreichung der strategischen Ziele für das Geschäftsjahr 2008. An dieser Stelle seien deshalb nur wenige Hinweise auf wesentliche Resultate erwähnt.

**Finanzielles Ergebnis.** Die SBB erzielte 2008 einen Konzerngewinn von CHF 345,0 Mio. Im Vorjahr hatte der Gewinn CHF 80,4 Mio. betragen. Das deutlich verbesserte Jahresergebnis widerspiegelt die verbesserten Spatenergebnisse im Personen- und im Güterverkehr. Die zentralen finanziellen Zielsetzungen des Bundes wurden bis auf das negative Ergebnis von SBB Cargo erfüllt.

**Pünktlichkeit.** Die Pünktlichkeitsziele für das SBB-Netz (inklusive Verkehr Dritter) wurden nur teilweise erreicht. Bei den Personenzügen lag die Pünktlichkeit (Montag bis Freitag) mit 95,8% über der Zielvorgabe von 95% (2007: 95,9%). Für den Intercity-Verkehr zwischen Bern und Zürich gilt ein Wochentagszielwert von weniger als 3 Minuten Verspätung bei 90% der IC-Züge. Diese Zielvorgabe wurde mit 92,4% (84,6%) übertroffen. Im Güterverkehr auf dem SBB-Netz (SBB Cargo und Dritte) wurde der Zielwert von weniger als 30 Minuten Verspätung bei 90% der Züge mit 89,7% (89,4%) nicht erreicht.

**Sicherheit.** Die Sicherheitskennzahlen entwickelten sich mehrheitlich erfreulich. Die Zahl der Zusammenstösse sank von 31 im Jahr 2007 auf 17 Ereignisse. Die Zahl der Entgleisungen lag mit 6 im langjährigen Mittel. Seit Ende 2003 wurden bei Zusammenstössen oder Entgleisungen keine Reisenden schwer verletzt oder gar getötet. Dagegen verunfallten im Zugang zur Bahn 2008 18 Personen (2007: 15). Die Zahl der Berufsunfälle von SBB-Mitarbeitenden lag mit 3,3 Arbeitsunfällen pro 100 Mitarbeitende deutlich unter dem Vorjahresniveau (2007: 3,8).

**Produktivität.** Die Produktivitätsziele wurden durch den raschen Wirtschaftseinbruch im Cargo-Bereich nicht erreicht. Im Personenverkehr stieg die faktorspezifische Verkehrsproduktivität – gemessen in Personenkilometer pro Vollzeitstellenäquivalenten – um 4,4%. Im Güterverkehr sank die mittlere Versandweite pro Nettotonne um 7,5% auf 230,3 Kilometer. Bei der Infrastruktur sind die Betriebskosten im Verhältnis zu den verkauften Trassenkilometern dank fortschreitender Automatisierung der Betriebsführung von CHF 2,59 auf CHF 2,33 gesunken.

## Investitionen.

Die SBB war auch 2008 einer der bedeutendsten Auftraggeber für die Wirtschaft der Schweiz. Das Unternehmen investierte im Berichtsjahr insgesamt CHF 2,5 Mia. Das Gesamtvolumen der Investitionen der SBB nahm gegenüber dem Vorjahr (CHF 1,9 Mia.) um CHF 0,6 Mia. zu. Der grösste Teil der getätigten Investitionen floss in den Bau und die Erneuerung der Infrastruktur sowie in neues Rollmaterial. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen: Insbesondere die Realisierung der verschiedenen FinöV-Projekte sowie die durch die wachsenden Verkehrsströme bedingte Modernisierung und Erweiterung der Fahrzeugflotte erfordern in den nächsten Jahren hohe Investitionen.

## Leistungen öffentliche Hand

### Infrastrukturausbauten führen zu höherem Mittelbedarf.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 2603,6 Mio. Dies stellt gegenüber dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (CHF 2183,6 Mio.) eine Zunahme von CHF 420,0 Mio. dar. Der Anstieg ist vor allem auf die Realisierung neuer Projekte mithilfe des Infrastrukturfonds zurückzuführen.

**Leistungsvereinbarung mit dem Bund.** Seit der Bahnreform 1999 legt die Leistungsvereinbarung von Bund und SBB jeweils für vier Jahre (aktuell für den Zeitraum 2007 bis 2010) fest, welche Ziele die SBB zu erreichen hat und welche finanziellen Mittel der Bund für die Finanzierung der Infrastruktur zur Verfügung stellt. Die Steuerung über die Leistungsvereinbarung hat sich bewährt: Sie bietet beiden Seiten die notwendige Planungssicherheit im Infrastrukturbereich, gewährt der SBB aber gleichzeitig einen erheblichen unternehmerischen Handlungsspielraum. Den regionalen Personenverkehr bestellen Bund und Kantone ergänzend zur Leistungsvereinbarung in einer separaten Angebotsvereinbarung. Die von Bund und Kantonen 2008 finanzierten Leistungen werden nachfolgend im Einzelnen dargelegt.

### Leistungen an die Infrastruktur.

2008 flossen der Infrastruktur insgesamt CHF 1360,2 Mio. an erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand zu (Vorjahr 1284,4 Mio. CHF).

Dieser Betrag wird vor allem für zwei grosse Bereiche verwendet: Zum einen können damit die Bereitstellung und der Betrieb des Bahnnetzes in der Höhe von CHF 450,0 Mio. finanziert werden (CHF 4,5 Mio. mehr als im Vorjahr aufgrund der aufgehobenen Kredit-

sperre des Bundes). Zum anderen wird damit der Abschreibungsbedarf gedeckt, der gegenüber 2007 um CHF 71,3 Mio. auf CHF 910,2 Mio. zunahm.

Der Nutzen aus den Beiträgen des Bundes an den Betrieb und die Abschreibungen der Infrastruktur zeigt sich in der Verkehrsleistung von 158,7 Mio. Trassenkilometern, die 2008 auf dem gut 3000 Kilometer langen Bahnnetz der SBB erbracht wurde. Je höher die Auslastung des Netzes, desto produktiver werden die Bundesmittel eingesetzt.

Mit 92,7 Zügen pro Kilometer Schiene und Tag belegt die SBB im europäischen und internationalen Vergleich gemäss der UIC einen Spitzenplatz. Dieser hohe Wert wird durch eine sehr gut ausgebaute, flexible Infrastruktur ermöglicht, die sowohl durch Personenfernverkehr und Regionalverkehr als auch von Güterzügen genutzt wird. Die komplexe Form des Mischverkehrs stellt hohe Anforderungen an Betrieb und Unterhalt.

### Abgeltungen im regionalen Personenverkehr.

Wie bei allen europäischen Bahnen decken auch bei der SBB die Billettpreise im regionalen Personenverkehr die Kosten nur teilweise. Die Differenz wird durch die öffentliche Hand ausgeglichen. Dabei nehmen die Kantone als Besteller des Regionalverkehrsangebotes

eine wichtige Rolle ein, indem sie in Abstimmung mit dem Bund eine Angebotsvereinbarung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abschliessen.

Die Abgeltungen für die Leistungen im regionalen Personenverkehr beliefen sich 2008 auf CHF 605,0 Mio. Die Zunahme der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr zum Vorjahr um CHF 13,2 Mio. ist durch Mehrbestellungen sowie mehr Reisequalität für die Fahrgäste dank Investitionen ins Rollmaterial begründet. Der Anteil der Kantone an den Abgeltungen beläuft sich auf CHF 292,4 Mio. (2007: CHF 201,5 Mio.), jener der Dritten (Gemeinden, Unternehmungen etc.) auf CHF 34,1 Mio. (CHF 38,4 Mio.). Der Anstieg der Kantonsquote ist auf den neuen Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen zurückzuführen.

Für Infrastrukturanlagen der Tochtergesellschaften leisteten Bund und Kantone weitere Zahlungen. Hierunter fallen die Abgeltungen der Regionalverkehrsinfrastruktur einzelner Tochtergesellschaften (CHF 29,1 Mio., Vorjahr: CHF 25,2 Mio.). Davon wurden CHF 5,6 Mio. durch die Kantone getragen (CHF 3,2 Mio.).

Trotz Erlössteigerungen und Produktivitätsfortschritten verschlechterte sich die Abgeltungseffizienz in geringfügigem Masse von CHF 8,00 auf CHF 8,07 pro Zugskilometer: Hier zeigt sich, dass die qualitativen und quantitativen Verbesserungen des Angebots ihren Preis haben – insbesondere der Einsatz neuen Rollmaterials und die Bestellung zusätzlicher Fahrleistungen durch die Kantone beeinflussten das Ergebnis.

## Abgeltungen im Güterverkehrsbereich.

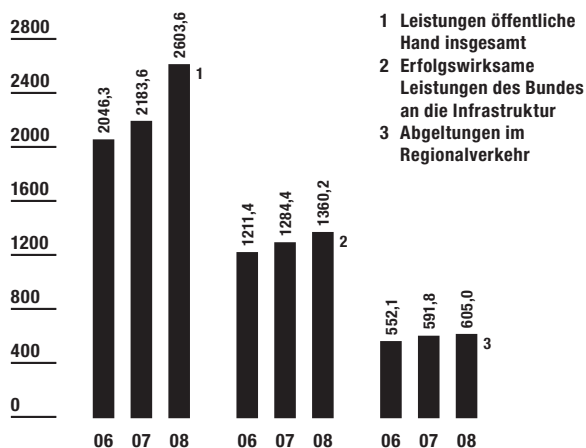
Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele hat der Bund eine Vielzahl von finanziellen Instrumenten im Verkehrs- und Infrastrukturbereich geschaffen, mit welchen er den Güterverkehr direkt oder indirekt unterstützen kann. Insgesamt wurden 2008 in diesem Bereich CHF 60,2 Mio. (2007: CHF 76,9 Mio.) an Zahlungen geleistet.

Zu den indirekten Subventionen zählen insbesondere die vom Bund an die Infrastruktur ausgerichteten Trassenpreissubventionen von CHF 47,2 Mio. (Vorjahr: CHF 46,8 Mio.). Erstmals wurden dagegen keine Trassenpreissubventionen für den Einzelwagenladungsverkehr ausbezahlt.

Direkte Subventionen werden dagegen selten an die EVU ausgerichtet, da der Betrieb auf Basis dieser Rahmenbedingungen grundsätzlich selbsttragend sein soll. Derzeit werden deshalb lediglich Abgeltungen für den Kombinierten Verkehr in der Höhe von CHF 13,0 Mio. (CHF 11,7 Mio.) bezahlt.

## Leistungen der öffentlichen Hand an die SBB

in Mio. CHF



## Weitere Leistungen von Bund und Kantonen.

Zusätzlich zur Bestellung von Infrastrukturleistungen über die Leistungsvereinbarung hat die SBB 2008 Beiträge von Bund und Kantonen von CHF 578,2 Mio. (CHF 230,5 Mio.) zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen erhalten, welche über die reine Substanzerhaltung hinausgehen. Im Geschäftsbericht 2007 wurde an dieser Stelle allerdings ein Betrag von CHF 141,2 Mio. genannt. Die Differenz zur letztjährigen Berechnung erklärt sich durch den Einbezug der von Bund und Kantonen erhaltenen FinöV-Leistungen. Der markante Anstieg des Mittelbedarfs ist hauptsächlich auf die Realisierung erster Projekte aus dem Infrastrukturfonds zurückzuführen. Alleine der Kanton Zürich stellte zur Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich ein Darlehen von CHF 268,0 Mio. bereit. Zudem steuerte der Bund für den Infrastrukturfonds per Saldo CHF 94,8 Mio. bei.

In den Zahlen dieses Kapitels nicht enthalten sind die Leistungen aus Sonderfinanzierungen der öffentlichen Hand, welche nicht unmittelbar in die Bilanz oder in die Erfolgsrechnung einfließen (z.B. grosse Teile der NEAT-Finanzierung).

### Unternehmerische und soziale Verantwortung.

Dank des hohen Engagements der Mitarbeitenden konnte die SBB 2008 ihre Leistung erneut steigern. Der Personalaufwand stieg um 2,4 % auf CHF 3355,3 Mio. Die Zahl der Mitarbeitenden stieg um 1,4 % auf 27 822. Der Streik in Bellinzona belastete das Unternehmen und die Beziehung zu den Gewerkschaften, die Grundlagen der Sozialpartnerschaft müssen neu erarbeitet werden. In Zukunft werden weitere Leistungssteigerungen nötig sein. Dazu beitragen wird die neue HR-Strategie, die die SBB 2008 erarbeitet hat und nun umsetzt.

**Mehr Beschäftigte, höhere Leistung.** Die SBB beschäftigte im Geschäftsjahr 2008 im Jahresmittel 27 822 Mitarbeitende (umgerechnet auf Vollzeitstellen, inklusive Tochtergesellschaften). Gegenüber dem Vorjahr stieg der konsolidierte Personalbestand (2007: 27 438) um 384 Stellen an. Der Personalaufwand wuchs gegenüber 2007 um 2,4 % auf CHF 3355,3 Mio.<sup>1</sup> Gleichzeitig konnte die SBB ihre Leistung verbessern. Dank des engagierten Einsatzes aller Mitarbeitenden war die SBB erfolgreich unterwegs.

Jedoch stehen anspruchsvolle Zeiten bevor: Die Wettbewerbssituation, die Knappheit der öffentlichen Mittel und die finanzielle Unterdeckung der Pensionskasse werden für das Unternehmen und das Personal weiter gehende Leistungssteigerungen nötig machen.

**Pensionskassenprobleme erschweren Rekrutierung.**

Im Stammhaus beschäftigte die SBB im Jahresmittel 25 356 Mitarbeitende (Vollzeitstellen), 152 mehr als im Vorjahr. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr geht in erster Linie auf den Ausbau in den Bereichen Informatik (+136 Stellen), Personenverkehr (+207 Stellen inkl. Einfluss Industriewerk Biel) und Infrastruktur (+61 Stellen) zurück. Gut qualifizierte Mitarbeitende waren auch im Jahr 2008 gesucht. Vor allem in den Bereichen Finanzen, Informatik und in Ingenieurberufen konnten

nicht alle Stellen wie geplant besetzt werden. Dabei zeigte sich immer wieder, dass die Lage der Pensionskasse die Rekrutierung von hochqualifizierten Arbeitskräften behindert.

Andererseits führten Restrukturierungen zum Abbau von Stellen im Bereich Betriebsführung und im Schweizer Geschäft von SBB Cargo oder brachten eine Verlagerung innerhalb der SBB mit sich, etwa durch den Wechsel des Industriewerkes Biel von SBB Cargo zum Personenverkehr.

**SBB spürt Wirtschaftskrise.** Die Folgen der internationalen Wirtschaftskrise bekam die SBB in der zweiten Jahreshälfte vor allem im Güterverkehr zu spüren. Angesichts der ungewissen Auswirkungen der Krise beschloss die SBB im Berichtsjahr unter anderem einen selektiven Einstellungsstopp; seither muss die Bereichsleitung über die Wiederbesetzung von Stellen entscheiden.

Der Bestand in den Tochtergesellschaften stieg um fast 8 % an. Insbesondere stellte SBB Cargo in den Tochterfirmen im Ausland mehr Personal ein. Der Stellenbestand stieg in Deutschland um 11,3 % auf 178 und in Italien um 37,2 % auf 251 Vollzeitstellen an.

<sup>1</sup> Bereinigt um die Rückstellung «Zulagen während den Ferien» und um eine den Mitarbeitenden bezahlte Einmalprämie.

**Vielfältige Arbeitswelten.** Im Berichtsjahr beschäftigte die SBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 75 Nationen. Der Ausländeranteil betrug mit 10,8 % leicht mehr als im Vorjahr. Dabei fällt die Verschiebung der Qualifikationen auf: Während der Anteil an hochqualifizierten Mitarbeitenden, insbesondere aus Deutschland, in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat, sank der Anteil ungelerner Arbeitskräfte, insbesondere aus dem südeuropäischen Raum. Mit ihren vielseitigen Arbeitswelten bietet die SBB ein Spektrum von über 150 Berufen an.

**Mehr Frauen.** Mit 13,8 % verzeichnete das Unternehmen SBB im Jahresmittel 2008 den bisher höchsten Frauenanteil. Im Linienkader stieg der Frauenanteil von 7,06 % auf 7,56 %, damit ist dort knapp jede 13. Führungskraft weiblich. Der SBB sind diese Anteile deutlich zu tief. Ende 2008 begann sie daher, eine Gender-Management-Strategie zu entwickeln. Mit neuen Impulsen will das Unternehmen auf allen Stufen die Chancengleichheit von Frau und Mann weiter voranbringen. Von besseren Rahmenbedingungen verspricht sich die SBB einen erheblichen Anstieg des Frauenanteils.

## Neuorientierung statt Entlassung.

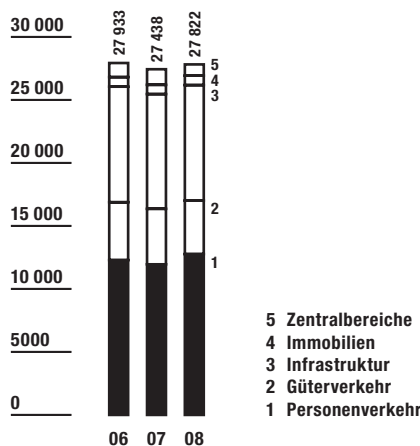
Die SBB baut Stellen sozialverträglich ab. Sie entlässt niemanden aus wirtschaftlichen Gründen, sondern unterstützt diese Personen mit dem Programm Neuorientierung und Arbeit (NOA) bei der beruflichen Neuorientierung. 2008 waren insgesamt 166 Mitarbeitende (2007: 127) von einem Stellenverlust betroffen.

Dank des engagierten Einsatzes aller Mitarbeitenden war die SBB erfolgreich unterwegs. Jedoch stehen anspruchsvolle Zeiten bevor.

**Schneller eine gute Lösung.** Dank des frühen Einbezugs konnte NOA bereits präventiv mit gut jedem zweiten Betroffenen eine neue Lösung erarbeiten, bevor die Stelle aufgehoben wurde. 75 Mitarbeitende traten schliesslich in das Programm zur beruflichen Neuorientierung ein, gleichzeitig fanden 91 Personen eine neue Lösung, zwei Drittel davon auf dem externen Arbeitsmarkt.

## Entwicklung Personal nach Divisionen und Bereichen

Vollzeitbeschäftigte inklusive Tochtergesellschaften (Jahresmittel)



Securitrans wechselte 2008 von den Zentralbereichen zum Personenverkehr.

Zentralbereiche inkl. anyway, ohne NOA

## Konstruktive Verhandlungen.

Der einmonatige Streik im Industriewerk Bellinzona (siehe Seite 24) belastete die Sozialpartnerschaft schwer. Mit dem Arbeitskampf strapazierten die Gewerkschaften die im Gesamtarbeitsvertrag vereinbarte absolute Friedenspflicht und die Grundsätze, auf denen die Sozialpartnerschaft basiert. Im Lauf des Jahres fanden

beide Seiten zurück an den Verhandlungstisch und bekräftigten im Rahmen von Einigungsgesprächen ihren Willen, gemeinsam eine tragfähige Sozialpartnerschaft aufzubauen. Unter anderem beschlossen sie damit, die Information und den Einbezug der Gewerkschaften in Reorganisationsprojekte verbindlich festzuhalten.

**Lösungen am Verhandlungstisch.** Ausserdem einigten sich die Sozialpartner aussergerichtlich auf die Nachzahlung von Zulagen für Nacht- und Sonntagsarbeit. Mit dieser Vereinbarung setzte die SBB einen Entscheid des Bundesgerichts um. Von der Einigung profitierten rund 15.000 Mitarbeitende, die zwischen Februar 2002 bis Dezember 2006 regelmässig an

Sonntagen oder in der Nacht gearbeitet hatten. Dafür wendete die SBB rund CHF 32 Mio. auf; die gerichtlichen Verfahren gegen die SBB wurden eingestellt.

Auch bei den Lohnverhandlungen fanden die Sozialpartner trotz zuerst weit auseinanderliegender Positionen eine Lösung: Die SBB erhöht 2009 die Lohnsumme um insgesamt 2,5%, dies entspricht einem Mehraufwand von knapp CHF 53 Mio. Für generelle

**Führungsverhalten optimieren.** Ein Schwerpunkt lag 2008 in der Entwicklung des Führungsverhaltens. Die SBB setzte die 2007 eingeleiteten Massnahmen fort, um eine offene und konstruktive Feedback-Kultur zunächst im oberen Kader, später dann in der gesamten SBB zu etablieren. Darüber hinaus schärfte die SBB die Anforderungen an das Topkader und hielt sie in einem neuen Kompetenzenmodell fest. Darin fordert die SBB

## Die Wettbewerbssituation, die Knappheit der öffentlichen Mittel und die Unterdeckung der Pensionskasse werden weiter gehende Leistungssteigerungen nötig machen.

Lohnerhöhungen stellt sie 1,5% der Lohnsumme bereit, 0,9% setzt sie für individuelle Erhöhungen ein. Weitere 0,1% sind für Lohnmassnahmen in den unteren Einkommensklassen vorgesehen.

**Erster Rahmen-GAV im öffentlichen Verkehr.** Im Berichtsjahr schlossen die Sozialpartner ebenfalls die Verhandlungen um einen Rahmen-Gesamtarbeitsvertrag für die Normalspurbahnen im regionalen Personenverkehr ab. Die SBB engagierte sich zusammen mit anderen Bahnen in einem Arbeitgeberverband für diesen Vertrag. Er legt Mindeststandards für Unternehmen fest, beispielsweise für Arbeitszeiten und Löhne. Ziel der Sozialpartner ist es, dass der aufkommende Wettbewerb nicht über schlechte Anstellungsbedingungen geführt wird.

### Lernen und entwickeln.

Für die SBB ist die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden ein zentrales Anliegen. Neben dem Lernen am Arbeitsplatz nahmen an den allgemeinen, meist mehrtägigen bereichsübergreifenden Angeboten 2008 über 5200 Mitarbeitende teil. Hinzu kommen über 100 fachspezifische Ausbildungen in den Bereichen. Im Rahmen der zweijährigen Kadernachwuchsprogramme bereiteten sich 2008 insgesamt 206 Mitarbeitende auf neue Führungsaufgaben vor. Externe Weiterbildungen unterstützte die SBB gezielt mit Zeit und/oder Geld.

unter anderem explizit die Bereitschaft zu lernen und sich und die Mitarbeitenden weiterzuentwickeln. Das Führungsverhalten wurde 2008 erstmals auch gemessen: Rund 240 Topkader beurteilten sich selbst und wurden von ihren Vorgesetzten und ihren Mitarbeitenden beurteilt.

**Potenziale erkennen.** Das 2007 neu eingeführte Nachfolgemanagement wurde ausgeweitet. Im Berichtsjahr fanden erstmals die Management-Development-Konferenzen auch bereichsübergreifend auf funktionaler Ebene statt. In den Konferenzen konnten sich die Geschäfts- und Bereichsleitungen vertieft mit der Nachfolgesituation auseinandersetzen, Potenziale bei Fach- und Führungskader erkennen und gezielte Entwicklungsmassnahmen einleiten. Ziel der SBB ist es, das Management Development in den nächsten Jahren durch neue Instrumente, Prozesse und Entwicklungsmassnahmen weiter zu stärken. Den Fahrplan dazu legt eine im Berichtsjahr erarbeitete Policy fest.

Beim Ausbildungsverbund des Verkehrs «login» waren 2008 1224 Lernende im Auftrag der SBB unter Vertrag. Gegenüber dem Vorjahr ging die Anzahl leicht zurück (2007: 1286). Die SBB stellt den grössten Anteil Lernender innerhalb des Ausbildungsverbunds und wird angesichts der demografischen Entwicklung weiterhin stark in die Ausbildung junger Menschen investieren. Für 2009 strebt die SBB an, 1300 Lernende auszubilden.

## Neue Wege in der Reintegration.

Die SBB hat ein «Betriebliches Case Management» (BCM) eingeführt: Seit 2008 kümmern sich 26 professionell ausgebildete Case-Manager um Mitarbeitende, die nach längerer Krankheit oder Unfall nicht mehr oder nur bedingt ihren bisherigen Beruf ausüben können. Nach dem Prinzip «unternehmerisch denken, sozial handeln» suchen sie in engem Kontakt mit den Betroffenen, den Vorgesetzten und den Sozialversicherungen die sinnvollste Lösung für die Mitarbeitenden und das Unternehmen. 2008 begleiteten die Case-Manager insgesamt 1035 Mitarbeitende. Die hohen Anforderungen an die Tauglichkeit im Sicherheitsbereich stellen dabei eine besondere Herausforderung dar.

## Engagement für Mitarbeitende.

Die SBB trägt Sorge zu ihren Mitarbeitenden. Sie bietet ihnen ein landesweites Netz von Anlaufstellen bei sozialen Problemen. Wie im Vorjahr suchten auch 2008 knapp 1400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Sozialberatung auf, vor allem wegen finanzieller und gesundheitlicher Probleme, Schwierigkeiten am Arbeitsplatz und in der Beziehung. Die Stiftung Personalfonds SBB erbrachte Leistungen von insgesamt CHF 980 000. Die Stiftung unterstützt Mitarbeitende in finanziellen Engpässen und bei hohen Gesundheitskosten, verbilligt Ferien und vergibt Stipendien.

**Prävention ausgebaut.** Die Aggressionen gegen das Bahnpersonal nahmen im Berichtsjahr deutlich zu (siehe auch auf Seite 49ff.). Weil Überfälle, aber auch Unfälle zu traumatischen Störungen führen können, betreibt die SBB eine Organisation für die Nachbetreuung der Mitarbeitenden nach einer bedrohlichen Situation. Damit die Betroffenen die psychologischen Folgen nach einem Ereignis besser erkennen und sich rascher Hilfe holen, verstärkte die SBB 2008 neben anderen Massnahmen die Prävention: Allein im Berichtsjahr schulte sie rund 3700 Mitarbeitende in besonders betroffenen Berufsgruppen. Dazu zählen Lokführer, Zug- und Rangierpersonal.

**Beruf und Familie vereinbaren.** Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie beteiligt sich die SBB beratend und finanziell an der Kinderbetreuung. 2008 nahmen 309 (2007: 237) Mitarbeitende finanzielle Unterstützung von bis zu 90% der Betreuungskosten in Anspruch, 55 Kinder fanden in von der SBB reservierten Krippenplätzen eine Betreuung.

## Ausblick 2009.

Mit Blick auf die strategischen Ziele des Konzerns und der Bereiche hat die SBB die HR-Arbeit strategisch ausgerichtet. Die HR-Strategie 2008–2012 beinhaltet sieben Stossrichtungen, jede hinterlegt mit Zielen und zahlreichen Massnahmen. Mit ihr will die SBB unter anderem das Management-Development stärken, ein leistungs- und erfolgsorientiertes Arbeiten ermöglichen, die Gesundheit und Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden fördern und eine Arbeitgeberin erster Klasse sein. Mit der 2008 begonnenen Umstellung auf ein neues HR-Geschäftsmodell baut die SBB dazu eine HR-Organisation auf, die die Strategie effizient und professionell umsetzen kann.

## Pensionskasse

### Wirtschaftskrise verschärft finanzielle Situation.

Die Finanzkrise hinterlässt tiefe Spuren bei der Pensionskasse SBB. Die Kasse schloss 2008 mit einem Jahresverlust von CHF 1882,4 Mio. ab, der Deckungsgrad sank markant auf unter 80 %. Die PK SBB muss dringend saniert werden. Für die Folgen der ungenügenden Ausfinanzierung der PK SBB Ende der 90er Jahre steht der Bund in der Pflicht. Die Auswirkungen der aktuellen Wirtschaftskrise hingegen sind von PK SBB, Arbeitgeber und Versicherten gemeinsam zu tragen.

Im Jahr 2008 schloss die Rechnung der Pensionskasse SBB mit einem Verlust von CHF 1882,4 Mio. ab. Der Verlust geht auf die markant negative Entwicklung an den internationalen Finanz- und Kapitalmärkten zurück, die den Sanierungsbedarf der PK SBB weiter verschärfte.

Die Hypothekenkrise weitete sich während des Geschäftsjahres zu einer Finanzmarktkrise aus, die im Herbst auch die Realwirtschaft in die Rezession riss. Die Schockwellen nach dem Zusammenbruch der US-Bank Lehman Brothers im September liessen zuerst die Aktienmärkte auf Tiefstwerte stürzen. Das Verschwinden von Grossbanken, Konkurse auch von Grossfirmen, das Platzen von (Immobilien-)Blasen, die staatlichen Hilfen über Hunderte von Milliarden Franken für angeschlagene Finanzinstitute und Industriesektoren, immense Konjunkturprogramme zu Ankurbelung der Wirtschaft, Zinssenkungen auf rekordtiefe Niveaus, dramatisch eingebrochene Rohstoffpreise mit entsprechenden Auswirkungen auf die Produzentenländer sind die Folgen der Hypothekenkrise, die 2007 in den USA begann.

Dies hatte Folgen für die PK SBB: Die PK SBB erzielte 2008 auf den Kapitalanlagen eine Performance von -11,48 %; dies ist das deutlich schlechteste Ergebnis seit ihrer Gründung per 1. Januar 1999. Mit dem Jahresverlust erhöhte sich der Fehlbetrag der PK von CHF 1099,8 Mio. (2007) auf CHF 2982,2 Mio. Und hatte sie per Ende 2007 noch einen Deckungsgrad von 92,4 % ausgewiesen, sank dieser bis Ende 2008 auf 79,2 %.

### Überdurchschnittliche Performance.

Mit der erzielten Performance 2008 schnitt die PK SBB besser ab als der Durchschnitt der schweizerischen Pensionskassen und lag auch über der mit der geltenden Anlagestrategie zu erwartenden Performance (-12,75 %). Für ein ausgeglichenes Resultat der wäre allerdings eine Performance von rund 3,5 % notwendig gewesen.

Die Übergewichtung von Obligationen und die Untergewichtung der Aktien trugen wesentlich zu diesem überdurchschnittlichen Resultat bei. Sinkende Zinsen und eine Konzentration auf gute Schuldner wie Staatsschuldner ergab bei den CHF-Obligationen eine Performance von 5,31 %. Die Obligationen Ausland sind teilweise währungsabgesichert und erzielten 1,65 %.

Die Aktienmärkte erreichten Jahresverluste in CHF zwischen -33 % (SMI Schweiz) und -50 % (Euro-land). Seit der Depression in den 90er Jahren sind die Märkte nie mehr derart eingebrochen. Die Performance auf diesen Anlagen lag 2008 bei -41,5 % (Benchmark: -43,9 %).

Mit den Alternativen Anlagen erzielte die PK SBB eine Gesamtpformance von -27,42 % (Benchmark -38,84 %): Obwohl fast alle Anlageklassen eine weit bessere Performance erzielten als die Benchmarks – Beispiel Hedge Funds: -18,80 % (Benchmark -27,85 %), Beispiel Commodities: -25,48 % (Benchmark -42,47 %) –, schlossen alle mit Verlusten.



Die PK SBB hatte zu keiner Zeit Investitionen in Produkten wie CDS, CDOs und war auch nicht direkt in Lehman-Derivate investiert. Eine Position AAA ABS wurde intensiv überwacht und im August 2007 ordnungsgemäss zurückbezahlt. Lehman-Aktien wurden im passiven Aktienmandat S & P 500 gehalten, der Verlust daraus betrug unter CHF 1 Mio.

Der Madoff-Skandal hatte finanzielle Auswirkungen auf die PK SBB: Rund 1% des Anlagevermögens der PK SBB, entsprechend \$ 115 Mio., ist investiert in den RMF Fund of Hedge Funds. Dieser hatte 2,3% investiert in Madoff-Produkte. Der maximale Verlust aus diesem Investment für die PK SBB beträgt ungefähr \$ 2,7 Mio. Der RMF Fund erzielte 2008 eine Performance von -18,89% (Benchmark: -27,85%).

– SBB und PK SBB verzichteten Ende November auf das Einreichen des Staatshaftungsbegehrens gegen den Bund, nachdem der Bundesrat einer gegenseitigen Vereinbarung betreffend Verzicht auf die Einrede der Verjährung beziehungsweise der Verwirkung zugestimmt hat.

Die juristischen Wege wurden sistiert beziehungsweise (noch) nicht beschritten, um die politischen Bemühungen um einen Sanierungsbeitrag des Bundes zu unterstützen. Der Rechtsweg bezweckt eine nachträgliche vollständige Gründungsfinanzierung der PK SBB basierend auf Artikel 16 des SBB-Gesetzes für den Fall, dass keine befriedigende politische Lösung erreicht werden kann.

## 2008 schnitt die PK SBB besser ab als der Durchschnitt der schweizerischen Pensionskassen und lag auch über der zu erwartenden Performance.

Auf der Währungsseite ist eine Aufwertung von US\$ und Yen zu verzeichnen, während sich € und vor allem £ (von 2,25 auf 1,53) deutlich abschwächen.

Die Altersguthaben der aktiven Versicherten können für 2008 nur dank der mit der SBB abgeschlossenen Darlehensvereinbarung mit dem Mindestzinsatz von 2,75% verzinst werden. Der Deckungsgrad von 79,2% hätte eine wesentlich tiefere Verzinsung verlangt.

Auch 2008 mussten die Versicherten im Ruhestand auf eine Teuerungsanpassung der Renten verzichten. Die letzte Anpassung der Renten an die Teuerung erfolgte 2004.

### Sanierung: wichtige Weichen gestellt.

Der Sanierungsbedarf der PK SBB verschärfte sich aufgrund der Entwicklung 2008 weiter. Gleichzeitig wurden für die nachhaltige Sanierung der PK SBB einige wichtige Weichen gestellt:

- Im Mai 2008 reichten SBB und PK SBB je ein Gesuch um einen Bundesbeitrag zur Sanierung der Kasse beim Bundesrat ein. Mit Zustimmung der einreichenden Parteien sistierte das Uvek Anfang Juli die Behandlung des Gesuchs.
- Anfang Juli veröffentlichte der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage zur Sanierung der Kasse mit vier Varianten. Die Stellungnahmen sind kontrovers. Die durch die Eidgenössische Finanzverwaltung zusätzlich in Auftrag gegebenen Abklärungen sollten bis Sommer 2009 zu einer Botschaft des Bundesrats an das Parlament führen.

Die an den Bund gerichteten Begehren beziehen sich ausschliesslich auf die ungenügende Gründungsfinanzierung per 1. Januar 1999. Die Verluste aus der gegenwärtigen Finanzkrise hingegen müssen von der PK SBB, den angeschlossenen Arbeitgebern und den Versicherten gemeinsam getragen werden.

### Ausblick 2009.

Die Sanierung wird 2009 das zentrale Thema für die Pensionskasse SBB sein. Die Botschaft des Bundesrats zur Sanierung der PK SBB wird für Sommer 2009 erwartet. Anschliessend folgt die parlamentarische Beratung. Sobald die bundesrätliche Botschaft vorliegt und Klarheit schafft über die zu erwartenden direkten und indirekten Sanierungsbeiträge des Bundes, wird der Stiftungsrat ein Gesamtkonzept für die Sanierung der PK SBB erarbeiten und umgehend entsprechende Massnahmen zulasten der Unternehmungen und der aktiven Versicherten umsetzen. Es zeichnet sich ab, dass diese Massnahmen bedeutend sein werden.

Derzeit nicht abzuschätzen ist die kommende Entwicklung an den Kapitalmärkten, und damit bleibt die Frage offen, ob die Erträge an den Kapitalmärkten mithelfen werden, die grosse Deckungslücke zu verkleinern.

### Die SBB macht umweltschonend mobil.

Mit der Bahn fahren heisst energieeffizient und klimabewusst unterwegs sein. Diesen Vorteil will die SBB aktiv nutzen: Indem sie ihr Angebot konsequent nach den Bedürfnissen ihrer Kunden ausbaut, erleichtert sie den Umstieg auf die Bahn und trägt damit dazu bei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs zu vermindern. Der Umweltvorteil ist aber auch Verpflichtung, sich weiter zu verbessern. 2008 übertraf die SBB das selbstgesetzte Energiesparziel deutlich. Sie engagiert sich auch künftig in allen Bereichen, um noch schonender mit den natürlichen Ressourcen umzugehen und Emissionen zu reduzieren.

Bis 2015 will die SBB 10 % des prognostizierten Energiebedarfs einsparen, was 230 Gigawattstunden (GWh) und damit etwa dem Strombedarf von 60 000 Haushalten entspricht. Dies soll durch Massnahmen im Fahrbetrieb, beim Rollmaterial sowie in den Gebäuden erreicht werden. Für 2008 waren Einsparungen von 24 GWh anvisiert. Dieses Ziel wurde mit Einsparungen im stationären Bereich von rund 10 GWh und im Fahrbetrieb von rund 37 GWh deutlich übertroffen.

**EcoDrive-Kurse für Lokführer.** Im vergangenen Jahr wurden über 3000 Lokführer in energiesparendem Fahren geschult, also darin, vorausschauend und gleichmässig zu fahren und beim Bremsen optimal Energie zurückzuspeisen. Die energetische Wirkung von EcoDrive im Führerstand soll 2009 mittels detaillierter Auswertungen bestätigt werden. Weitere Schulungen sollen mithelfen, dass diese Wirkung erhalten bleibt. Grosses Potenzial für das Energiesparen liegt aber auch in der optimierten Zuglenkung: In zwei Pilotprojekten wurde deutlich, dass von Massnahmen zur besseren Auslastung des Netzes und zur Erhöhung der Fahrplanstabilität auch die Energieeffizienz profitiert. Diese Projekte sollen deshalb 2009 ausgedehnt werden.

**Weitere Einsparpotenziale.** Gebäude und Anlagen beanspruchen mit 210 GWh/Jahr zwar nur rund 10 % des Energiebedarfs der SBB. Die Einsparpotenziale sind in ihrer Summe dennoch relevant und oft auch finanziell interessant. Die SBB hat mit dem Bund Zielvereinbarungen für 130 grosse Bahnhöfe, Verwaltungsgebäude und Werkstätten abgeschlossen. Sie verpflichtet sich darin zur Umsetzung eines Bündels objektspezifischer Massnahmen.

Ein weiteres Einsparpotenzial liegt im Verhalten der Nutzer. Anlässlich der Energiesparwochen wurden die Mitarbeitenden auf energiesparendes Verhalten im Büro und zu Hause sensibilisiert. In sieben Gebäuden mit insgesamt 2000 Mitarbeitenden fanden zudem Aktionen vor Ort statt, in denen den Mitarbeitenden konkrete Tipps fürs Energiesparen am Arbeitsplatz mitgegeben wurden.

### Beitrag zum Klimaschutz.

Die SBB erzeugt unter Berücksichtigung der indirekten Emissionen rund 142 000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Davon entfallen rund 56 000 t auf die Heizungen und 54 000 t auf den Bahnbetrieb. Das Energiesparprogramm leistet dank geringerem Verbrauch an Heiz- und Traktionsenergie nicht nur einen Beitrag zum häuslicheren Umgang mit Energie, es reduziert auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Der weitaus grössere Hebel zur Minderung der Treibhausgasemissionen liegt in der Wahl der Verkehrsmittel. Dank über 70% Wasserkraft im Traktionsstrom und der hohen Energieeffizienz erzeugt die Reise per Bahn nur etwa einen Zwanzigstel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Strassenverkehrs. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ist somit eine wirksame Massnahme zum Klimaschutz. Die SBB setzt sich dafür ein, mit einem optimalen Angebot und gezielter Information das Umsteigen zu fördern. Trotz aller Anstrengungen zur Eindämmung des Klimawandels ist langfristig mit klimatischen Veränderungen auch in der Schweiz zu rechnen. Vorausgesagt werden insbesondere längere Hitzeperioden, häufigere Starkregenereignisse und Überschwemmungen sowie stärkere Stürme. Die SBB hat eine Datenbank entwickelt, um konsequent alle Naturereignisse zu erfassen und auszuwerten. Sie ist damit in der Lage, frühzeitig Trends zu erkennen und Gegenmassnahmen einleiten zu können.

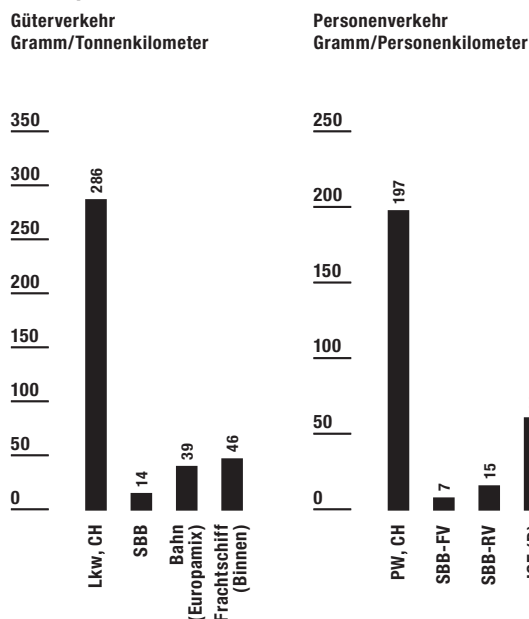
## Weitere Umweltengagements.

Energie und Klima sind zentrale Umweltthemen der SBB, aber lange nicht die einzigen. Im Tagesgeschäft der Divisionen stellen sich zahlreiche weitere Umweltfragen, die es zum Nutzen von Unternehmung, Gesellschaft und Umwelt nachhaltig zu lösen gilt.

**Lärmschutzwände.** Die Division Infrastruktur erstellte im vergangenen Jahr 181 Kilometer Lärmschutzwände. Damit konnten im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes bisher 71 000 Anwohner vor übermässigem Bahnlärm geschützt werden. Ebenfalls weiter fortgeschritten ist die Altlastensanierung. Die Voruntersuchungen an 5880 Standorten konnten 2008 weitestgehend abgeschlossen werden, sodass sich die Arbeiten nun auf die Sanierung der rund 50 als Altlasten eingestuft Standorte konzentrieren werden. Die Umweltfachleute der Division beurteilten über 350 geplante Bauprojekte auf ihre Umweltauswirkungen und überwachten gegen 90 in Ausführung befindliche Projekte auf die Einhaltung der Umweltvorschriften. Mit der Retrofit-Modernisierung des Traktors TmlV erhöhte sich die Anzahl von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern weiter. Im gesamten Unternehmen sind bereits 52% der Flotte beziehungsweise 67% der installierten Leistung mit dieser umweltschonenden Technologie ausgerüstet.

**Leisere Güterwagen.** SBB Cargo erhöhte mit der Sanierung weiterer 980 Güterwagen die Zahl lärmarmen Fahrzeuge auf 6373 (64,3% des Bestands) und ist damit europaweit führend. Die Sanierungsarbeiten sind trotz der Arbeitsniederlegung im Industriewerk Bellinzona fortgeschritten und sollen 2010 abgeschlossen werden. SBB Cargo nutzt die Umweltvorteile der Bahn

## CO<sub>2</sub>-Äquivalente



Tools für individuelle Berechnungen sind zu finden auf [www.sbb.ch/umwelt](http://www.sbb.ch/umwelt) unter Ecotransit und Ecopassenger.

aktiv im Marketing und hat dazu seine Verkäufer geschult. Sowohl bei der Offertstellung wie bei der Abrechnung kann nun der Kunde beurteilen, welchen Beitrag er mit der Wahl der Bahn gegenüber der Strasse zum Klimaschutz leistet.

**Umweltmanagementsystem.** Innerhalb der Division Personenverkehr festigte der Geschäftsbereich Operating im Berichtsjahr sein 2007 zertifiziertes Umweltmanagementsystem und weitete es auf das von SBB Cargo übernommene Industriewerk Biel und das Instandhaltungscenter Oberwinterthur aus. Operating wird ab 2009 in den Zügen Zeitungen separat einsammeln und der Verwertung übergeben. Damit leistet die SBB nicht nur einen Beitrag zum Umweltschutz, sondern kann dank der Reduktion der Kehrrichtentsorgungsgebühren auch Kosten einsparen.

Die Division Immobilien nahm mit dem neuen Sitz des Personenverkehrs im Berner Wylerpark nach dem Bahnhof Chur das zweite Gebäude im Minergiestandard in Betrieb. Zudem wurde der Projektierungswettbewerb für den neuen Hauptsitz der SBB im Berner Wankdorf ausgeschrieben. Das Gebäude soll den Minergie-P-Standard erfüllen und damit nicht nur ein Zeichen für das Umweltengagement der SBB setzen, sondern auch einen Beitrag zur Minimierung der Betriebs- und Unterhaltskosten leisten. Der Hauptsitz soll aber kein Einzelfall bleiben: Mit der Entwicklung von portfoliospezifischen Energieeffizienzkriterien will Immobilien bei allen Neubauten und Sanierungen Einsparpotenziale nutzen.

## Risikomanagement

### Steuerung und Überwachung von Risiken.

Um Risiken frühzeitig erfassen, analysieren, bewerten und steuern zu können, betreibt die SBB ein zwischen dem Konzern und den operativen verantwortlichen Divisionen abgestimmtes Risikomanagementsystem. Es beruht auf dem Grundsatz, dass Risk-Management eine originäre Aufgabe der linienverantwortlichen Manager darstellt.

Seit 2003 betreibt die SBB auf Stufe Konzern ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Konzernleitung ausgerichtetes und auf die strategische Planung abgestimmtes Risk-Management. Die Risikoeinschätzung stützt sich im Wesentlichen auf den mit 44 Linienverantwortlichen geführten standardisierten Interviews ab. Dabei bilden die Risikolandschaft und die Risikobeurteilungsmatrix den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung.

Gestützt auf die Ergebnisse der Einzelinterviews nahm die Konzernleitung SBB im April und im Dezember 2008 eine kollektive Einschätzung der aktuellen Risikosituation der SBB vor. Für die wesentlichsten erkannten Risiken wurden Massnahmen zur Risiko-steuerung festgelegt. Im Anschluss an die Aussprache informierte die Konzernleitung den Verwaltungsrat mit dem Corporate Risk Report über die Risikoexposition der SBB und den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen.

Die interviewten Linienverantwortlichen sind verpflichtet, die in ihrem Verantwortungsbereich bestehenden Risiken systematisch zu erfassen, zu dokumentieren und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Die Interview-Runden liessen Fortschritte beim Aufbau dieser operativen Risk-Management-Systeme auf der Stufe der einzelnen Divisionen und Geschäftsbereiche erkennen. In verschiedenen Bereichen ist die systematische Risikoerfassung und -steuerung aber noch verbesserungsfähig. Gestützt auf die Follow-up-Prüfung durch die interne Revision sind in den betroffenen Bereichen inzwischen etliche beschlossene Massnahmen in Umsetzung. Entsprechend sollte sich 2009 die Qualität der operativen Risikoerfassung nochmals deutlich verbessern.

## Sicherheit

### Wiederum ein Jahr ohne schwere Eisenbahnunfälle.

Im Jahr 2008 verzeichnete die SBB 17 mittelschwere Zusammenstösse – so wenig wie nie in den letzten Jahren. Die Zahl der Personenunfälle nahm von 15 im Jahr 2007 auf 18 zu. Die meisten dieser Unfälle waren auf Selbstverschulden der Betroffenen zurückzuführen. Reduziert werden konnten die Raten der Berufs- und Freizeitunfälle, hingegen nahmen die Tötlichkeiten gegen das Personal leicht zu. Das bereichsübergreifende Sicherheitsmanagement der SBB sorgt für ein bereits hohes Sicherheitsniveau, dieses soll aber noch weiter gesteigert werden.

Die SBB blieb 2008 wie bereits in den vier Vorjahren vor schweren Unfallereignissen wie Entgleisungen und Zusammenstössen von Zügen verschont, bei denen Kundinnen und Kunden schwer verletzt oder gar getötet worden wäre.

### Wenig Zusammenstösse.

Im Berichtsjahr 2008 wurden – gemessen nach Kriterien, die der Bund als Eigner der SBB festlegt – insgesamt 17 Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem Ausmasspotenzial registriert (2007: 31). Pro Million Trassenkilometer sind das 0,11 Ereignisse. Dies ist der tiefste je gemessene Wert aufgrund der aktuellen Erhebung der Zusammenstösse seit 2003. Er liegt deutlich unter der Zielvorgabe des Bundes von 0,19 und ist auch tiefer als der Vorjahreswert von 0,20 Zusammenstössen pro Million Trassenkilometer. Die Vorgabe, wonach der hohe Sicherheitslevel zu halten ist, wurde diesbezüglich somit erreicht.

14 der erwähnten 17 Zusammenstösse ereigneten sich infolge Natureinflüssen wie Erdbeben oder Steinerschlag, oder es handelte sich um Unfälle, welche die SBB betrafen, jedoch von anderen Bahnunternehmen oder Dritten mit Strassenfahrzeugen verursacht wurden.

Nicht eingerechnet sind hier Bagatellkollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen wie im Schienenbereich deponierte Velos oder herumliegendes Holz. Inklusive solcher Bagatellfälle ergaben sich 2008 durchschnittlich 1,37 Zusammenstösse pro Million Trassenkilometer (1,52).

Ein potenziell gravierendes Ereignis führte glücklicherweise lediglich zu Sachschaden: Der Lokführer eines Güterzuges überfuhr am 28. 7. 2008 in Vevey ein Ausfahrtsignal, worauf dieser Zug seitlich mit einer ordnungsgemäss ausfahrenden S-Bahn zusammensties. Die Streifkollision führte nur zu geringem Sachschaden, Personen kamen nicht zu Schaden.

2008 ereigneten sich insgesamt 6 Entgleisungen von Zügen (2007: 2). In allen Fällen kam es nur zu Sachschaden. Die Vorgabe des Bundes von maximal 0,05 Entgleisungen pro Million Trassenkilometer konnte 2008 erreicht werden.

Zwei Entgleisungen in Pianatondo auf der Gotthard-Südseite lösten im Februar ein grosses Echo in den Medien aus. Beide Vorfälle ereigneten sich auf der gleichen Weiche (aber an verschiedenen Stellen) nach einem Zughalt vor dem Signal eines Spurwechsels. Die Ursachenanalyse gestaltete sich sehr schwierig, als Auslöser wurde schliesslich das Zusammenspiel Rad/Schiene identifiziert. Sofortmassnahmen wurden umgehend ergriffen.

## Selbstverschuldete Personenunfälle.

Die Zahl der Personenunfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende und Dritte in Bahnhöfen und Stationen betroffen waren, lag 2008 mit 18 Fällen leicht über der des Vorjahres (15 Fälle). Wie in den Vorjahren führte zum Teil erhebliches Selbstverschulden der Opfer zu den Unfällen. Weit mehr als die Hälfte der Unfälle ereignete sich infolge unerlaubten Überquerens der Gleise, wegen des Aufenthalts im Gleisfeld oder we-

**Sanierung von Bahnübergängen.** An Bahnübergängen ereigneten sich im letzten Jahr 10 Unfälle, (Vorjahr: 13). 4 Unfälle passierten an unbewachten Bahnübergängen, welche mit Andreaskreuz ausgerüstet waren. Dabei wurde eine Person leicht verletzt. In 6 Fällen war der Bahnübergang bewacht und mit Blinklicht gesichert. In 3 Fällen war der Übergang zusätzlich mit Schranken ausgerüstet. In 1 Fall wurde dabei eine Person getötet, in 2 Fällen wurden insgesamt 3 Personen leicht verletzt.

## Die SBB blieb 2008 wie bereits in den vier Vorjahren vor schweren Unfallereignissen verschont. Die Jugendgewalt ist ein Problem.

gen eines Sturzes unter den Zug nach übermässigem Alkohol- oder Drogenkonsum. Grosses Interesse in den Medien und der Öffentlichkeit erzeugte ein Unfall, bei dem ein kurze Zeit unbeaufsichtigter Kinderwagen durch den Fahrtwind eines durchfahrenden Zugs mitgerissen wurde. Das Kleinkind wurde dabei glücklicherweise nur leicht verletzt.

Die in den letzten Jahren umgesetzten umfangreichen Massnahmen wie Sensibilisierung in den Schulen, gezielte bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen oder der Einsatz von Bahnpolizei an Orten, wo häufig unerlaubt Gleise überschritten werden, wirken einer Zunahme dieser Art von Unfällen entgegen. Doch ungenügende Selbstverantwortung kann durch diese Massnahmen nicht voll kompensiert werden.

**Massnahmen beim Rollmaterial.** Das Risiko für Kunden der Bahn wird auch durch Entwicklungen beim Rollmaterial reduziert. Spätestens ab 2015 wird der heutige, gesetzeskonforme Restbestand von Reisezugwagen ohne Türverriegelung bei Anfahrtschwindigkeiten durch Wagen mit Verriegelung bei jeder Geschwindigkeit ersetzt.

Gemäss Vorgabe des Bundes sind bis Ende 2014 alle gefährlichen unbewachten Bahnübergänge auf dem SBB Netz zu sichern oder aufzuheben. Die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, dies bereits bis 2012 zu realisieren. Im Jahre 2008 wurden 33 Niveauübergänge saniert. Für 2009 ist die Sanierung von weiteren 61 Übergängen vorgesehen, sodass ab Ende 2009 nur noch 56 gefährliche Bahnübergänge verbleiben werden.

## Mehr Sicherheit für Mitarbeitende.

Die Arbeitssicherheit der Mitarbeitenden ist eine tragende Komponente der Sicherheit und ein wichtiger Anhaltspunkt für die Qualität der Sicherheitskultur im Unternehmen. Die Unfallrate konnte gegenüber dem Vorjahr von 3,8 Berufsunfällen pro 100 Mitarbeitende um weitere 13 % auf 3,3 gesenkt werden. Die über die letzten Jahre positive Unfallentwicklung wirkt sich weiterhin auf die Unfallprämien aus. So senkte die Suva ihre Prämien für den Berufsunfallbereich per 1. Januar 2009 um weitere CHF 0,6 Mio. auf insgesamt CHF 15,5 Mio. Vor fünf Jahren lag die Prämie noch rund CHF 10 Mio. höher.

Sicherheit hört nach Feierabend nicht auf – ein weiterer wichtiger Indikator und Kostenfaktor ist die Freizeitsicherheit. 2008 konnten die Unfallzahlen im Freizeitbereich gegenüber 2007 weiter gesenkt werden. Trotzdem fehlte jeder Mitarbeitende im Durchschnitt 1,7 Arbeitstage wegen Freizeitunfällen (Berufsunfälle: 0,8 Tage). Auch hier wirkt sich der positive Trend der letzten Jahre auf die Suva-Prämien aus, welche per Anfang 2009 massiv um CHF 2,5 Mio. sanken.

## Jugendgewalt bleibt ein Problem.

Zu den Aufgaben der Security bei der SBB gehört der Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden sowie von Anlagen und Immobilien vor strafbaren Handlungen. Die Sicherheit wird dabei stark von den gesellschaftlichen Entwicklungen beeinflusst. Auch im vergangenen Jahr waren zum Beispiel Jugendgewalt, Gewalt allgemein, gewalttätige Auseinandersetzungen am Rande von publikumsintensiven Sportveranstaltungen sowie die latente Gefahr eines Terroranschlages in Europa Themen für die SBB. Die mediale Berichterstattung über solche Ereignisse, sei es über Tötlichkeiten gegen das Zugpersonal oder über die Terroranschläge in Indien, beeinflussen das subjektive Sicherheitsgefühl der Kundinnen und Kunden der SBB. Der bewährte Massnahmenverbund mit Bahnpolizei, Objektschutz, Videoüberwachung und dem Gewaltpräventionsprogramm RailFair wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt und wird auch zukünftig ständig den laufenden Entwicklungen angepasst.

Die Tötlichkeiten gegen das Personal nahmen 2008 gegenüber dem Vorjahr leicht zu, von 236 auf 240 Übergriffe. Auch hier sind die Parallelen zu den gesellschaftlichen Entwicklungen erkennbar: In vielen Fällen spielt der Alkoholkonsum eine entscheidende Rolle. Auffällig ist, dass die Hemmschwelle zur Gewalt gegen Mitarbeitende der SBB bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen weiter gesunken ist und dass die Brutalität bei diesen Übergriffen weiter zugenommen hat. Um die Sicherheit des Zugpersonals zu verbessern, wurden 2008 diverse Massnahmen ergriffen wie die versuchsweise Doppelbegleitung auf kritischen Zügen, gezielte Schwerepunkteinsätze der Bahnpolizei sowie der Ausbau der Kompetenzen der Bahnpolizei in der Gewaltprävention.

## Grosseinsatz während Euro 2008.

Trotz 4700 Extrazügen und gegen zwei Millionen zusätzlicher Reisender verlief die Euro 2008 aus Sicht der Security nahezu friedlich. Die Anzahl der Belästigungen, Tötlichkeiten, Diebstähle und Vandalenakte sank während der Euro 2008 auf dem Bahngebiet (Bahnhöfe, Strecken und Züge) um knapp 20 %.

Dieser Erfolg wurde mit gezielter Begleitung von Zügen durch die Bahnpolizei, verstärkten Patrouillendiensten, klarer und einheitlicher Signalisation, mit Videoüberwachung, Lautsprecherdurchsagen, Kundenbetreuung vor Ort, genügend Gepäckaufbewahrungskapazitäten und konstant im Einsatz stehenden Reinigungsequipen erreicht. Das Sicherheitsempfinden während der Euro 2008 war sehr hoch.

## Sicherheitsgrundsätze des VR.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf der seit 2004 unternehmensweit gültigen Sicherheitspolitik. Diese wurde im Berichtsjahr durch verbindliche Grundsätze des Verwaltungsrates SBB zur Sicherheit (Safety und Security) präzisiert und mit zwei neuen Fachbereichsrichtlinien der SBB im Bereich Safety und Security konkretisiert, welche unter anderem die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen klar zuordnen. Folgende Punkte sind in den Sicherheitsgrundsätzen des Verwaltungsrates SBB festgeschrieben:

- Das hohe Sicherheitsniveau halten: Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement-System (SMS) sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Sicherheitsstandard für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das Sicherheitsniveau entspricht den Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Sicherheitsrisiken wird das Vertrauen von Kunden, Mitarbeitenden und Behörden in die SBB weiter gestärkt und damit ein wichtiger Beitrag zum Unternehmenserfolg geleistet. Das SMS hilft wesentlich mit, die Entwicklung von Sicherheitsrisiken rechtzeitig zu erkennen, und gewährleistet so eine Beherrschung der Restrisiken. Die Fokussierung auf Massnahmen mit einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis stellt sicher, dass das Sicherheitsniveau gehalten und gezielt verbessert werden kann.
- Sicherheitskultur im Zentrum: Die SBB pflegt eine Sicherheitskultur, die einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung und Verbesserung des Sicherheitsniveaus leistet. Zentraler Grundsatz ist es, dass jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter für die Sicherheit mitverantwortlich ist und sich alle im Team gegenseitig zu unterstützen haben. Dazu gehört auch die Vorbildfunktion aller Mitarbeitenden und insbesondere der Führungskräfte.
- Sicherheitskommunikation: Die SBB führt intern und extern einen offenen Sicherheitsdialog.

## Vom Dokumentieren zum Steuern.

Eine zuverlässige SBB braucht eine sichere IT. Im letzten Jahr wehrte diese Abteilung fast 600 000 Hackerangriffe und fast 95 000 000 Spam-Mails ab. Für einen sicheren Betrieb unterstützt die Informatik die SBB mit zuverlässiger Planung und konsequenter Prozesssteuerung. 586 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten ihren Beitrag für eine erfolgreiche Informatik.

Wie jedes Unternehmen ist auch die SBB mit Hackerangriffen konfrontiert und wird überflutet von Spam-Mails. Die Fachleute von SBB Informatik registrierten 2008 gegen 600 000 Versuche, in SBB Systeme einzudringen und diese zu «knacken». Die Versuche konnten erfolgreich abgewehrt werden. Eindrücklich ist auch die Zahl der abgefangenen Spam-Mails an SBB Adressen: Fast 95 Mio. solcher unerwünschten Mails wurden herausgefiltert.

Das Segment der «IT-Benutzer» umfasst rund 14 000 Anwenderinnen und Anwender von IT-Lösungen. Diese Benutzer brauchen Unterstützung: 2008 kamen rund 12 000 Anfragen pro Monat per E-Mail oder Telefon an die Abteilung Informatik, also durchschnittlich eine Anfrage pro Minute. Die meisten davon betrafen vergessene Passwörter. Damit hat dieser Prozess «IT-Benutzer unterstützen» den höchsten Takt aller Prozesse.

Mit dem Prozess «IT-Arbeitsmittel bewirtschaften» stellt die Informatik den Anwendern IT-Mittel wie Disk-Platz und Anwendungen zur Verfügung. Durchschnittlich alle fünf Minuten trifft ein entsprechender Auftrag ein. Die grosse Anzahl an Bestellungen lässt sich dank standardisierten und automatisierten Abläufen bewältigen.

Die Durchführung des gesamten IT-Betriebs sowie die Abwicklung der Aufträge aus dem Segment «IT-Benutzer» ist weitgehend an externe Provider aus-

gelagert. Die Führungsprozesse planen und steuern die Wertschöpfung in den Kernprozessen. Die Supportprozesse unterstützen dabei den Ablauf der Kernprozesse. Mit dem Aufbau und der Etablierung eines nachhaltigen Prozessmanagements sind die Voraussetzungen für die kontinuierliche Verbesserung gegeben.

In einer Zeit des Umbruchs braucht das Unternehmen SBB Werkzeuge und Abläufe, um auf äussere Treiber und interne Zielsetzungen angemessen schnell und adäquat reagieren zu können. Die SBB hat daher ihre strategische Unternehmensführung weiter verstärkt. Das Management der Veränderungen im Sinne des Business Engineering entwickelt sich zu einer zentralen Disziplin – auch in der Informatik. Hierfür braucht es ein Verständnis für die Zusammenhänge im Unternehmen und abgestufte, gut abgestimmte Planungsmechanismen über alle Ebenen der SBB. Die Fachbereiche und die IT haben gemeinsam im SBB-Bebauungsplan eine systematische Ableitung der IT-Architektur aus den übergeordneten Unternehmenszielen erarbeitet.

Mit dem Erstellen und Nachführen des Inventars der Anwendungs- und Technologielandschaft hat die «Enterprise Architecture» das Fundament gelegt. Der konsequente Folgeschritt bestand in der Aufnahme der Geschäftsprozessmodellierung, um die dann einheitlich modellierten Geschäftsprozesse mit den IT-Anwendungen verknüpfen und bewerten zu können. Auf dieser Basis wurde ein auf die Unternehmensziele fokussier-



tes Idealbild der Geschäfts- und IT-Architektur entwickelt. In der Roadmap wurden Projektvorschläge unter Berücksichtigung von verschiedenen Rahmenbedingungen aufgenommen, die für die Annäherung an die Idealarchitektur nötig sind. Aus- und Nebenwirkungen von Projekten können in dieser integralen Sicht rechtzeitig erkannt und aufgefangen werden. Damit liefert der Bebauungsplan den Input für das Projektportfolio-management.

Die Verzahnung der Prozesse der Strategieentwicklung, Finanz- und IT-Planung ist die Grundvoraussetzung für die Reaktionsfähigkeit des Unternehmens auf Veränderungen in dessen Umwelt. Die Durchgängigkeit und die Nachvollziehbarkeit über alle Planungsebenen werden durch ein einheitliches Bewertungsschema für Programme und Projekte unterstützt. So können Projekte jederzeit bei veränderten Planungsprämissen oder neuen strategischen Zielsetzungen bezüglich ihres Wertbeitrags und der strategischen Zielerreichung neu bewertet werden. In der Bewertung wird auch die «Unsicherheit» von Vorhaben hinsichtlich strategischer Relevanz, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit betrachtet. Dadurch lassen sich frühzeitig zielgerichtete Massnahmen einleiten, um Projektrisiken auf ein gewünschtes Mass zu reduzieren und damit die Planungsqualität zu verbessern. Da bereits Projektideen bewertet werden, können Ressourcen auf die vielversprechenden Kandidaten konzentriert werden.

## 2008 kamen rund 12 000 Anfragen pro Monat per E-Mail oder Telefon an die Abteilung Informatik, also durchschnittlich eine Anfrage pro Minute.

Die Vorhersagen sowohl des Zeitaufwandes als auch der Kosten sollte nicht von der Erfahrung des Projektmanagers allein abhängig sein. CMMI (Capability Maturity Model Integration) als bewährtes Modell zum Erreichen notwendiger Qualitätsverbesserungen und höherer Zuverlässigkeit in der Softwareentwicklung verspricht hier Abhilfe, sodass die Rentabilität einer Implementierung klar gegeben ist.

Das CMMI ist ein ursprünglich für das amerikanische Verteidigungsministerium entwickeltes Framework bewährter Praktiken für die systematische Bewertung und Verbesserung von Software-Entwicklungsprozessen. In Europa gewinnt das CMMI immer mehr an Bedeutung, da es wirkungsvoll hilft, Effektivität und Effizienz von Entwicklungsorganisationen zu verbessern. Der Einsatz von CMMI im Bereich Business Applications im Jahr 2008 hat gezeigt, wie hilfreich CMMI bei der Identifizierung der Verbesserungsmöglichkeiten ist und wie erfolgreich die Methode zur Unterstützung der Prozessverbesserung eingesetzt werden kann. Es geht

### Informatik 2008 in Zahlen und Fakten

<b>Mitarbeitende Informatik</b>	<b>586</b>
<b>neue Mitarbeitende 2008</b>	<b>163</b>
<b>durchgeführte Projektqualitätskontrollen</b>	<b>192</b>
<b>Kerngeschäftsapplikationen</b>	<b>505</b>
<b>Terabyte-Speichervolumen (Provider TSS)</b>	<b>30</b>
<b>Terabyte-Speichervolumen (Provider Swisscom)</b>	<b>23</b>
<b>gedruckte Seiten von TSS (Mio.)</b>	<b>5,59</b>
<b>Mailverarbeitungen (Mio.)</b>	<b>190</b>

bei dem Einsatz dieser Methode nicht um ein punktuell eingreifen, sondern um nachhaltige systemische Veränderungen. Die veränderten Denk- und Arbeitsweisen müssen tief verankert werden. Daher wird geplant, CMMI IT-weit umzusetzen.

### Durchgängige Prozesse.

Das Projekt Prozesse@IT soll in der Informatik 2008 zu durchgängigen Prozessen führen. Vier Kernprozesse sind auf die beiden Kundensegmente der SBB Informatik «IT-Kunde» und «IT-Benutzer» ausgerichtet. Beim Segment «IT-Kunde» handelt es sich um die Demand-Einheiten in den Divisionen mit rund 250 Mitarbeiten-

den. Diese werden persönlich durch die Account Manager bei Supply betreut und verlangen von der IT massgeschneiderte, komplexe Lösungen in Einzelprojekten. Im Schnitt trifft alle dreieinhalb Stunden eine neue Kundenanfrage ein. Pro Jahr summiert sich dies auf 550 einzelne Anfragen für Projekte, Beratungsleistungen oder weitere Geschäfte. Mit dem zweiten Kernprozess «IT-Lösung betreiben» ist der laufende Betrieb der über 1200 Anwendungen zur Unterstützung der Geschäftsprozesse der SBB abgedeckt.

## Personenverkehr

### Immer mehr Reisende in den SBB Zügen.

Noch nie reisten so viele Personen mit der SBB wie 2008. Der Verkehrsertrag im Personenverkehr wurde um 8 % auf CHF 2670,4 Mio. gesteigert. Das Jahresergebnis erhöhte sich um 43,4 % auf CHF 276,8 Mio. Die markante Nachfrageentwicklung stellt die SBB vor grosse Herausforderungen. Im Dezember 2008 wurde das Angebot erneut um 5,5 % Zugkilometer erweitert, zusätzlich investierte der Personenverkehr in neues Rollmaterial und die Modernisierung der Flotte.

Die SBB steigerte 2008 den Verkehrsertrag im Personenverkehr um 8 % auf CHF 2670,4 Mio., der Betriebsertrag nahm um 6,4 % auf CHF 4093,9 Mio. zu. Gleichzeitig erhöhte sich der Betriebsaufwand um 5,6 % auf CHF 3797,2 Mio. Das Betriebsergebnis von SBB Personenverkehr betrug im Berichtsjahr CHF 296,7 Mio. (2007: CHF 249,5 Mio.), das Jahresergebnis CHF 276,8 Mio. (2007: CHF –193,0 Mio.).

Die Schweizerinnen und Schweizer sind Europameister im Zugfahren – das hat sich nicht nur während der Euro 2008 bestätigt (siehe Seite 23). Noch nie zuvor waren so viele Menschen in SBB Zügen unterwegs wie 2008: 322,6 Mio. Reisende, das sind 5,2 % mehr als 2007. Seit der Inbetriebnahme des Fahrplans Bahn 2000 im Dezember 2004 stieg die Zahl der Reisenden um 30 %, das Zugangebot um 26 %. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer erhöhte sich 2008 auf 16,14 Mia. (+6,7 % gegenüber 2007). Die Nachfrage stieg sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr. Die durchschnittliche Auslastung betrug im Fernverkehr 30,4 %, im Regionalverkehr 19,1 % (inkl. Tochtergesellschaften).

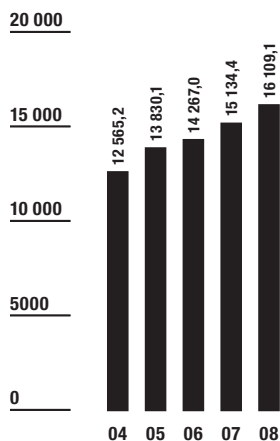
Die Schwankungen der Auslastung im Tagesverlauf sind entsprechend gross: In den Spitzenzeiten, die 25 % der Tageszeit ausmachen, werden rund 50 % der Fahrgäste befördert.

#### **SBB Personenverkehr im Überblick**

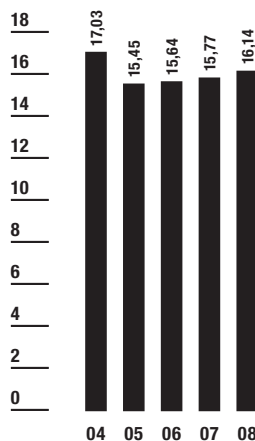
Geldwerte in Mio. CHF	2008	2007	2006
<b>Betriebsertrag</b>	<b>4 093,9</b>	<b>3 846,3</b>	<b>3 615,5</b>
<b>– davon Verkehrsertrag</b>	<b>2 670,4</b>	<b>2 471,6</b>	<b>2 307,4</b>
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>3 797,2</b>	<b>3 596,7</b>	<b>3 365,4</b>
<b>Betriebsergebnis<sup>1</sup></b>	<b>296,7</b>	<b>249,5</b>	<b>250</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>276,8</b>	<b>193,0</b>	<b>193,7</b>
<b>Brutto-Investitionen</b>	<b>631,4</b>	<b>682,1</b>	<b>590,9</b>
<b>Mitarbeitende</b>	<b>12 764,6</b>	<b>11 953</b>	<b>12 287</b>
<b>Verkehrsleistung im Personenverkehr</b>	<b>16 144</b>	<b>15 134</b>	<b>14 270</b>

<sup>1</sup> nach alter Struktur EBIT

**Entwicklung Verkehrsaufkommen im Regionalverkehr**  
in Mio. Personenkilometer



**Entwicklung mittlerer Ertrag pro Personenkilometer**  
in Rappen/Personenkilometer



Die Schweizer sind Europameister im Zugfahren. Noch nie zuvor waren so viele Menschen in SBB Zügen unterwegs wie 2008: 322,6 Mio. Reisende, 5,2 % mehr als 2007.

### Das Angebot wird ausgebaut.

Trotz der wirtschaftlich angespannten Situation stieg auch im Berichtsjahr die Nachfrage. Die Prognosen zeigen weiter nach oben, dies gilt besonders für die Hauptverkehrszeiten und den Verkehr zwischen den grossen Zentren. Der Freizeitverkehr im Inland nimmt stetig zu, lediglich im Incominggeschäft mit Reisenden aus dem Ausland gab es einen leichten Rückgang.

Die SBB entwickelt ihr Angebot laufend weiter und bietet ihren Kundinnen und Kunden seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 erneut 5,5 % mehr Zugkilometer an. Sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr gibt es schnellere und häufigere Verbindungen, neue und längere Züge sowie zusätzliche Früh- und Spätverbindungen.

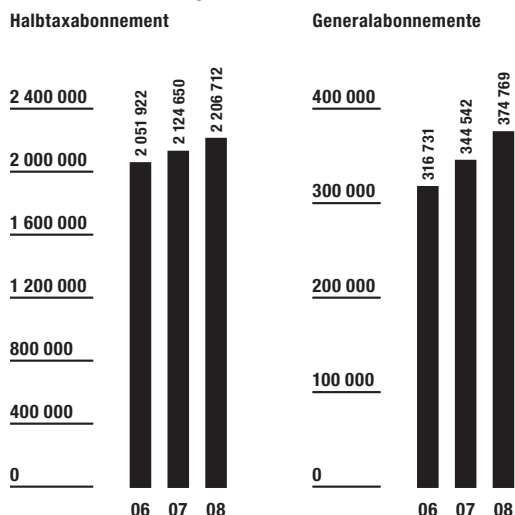
Gleichzeitig unternimmt die SBB grosse Anstrengungen zur Stärkung der Servicequalität. Im Rahmen einer Service- und Qualitätsstrategie wurde das Produktangebot 2008 kontinuierlich nach Zugkategorie vereinheitlicht und damit transparenter gestaltet. So profitieren die Kunden in den Intercity-Zügen auf inzwischen praktisch allen Verbindungen von einer Familienzone, von Speisewagen und Platzservice mit der

Minibar sowie von Ruhe- und Businessabteilen. Internet sowie Steckdosen in der 1. und 2. Klasse werden schrittweise zum Standard, die diesbezüglichen Anstrengungen gehen auch im neuen Jahr weiter.

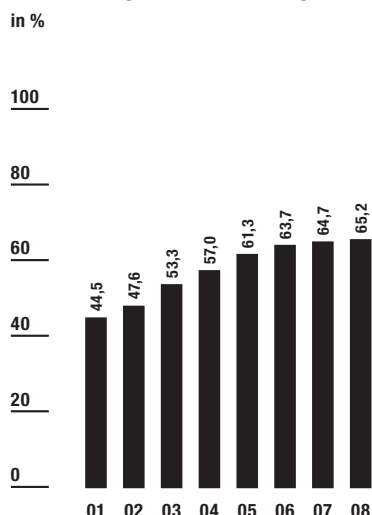
Zur weiteren Qualitätsverbesserung beschloss die SBB die integrale Zweierbegleitung der Fernverkehrszüge: Künftig sollen diese Züge immer mit zwei Zugbegleitern verkehren. Zu diesem Zweck werden 125 zusätzliche Stellen geschaffen. Ebenfalls verbessert wird die Zugreinigung: Bedingt durch das immer höhere Passagieraufkommen und die kürzeren Wendezeiten reinigt die SBB ihre Züge vermehrt auch unterwegs. Ebenfalls weiter verbessert werden soll die Kundeninformation.

Im Rahmen der neuen Markenstrategie wurden im Dezember 2008 das Aussendesign der Speisewagen und die Speisekarten dem SBB Auftritt angeglichen. Und auch die übrigen Tochtergesellschaften von SBB Personenverkehr treten künftig einheitlicher auf.

## Umlaufentwicklung Halbtax- und Generalabonnemente



## Entwicklung Selbstbedienungsanteil Billettkäufe



## Milliardeninvestitionen sind nötig.

Die markante Nachfrageentwicklung in den Hauptverkehrszeiten stellt die SBB vor grosse finanzielle, logistische und qualitative Herausforderungen. Wegen des dichten Verkehrs auf dem intensiv genutzten Schienennetz bestehen an Schlüsselstellen keinerlei Reserven mehr. Insbesondere in den Stosszeiten morgens und abends reichen die Sitzplätze immer häufiger nicht aus.

Erschwerend hinzu kommt die massiv verzögerte Ablieferung neuer Züge durch die Industrie. In naher Zukunft braucht es nebst einem Ausbau des Schienennetzes zwingend Investitionen in neues Rollmaterial und die Modernisierung der bestehenden Flotte.

## Mehr Abos, mehr Online-Tickets.

Das Wachstum setzte sich auch bei den Stammkunden fort: Die Verkäufe von General- und Halbtaxabonnements nahmen weiter zu. Ende 2008 waren 374 769 Generalabonnemente (+8,8%) und 2 206 712 Halbtaxabonnemente (+3,9%) im Umlauf.

Der Selbstbedienungsanteil bei den Billettkäufen stieg auch 2008 weiter an. Zwei Drittel der Tickets werden heute am Automaten oder online gelöst. Eine immer wichtigere Rolle spielt dabei der Online Ticket Shop. Seit 2008 können auch internationale Billette online gekauft werden, und das Angebot von Click & Rail wurde weiter ausgebaut. Anfangs 2009 lancierte die SBB das MobileTicket, das direkt auf dem Mobiltelefon gewählt und bezahlt werden kann.

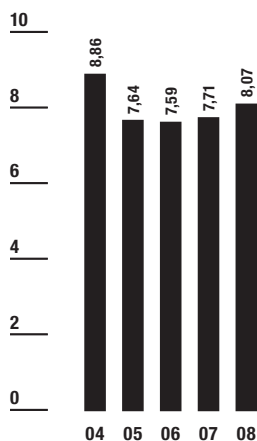
## Immer attraktivere Angebote.

**Regionalverkehr: integrierte Mobilität.** Die kantonalen Besteller und die SBB investieren laufend in modernes Rollmaterial für einen attraktiven Regionalverkehr. Die Abgeltungen stiegen 2008 erneut leicht an. Ausschlaggebend dafür waren vor allem zusätzlich bestellte Verkehrsleistungen und die laufende Modernisierung des Rollmaterials. Die SBB setzt alles daran, die Leistung pro Abgeltungskilometer kontinuierlich zu erhöhen. Der Regionalverkehr als Zubringer zum Fernverkehr ist ein zentrales Erfolgskriterium für eine gut funktionierende Transportkette. Die SBB legt grossen Wert auf ein abgestimmtes System des öffentlichen Verkehrs von Tür zu Tür, also auch auf den Zugang und die Anschlüsse zur Bahn.

**Kein Grossanlass ohne Bahn:** Neben dem Erfolg an der Euro 2008 konnte sich die SBB bei weiteren Grossveranstaltungen profilieren. Zum Beispiel am Madonna-Konzert im August 2008 in Dübendorf, an das gegen 70 000 Fans in 130 Extrazügen reisten. Wie an der Euro war in jedem Eintrittsticket die Hin- und Rückreise ab einem beliebigen Schweizer Bahnhof inbegriffen. Diese Kombination von Fahr- und Eintrittsbillets bei Grossveranstaltungen ist ein Erfolg: Laut einer Studie anlässlich der Euro 2008 wollen rund 25 Prozent der Kunden, welche zuvor noch nie ein Abo besessen haben, wegen der positiven Erfahrungen ein Halbtax- oder Generalabonnement kaufen.

## Abgeltung pro Zugkilometer

in CHF/Zugkilometer



**Kundenzufriedenheit leicht gesunken.** Jeden Monat befragt die SBB über 2000 Kundinnen und Kunden zu ihrer Zufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit lag 2008 mit 76,5 Punkten leicht unter dem Vorjahreswert (76,8). Während sich die Merkmale Information im Störfall, Preis-Leistungs-Verhältnis und Bahnreisezeit posi-

**Bonus/Malus-System beim ZVV.** Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bewertete 2008 zum dritten Mal die Leistungen der SBB bezüglich Pünktlichkeit, Information im Störfall und Sauberkeit. Während die Pünktlichkeit der S-Bahnen auf hohem Niveau stabil blieb, zeigten die Anstrengungen zur Verbesserung der

Die SBB entwickelt ihr Angebot laufend weiter und bietet ihren Kundinnen und Kunden seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 erneut 5,5% mehr Zugkilometer an.

tiv entwickelt haben, nahm die Zufriedenheit der Kunden mit dem Sitzplatzangebot in Zügen zur Hauptverkehrszeit, der Sauberkeit in den Zügen sowie wegen fehlender Klimaanlage bei älterem Rollmaterial ab. Die SBB wird sich 2009 anstrengen, die Zufriedenheit der Zugreisenden weiter zu erhöhen.

**Marktanteile im bahnrelevanten Markt.** 2008 steigerte die SBB ihren Anteil im bahnrelevanten Markt bei Reisen über eine Distanz von mindestens drei Kilometern erneut und erreichte 35,4% (34,6%). Der Marktanteil im Pendlergeschäft betrug 37,0% (36,4%), im Segment Geschäftsreisen 45,1% (43,6%) und im Freizeitverkehr 32,4% (31,7%).

Kundeninformation noch nicht das gewünschte Resultat. Unter dem Strich resultierte ein Malus von 79 000 Franken (2007: 69 000 Franken).

## Synergiegewinne im Unterhalt.

Der Verwaltungsrat entschied Ende 2008, den gesamten schweren Unterhalt der SBB innerhalb der Division Personenverkehr zusammenzuführen. Das Industriewerk Bellinzona wechselte per 1. Januar 2009 von der Division Cargo zum Personenverkehr (siehe Seite 24). Mit der Vernetzung der vier Industriewerke Olten, Yverdon, Biel und Bellinzona ergeben sich Synergiegewinne und neue Möglichkeiten im Markt.

SBB Personenverkehr Operating bietet ihr Know-how und ihre Dienstleistungen vermehrt auch Dritten an. Erfolgreicher Auftakt für die Vermarktung von Restkapazitäten bildete die Fachmesse Inn oTrans 2008, wo insbesondere die Refitkompetenz (Domino, Eurocity) aufgezeigt wurde. Erste Offerten wurden bereits abgegeben.

## Erfolgreiche Tochtergesellschaften.

**Elvetino (SBB Beteiligung 100 %).** Die Gastronomiegruppe Elvetino blickt auf ihr erfolgreichstes Geschäftsjahr seit ihrer Gründung im Jahr 2003 zurück. Die seit Jahren unternommenen Kostenoptimierungen und Marketinganstrengungen wie der Verkauf von Lavazza-Kaffee an den Minibars und die hohe Qualität im Speisewagen haben sich gelohnt. Höhepunkte im Jahr 2008 waren die erfolgreiche ISO-Zertifizierung 9001:2008 sowie die gewonnene Ausschreibung für das Catering der 1. Klasse der TGV-Lyria-Verbindung Paris–Genf.

**SBB GmbH (100 %).** Die SBB GmbH beförderte mit ihren 19 Flirt-Zügen im Grenzgebiet Schweiz–Deutsch-

**RailAway (86 %).** Die SBB Freizeittochter RailAway AG verkaufte im Jahr 2008 insgesamt 1 610 679 Freizeitangebote (+56,5 %) und erreichte zum dritten Mal in Folge ein Rekordergebnis. Der Brutto-Umsatz stieg auf CHF 210,9 Mio. (+12,6 %) und lag damit erstmals über CHF 200 Mio. Der Betriebsertrag betrug 2008 CHF 29,3 Mio. (+17 %).

**RegionAlps (70 %).** Die RegionAlps-Flotte legte im Jahr 2008 1,7 Mio. Zugkilometer zurück (+1,2 %). Die Verkehrsleistung sank wie erwartet um 10 % auf 47 Mio. Personenkilometer. Grund dafür war der Angebotsausbau im Fernverkehr zwischen Siders und Brig nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels.

**Switzerland Travel Centre STC (67 %).** STC erzielte 2008 das beste Resultat seit der Gründung vor zehn Jahren. Der vermittelte Buchungsumsatz konnte um beinahe 20 % auf über CHF 50 Mio. gesteigert werden. Die konsolidierte EBIT-Marge belief sich auf 4,8 %.

**Zentralbahn (66 %).** Die Zentralbahn-Flotte legte im Jahr 2008 2,5 Mio. Zugkilometer zurück und steigerte die Verkehrsleistung auf 120,8 Mio. Personenkilometer. Der Verkehrsertrag stieg um 8,4 % auf CHF 25,3 Mio.

Das Betriebsergebnis von SBB Personenverkehr betrug im Berichtsjahr CHF 296,7 Mio. (2007: CHF 249,5 Mio.), das Jahresergebnis CHF 276,8 Mio. (2007: CHF 193,0 Mio.).

land über 11 Mio. Fahrgäste (+8 %). Der Verkehrsvertrag mit dem Land Baden-Württemberg beinhaltet eine Bonus/Malus-Klausel. Dank sehr hoher Qualität (Pünktlichkeit, Sauberkeit) resultierte ein Bonus von rund EUR 180 000. Auch das wirtschaftliche Ergebnis war erneut erfreulich.

**Thurbo (90 %).** Obwohl das Angebot gegenüber dem Vorjahr insgesamt nur um 1,2 % auf 11,8 Mio. Zug- beziehungsweise Buskilometer zunahm, entwickelte sich die Nachfrage mit +8 % auf 396 Mio. Personenkilometer äusserst positiv. Die neu strukturierte Zusammenarbeit mit dem Regionalfahrzeug-Instandhaltungszentrum Oberwinterthur der SBB (RICO) entwickelte sich sehr erfreulich und ermöglichte eine deutliche Reduktion der Fahrzeug-Instandhaltungskosten.

**Securitrans Public Transport Security AG (51 %).** Die Securitrans konnte den Umsatz um 8,3 % steigern. Die Mitarbeitenden der Securitrans leisteten in den Bereichen Personen- und Objektsicherheit mehr als 750 000 Arbeitsstunden für die Sicherheit von Reisenden, Mitarbeitenden und Infrastrukturen.

**Cisalpino (50 %).** Cisalpino legte im Berichtsjahr 7,5 Mio. Zugkilometer zurück (+4 %). Die Zahl der Personenkilometer nahm leicht ab auf 1,48 Mia. (2007: 1,52 Mia.). Der Betriebsertrag lag mit CHF 227,6 Mio. ebenfalls unter dem Vorjahreswert (CHF 229,5 Mio.). Per Fahrplanwechsel im Dezember 2008 musste vermehrt von der SBB und Trenitalia gemietetes Rollmaterial eingesetzt werden. Die Gründe dafür lagen einerseits in der verzögerten Auslieferung der neuen ETR-610-Züge und andererseits in den unterhaltsbedingten Ausfällen der ETR-470-Flotte. Die Instandhaltungsarbeiten für die Komfortelemente am ETR 470 wurden neu der SBB in Basel übergeben. Die ETR 610 sollen 2009 in Betrieb genommen werden.

**Tilo (50 %).** Der grenzüberschreitende Regionalverkehr Schweiz–Italien entwickelte sich erfreulich: Die Verkehrsleistung konnte 2008 um 19,5% auf 110,6 Mio. Personenkilometer gesteigert werden. Seit 14. Dezember 2008 fährt der Tilo-Flirt auf zwei Netzen: SBB und RFI bis Como-Albate (S10) und Luino (S30).

## Ausblick 2009.

Kapazitätsengpässe und nicht rechtzeitig geliefertes Rollmaterial forderten den Personenverkehr im vergangenen Jahr. Der jüngste Fahrplanwechsel brachte noch einmal einen grossen Angebotsausbau, doch eine weitere substantielle Verbesserung des Fahrplans liegt ohne Netzausbau kaum mehr im Bereich des Möglichen.

Dass die Züge pünktlich, sicher und sauber sind, ist die Grundvoraussetzung. Die SBB will aber mehr. Sie will eine gute Gastgeberin sein und setzt sich für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr ein, für eine Verbesserung von Qualität und Dienstleistungen.

2009 schreibt die SBB die grösste Rollmaterialbestellung in ihrer Geschichte aus und investiert über CHF 2 Mia. in neue Doppelstockzüge für den Fernverkehr, bis ins Jahr 2030 beschafft die SBB für insgesamt rund CHF 20 Mia. neues Rollmaterial. Die notwendigen Milliardeninvestitionen muss der Personenverkehr selber erwirtschaften. Um weiter erfolgreich zu sein, braucht das Unternehmen deshalb Rahmenbedingungen, die es erlauben, die erforderlichen Mittel zu generieren. Dennoch wurde entschieden, im laufenden Jahr 2009 auf allgemeine Preiserhöhungen zu verzichten und sie voraussichtlich um ein Jahr zu verschieben. Damit berücksichtigen die SBB und die anderen Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs die aktuelle schwierige wirtschaftliche Situation und leisten einen Beitrag zum Erhalt der Kaufkraft der Bahnkundinnen und -kunden.

Die Bewältigung der Tagesspitzen kostet die SBB viel: Sie mit sanften Anreizen zu entlasten, ist deshalb für das Unternehmen von zentraler Bedeutung. Mit der 9-Uhr-Tageskarte sowie attraktiven Sparangeboten in den Randzeiten unternahm die SBB einen ersten Schritt. Das Angebot ausserhalb der Tagesspitzen muss aber weiter ausgebaut werden, deshalb plant die SBB die Einführung eines 9-Uhr-GA sowie zusätzliche Sparangebote.

Im Hinblick auf die anstehende Marktöffnung im internationalen Personenverkehr muss sich die SBB in eine strategisch günstige Position bringen und die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft stellen. Neben neuem Rollmaterial sollen bessere und stabilere Verbindungen ins Ausland sowie mehr Service innerhalb und ausserhalb der Züge das Reisen komfortabler machen. Die SBB ist bereit, Ausserordentliches zu leisten. Das hat sie zuletzt während der Euro 2008 gezeigt. Nun kann der Öffentliche Verkehr in der Schweiz während der Eishockey-Weltmeisterschaft 2009 erneut beweisen, dass er bei Sportveranstaltungen optimal funktioniert.

## Güterverkehr

### Sanierung auf Zielkurs, Konjunktur schmälert Erfolg.

Die tief greifenden Massnahmen zur Sanierung von SBB Cargo und zur Positionierung im europäischen Wettbewerb beginnen zu greifen. Mit einer Wirkung von CHF 53 Mio. wurden die finanziellen Ziele der Sanierung übertroffen. Ab Oktober wirkten sich die rückläufige Konjunktur und der Einbruch des Euro-Kurses negativ auf das Gütergeschäft aus und beeinträchtigten die Sanierungsanstrengungen. Dennoch verbesserte sich das Jahresergebnis markant: SBB Cargo schloss das Geschäftsjahr mit einem Verlust von CHF 29,9 Mio. ab. Darin eingeschlossen sind Rückstellungen von CHF 15,2 Mio. für Konjunkturmassnahmen. Die Verkehrsleistung ging 2008 insgesamt um 6,3 % auf 12,53 Mia. Nettotonnenkilometer zurück.

SBB Cargo erreichte im Berichtsjahr eine markante Ergebnisverbesserung. Der Verlust verringerte sich gegenüber dem Vorjahr deutlich auf CHF 29,9 Mio. (2007: Verlust CHF 87,9 Mio. und Rückstellungen von CHF 102,5 Mio.), wobei alle drei Geschäftsbereiche – International, Schweiz und Asset Management – zulegen konnten. Die klare Ergebnisverbesserung ist auf die umgesetzten Produktivitätssteigerungen und Kosteneinsparungen zurückzuführen. So wurden der Bahnbetriebsaufwand um CHF 36 Mio. und der Aufwand für IT-Projekte und Personalkosten (ohne Sanierungsmassnahmen Taskforce) um insgesamt CHF 19 Mio. reduziert. Zusätzlich bewirkten die von der Taskforce SBB Cargo initiierten Sanierungsmassnahmen eine Resultatverbesserung um CHF 53 Mio. Andererseits führte der Rückgang des Transportvolumens zu einer Ertragsreduktion um CHF 26 Mio. Das Betriebsergebnis belief sich auf CHF –3,7 Mio. (2007: CHF –180,0 Mio.), der Verkehrsertrag von SBB Cargo sank gegenüber dem Vorjahr um 1,7 % auf CHF 1 044,2 Mio. Der Einbruch des Euro-Kurses belastete das Ergebnis mit einem negativen Währungseffekt von CHF 20 Mio.

Im Berichtsjahr erhielt SBB Cargo erstmals keine Trassenpreissubventionen mehr für den Wagenladungsverkehr (2007: CHF 17 Mio.). Damit wirtschaftete SBB Cargo 2008 mit Ausnahme der Subventionsgelder für den kombinierten Verkehr in der Höhe von

CHF 13 Mio. ohne weitere direkte Bundesbeiträge. Im ausgewiesenen Segmentergebnis von CHF –29,9 Mio. sind zudem Rückstellungen für konjunkturbedingte Massnahmen im Umfang von CHF 15,2 Mio. enthalten.

Die gegenüber dem Vorjahr um 6,3 % auf 12,53 Mia. Nettotonnenkilometer reduzierte Verkehrsleistung liegt knapp auf dem Niveau von 2006. Die Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes konnte um 7,0 % gesteigert werden. Die Leistung im kombinierten Verkehr ging um 15,3 % zurück, weil SBB Cargo sich wegen der Sanierung aus weniger rentablen Verkehren zurückzog und die Konjunktur sich negativ entwickelte.

#### **SBB Cargo im Überblick<sup>1</sup>**

Geldwerte in Mio. CHF	2008	2007	2006
<b>Betriebsertrag</b>	<b>1 259,0</b>	<b>1 268,8</b>	<b>1 229,0</b>
<b>– davon Verkehrsertrag</b>	<b>1 044,2</b>	<b>1 062,6</b>	<b>1 005,9</b>
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>1 262,7</b>	<b>1 448,8</b>	<b>1 258,2</b>
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>–3,7</b>	<b>–180,0</b>	<b>–29,2</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>–29,9</b>	<b>–190,4</b>	<b>–37,3</b>
<b>Brutto-Investitionen</b>	<b>39,1</b>	<b>59,2</b>	<b>132,2</b>
<b>Mitarbeitende<sup>2</sup></b>	<b>4 248</b>	<b>4 406</b>	<b>4 596</b>

<sup>1</sup> Segmentrechnung, konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert

<sup>2</sup> Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften



**Sanierung wirkt.** Im März beschloss der Verwaltungsrat zusätzlich zu den bereits laufenden Massnahmen weitere, tief greifende Massnahmen zur Sanierung der Gütersparte. Um Kosten zu senken, baute SBB Cargo Stellen im Bereich Steuerung und Administration ab, zentralisierte Supportfunktionen und stärkte den Einkauf. Optimierungen des Netzes und des Produktionssystems sowie die Zusammenführung von Prozessen steigerten die Effizienz. Ausserdem wurde die Organisation angepasst. So sind jetzt die Leistungen und der grösste Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kunden Service Center (KSC) in der Zentrale in Basel integriert. Die Organisationseinheiten Rollmaterial, Einkauf und Instandhaltung wurden neu im Geschäftsbereich Asset Management (früher Instandhaltung) zusammengefasst. Die gezielte Erhöhung der Preise wirkte sich positiv auf den Ertrag aus. Mit einer finanziellen Wirkung von CHF 53 Mio. gelang es, die für das Geschäftsjahr geplanten Ziele der Sanierung zu übertreffen.

Mit einer finanziellen Wirkung von CHF 53 Mio. gelang es, die für das Geschäftsjahr geplanten Ziele der Sanierung von SBB Cargo zu übertreffen.

**Suche nach Partnern.** Die SBB leitete im September die Suche nach geeigneten Partnern für SBB Cargo ein. Ziel der Partnerschaft ist, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse im internationalen Verkehr und das flächendeckende Angebot in der Schweiz zu verbessern sowie die Profitabilität und Eigenwirtschaftlichkeit zu stärken. Bereits früh zeigte sich: Das Interesse an einer Partnerschaft mit SBB Cargo ist gross.

**Konjunkturerinbruch.** Die negative Konjunktorentwicklung ab Oktober traf den Güterverkehr in ganz Europa hart. SBB Cargo ergriff frühzeitig Massnahmen, damit die Auswirkungen des konjunkturellen Abschwungs teilweise aufgefangen werden konnten. So wurde der Einstellungsstopp ausgeweitet, offene Stellen werden nicht mehr besetzt. Gleichzeitig reduzierte SBB Cargo die Produktionsleistungen und passte ihre Kapazitäten an das reduzierte Verkehrsvolumen an. Damit können Kosten gespart werden. Weitere Massnahmen wurden beschlossen und dafür zusätzliche Rückstellungen von CHF 15,2 Mio. gebildet.

#### Verkehrsleistung SBB Cargo nach Produktionsform

in Mio. Nettotonnenkilometer	2008	2007	Veränderung in %
<b>SBB Cargo gesamt</b>	<b>12 530,9</b>	<b>13 368,1</b>	<b>-6,3%</b>
<b>Wagenladungsverkehr</b>	<b>5 776,7</b>	<b>5 397,4</b>	<b>7,0%</b>
<b>Einzelwagenladungsverkehr</b>	<b>3 862,6</b>	<b>3 748,7</b>	<b>3,0%</b>
<b>Ganzzüge im Wagenladungsverkehr</b>	<b>1 914,1</b>	<b>1 648,7</b>	<b>16,1%</b>
<b>Kombinierter Verkehr</b>	<b>6 754,2</b>	<b>7 970,7</b>	<b>-15,3%</b>
<b>Unbegleiteter kombinierter Verkehr</b>	<b>6 107,4</b>	<b>7 295,5</b>	<b>-16,3%</b>
<b>Rollende Landstrasse</b>	<b>646,8</b>	<b>675,2</b>	<b>-4,2%</b>

#### Geschäftsbereich International.

Der Wettbewerbsdruck auf der Nord-Süd-Achse verstärkte sich nochmals deutlich. Im Zuge der Sanierungsmassnahmen konsolidierte SBB Cargo das internatio-

nale Geschäft, erhöhte die Rentabilität von Verkehren, verbesserte die Auslastung von Plattformen.

Neu bedient SBB Cargo in Norditalien auch die Plattform Lentate.

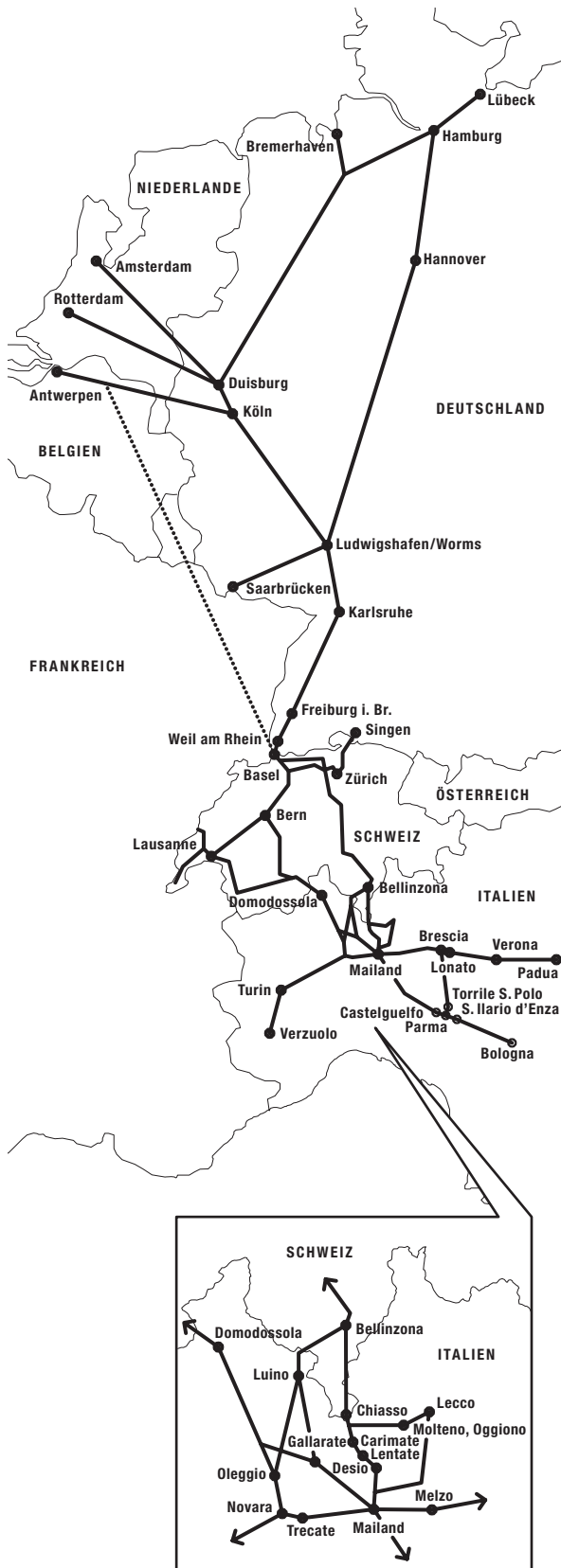
In Deutschland ging die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 1% zurück, in Italien blieb sie auf gleichem Niveau. Deutlich reduziert wurde der Einkauf bei Dritten, Leistungen wurden vermehrt durch eigenes Personal erbracht.

#### Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

in Mio Nettotonnenkilometer	2008	2007 <sup>1</sup>	Veränderung in %
<b>SBB Cargo AG (Schweiz)</b>	<b>7 768,8</b>	<b>8 008,1</b>	<b>-3,0%</b>
<b>SBB Cargo Deutschland GmbH</b>	<b>3 649,6</b>	<b>3 686,2</b>	<b>-1,0%</b>
<b>SBB Cargo Italia Srl</b>	<b>914,1</b>	<b>915,2</b>	<b>-0,1%</b>
<b>Einkauf bei Dritten</b>	<b>198,3</b>	<b>758,7</b>	<b>-73,9%</b>
<b>Total</b>	<b>12 530,9</b>	<b>13 368,1</b>	<b>-6,3%</b>

<sup>1</sup> Seit dem 1. Januar 2008 können eingekaufte Dritteleistungen im Ausland präziser zugeordnet werden. Die Zahlen 2007 wurden daher neu berechnet. Bis 2007 waren die Ländergrenzen entscheidend für die Zuordnung der Verkehrsleistung. 2008 wird die Verkehrsleistung dem jeweiligen EVU auf Basis der effektiven Übergabeorte zugeordnet.

## Durch SBB Cargo bedientes Netz



**Einbruch beim Containerverkehr.** Bis im Herbst entwickelte sich die Nachfrage für Traktionsleistungen im kombinierten Verkehr erfreulich. SBB Cargo strebte jedoch kein Volumenwachstum an und zog sich im Rahmen der Sanierungsmassnahmen gezielt aus wenig rentablen Verkehren zurück. Als Folge des Konjunkturabschwungs in ganz Europa brach der Markt ab Oktober ein, und die Nachfrage nach Traktionsleistungen sank massiv. Im November zog SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse rund 20% weniger Containerzüge als im Vormonat. Insgesamt ging die Leistung beim unbegleiteten kombinierten Verkehr im Berichtsjahr um über 15% zurück und liegt damit unter dem Niveau von 2006.

**Trendwende beim Stahl.** SBB Cargo steigerte im Berichtsjahr Umsatz und Leistung bei Gütern für die Stahl- und Autoindustrie. Bis zur Sommerpause war die Transportnachfrage erfreulich gut, danach gab es erste Anzeichen einer Abschwächung, die sich ab Oktober in einen rasanten Abschwung entwickelte. Deutlich weniger nachgefragt wurden ab Oktober auch Auto Transporte.

**Viel mehr Chemie- und Mineralöltransporte.** In den ersten drei Quartalen war die Nachfrage nach Chemie- und Mineralöltransporten hoch, Letztere besonders ab Mitte Jahr. Sowohl die Menge der transportierten Güter als auch der Umsatz konnten im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden. ChemOil Logistics, ein Tochterunternehmen von SBB Cargo, gewann weitere Marktanteile im Bereich Chemie beim Import und beim Export, im Bereich Mineralöl vor allem beim Import aus Deutschland. Als der Ölpreis gegen Ende Jahr stark gesunken war, wurden die Lager aufgefüllt, was zusätzliche Nachfrage nach Transportleistungen auslöste.

## Geschäftsbereich Schweiz.

Für die verladende Wirtschaft in der Schweiz erbrachte SBB Cargo 2008 mehr Verkehrsleistung als im Vorjahr. Die Auslastung des Wagenladungsverkehrsnetzes konnte um 7,0% gesteigert werden. Die erzielte Rentabilität im inländischen Wagenladungsverkehr der Schweiz konnte durch die getroffenen Sanierungsmassnahmen verbessert werden. Die durchgeführten Analysen zeigen jedoch, dass diese Dienstleistung, welche für die Schweizer Wirtschaft eine hohe Bedeutung hat, nicht nachhaltig kostendeckend betrieben werden kann.

Die Rangierflotte von SBB Cargo für die Erschliessung der «letzten Meile» im Binnennetz ist stark überaltert. Daher sind hohe Ersatzinvestitionen für Rangierlokomotiven in der Grössenordnung von CHF 120 bis 180 Mio. notwendig.

Im November ging die Nachfrage auch im Geschäftsbereich Schweiz zurück. Als direkte Folge der Immobilienkrise in den USA waren bereits seit Jahresbeginn die Exportverkehre vor allem für den Baustoff Holz zurückgegangen. Der Konjunkturunbruch führte auch in der Schweiz, etwa beim Stahl, zu einem Nachfragerückgang.

Das 2007 ins Leben gerufene Kundenboard mit Schlüsselkunden wurde im Berichtsjahr weitergeführt. Neu geschaffen wurde ein Kundenkongress. So entwickelte sich ein wertvoller Dialog, und die Zusammenarbeit mit den Kunden konnte intensiviert werden.

**Mehr Agrarimporte, mehr Zuckerrüben.** Gross war die Nachfrage nach Getreidetransporten: Wegen der schlechten Ernte 2007 wurden mehr Produkte im Ausland eingekauft, zugenommen haben vor allem die Importe über die Basler Rheinhäfen. Die Zuckerrüben wuchsen 2008 erfreulich und wurden grösser als in anderen Jahren, damit stieg auch das transportierte Volumen gegenüber dem Vorjahr. Der frühe Schneefall schliesslich sorgte für deutlich mehr Streusalztransporte. Insgesamt konnte SBB Cargo in der Branche Agro Umsatz und Leistung steigern.

**Kombiverkehr im Inland: grosses Wachstum.** Dank innovativer Lösungen im kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz konnten zusätzliche Transporte etwa für Holzhackschnitzel und Altpapier von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. In Zusammenarbeit mit

Die SBB leitete im September die Suche nach geeigneten Partnern für SBB Cargo ein. Bereits früh zeigte sich: Das Interesse an einer Partnerschaft ist gross.

**Stabile Verkehre mit Handelsgütern.** Die beiden Marktführer im Detailhandel, Migros und Coop, setzen noch stärker als früher auf Bahntransporte. Im hart umkämpften Detailhandel gelang es, die Transportvolumen zu steigern. Auch Feldschlösschen transportierte mehr mit der Bahn, vor allem für die Euro 2008. Der Umsatz der Branche Handel blieb stabil.

**Mehr Transporte für Grossbaustellen.** Bei den Bautransporten konnte SBB Cargo entgegen der Branchenentwicklung zulegen. Dies dank neuer Grossbaustellen wie der Durchmesserlinie in Zürich und Aushubtransporten für die NEAT-Baustellen am Gotthard. Die Zementindustrie setzte schweizweit verstärkt auf die Bahn. Davon profitierte SBB Cargo: Umsatz und Leistung konnten gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

**Eisen- und Stahlindustrie: Rückgang ab Herbst.** In der ersten Jahreshälfte legte SBB Cargo bei Schrott- und Stahltransporten gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres nochmals zu. Wegen dem konjunkturellen Abschwung drosselte die Industrie in der zweiten Jahreshälfte ihren Ausstoss massiv – mit entsprechender Reduktion der Transportleistung.

dem Transportunternehmen ACTS gelang es zudem, das Transportvolumen von Kehrlicht und von Erde aus kontaminierten Böden zu steigern.

## Geschäftsbereich Asset Management.

Zahlreiche Optimierungen der Flotte prägten das Berichtsjahr. Unter anderem musterte SBB Cargo zwölf Streckenlokomotiven Ae 6/6 aus und verkaufte rund ein Dutzend Rangierlokomotiven und -traktoren oder musterte sie aus. Der Einbau von Klimaanlage in die Re 420 wurde abgeschlossen. Weiter beschloss die SBB, die Substanz von Fahrzeugen der Rangierflotte durch technische Erneuerungen zu erhalten und vorerst 23 Rangiertraktoren zu modernisieren.

Die Umlaufzeiten und der Einsatz der Wagen wurden optimiert. Dadurch mussten 2008 einige hundert Wagen weniger angemietet werden als im Vorjahr. Rund 330 meist gedeckte Wagen wurden verkauft. 980 Wagen wurden lärmsaniert. 64,3 % der gesamten Wagenflotte sind damit lärmarm.

**Konzentration des schweren Unterhalts.** Mit dem Ziel, Synergien im Konzern zu schaffen, beschloss die SBB Anfang 2008, die schwere Instandhaltung zu konzentrieren. Die beabsichtigte Verlagerung des Lokomotivunterhalts des Industriewerks (IW) Bellinzona ins IW Yverdon und die Weiterentwicklung des Wagenteils gemeinsam mit Privaten führten im IW Bellinzona zu einem vierwöchigen Streik (siehe Seite 24). Nach Verhandlungen am runden Tisch konnten Lösungen für die Zukunft des IW Bellinzona gefunden werden. Die Arbeitsleistung und die Kundenbeziehungen wurden allerdings durch den Streik belastet. Hupac, die grösste Kundin ausserhalb der SBB, entschied sich im November für ein neues Unterhaltskonzept. Rund die Hälfte der Güterwagen werden weiterhin im Tessin in den Anlagen in Bellinzona und Chiasso gewartet.

Ebenfalls entschied der Verwaltungsrat SBB, das IW Biel an die Division Personenverkehr zu übertragen. Die formelle Übergabe erfolgte auf den 1. November 2008, die Übergabe des IW Bellinzona auf den 1. Januar 2009.

**Betriebsunterhalt.** In den Serviceanlagen wurde mit Massnahmen wie dem japanischen Konzept Kaizen die Effizienz und damit die Wettbewerbsfähigkeit weiter deutlich gesteigert.

Auf Initiative von SBB Cargo schlossen sich in Deutschland rund ein Dutzend Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu einem Konsortium zusammen. Dieses vereinbarte mit DB Energie einen Bündel-Rahmenstromliefervertrag. Damit profitieren alle beteiligten EVU von einem grösseren Mengenrabatt.

## Verkehrsverlagerung.

Im Jahr 2008 transportierte SBB Cargo 14,77 Mio. Nettotonnen Güter durch die Alpen (–9,2%). Das Transportvolumen im kombinierten Verkehr ging zurück, da sich SBB Cargo aus weniger rentablen Verkehren zurückzog und da die Kombi-Operateure wegen der negativen konjunkturellen Entwicklung ihr Angebot reduzierten. Hingegen konnte die Leistung im alpenquerenden Wagenladungsverkehr leicht gesteigert werden.

Im kombinierten Verkehr reduzierten sich auch die Transportdistanzen (–6,9% im unbegleiteten Kombiverkehr, –4,8% bei der Rollenden Landstrasse). Im Wagenladungsverkehr andererseits konnten die Distanzen um 3,5% gesteigert werden. Insgesamt ging die Verkehrsleistung im alpenquerenden Verkehr um 14,8% auf 6,89 Mia. Nettotonnenkilometer zurück.

### Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometern in 1000	2008	2007	Veränderung in %
<b>Wagenladungen</b>	<b>1 868</b>	<b>1 753</b>	<b>6,5%</b>
<b>Unbegleiteter kombinierter Verkehr</b>	<b>4 859</b>	<b>6 125</b>	<b>–20,7%</b>
<b>Rollende Landstrasse</b>	<b>171</b>	<b>221</b>	<b>–22,8%</b>
<b>Total</b>	<b>6 884</b>	<b>8 099</b>	<b>–14,8%</b>

Transportaufkommen in Tonnen in 1000	2008	2007	Veränderung in %
<b>Wagenladungen</b>	<b>5,24</b>	<b>5,09</b>	<b>2,9%</b>
<b>Unbegleiteter kombinierter Verkehr</b>	<b>8,99</b>	<b>10,55</b>	<b>–14,8%</b>
<b>Rollende Landstrasse</b>	<b>0,55</b>	<b>0,68</b>	<b>–18,9%</b>
<b>Total</b>	<b>14,77</b>	<b>16,28</b>	<b>–9,2%</b>

## Kundenzufriedenheit und Qualität.

Die Zufriedenheit der Kunden wurde erstmals bei beiden Geschäftsbereichen International und Schweiz gleich erhoben. Die Kunden attestieren SBB Cargo einen Wert von 7,40 (von maximal 10) Punkten. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation wurde damit der Vorjahreswert übertroffen. Am meisten zufrieden waren die Kunden mit den kommerziellen Ansprechpartnern und der Qualität der Transportabwicklung, am wenigsten zufrieden mit dem Beschwerdemanagement und der Rechnungsstellung.

Die Kunden des Geschäftsbereichs International (inklusive ChemOil) bewerteten die Leistungen mit 7,24 (von maximal 10) Punkten. Die Zufriedenheit blieb mit einer leicht positiven Tendenz auf hohem Niveau. Die Kunden des Geschäftsbereichs Schweiz bewerteten SBB Cargo mit 7,48 (von maximal 10) Punkten. Dies ist die höchste Zufriedenheit seit 2003.

Die vom Geschäftsbereich International verantworteten Verkehre erreichten eine gewichtete durchschnittliche Pünktlichkeit von 84,4 %. Die Pünktlichkeit bei Kunden mit einer Qualitätsvereinbarung konnte mit

## Ausblick 2009.

Die konjunkturelle Entwicklung erfordert zusätzliche Sanierungsanstrengungen. Weitere Massnahmen sind beschlossen und werden umgesetzt. SBB Cargo braucht in allen Bereichen und Branchen, auch im kombinierten Verkehr, kostendeckende Preise, welche die Weiterentwicklung des Geschäfts ermöglichen.

Der Güterverkehr ist von der Konjunkturabschwächung stark betroffen. Ziel ist es, Kapazitäten zu steuern und sie frühzeitig der tieferen Nachfrage

Die negative Konjunktorentwicklung traf den Güterverkehr hart. SBB Cargo ergriff frühzeitig Massnahmen, damit die Auswirkungen teilweise aufgefangen werden konnten.

81,5 % leicht gesteigert werden (+1 %). 93,1 % der Güterzüge in der Schweiz erreichten ihren Bestimmungsort pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo sank 2008 gegenüber dem Vorjahr um 3,6 % und betrug inklusive Tochtergesellschaften 4248 Vollzeitstellen. In der Schweiz waren wegen der Sanierungsmassnahmen, der Produktivitätssteigerung und der Übergabe des IW Biel an den Personenverkehr weniger Personen beschäftigt als im Vorjahr.

In Deutschland und in Italien wurde mehr Leistung mit eigenem Personal erbracht. Der durchschnittliche Personalbestand stieg in Deutschland um 11,3 %, in Italien um 37,2 %. In der eigenen Lokführerschule in Gallarate schlossen 50 Lokführer und acht Mitarbeiter der regionalen Cargo-Produktion (RCP) ihre Ausbildung ab. In Deutschland startete SBB Cargo den ersten Lehrgang mit sechs Personen zur Ausbildung von Eisenbahnern im Betriebsdienst, Fachrichtung Lokführer und Transport.

anzupassen. SBB Cargo hat ein Massnahmenpaket beschlossen: Zustellungen und Abholungen werden optimiert, der Leistungseinkauf von Dritten wird weiter reduziert, SBB Cargo-Lokführer werden zum Führen von Reisezügen eingesetzt, und die Fahrzeugflotte wird verkleinert. Die Netzstruktur im Wagenladungsverkehr bleibt unverändert.

Die SBB erwartet, dass die wirtschaftliche Lage 2009 angespannt bleibt und sich frühestens 2010 verbessern wird. SBB Cargo verstärkt 2009 die Anstrengungen, um bei bestehenden und neuen Kunden zusätzliche Transportvolumen zu gewinnen.

## Infrastruktur

### Höchste Netznutzung weltweit hat ihren Preis.

Der Verkehrsertrag aus der Trassenbenützung erhöhte sich um 3,0 % auf CHF 773,2 Mio., der Betriebsertrag wuchs auf CHF 3206,2 Mio. Wegen der hohen Netzauslastung stieg der Aufwand für den Unterhalt und die Substanzerhaltung deutlich. Dank der Erfolge auf dem Strommarkt resultierte dennoch ein positives Jahresergebnis von CHF 30,4 Mio. Erneut steigerte die SBB die Nutzung ihres Netzes um 2,5 % auf 158,7 Mio. Trassenkilometer. Es wird immer enger auf dem SBB Netz. In naher Zukunft muss das Schienennetz dringend ausgebaut werden, damit das Angebot der zu erwartenden Nachfrage auch künftig entsprechen kann.

SBB Infrastruktur verkaufte 2008 so viele Trassenkilometer wie nie zuvor. Der Verkehrsertrag aus der Trassenbenützung stieg denn auch um 3,0 % auf CHF 773,2 Mio. Der Betriebsertrag erhöhte sich auf CHF 3206,2 Mio. (+2,9%). Trotz der markant gestiegenen Unterhaltskosten wegen der hohen Netzauslastung und trotz des grossen Aufwandes zur Verbesserung der Pünktlichkeit erreichte die Division Infrastruktur mit CHF 30,4 Mio. (2007: CHF 32,2 Mio.) ein positives Jahresergebnis. Dies dank der Erfolge auf dem Strommarkt.

#### **SBB Infrastruktur im Überblick**

in Mio. CHF	2008	2007	2006
<b>Betriebsertrag</b>	<b>3 206,2</b>	<b>3 115,2</b>	<b>3 067,0</b>
<b>– davon Infrastrukturbenützung</b>	<b>726,0</b>	<b>685,6</b>	<b>663,5</b>
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>3 318,8</b>	<b>3 222,7</b>	<b>3 158,1</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-112,6</b>	<b>-107,5</b>	<b>-91,1</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>30,4</b>	<b>32,2</b>	<b>91,8</b>
<b>Brutto-Investitionen</b>	<b>1 681,4</b>	<b>1 544,0</b>	<b>1 420,4</b>
<b>Mitarbeitende (Anzahl)</b>	<b>9 167</b>	<b>9 107</b>	<b>9 170</b>

### Netz: steigende Trassennachfrage.

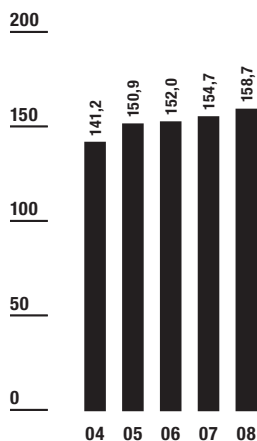
**Erneut mehr Trassenkilometer.** Mit 158,7 Mio. Trassenkilometern legten die Züge auf dem SBB Netz 2008 mehr Kilometer zurück als je zuvor. Der Vorjahreswert wurde damit nochmals um 2,5 % übertroffen. Kein anderes Bahnnetz der Welt wird intensiver genutzt: Pro Kilometer Schiene und Tag verkehrten 2008 durchschnittlich 92,7 Züge (2007: 90,8).

Während die Trassennachfrage von SBB Personenverkehr im Berichtsjahr um 2,8 % auf 120,3 Mio. Trassenkilometer zulegen, sank jene von SBB Cargo um 2,2 % auf 24,2 Mio. Trassenkilometer. Insgesamt war im Güterverkehr vor allem im letzten Quartal 2008 ein markanter Rückgang der Nachfrage, namentlich im Transitverkehr, zu verzeichnen. Hingegen stieg im Open Access die Trassennachfrage Dritter sowohl im Personen- als auch Güterverkehr um 5,4 % beziehungsweise 12,3 %.

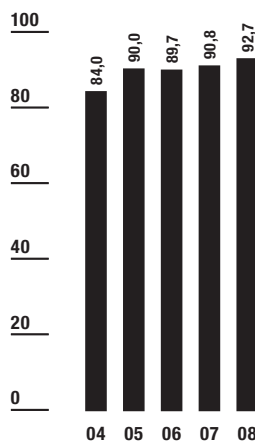
Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 erhöhte die SBB im Personenverkehr die Zahl der täglich angebotenen Zugkilometer um weitere 5,5 %.

## Entwicklung Trassenkilometer

in Mio. Trassenkilometer



## Züge pro km Schiene und Tag



**Zielgerichteter Unterhalt der Anlagen.** Als Folge der stetig steigenden Mobilitätsbedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden wird das SBB Netz immer intensiver genutzt. Immer mehr, immer schnellere und immer schwerere Züge erhöhen jedoch den Verschleiss der Infrastrukturanlagen. Dadurch steigt der Aufwand überproportional, um deren hohe Zuverlässigkeit und Ver-

Der erhöhte Unterhaltsaufwand zeigt sich auch in den folgenden Werten: Im Berichtsjahr wurden im Fahrbereich rund 415 000 Tonnen Neuschotter eingebaut, 225 000 Stück Schwellen ausgewechselt und circa 250 Kilometer neues Gleis verlegt. Der letzte Wert entspricht rund einem Zwölftel des gesamten Schienennetzes der SBB.

Kein anderes Bahnnetz der Welt wird intensiver genutzt als das der SBB: Pro Kilometer Schiene und Tag verkehrten 2008 fast 93 Züge.

fügarkeit als Basis für einen pünktlichen und sicheren Zugverkehr im Dienste der Kunden zu erhalten. Der laufende Unterhalt unter «dem rollenden Rad» – die Zeitfenster für den Unterhalt werden immer enger, den Verkehr einzuschränken oder gar zu stoppen, wird immer schwieriger – ist aufwendig und teuer. Gemäss einer strategischen Forderung des Bundesrates an die SBB müssen die abgeltungsberechtigten Teile der Anlagen ein ausgeglichenes Ergebnis erzielen.

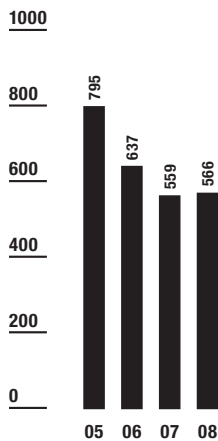
Der gesteigerte Aufwand im Unterhalt belastete das Jahresergebnis des Geschäftsfeldes Netz. Dieses fiel mit CHF –10,1 Mio. (2007: CHF –15,0 Mio.) negativ aus. Das Ergebnis Netz aus der operativen Tätigkeit – ohne Sondereffekte und ohne ausserordentliche betriebliche Effekte – belief sich auf CHF –34,0 Mio. (CHF –18,5 Mio.). 2008 erreichten der Aufwand für den Unterhalt und die Investitionen in die Substanzerhaltung ein Volumen von CHF 2,07 Mia. (CHF 1,93 Mia.).

## Strom: günstige Marktbedingungen.

Mit 2407 Gigawattstunden (GWh) wurde der Bahnstromumsatz des Vorjahres (2327 GWh) um 3,4 % übertroffen. Der Anteil der hydraulischen Energieproduktion in den eigenen und den Partnerwerken lag mit 1867 GWh unwesentlich unter dem Wert des letzten Jahres (1876 GWh). Die Eigenproduktion wurde durch nicht verfügbare Pumpen in Châtelard (planmässige Reparatur) und im Etzelwerk (Schaden) eingeschränkt. Auch die Fremdproduktion sank geringfügig auf 696 GWh (787 GWh).

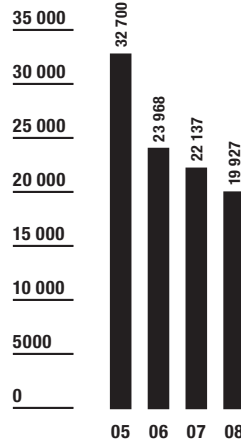
## Störungen an Sicherungsanlagen

Durchschnittliche Anzahl Störungen pro Monat



## Verspätungsminuten wegen Sicherungsanlagen

Durchschnittliche Anzahl Verspätungsminuten pro Monat



Die Strommarktpreise schwankten im Jahr 2008 stark: Im ersten und vierten Quartal, in denen der Geschäftsbereich Energie üblicherweise zu wenig eigenen Strom produziert und auf dem Markt zukaufen muss, lagen die Preise unter Budget. Im zweiten und dritten Quartal hingegen, in denen die SBB wegen der Schneeschmelze und Regenwasser zu viel eigenen Strom gewinnt und den Überschuss verkaufen kann, konnten höhere Preise erzielt werden als budgetiert. Insgesamt erzielte das Geschäftsfeld Energie 2008 ein Ergebnis von CHF 40,5 Mio. (CHF 47,2 Mio.).

## Fast pünktlich trotz hochbelastetem Netz.

Die Zahl der Verspätungsminuten, die durch Störungen an Sicherungsanlagen ausgelöst wurden, sank im Berichtsjahr. Und dies trotz des zusätzlich bewältigten Verkehrsvolumens. Erstmals wurde mit durchschnittlich 19 927 Minuten pro Monat (–10 %, 2007: 22 137 Minuten) die 20 000-Minuten-Marke unterboten. 2005, als das Projekt «10 000 Minuten» gestartet wurde, lag der Monatswert noch bei 32 700 Minuten. Umgekehrt stieg die Zahl der Störungen um 1,7 % auf 566 (2007: 559) pro Monat.

Die Bilanz der Pünktlichkeit fällt insgesamt jedoch durchgezogen aus. Während im Binnengüterverkehr der Zielwert für die ankommenden Güterzüge mit 93,1 % (Ziel: 92,0 %) übertroffen wurde, lag der Wert für die Personenzüge mit 89,7 % leicht unter der Vorgabe (Ziel: 90,3 %).

Auch auf den acht S-Bahn-Netzen gab es Unterschiede in der Pünktlichkeit: In St. Gallen (95,7 %), Zürich (92,3 %) und im Tessin (Tilo, 95,4 %) wurde das Ziel von 92,0 % übertroffen, in Basel (89,6 %), Bern (91,7 %), Lausanne (91,4 %), Luzern (90,2 %) und Zug (90,8 %) hingegen teilweise deutlich verpasst.

Mit 97,2 % wurde das Ziel der netzweit zu vermittelnden Anschlusszüge (98 %) knapp verfehlt.

**Die Pünktlichkeit aus Kundensicht.** Seit Jahren misst die SBB die Pünktlichkeit der täglich rund 9000 Personen- und Güterzüge auf ihrem Netz. Im internationalen Vergleich darf sich diese nach europäischen Standards erhobene Pünktlichkeit durchaus sehen lassen.

Unberücksichtigt blieb jedoch bei der bisherigen Messmethode, ob ein Zug mit zwei Dutzend oder mehreren Hundert Fahrgästen besetzt war – die Zahl der von einer Verspätung betroffenen Kunden floss nicht in die Statistik ein. Das will die SBB ändern und die Pünktlichkeit effektiv so erfassen, wie sie die Kunden wahrnehmen. Künftig werden bei der Messung der Pünktlichkeit auch die Auslastung der Züge und die Zahl der gebrochenen Anschlüsse erfasst. Damit wird der Kundensicht der Pünktlichkeit der SBB Züge besser Rechnung getragen. Gleichzeitig helfen diese Daten, die Verspätungsursachen noch genauer auszuwerten und die nötigen Korrekturmassnahmen zielgerichteter einzuleiten zu können.



Parallel zum Systemwechsel wendet die SBB auch bei der Zielerreichung einen strengeren Massstab an: Bisher galt ein Zug als pünktlich, wenn er höchstens 4 Minuten und 59 Sekunden zu spät kam: Mindestens 95 % der Züge – so die Vorgabe der SBB – müssen in dieser Zeitspanne das Ziel erreichen. Neu legt die SBB eine zusätzliche Messlatte bei 2 Minuten und 59 Sekunden. Als Ziel wurde festgelegt, dass 90,3 % aller Züge innerhalb dieser Toleranz verkehren.

**Fahrplanstabilität: Sorgen in der Romandie.** Zwischen Netzauslastung und Fahrplanstabilität besteht ein enger Zusammenhang: Die steigende Auslastung belastet die Stabilität. Weil mittlerweile auf mehreren wichtigen Hauptlinien die Kapazitäten praktisch aus-

Mehrere ZEB1-Projekte bedürfen einer raschen Finanzierung und Planung. Nur so sind erste Angebotsverbesserungen bereits in den Jahren 2016 und 2020 möglich. Insbesondere sechs Projekte verlangen nach einer Vorfinanzierung: die Zufahrten zur Durchmesserlinie Zürich, die Zufahrten zur NEAT beziehungsweise dem Gotthard-Basistunnel, das vierte Gleis zwischen Renens und Lausanne, der Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau, die Verkürzung der Zugfolgezeit zwischen Bern und Thun sowie die niveaufreie Abkreuzung in Liestal Nord.

Im Dezember 2008 präsentierte der Bundesrat erste Ideen zur nächsten Bahn-Ausbauetappe unter dem Namen «Bahn 2030». Der rasche weitere Ausbau des Netzes ist zwingend und dringend. Dabei braucht

## Immer mehr, immer schnellere und schwerere Züge erhöhen den Verschleiss der Infrastruktur. Dadurch steigt der Aufwand überproportional, um deren Substanz zu erhalten.

gereizt sind, fallen Störungen an Fahrzeugen oder Anlagen stärker als früher ins Gewicht: Die Stabilität des Gesamtfahrplans beginnt zu wanken, der Dominoeffekt spielt, Verspätungen sind die Folge. Treten solche Hemmnisse an neuralgischen Punkten des Netzes auf, sind die Auswirkungen für die Kunden noch gravierender.

In der Romandie – besonders auf der Linie zwischen Lausanne und Genf, wo bei Störungen Umfahrungsmöglichkeiten fehlen – kam es im Berichtsjahr mehrmals zu solchen Ereignissen. Vor allem die wiederholten Fahrleitungsstörungen im Raum Renens lösten bei den betroffenen Fahrgästen Unmut aus. Die SBB setzte im Herbst 2008 eine Taskforce Romandie ein: Sie erarbeitet einen Massnahmenkatalog zur Verbesserung der Betriebsstabilität in der Westschweiz.

### Langfristige Planung ist nötig.

**ZEB1 rasch anpacken.** Die eidgenössischen Räte haben im Berichtsjahr den Weg bereitet für das Projekt ZEB1 (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur). Mit einem Investitionsvolumen von CHF 5,4 Mia. sollen in einem ersten Schritt Kernprojekte realisiert werden zur Erweiterung der Netzkapazität. Die SBB ist wegen der stetig steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Kunden und der diversen Engpässe im Netz dringend auf eine rasche Planung, Projektierung und Realisierung von ZEB1 angewiesen. Die knappen Mittel der öffentlichen Hand bedingen, dass nach wirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, betrieblichen und zeitlichen Kriterien Prioritäten gesetzt werden.

es auch Möglichkeiten zur Vorfinanzierung der Projekte. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die SBB bereits in den nächsten Jahren nicht mehr über die notwendigen Kapazitäten verfügt, um ihren Transportauftrag zu erfüllen.

**Durchmesserlinie Zürich: erster Schritt getan.** Bereits seit über einem Jahr im Gang sind die Arbeiten zum Bau der Durchmesserlinie in Zürich. Dabei ermöglichte der Kanton Zürich mit grossem Engagement eine Vorfinanzierung und somit eine beschleunigte Realisierung. Im September einigten sich der Kanton Zürich, das Bundesamt für Verkehr und das Bundesamt für Raumplanung zusammen mit der SBB auf die Finanzierungsmodalitäten für das aktuell grösste Bauvorhaben der SBB.

Der 5,4 km lange Weinbergtunnel und der zweite unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse bilden die beiden Kernelemente des Bauwerks im Zentrum Zürichs. Seit Oktober bohren sich zwei Tunnelbohrmaschinen von Zürich Oerlikon her – eine für den Bahn- und die andere für den Flucht- und Rettungstollen – durch den Weinberg. Bis Ende Jahr waren rund 300 Meter des neuen Tunnels ausgebrochen.

Als erstes Element der voraussichtlich im Jahr 2013 (S-Bahn-Verkehr) beziehungsweise 2015 (zusätzlich Fernverkehr) in Betrieb gehenden Durchmesserlinie wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember die Passage Sihlquai den Kunden und Passanten übergeben. Die neue Passage ist 35 Meter breit und 120 Meter lang. Sämtliche Perrons zu den Gleisen 3 bis 17 sind über Rolltreppen, Lifte und Treppen erschlossen. Die anspruchsvollste Herausforderung stellte das Bauen unter Betrieb dar, musste doch im grössten Bahnhof der Schweiz mit täglich 2000 ein- und ausfahrenden Zügen der Betriebsalltag sicher und pünktlich abgewickelt werden können. Aus betrieblichen Gründen liessen sich jeweils nur zwei Gleise gleichzeitig sperren.

**Neue Haltestellen, neue Gleise.** Die SBB baute auch 2008 das Haltestellennetz für die Kunden weiter aus und nahm vier neue Haltestellen in Betrieb: Steinach, Arbon-Seemoosriet, Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten.

Der Bahnhof Lausen wurde erneuert. Neu liegt der Bahnhof 400 Meter näher beim Dorfzentrum und fügt sich nahtlos ins Ortsbild ein. Der Bahnhof verfügt nun über die gängigen Standards der S-Bahn Nordwestschweiz: stufenfrei erschlossene Perrons, helle Personenunterführungen, freundliche Beleuchtung, kundenfreundliche Informationsmittel etc.

## Die SBB ist wegen den stetig steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Kunden und den Engpässen im Netz auf eine rasche Realisierung von ZEB1 angewiesen.

Ebenfalls noch stärker auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet wurde der Bahnhof Burgdorf. Die beiden Bahnhöfe von SBB und BLS wurden zusammengelegt, die Perrons durchgehend erhöht, die Beleuchtungselemente neu angeordnet und die Kundeninformationssysteme ergänzt. Dank dieser Massnahmen sind sowohl in Lausen als auch in Burgdorf die Anforderungen des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes erfüllt.

Dank des Baus eines zweiten, rund 3,4 Kilometer langen Gleises zwischen Cham und Rotkreuz konnte ein Engpass auf der Linie Luzern–Zug–Zürich auf den Fahrplanwechsel hin eliminiert werden. Der Ausbau erlaubt nicht nur ein grösseres Fahrplanangebot auf dieser Relation und bei der Stadtbahn Zug, sondern dient auch der Fahrplanstabilität zwischen der Zentralschweiz und Zürich.

Diverse Bahnhöfe in der Romandie wurden ebenfalls den Kundenbedürfnissen angepasst. So wurden in Genf Cornavin, Romont und Puidoux-Chexbres mehrere Perrons auf die bequeme Einstiegshöhe von 55 Zentimetern erhöht. In Romont und St. Maurice wurde zudem je ein zusätzlicher Perron für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste gebaut.

## Technologie – die Bahn im Wandel.

**Wachsende Kommunikationsnetze.** Weiter gewachsen ist im Berichtsjahr das GSM-R-Netz (Global System for Telecommunications-Rail). Per Ende 2008 standen 281 GSM-R-Standorte in Betrieb – bis ins Jahr 2012 sollen es rund 800 sein. GSM-R bildet die Basis für verschiedenste technologische Anwendungen und dient dem Datentransfer im Bereich des Funkverkehrs, der Zuglenkung und -überwachung, der Kundeninformation etc. GSM-R wird für die direkte Kommunikation genutzt: Monatlich rund 10 000 Stunden Gespräche und 250 000 SMS belegen dies.

Auch im Bereich der Stellwerk-Technologie wurden Fortschritte erzielt. Der Automatisierungsgrad des Netzes beträgt heute dank der Leittechnik ILTIS rund 80 Prozent. So wurden 2008 unter anderem die Bahnhöfe Burgdorf, Wynigen, Bickigen, Effingen, Frick, Hor-

nussen, Lupfig, Schinznach Dorf, Villnachern, Cossonay, Ebikon, Gisikon-Root, Gütsch, Eglisau, Hüntwangen-Wil, Zweidlen, Weiach-Kaiserstuhl, Sulgen und Altstätten automatisiert. Neu werden sie von Fernsteuerzentren aus überwacht und betrieben.

Per Ende 2008 überwachen schweizweit 84 Anlagen automatisch die passierenden Züge auf Heissläufer, festsitzende Bremsen, verschobene Ladungen, Verletzungen des Lichtraumprofils, Austritte chemischer Stoffe etc. Die Fäden laufen im Interventionszentrum Zugkontrollenrichtungen (ZKE) in Erstfeld zusammen. Die ZKE-Anlagen sind an neuralgischen Stellen des Netzes installiert. Priorität geniessen die Transitachsen und die Zufahrten zu langen oder viel befahrenen Tunnels. Seit zwei Jahren wurde keine Zugentgleisung wegen eines Heissläufers oder festsitzender Bremsen mehr verzeichnet. Die gewonnenen Echtzeitdaten über den Fahrzeugzustand und die Trassenbelastung sollen zunehmend auch für die Unterhaltsoptimierung genutzt werden. Bis 2012 wird das Netz der Zugkontrollenrichtungen mit 160 Anlagen noch dichter gestrickt.

**10 Millionen Kilometer per ETCS.** Ebenfalls auf eine unterbrechungsfreie GSM-R-Verbindung angewiesen ist das europäisch standardisierte Zugsicherungssystem ETCS Level 2 (European Train Control System). ETCS erlaubt Geschwindigkeiten von bis zu 250 Kilometern pro Stunde bei Zugfolgezeiten von 120 Sekunden. Bei der SBB steht es auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist im Einsatz; auch sichert es den Zugverkehr im Lötschberg-Basistunnel. Mitte 2008 wurde die 10-Millionen-Marke der im ETCS-Level-2-Modus fahrplanmässig zurückgelegten Zugkilometer überschritten.

## Ausblick 2009.

2009 ist Infrastruktur an verschiedenen Fronten gefordert. An erster Stelle steht die Kundenorientierung: Die Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur und damit verbunden die Pünktlichkeit der Züge stehen im Zentrum unseres Wirkens; auch die Kundeninformation in den Bahnhöfen, insbesondere im Ereignisfall, muss weiter verbessert werden.

Beim Ausbau des Bahnnetzes werden wichtige Weichen gestellt: Die Umsetzung der Bahnprojekte aus dem Konjunkturprogramm des Bundes und die Realisierung des ersten Angebotsschrittes von ZEB1 sind dringend. Das Konjunkturprogramm bietet die Chance, bestehende Rückstände bei der Substanzerhaltung aufzuholen.

Intern gilt es, die organisatorische Effizienz von Infrastruktur weiter zu steigern, die Führungsstrukturen zu straffen und den Prozess der kontinuierlichen Verbesserung auf allen Ebenen systematisch einzuführen.

## Immobilien

### Deutlich verbessertes Betriebsergebnis.

SBB Immobilien nutzte die steigenden Personenfrequenzen in den Bahnhöfen: Die Umsätze in den Grossbahnhöfen konnten um 6,1 % gesteigert werden. Die Mieterträge und die Verkaufserlöse bildeten zusammen die wichtigen Ertragspfeiler. SBB Immobilien verbesserte 2008 das Betriebsergebnis um 7,6 % auf CHF 291,6 Mio. und konnte dadurch substantielle Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur und deutlich höhere Leistungen für die Sanierung der Pensionskasse SBB ausrichten. Der Immobilienbereich entwickelte zudem rund 80 grosse Areale im Umfeld der Bahnhöfe weiter. Das Segmentergebnis betrug CHF 3,3 Mio.

Die SBB ist nicht nur die grösste Reise- und Transportfirma der Schweiz, sie bewirtschaftet auch 4000 Grundstücke mit 3500 Gebäuden. Mit der konsequenten Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu attraktiven Dienstleistungszentren leistet SBB Immobilien einen wichtigen Beitrag zur integrierten Mobilität und zu einem umfassenden Serviceangebot für die Kundinnen und Kunden der SBB. Gleichzeitig wertet die SBB das Umfeld der Bahnhöfe durch eine gezielte Entwicklung der angrenzenden SBB-Areale auf. Die von SBB Immobilien erwirtschafteten Mittel kommen den Kunden und dem ganzen Unternehmen zugute.

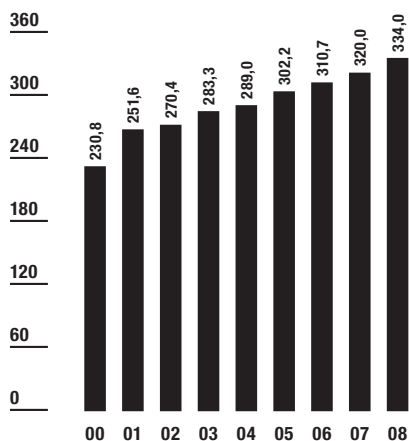
SBB Immobilien verbesserte das Betriebsergebnis gegenüber dem Vorjahr deutlich um 7,6 % auf CHF 291,6 Mio. Mit dem erwirtschafteten Gewinn erbrachte SBB Immobilien CHF 132,1 Mio. Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse SBB (2007: CHF 74,1 Mio.) und CHF 69,0 Mio. (CHF 74,0 Mio.) Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur. Das Segmentergebnis nach Ausgleichszahlungen betrug CHF 3,3 Mio. (CHF 32,6 Mio.).

#### **SBB Immobilien im Überblick**

in Mio. CHF	2008	2007	2006
<b>Betriebsertrag</b>	<b>705,2</b>	<b>661,6</b>	<b>602,5</b>
<b>– Mieterträge Liegenschaften</b>	<b>455,8</b>	<b>443,1</b>	<b>421,0</b>
– davon Mieterträge von Dritten	334,0	320,0	310,7
<b>– Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen</b>	<b>128,2</b>	<b>99,5</b>	<b>46,1</b>
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>413,6</b>	<b>390,7</b>	<b>372,8</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>291,6</b>	<b>270,9</b>	<b>229,8</b>
<b>Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen</b>	<b>202,6</b>	<b>186,5</b>	<b>153,0</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>3,3</b>	<b>32,6</b>	<b>27,8</b>
<b>Brutto-Investitionen</b>	<b>357,9</b>	<b>175,2</b>	<b>196,7</b>
<b>Buchwertanlagen</b>	<b>3 381,6</b>	<b>3 248,4</b>	<b>3 281,6</b>
<b>Mitarbeitende (FTE)</b>	<b>754</b>	<b>736</b>	<b>761</b>

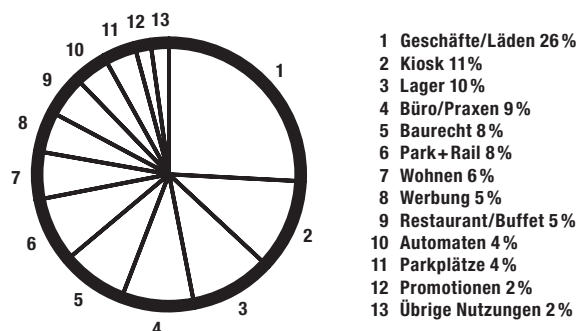
## Entwicklung Mieterträge von Dritten

in Mio. CHF



## Mieterträge von Dritten nach Nutzungsart

in %



Wichtige Ertragspfeiler waren einerseits die Mieterträge und andererseits die höheren Erlöse aus Immobilienverkäufen. Die Mieterträge von Dritten stiegen um 4,4 % auf CHF 334,0 Mio. Seit 2000 wuchsen sie um rund 45 %. Den wichtigsten Beitrag dazu leisteten die Ladengeschäfte und Lokale in den 31 grössten Bahnhöfen mit ihren verbesserten Umsätzen. Der Gewinn aus der Veräusserung von Anlagevermögen betrug CHF 128,2 Mio. Die Investitionen der SBB im Immobilienbereich beliefen sich 2008 auf CHF 358 Mio. (2007: CHF 175 Mio.).

## Drei starke Portfolios.

SBB Immobilien nimmt die Eigentümer- und Bewirtschaftungsfunktion für die Immobilien der SBB wahr. Aufgrund der über 160-jährigen Bahngeschichte ist das Portfolio sehr vielfältig. Im Berichtsjahr strukturierte SBB Immobilien den Bestand klarer und optimierte die strategische Planung. Künftig konzentriert sich die SBB auf die Weiterentwicklung der drei Portfolios Bahnproduktion, Bahnhöfe und Anlageobjekte. Dafür sollen in den nächsten sechs Jahren rund CHF 2,4 Mia. investiert werden.

**Portfolio Bahnproduktion: wettbewerbsfähige Büro- und Produktionsstandorte.** SBB Immobilien will allen Divisionen der SBB marktgerechte und zukunftsorientierte Büro-, Betriebs- und Produktionsgebäude zur Verfügung stellen. Unter anderem betrifft dies die Unterhaltsanlagen und Werkstätten für SBB Personenverkehr und SBB Cargo. Im Weiteren unterstützt sie die Konzentration der SBB-eigenen Bürostandorte. Zum Beispiel im sogenannten Kohledreieck in Zürich, wo durch die Zusammenlegung der heute dezentral organisierten Baudienste Synergien genutzt und die Interventionszeiten verbessert werden. SBB Immobilien plant zudem die SBB Dienstleistungszentren in Zürich Altstetten und Bern Wankdorf.

**Portfolio Bahnhöfe: kundenorientierte Weiterentwicklung.** Die Bedeutung der Bahnhöfe als Zentren mit umfassenden Dienstleistungsangeboten nimmt laufend zu. Mit der steigenden Zahl von Bahnreisenden und mit den wachsenden Ansprüchen der Kunden müssen sich die Bahnhöfe weiterentwickeln. Die SBB hat wichtige Bahnhofprojekte abgeschlossen und dadurch die Attraktivität der Bahnhöfe erhöht, zum Beispiel mit dem Neubau in Visp oder dem denkmalpflegerisch wertvollen Umbau in Rapperswil. Zudem hat sie weitere Projekte gestartet, die die Kundenfreundlichkeit der Bahnhöfe markant steigern werden. Dazu gehören etwa der Neubau in Aarau sowie die Umbauten in Olten und Biel.

Der Bahnhof Zug ist dank einigen gezielten Anpassungen in die Topliga der RailCity-Bahnhöfe aufgestiegen. Das bedeutet, dass Zug zu einem Shopping- und Dienstleistungszentrum mit einer eigenen Centerleitung weiterentwickelt wurde. St. Gallen wird 2009 folgen. Zusammen mit Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich werden es dann insgesamt neun RailCity-Bahnhöfe sein.

Eine Stufe darunter ist das Konzept «Mehr Bahnhof» positioniert. Dieses beinhaltet den Ausbau von 22 grösseren Bahnhöfen zu Dienstleistungszentren mit einheitlichem Grundangebot. 13 davon sind bereits realisiert. 2008 kamen Visp, Yverdon-les-Bains und Delémont dazu. 2009 folgen Sion, Brig, Wil und Olten.

Insgesamt erzielten die Mieter in den 31 SBB Grossbahnhöfen einen Detailhandels- und Gastronomieumsatz von CHF 1,45 Mia. Umgerechnet auf die Bevölkerung der Schweiz erwirtschafteten die Geschäfte in diesen Grossbahnhöfen damit einen Umsatz

Während der Euro 2008 wurden die Bahnhöfe besonders intensiv genutzt, insbesondere diejenigen der Host Cities Genf, Bern, Basel und Zürich, und dies bis tief in die Nacht hinein. In dieser Zeit weiteten die SBB und ihre Partner das Angebot und die Öffnungszeiten im Bereich Service, zum Beispiel für Informationen und Gepäckaufbewahrung, sowie in der Gastronomie gezielt aus. Dennoch erreichte die SBB, dass die Stammkunden am Morgen jeweils von aufgeräumten und sauberen Publikumsanlagen profitieren konnten (siehe auch den Kasten Euro 2008 auf Seite 23.)

**Portfolio Anlageobjekte: fokussierte Strategie.** Mit einer fokussierten Investitionsstrategie für Entwicklungsareale an zentralen Lagen will die SBB das Wertsteigerungspotenzial realisieren. Von 2009 bis 2014 plant sie, CHF 1,2 Mia. in diese strategisch wichtigen Areale mit erstklassiger Verkehrserschliessung zu investieren. Gleichzeitig forciert sie auch die Portfoliobereinigung

## Die Bedeutung der Bahnhöfe als Zentren mit umfassenden Dienstleistungsangeboten nimmt zu. Sie sind wichtig für die integrierte Mobilität.

pro Kopf der Bevölkerung von CHF 191. Das Umsatzwachstum in den Grossbahnhöfen lag mit 6,1% deutlich über der durchschnittlichen Entwicklung im Schweizer Detailhandel (+4,3%). Allein die RailCity-Bahnhöfe (inklusive St. Gallen) erzielten einen Umsatz von CHF 1,09 Mia. (+5,2%). In Zürich, Aarau, Biel und Brig wurde das Umsatzwachstum durch umfangreiche Bauarbeiten gebremst. Eine wichtige Umsatzbasis sind die abgeschlossenen Rahmenverträge mit Firmen in den Bereichen Kioskgeschäft, Waren- und Fotoautomaten sowie Drittwerbung, die sich ebenfalls positiv entwickelten.

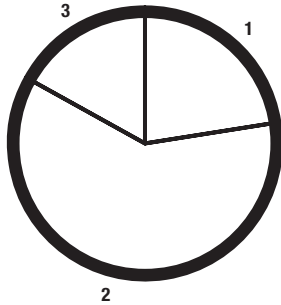
Neben den Grossbahnhöfen entwickelt die SBB auch die mittleren und kleinen Bahnhöfe. Diese will SBB Immobilien in erster Linie effizient und kundenorientiert bewirtschaften. 2008 wurden im Rahmen dieses Programms diverse Bahnhofgebäude umgebaut und mit zusätzlichen Angeboten für die Kunden attraktiver gestaltet. So konnten SBB Immobilien und ihre Partner zum Beispiel in Bonstetten-Wettswil, Porrentruy, Glattbrugg und Romanshorn grosszügige, moderne Convenience-Shops eröffnen.

und verkauft strategisch und betrieblich nicht mehr benötigte Objekte und Entwicklungsareale. 2008 hat die SBB 193 Objekte (2007: 186) veräussert, darunter die Areale für die Grossprojekte Zug Schleife Nord und Luzern Tribtschen. Ebenfalls zum Verkauf gelangten bekannte Gebäude wie die Lokremise in St. Gallen oder der Spiesshof in Basel. Insgesamt erzielte SBB Immobilien 2008 aus der Veräusserung von Anlagevermögen einen Gewinn von CHF 128,2 Mio. (+28,8%). In den nächsten sechs Jahren sollen Anlagen im Wert von rund CHF 1,7 Mia. verkauft werden.

SBB Immobilien erreichte 2008 zentrale Meilensteine bei über 80 grossen Arealentwicklungsprojekten im Umfeld der Bahnhöfe. So erhielt sie Baubewilligungen für die wichtigen Projekte Neuchâtel TransEurope, Basel SüdPark und Zürich Stadtraum HB/Sihlpost und konnte hier überall bereits wichtige Mietverträge abschliessen. Weiter startete sie den Bau der Projekte Winterthur Stellwerk RailCity und Bahnhof Aarau. In Chur konnte sie den Nutzern des Zentrums «Gleis d» die Schlüssel übergeben.

### Ertragswert der Portfolios Immobilien

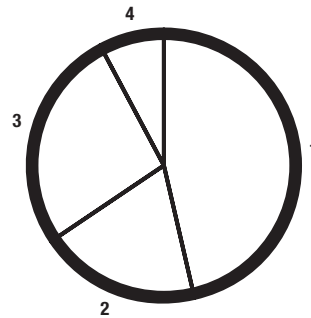
in Mia. CHF



- 1 Bahnproduktion 1,6
- 2 Bahnhöfe 4,3
- 3 Anlageobjekte 1,2

### Portfolio Bahnhöfe. Basis Mieterträge Dritte

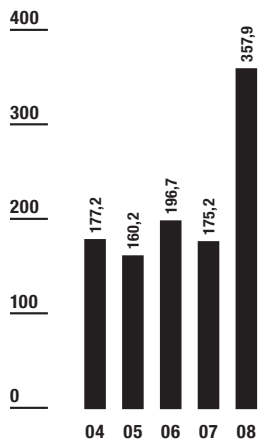
in Mio. CHF



- 1 9 RailCity CHF 109 Mio.
- 2 22 mehr Bahnhof CHF 45 Mio.
- 3 217 mittlere Bahnhöfe CHF 62 Mio.
- 4 550 Kleinbahnhöfe (inkl. 200 Haltestellen) CHF 18 Mio.

### Brutto-Investitionen SBB Immobilien

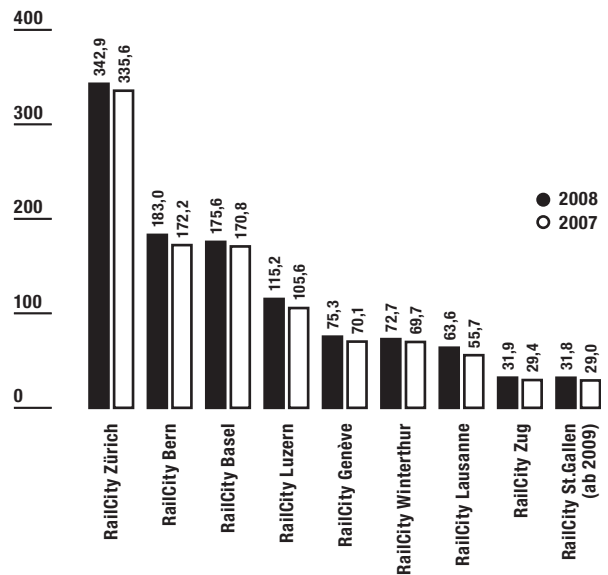
in Mio. CHF



Quelle statistisches Vademecum

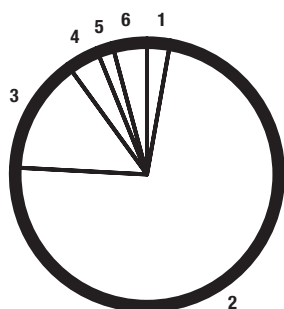
### Umsatzentwicklung Mieter RailCity-Bahnhöfe

in Mio. CHF



### Geschäftsfelder RailClean (Basis Einsatzstunden)

in %



- 1 Innenreinigung 3%
- 2 Aussenreinigung Zirkulationsflächen Publikum 73%
- 3 Aussenreinigung Bahnhofgebäude – z.B. Wartehallen, WC 14%
- 4 Hauswartung 4%
- 5 Graffiti 2%
- 6 Winterdienst 4%

## Qualität und Kundenzufriedenheit.

**Sauberkeitsstandards erreicht.** RailClean sorgt für saubere Publikumsanlagen. Auch 2008 wurden die geforderten Sauberkeitsstandards erreicht. Die rund 430 Reinigungsfachleute der SBB sind zuständig für die Sauberkeit aller Räume, Flächen und Gleisanlagen, die für die Kunden zugänglich sind. Zudem sorgen sie für die Schneeräumung der Publikumsanlagen im Winter und achten aktiv auf Schäden, die sie zur Reparatur melden. Ein spezialisiertes Team entfernt laufend die Graffiti. Im Zug der Weiterentwicklung hat RailClean in den RailCity-Bahnhöfen auch Hauswartungsaufgaben übernommen.

**Kunden sind gesamthaft zufrieden.** Die SBB befragte im Herbst 2008 die Bewohner im Einzugsgebiet der Grossbahnhöfe über ihre Zufriedenheit mit den Angeboten und Leistungen in den Bahnhöfen. Die Befragung

Mit dem erwirtschafteten Gewinn erbrachte SBB Immobilien CHF 132,1 Mio. für die Sanierung der Pensionskasse und CHF 69,0 Mio. Ausgleichszahlungen an SBB Infrastruktur.

ergab 80 von 100 möglichen Punkten. Insgesamt wurden die Bahnhöfe positiv beurteilt. Im Vorjahr wurde eine solche Umfrage nur über die RailCity-Bahnhöfe durchgeführt; diese zeigte ein praktisch identisches Resultat. Allerdings schätzen die Kundinnen und Kunden die Sauberkeit zunehmend kritischer ein, weshalb ihr die SBB weiterhin grosse Beachtung schenkt. Zugunsten der verbesserten Sauberkeit und Ordnung werden auch Ertragseinbussen in Kauf genommen. So hat die SBB in Absprache mit ihren Geschäftspartnern entschieden, ab April 2008 in Ladengeschäften und an Kiosken auf den Verkauf von Alkohol ab 22 Uhr zu verzichten.

## Diverse Aktivitäten.

Die SBB fördert aktiv die kombinierte Mobilität, indem sie den Kunden den Zugang zur Bahn erleichtert. 2008 übergab sie den Kunden weitere 2500 neue oder sanierte Parkplätze zur Nutzung, insgesamt stehen heute 25000 Abstellplätze zur Verfügung. Seit 2001 hat die SBB somit die bewirtschafteten Park+Rail-Plätze verdoppelt. Im Geschäftsfeld Park+Rail erwirtschaftete sie CHF 24,6 Mio. (+7,4 %).



Neben Park+Rail konkretisiert und forciert die SBB auch das Projekt «Ihr Zweiradplatz am Bahnhof» immer weiter. Sie will gemeinsam mit den Gemeinden in 60 grösseren Bahnhöfen zusätzlich zu den bestehenden 80 000 Zweiradplätzen 10 000 neue erstellen. Im Jahr 2008 wurden entsprechende Verbesserungen an insgesamt zehn Bahnhöfen umgesetzt. So eröffnete die SBB im März in Brugg die erste doppelstöckige Veloparkanlage in einem SBB-Bahnhof.

**Auswirkungen der Finanzkrise.** Auf den Schweizer Bau- und Immobilienmärkten war der Konjunkturabschwung bis Ende 2008 noch wenig spürbar. Das Kaufinteresse ausländischer Investoren nahm zwar ab, wurde aber durch die Nachfrage von institutionellen und privaten Schweizer Investoren kompensiert. Aufgrund der Finanzkrise erwartet die SBB allerdings auf dem Büroflächenmarkt eine Seitwärtsbewegung. Die Nachfrage nach grossen, zusammenhängenden Flä-

## SBB Immobilien erreichte 2008 zentrale Meilensteine bei über 80 grossen Arealentwicklungsprojekten im Umfeld der Bahnhöfe.

SBB Immobilien stellt im Weiteren sicher, dass das notwendige Land für verschiedene Bahn- oder Drittprojekte rechtzeitig zur Verfügung steht. Diese Transaktionen betrafen Lärmschutz- und andere Bahnprojekte wie die Durchmesserlinie Zürich, die S-Bahn-Strecke Genf Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) und die neue Haltestelle Prilly-Malley zwischen Lausanne und Renens.

chen an Toplagen wird aber weiterhin intakt bleiben. Die Detailhandels-Verkaufsfläche wächst bei gleichzeitig sinkender Konsumentenstimmung stark, was zu einem Ungleichgewicht führt. Moderne und gut positionierte Objekte werden aber kaum negativ betroffen sein. Die Baupreisteuerung dürfte sich für 2009 aufgrund der zu erwartenden tieferen Material- und Energiepreise sowie der schwächeren Nachfrage deutlich reduzieren.

### Ausblick 2009.

**Nachfrageorientierte Weiterentwicklung der Bahnhöfe.** Im laufenden Jahr wird die SBB verschiedene Bahnhöfe durch divisionsübergreifende Projekte weiterentwickeln und auf die steigenden Frequenzen sowie die veränderten Kundenbedürfnisse ausrichten. Der Bahnhof soll eine Visitenkarte für die Bahn und die Stadt beziehungsweise Gemeinde sein. Dazu wird die SBB 10 bis 15 Grossbahnhöfe hinsichtlich Kapazität, Kundenfreundlichkeit und Dienstleistungsstandard überprüfen. Gleichzeitig werden für viele Kleinbahnhöfe individuelle Nutzungspläne erarbeitet. Mit Rivaz wurde bereits 2008 ein Bahnhof auf dieser Basis erneuert.

**Aus dem Geschäftsbereich Immobilien wird eine Division.** Was sich in der Realität bereits etabliert hat, bekommt nun offiziellen Status: Ab 1. Januar 2009 wird SBB Immobilien analog zu Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur als Division geführt. Damit trägt die SBB der wachsenden Bedeutung dieses Geschäftsbereiches Rechnung.

## Corporate Governance

### Verantwortungsbewusst und transparent.

Das Vertrauen in die Geschäftspolitik der SBB wird durch eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung und -kontrolle beeinflusst. Die Corporate Governance bildet die Grundlage der Entscheidungs- und Kontrollprozesse der SBB.

Die SBB orientiert sich an den Interessen der verschiedenen beteiligten Anspruchsgruppen. Es sind dies die Kundinnen und Kunden, der Bund als Alleinaktionär, die Mitarbeitenden und die Sozialpartner, die Geschäftspartner, die Öffentlichkeit und die Politik. Der Verwaltungsrat nimmt die ihm dabei übertragene Verantwortung aktiv wahr.

Mit einer umfassenden und offenen Kommunikation will die SBB den Erwartungen und Bedürfnissen nach vermehrter Information und erweiterter Transparenz gerecht werden. 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 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 zugunsten der SBB Infrastruktur im SBBG.

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

## 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 vier Divisionen und die Zentralbereiche führen eigene Rechnungen. Die Rechnungslegung erfolgt nach Swiss GAAP FER.

Die zum Konsolidierungskreis der SBB gehörenden Konzern- und assoziierten Gesellschaften sind im Beteiligungsverzeichnis ab der Seite 128 aufgeführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um privatrechtliche Gesellschaften, deren Aktien nicht kotiert sind.

Die 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. Aufgrund einer speziellen Vereinbarung mit dem Bund liegt die Führung der AlpTransit Gotthard AG nicht bei der SBB und wird deshalb nicht konsolidiert. Die Vertreterinnen und Vertreter der SBB in den Verwaltungsräten von Konzerngesellschaften und Beteiligungen werden vom Verwaltungsrat SBB auf Vorschlag der Konzernleitung (seit 1. Januar 2009) 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 weder bei der SBB noch bei ihren voll konsolidierten Tochtergesellschaften (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.



## Verwaltungsrat.

**Die Mitglieder des Verwaltungsrates.** Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, 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.

### Thierry Lalive d'Épinay (1944, CH)

Verwaltungsratspräsident seit 1999 (Rücktritt per 31. Dezember 2008), dipl. Ing. ETH, Dr. sc. techn., geschäftsführender Partner der Unternehmensberatungsfirma HPO AG, Freienbach. Vorsitzender des Remuneration & Nomination Committees sowie Mitglied des Audit Committees.

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

### 1 Ulrich Gygi (1946, CH)

Verwaltungsratspräsident ab 1. Januar 2009, Dr. rer. pol., Konzernleiter Die Schweizerische Post (bis 31. März 2009), Vorsitzender des Remuneration & Nomination Committees sowie Mitglied des Audit Committees.

Verwaltungsratsmandate: SRG SSR idée suisse, Bern | AXA Winterthur, Winterthur.

### 2 Ulrich Sinzig (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Vizepräsident seit 2002, Fürsprecher, Direktor der Aare Seeland mobil AG (asm), Langenthal.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: BKW FMB Energie AG, Bern | Alpar, Flug und Flugplatz-Gesellschaft AG, Bern | Präsident Präsenz Bern (Verein) | Litra, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Mitglied des Vorstandes.

### 3 Hans Bieri (1953, CH), Personalvertreter

Mitglied seit 1999, Elektromechaniker, Verbandssekretär des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes (SEV).

Politisches Mandat: SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament.

### 4 Paul Reutlinger (1943, CH)

Mitglied seit 1999, Unternehmensberater. Mitglied des Remuneration & Nomination Committees.

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.

### 5 Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Vorsitzender des Corporate Governance Committees sowie Mitglied des Audit Committees.

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, Vorsitzender des Komitees | Fondation Foot Avenir, Paudex, Stiftungsrat | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat | Stiftung Studienzentrum Gerzensee, Stiftungsrat | Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat | ACE Ltd, Zürich | Renault Finance SA, Lausanne.

### 6 Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin, Mitglied des Remuneration & Nomination Committees.

Andere Mandate: Präsidentin des Rats der Fachhochschule Genf.

### 7 Andreas Hunziker (1958, CH)

Mitglied seit 2005, Dr. iur., Dr. Andreas Hunziker Unternehmensberatung GmbH, Oberwil-Lieli, Inhaber. Mitglied des Corporate Governance Committees.

Andere Mandate: Universität St. Gallen, Privatdozent.

### 8 Conrad Löffel (1946, CH)

Mitglied seit 23. April 2008, diplomierter Wirtschaftsprüfer, Vorsitzender des Audit Committees.

Verwaltungsratsmandate: Valora Holding AG, Bern | Adimmo AG, Basel.

### 9 Bernd Malmström (1941, D)

Mitglied seit 23. April 2008, Dr. iur., Unternehmensberater/Rechtsanwalt.

Verwaltungsrats- und andere Mandate: BLG Logistics GmbH, Bremen | Fraport AG, Frankfurt | HHLA Intermodal, Hamburg | IFCO-Systems B.V., Amsterdam, Vorsitzender | K+S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, Vorsitzender | Stinnes Corporation, New York, Vorsitzender | Times matters GmbH, Neu-Isenburg | Vorsitzender, VTG AG, Hamburg.

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

Die weiteren Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sowie in politischen Ämtern sind unter den einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrates (siehe Seite 81) aufgeführt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates üben keine Exekutivfunktionen innerhalb der SBB aus. Sie gehörten in den drei der Berichtsperiode vorangegangenen Geschäftsjahren weder der Geschäftsführung der SBB AG noch der Geschäftsführung von Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften an. Sie standen auch persönlich nicht in geschäftlichen Beziehungen zur SBB (z. B. als Lieferant, Kreditgeber).

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

## 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 wieder wählbar. Die Amtsdauer endet spätestens mit Erreichen des 70. Altersjahres.

Der Verwaltungsrat wurde vom Bundesrat im Rahmen der Gesamterneuerungswahl anlässlich der Generalversammlung 2007 gewählt. Der Verwaltungsrat wird gestaffelt erneuert. Die nächsten Gesamterneuerungswahlen finden 2011 statt.

**Interne Organisation.** Der Verwaltungsrat konstituiert sich im Übrigen selber, indem er aus seiner Mitte den Vizepräsidenten, die Vorsitzenden der Committees des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates ist. Entscheide werden immer vom Gesamtverwaltungsrat getroffen.

Der Führungsprozess fokussiert sich in enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung auf gesamtunternehmerische Aspekte und wird durch die Organisationseinheit «Konzernentwicklung» auf Stufe Konzern unterstützt. Dies führt zu einer Stärkung des Strategieprozesses zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung sowie einer engen Verzahnung zwischen Strategie- und Finanzplanungsprozess. Der Verwaltungsrat hat zudem die Möglichkeit, Schwerpunkte zu setzen, was zu einer vertieften Einbindung in strategische Inhalte und Beschlüsse geführt hat. Die Einführung von zwei zusätzlichen Strategietagen ermöglicht eine vertiefte Behandlung besonderer Entwicklungen und Herausforderungen sowie bedeutender Projekte.

Das Audit Committee, das Remuneration & Nomination Committee sowie das Corporate Governance Committee bestehen in der Regel aus zwei bis drei Verwaltungsratsmitgliedern. Der Präsident des Verwaltungsrates ist mit Ausnahme des Corporate Governance Committee in allen Committees vertreten. Der CEO und die betroffenen Divisions- beziehungsweise Bereichsleiter nehmen in der Regel an diesen Sitzungen teil. Über jede Sitzung eines Committees wird ein Protokoll erstellt, das sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten. Werden im Gesamtverwaltungsrat Geschäfte behandelt, welche bereits Thema in einem Committee waren, geben die Vorsitzenden der Committees eine Empfehlung ab. Das Audit Committee hat im Berichtsjahr vier Mal, das Remuneration & Nomination Committee sechs Mal und das Corporate Governance Committee zwei Mal getagt.

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2008 elf ordentliche und acht ausserordentliche Sitzungen ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Committees je nach Geschäft zu ihren Sitzungen zusammen. Pro Verwaltungsratssitzung wurden im Rahmen eines vom Verwaltungsrat bestimmten Planes jeweils ein bis zwei Schwerpunktthemen detailliert vorgestellt und erörtert.

Die Traktanden für die Verwaltungsratssitzungen werden vom Verwaltungsratspräsidenten festgelegt, diejenigen der Committees vom jeweiligen Vorsitzenden. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates kann die Aufnahme von Traktanden beantragen.

Der CEO nimmt in der Regel an der Verwaltungsratssitzung teil. Die Leiter der betroffenen 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 Konzernleitung. Der Verwaltungsrat und die einzelnen Committees unterziehen sich ebenfalls regelmässig einer Selbstbeurteilung.

## Kompetenzregelung zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung.

Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 12 Abs. 1 SBBG und den Statuten die Geschäftsführung an die Konzernleitung 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 Konzernleitung.** 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;
- Jahresbericht über die Erreichung der Eigenerziele des Bundes;
- jährlicher Revisionsplan für die interne Revision;
- Revisionsberichte der internen und externen Revisionsstellen sowie umfassender Bericht der externen Revisionsstelle;
- Risikomanagementsystem und regelmässige Risk Reports;
- internes Kontrollsystem im Sinne von Art. 728a OR;
- jährliche Berichterstattung über die Beteiligungsgesellschaften des Konzerns SBB;
- jährlicher Sicherheitsbericht.

Das Audit Committee behandelt gemäss eigenem Organisationsreglement die VR-Geschäfte in den Bereichen Rechnungslegung, finanzielle Berichterstattung, internes Kontrollsystem/Risk Management sowie bei Entscheidungen von grosser finanzieller Tragweite. Es entscheidet zudem in denjenigen Geschäften, für welche es selber die Entscheidungskompetenz hat (z.B. Festlegung der Mehrjahresplanung sowie des Jahresprüfprogramms der internen Revision). Es beurteilt zudem im Auftrag des Verwaltungsrats die Unabhängigkeit und die Leistung der internen und externen Revisionsstelle.

Die interne Revision unterstützt den Verwaltungsrat, das Audit Committee und die Konzernleitung bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichts- und Kontrollpflichten. Sie war bis am 31. Dezember 2008 organisatorisch dem CEO zugeordnet und stand unter der Oberaufsicht des Audit Committees. Ab dem 1. Januar 2009 wird die interne Revision direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.



Von links nach rechts: Georg Radon, Paul Blumenthal, Markus Jordi, Andreas Meyer, Philippe Gauderon, Nicolas Perrin, Urs Schlegel



## Konzernleitung.

**Mitglieder der Konzernleitung.** Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Konzernleitung, die Funktionen der einzelnen Mitglieder, ihre Nationalität und das Jahr ihrer Berufung in die Konzernleitung. 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.

**Andreas Meyer** (1961, CH)

Operativer Leiter seit 2007, Rechtsanwalt, MBA INSEAD Fontainebleau (Frankreich), zuvor Rechtskonsulent/Projektleiter ABB Schweiz, Baden, Geschäftsführer Babcock Rohrleitungsbau GmbH, Oberhausen/Bitterfeld (D) und zuletzt bei der Deutschen Bahn AG als Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Stadtverkehr GmbH und Mitglied der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH sowie Mitglied des Executive Boards der Deutschen Bahn AG.

**Paul Blumenthal** (1955, CH)

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

**Nicolas Perrin** (1959, CH)

Leiter Güterverkehr seit 1. Januar 2008, diplomierter Bauingenieur ETH Zürich. Zuvor Leiter des Geschäftsbereichs International und stellvertretender Divisionsleiter (SBB Cargo AG), ab August 2007 interimistischer Leiter SBB Cargo. Bei der SBB seit 1987.

**Georg Radon** (1958, CH)

Leiter Corporate Finance und Controlling (seit 1. August 2008), Höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule Zürich (HWV), Swiss Certified Controller am Institut für Betriebsökonomie Zürich sowie Harvard Business School in Boston. Zuletzt Tätigkeit als Group Chief Financial Officer und Mitglied der Konzernleitung von SR Technics in Zürich/Kloten.

**Claude Alain Dulex** (1949, CH)

Leiter Corporate Finance und Controlling (seit 2000, schied 2008 aus dem Unternehmen aus), 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.

**Markus Jordi** (1961, CH)

Leiter Personal (seit 1. Oktober 2007), lic. iur. Zuvor Tätigkeit als Leiter Human Resources Schweiz der Basler Versicherungen und Mitglied der Direktion sowie ab 2006 als Leiter Corporate Human Resources der Bâloise Holding.

Mandat: Vizepräsident des Stiftungsrates «Alters- und Pflegeheim Am Bach», Gerlafingen (Stiftung).

**Hansjörg Hess** (1951, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 2004, Rücktritt per 31. Dezember 2008), 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).

**Philippe Gauderon** (1955, CH)

Leiter Infrastruktur (ab 1. Januar 2009), lic. iur., Rechtsanwalt. Zuletzt Tätigkeit als Leiter Operating sowie stellvertretender Divisionsleiter Personenverkehr. Bei der SBB seit 1996. Zuvor Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

**Urs Schlegel** (1948, CH)

Leiter Immobilien (seit 1992). Dazwischen von 1997 bis 1999 Generalsekretär der SBB. Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Hochschule St. Gallen. Der Geschäftsbereich Immobilien ist seit 2003 direkt der Konzernleitung angegliedert und ab dem 1. Januar 2009 eine eigenständige Division. Seit 1981 bei der SBB.

**Weitere Tätigkeiten und Interessenbindungen.** Die Mitglieder der Konzernleitung sind aufgrund ihrer Funktion in verschiedenen Verwaltungsräten von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der SBB tätig.

Weitere Tätigkeiten in Führungs- und Aufsichtsgremien sind unter den einzelnen Mitgliedern der Konzernleitung aufgeführt.

**Managementverträge.** Die SBB oder ihre Konzerngesellschaften haben keine Managementverträge mit Gesellschaften oder natürlichen Personen ausserhalb des Konzerns abgeschlossen.

**Organisation und Aufgaben der Konzernleitung.** Die Konzernleitung besteht aus dem CEO, den Leitern der Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur sowie der Zentralbereiche Personal und Corporate Finance und Controlling. Seit dem 1. Januar 2009 gilt die neue Struktur des Konzerns, wie sich die SBB ab diesem Zeitpunkt bezeichnet. Der Geschäftsbereich Immobilien wird dabei zu einer eigenständigen Division aufgewertet und Personenverkehr, Cargo und Infrastruktur gleichgestellt. Ab diesem Zeitpunkt wird die Geschäftsleitung (neu: Konzernleitung) um den Leiter Immobilien erweitert.

Der CEO steht der Konzernleitung vor und ist gegenüber dem Verwaltungsrat verantwortlich für den Gesamterfolg des Unternehmens. Die Mitglieder der Konzernleitung sind ihm unterstellt.

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

Die Konzernleitung tritt in der Regel alle 14 Tage zu einer Sitzung zusammen. Über jede Sitzung wird ein Protokoll geführt, das dem Präsidenten des Verwaltungsrats zur Einsicht zugestellt wird. An den Sitzungen nehmen der Generalsekretär, der Leiter Kommunikation sowie die Leiter Informatik und Konzernentwicklung mit beratender Stimme teil. Bei Bedarf werden weitere Kader- und Fachleute beigezogen. Entscheide der Konzernleitung erfolgen im Sinne des Konsenses. Kommt ein solcher nicht zustande, entscheidet der CEO. Der CEO führt zudem direkt auch die Leiter der Zentralbereiche (Generalsekretariat, Kommunikation, Sicherheit, interne Revision, Informatik und Konzernentwicklung), des Geschäftsbereichs Immobilien (ab 1. Januar 2009 Division) sowie die Consulting Group. Die interne Revision wird ab dem 1. Januar 2009 direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

## Entschädigungen.

**Inhalt und Festsetzungsverfahren der Entschädigungen.** Der Verwaltungsrat hat die Entschädigung seiner Mitglieder seit dem 1. Januar 1999 festgelegt und unverändert beibehalten. 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 Konzernleitungsmitglieder setzt sich zusammen aus einem fixen Grundsalar, einer erfolgs- und leistungsabhängigen Prämie sowie einer Spesenpauschale. Dazu erhält jedes Mitglied jährlich eine einmalige Einlage in sein Pensionskassenguthaben.

Das Remuneration & Nomination Committee unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämiensystems, die Definition der Kriterien der Zielerreichung und den anwendbaren Massstab. Gleichzeitig genehmigt der Verwaltungsrat die Zielerreichungen und die darauf abgestützten Leistungs- und Erfolgsprämien für das vorangegangene Geschäftsjahr. Im Berichtsjahr überarbeitete die SBB das Zielvereinbarungssystem. Die strategiekonforme und stufengerechte Definition, Strukturierung und Gewichtung der Zielkategorien wurden präzisiert. Aufgabenerfüllung bzw. Verhalten werden neu individuell beurteilt. Es wurde die Möglichkeit der individuellen Überperformance geschaffen.

**Beteiligungen.** Die Mitglieder des Verwaltungsrates resp. der Konzernleitung sind an der SBB nicht beteiligt.

### **Entschädigungen an amtierende Organmitglieder.**

Die Publikation der Entschädigungen erfolgt nach Massgabe der vom Bundesrat erlassenen Kaderlohnverordnung sowie nach den seit dem 1. Januar 2008 in Kraft getretenen Transparenzvorschriften betreffend Vergütungen an Mitglieder des Verwaltungsrates und der Konzernleitung im Obligationenrecht (Art. 663b<sup>bis</sup> OR):

Die Mitglieder des Verwaltungsrates (inkl. Verwaltungsratspräsident) erhielten im Geschäftsjahr 2008 insgesamt eine Entschädigung von CHF 841 666 (Vorjahr: CHF 760 000), zuzüglich einer Spesenpauschale von CHF 90 166 (Vorjahr: CHF 90 400). Die 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 Entschädigung für den Vizepräsidenten belief sich auf CHF 90 000 (Vorjahr: CHF 90 000) und für die übrigen sieben Mitglieder des Verwaltungsrates auf CHF 501 666 (Vorjahr: CHF 420 000). Die Spesenpauschale belief sich für den Vizepräsidenten auf CHF 10 000 (Vorjahr: CHF 10 000) und für die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates auf CHF 50 166 (Vorjahr: CHF 50 400).

Die an die Mitglieder der Konzernleitung (inkl. CEO) ausbezahlte Entschädigung belief sich auf CHF 4 133 119 (Vorjahr: CHF 3 403 567), davon fixes Grundsalar CHF 2 663 334 (Vorjahr: CHF 2 197 500), leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil CHF 1 469 785 (Vorjahr: CHF 1 206 067). Darin enthalten sind die Lohnzahlungen an die ausgetretenen D. Nordmann (bis 31.08.2008) und C.A. Dulex (bis 31.10.08). Zusätzlich wurde gesamthaft eine Spesenpauschale von CHF 138 334 (Vorjahr: CHF 111 036) sowie gesamthaft eine jährliche einmalige Einlage in die Pensionskassenguthaben von CHF 420 500 (Vorjahr: CHF 455 208) entrichtet.

Die Entschädigung für den CEO betrug CHF 796 000 (Vorjahr: CHF 900 000), davon fixes Grundsalar CHF 540 000 (Vorjahr: CHF 500 000) und leistungs- und erfolgsorientierter Lohnbestandteil CHF 256 000 (Vorjahr: CHF 400 000). Zusätzlich wurde eine Spesepauschale von CHF 25 200 (Vorjahr: CHF 25 000) und eine Einlage in das Pensionskassenguthaben von CHF 60 000 (Vorjahr: CHF 60 000) entrichtet. Die beim ehemaligen Arbeitgeber durch den Stellenwechsel nachträglich aberkannten Beitragsjahre der Altersvorsorge wurden mit einer nochmaligen und letzten Einlage in sein Pensionskassenguthaben von CHF 168 000 (Vorjahr: CHF 250 000) ausgeglichen.

#### **Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder.**

Die aus dem Verwaltungsrat ausgetretenen Mitglieder erhalten für die Dauer von vier Jahren nach ihrem Austritt ein Generalabonnement 1. Klasse der schweizerischen Transportunternehmen. An ehemalige Organmitglieder wurden im Berichtsjahr keine Entschädigungen ausgerichtet (Vorjahr: ebenfalls keine). Für die früher ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Konzernleitung wurden 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 Konzernleitung haben keine Honorare oder andere Vergütungen für zusätzliche Dienstleistungen zugunsten 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 Konzernleitung andere Nebenleistungen oder Bonifikationen entrichtet. Die leistungs- und erfolgsorientierten Prämien, welche arbeitsvertraglicher Bestandteil des Kaders sind, orientieren sich in erster Linie an Finanz-, Sicherheits- und Pünktlichkeitszielen. Die Konzernleitung 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 zwölf Monate. Abgangsschädigungen sind keine vorgesehen.

**Höchste Gesamtentschädigungen.** Die Entschädigung für den Verwaltungsratspräsidenten und für den CEO 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. Weil die SBB dem Börsengesetz nicht unterstellt ist, 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 nach Rücksprache 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);
- Geschäftsbericht, Jahres- und Konzernrechnung, Gewinnverwendung: Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 17 Abs. 2 SBBG) und durch die Generalversammlung;
- Wahl beziehungsweise Abwahl des Verwaltungsrates;
- Entlastung des Verwaltungsrates.

Die Berichterstattung an Uvek und EFD erfolgt an regelmässigen Sitzungen durch den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie den CEO. Darüber hinaus orientiert die SBB die federführenden Departemente sowie das Bundesamt für Verkehr im Rahmen regelmässig stattfindender Gespräche über aktuelle Themen aus Verwaltungsrat und Konzernleitung.

**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 gilt der SBB die aufgrund von Planrechnungen ungedeckten Kosten ab (mehr Informationen auf den Seiten 38 ff.). 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 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 2008 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 2008 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 696 000 (Vorjahr: CHF 1 759 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 64 000 (Vorjahr: CHF 35 000).

Sämtliche geplanten Auftragsvergaben an die externe Revisionsstelle sind gemäss Beschluss des Audit Committees 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.** Das Audit Committee 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.

# Jahreschronik 2008

---

## Januar

---

11. Januar – Die SBB beginnt mit der Sanierung des Bahndamms in Wünnewil-Flamatt. Die Arbeiten dauern bis November und behindern den Bahnverkehr zwischen Bern und Freiburg massiv. Es kommt zu systematischen Verspätungen. Im August 2007 hatten schwere Unwetter zur Absenkung des Damms geführt und die Sanierungsarbeiten im Umfang von CHF 13,2 Mio. notwendig gemacht.

28. Januar – Die SBB kündigt an, dass die Läden und Kioske in den Bahnhöfen ab dem 1. April nach 22 Uhr keinen Alkohol mehr verkaufen werden. Mit dieser Massnahme leisten SBB und Ladenbetreiber einen aktiven Beitrag für mehr Ordnung und Sauberkeit in den Bahnhöfen.

## Februar

---

4. Februar – Erstmals können die Kunden im Online-Ticketshop der SBB internationale Fahrausweise und Platzreservierungen im Internet auswählen, bezahlen und selber ausdrucken.

15. Februar – Beste Wetterbedingungen locken viele Menschen in die Wintersportorte. Die SBB setzt an den Wochenenden während der Sportferien jeweils 30 Extrazüge ein. Allein durch den neuen Lötschberg-Basistunnel verkehren an den Wochenenden 22 Extrazüge ins Wallis.

26. Februar – Nach zehn Jahren im Amt erklärt Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay auf Ende 2008 seinen Rücktritt. Er hat die mit der Bahnreform 1999 geschaffene SBB AG als erster Verwaltungsratspräsident geleitet. In dieser Zeit wandelte sich die SBB vom früheren Regiebetrieb des Bundes in ein modernes und leistungsfähiges Transport- und Dienstleistungsunternehmen in einem zunehmend von Wettbewerb geprägten Markt.

28. Februar – Der Verwaltungsrat wählt den 50-jährigen aargauer Betriebswirtschaftler Georg Radon zum neuen Finanzchef der SBB. Radon war zuletzt CFO und Mitglied der Konzernleitung der SR Technics Group und tritt bei der SBB die Nachfolge von Claude-Alain Dulex an.

## März

---

7. März – Die SBB gibt vor dem Hintergrund des massiven operativen Verlustes von SBB Cargo 2007 in der Höhe von CHF 87,9 Mio. ein Sanierungsprogramm für SBB Cargo im Umfang von CHF 70 Mio. bekannt. Der Grossunterhalt der SBB Lokomotiven soll schrittweise in Yverdon konzentriert werden. Gleichzeitig soll der Unterhalt von Güterwagen in Bellinzona in Partnerschaft mit Unternehmen der Privatwirtschaft ausgebaut werden. Das Kunden Service Center Fribourg wird aufgelöst und in die Zentrale von SBB Cargo in Basel integriert. Das Sanierungspaket sieht den Abbau von insgesamt 401 Stellen – davon 300 Stellen im Bereich Steuerung und Administration – vor.

7. März – Während das Sanierungsprogramm allgemein auf Verständnis stösst, beschliesst die Belegschaft im Industriewerk Bellinzona (IW Bellinzona) noch am selben Tag einen unbefristeten Streik (siehe Seite 24). Die Streikaktion wird von weiten Kreisen der Tessiner Bevölkerung, der Tessiner Behörden, der Politik und der Kirche im Tessin aktiv unterstützt. Die Arbeitsniederlegung dauert einen Monat und wird am 5. April abgebrochen als Resultat von Verhandlungen, die von Bundesrat Moritz Leuenberger geführt werden. Die SBB verzichtet auf die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen in Bellinzona. In der Folge erarbeiten Vertreter der Sozialpartner und des ehemaligen Streikkomitees gemeinsam mit der SBB im Rahmen eines von alt Nationalrat Franz Steinegger geleiteten runden Tisches Massnahmen für eine nachhaltige Verbesserung des Ergebnisses des IW Bellinzona um jährlich CHF 10 Mio. bis 2010. Nach 2010 sind weitere Ergebnisverbesserungen nötig.

17. März – Zur Bewältigung des Osterverkehrs Richtung Süden setzt die SBB 65 Extrazüge ein. Insgesamt bietet sie über Ostern 50 000 zusätzliche Sitzplätze an.

31. März – Die 75 Business-Wagen der SBB werden zu fahrenden Hotspots. In Zusammenarbeit mit Swisscom ist es erstmals möglich, in Intercity-Zügen auf der Strecke zwischen Zürich und Bern mit Wireless LAN im Zug online zu arbeiten und zu surfen.

#### April

2. April – Trotz der schwierigen Finanzlage bei SBB Cargo schliesst die SBB AG das Geschäftsjahr 2007 mit einem Konzerngewinn von CHF 80,4 Mio. ab. Die Zahlen der transportierten Personen (306,7 Mio.) und Güter (13,37 Mia. Tonnenkilometer) erreichen Rekordwerte. Getragen wird das Konzernergebnis von den Gewinnen bei SBB Personenverkehr und bei SBB Immobilien, wie an der Bilanzmedienkonferenz bekanntgegeben wird.

29. April – Die Verwaltungsräte des Stromkonzerns Atel und der SBB stimmen dem Bau des neuen Pumpspeicherkraftwerks Nant de Drance im Unterwallis zu. Das Kraftwerk soll ab 2015 die künftigen Energiebedarfsspitzen in der Bahnstromversorgung abdecken. Die Kosten für das Bauwerk werden mit CHF 990 Mio. veranschlagt. Die SBB ist an der gemeinsamen Tochtergesellschaft mit einem Anteil von 40 % beteiligt, Atel hält 60 %.

29. April – Die SBB verstärkt ihre Anstrengungen für den Klimaschutz: Sie lanciert ein konzernweites Energiesparprogramm mit dem Ziel, bis 2015 trotz Mehrangebot 10 % des geplanten Energieverbrauchs einzusparen.

#### Mai

9. Mai – Der Kanton Aargau, die Stadt Aarau und die SBB feiern den Spatenstich für den neuen Bahnhof Aarau. Das alte Bahnhofgebäude wird abgerissen, bis 2010 wird ein moderner Neubau mit attraktiven Dienstleistungs-, Büro- und Geschäftsflächen entstehen.

25. Mai – 90 000 Besucher feiern zusammen mit den Kantonen St. Gallen und Graubünden, der Stadt Chur und den Gemeinden im Rheintal das Jubiläum «150 Jahre Rheintal-Linie». Gleichzeitig erfolgt die Eröffnung des neuen Bahnhofs Chur.

#### Juni

7. bis 29. Juni – Die Schweizer machen ihrem Titel als «Europameister im Bahnfahren» alle Ehre. Die Schweiz und Österreich sind Austragungsort der Fussball-Europameisterschaft, und mit ihnen steht auch die SBB ganz im Zeichen der Grossveranstaltung. Die Euro 2008 wird ein Grosserfolg für die SBB und den Öffentlichen Verkehr in der Schweiz: Gegen 2 Millionen Gäste und Fans fahren mit den Zügen der SBB zu den Spielen und in die Host Cities. Das entspricht einem Marktanteil von rund 80 %. Die SBB setzt ohne nennenswerte Zwischenfälle insgesamt 4700 Extrazüge ein. 1400 zusätzliche Mitarbeitende aus zentralen Diensten stehen als Kundenbetreuer im Einsatz (siehe auch Seite 23).

11. Juni – Am Spitzentag der Euro 2008 in der Schweiz befördert die SBB 350 000 Fans und Gäste zu den Spielen. Allein an diesem Tag fahren 250 SBB Extrazüge. Gleichzeitig gilt es, den täglichen Pendlerverkehr in der gewohnt guten Qualität abzuwickeln. Auch dies gelingt. Dies SBB erhält viel Lob für ihre Leistungen rund um die Euro 2008.

25. Juni – Der Bundesrat wählt den 61-jährigen Ulrich Gygi zum neuen Verwaltungsratspräsidenten der SBB AG. Der langjährige Konzernleiter der Post tritt sein Amt bei der SBB per 1. Januar 2009 an.

25. Juni – Die SBB startet die Feiern zum 150-Jahr-Jubiläum der Strecke Lausanne–Genf–La Plaine. Zwei Sonderausstellungen der SBB im Herbst am Comptoir Suisse in Lausanne und an der Foire de Genève schliessen die Jubiläumsfeierlichkeiten ab.

29. Juni – Das Eidgenössische Jodlerfest lockt 12 000 Sänger und 300 000 Besucher nach Luzern. 80 Prozent davon reisen mit der SBB an, die über 100 Extrazüge einsetzt.

30. Juni – Der Verwaltungsrat spricht einen Rahmenkredit von CHF 1,51 Mia. für neues Rollmaterial. Die SBB beschafft damit für die Zürcher S-Bahn 50 neue Doppelstock-Triebzüge beim Schweizer Hersteller Stadler Rail und 121 Niederflur-Doppelstockwagen bei Siemens/Bombardier.

## Juli

2. Juli – Der Bundesrat schickt vier Varianten zur Sanierung der Pensionskasse SBB in die Vernehmlassung. Die SBB begrüsst den Schritt und betont, dass nur die Variante 1, die auch Schwankungsreserven vorsieht, eine nachhaltige Sanierung der PK SBB gewährleistet. Die SBB erwartet vom Bund, dass er die Verantwortung trägt für die ungenügende Ausfinanzierung bei der Lancierung der PK SBB 1999. Keine Sonderbehandlung hingegen erwartet die SBB vom Bund im Zusammenhang mit den zusätzlichen Belastungen der PK SBB durch die aktuelle Finanzkrise. Dieses Problem müssen Arbeitgeber, PK SBB und Versicherte gemeinsam lösen.

## August

9. August – Hunderttausende von «Ravern» treffen sich an der Streetparade in Zürich. Auch die SBB macht mit und stellt 90 000 zusätzliche Sitzplätze in 110 Extrazügen zur Verfügung.

30. August – Popstar Madonna zieht am grössten Open-Air Konzert aller Zeiten in der Schweiz die Massen in ihren Bann. 70 000 Fans pilgern nach Dübendorf – die meisten von ihnen mit 130 Extrazügen der SBB.

## September

3. September – Die SBB publiziert die Halbjahreszahlen 2008 und weist fürs erste Halbjahr einen Konzerngewinn von CHF 104,7 Mio. aus. Das entspricht gegenüber der Vorjahresperiode einem Plus von 13,4%. Das Resultat ist geprägt von einer steigenden Nachfrage im Personenverkehr (+6,9%). Gleichzeitig gibt die SBB bekannt, dass sie für SBB Cargo geeignete Partner sucht, um die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Güterverkehrstochter zu stärken.

7. September – Mehrere zehntausend Besucher feiern das 125-jährige Bestehen der Seetallinie zwischen Emmenbrücke und Lenzburg.

30. September – Gegen 600 000 Zuschauer verfolgen im Schweizer Fernsehen die Aufführung von Giuseppe Verdis Oper «La Traviata». Sie wird live von verschiedenen Szenepätzen im Hauptbahnhof Zürich übertragen.

## Oktober

2. Oktober – Die SBB lanciert zusammen mit den öffentlichen Transportunternehmen und Jelmoli ein neues Halbtaxabo mit integrierter Gratis-Visa-Kreditkarte. Dies erspart den Kunden den jährlichen Erneuerungsprozess. Das neue Halbtaxabo kostet CHF 125.– pro Jahr und ist damit CHF 25.– günstiger als das ordentliche Einjahres-Halbtaxabo.

15. Oktober – Innerhalb der angekündigten Frist reichen 14 interessierte Unternehmen eine konkrete Offerte für eine Partnerschaft mit SBB Cargo ein. Die Angebote werden evaluiert, anschliessend werden mit den potenziellen Partnern Verhandlungen geführt. Die SBB will im Verlauf von 2009 über die Partnerschaft entscheiden.

30. Oktober – Am frühen Morgen bricht der Winter über die Schweiz herein. Schwerer Schnee, umgestürzte Bäume und abgebrochene Äste behindern während mehrerer Stunden den Bahnverkehr in der Schweiz massiv. Die SBB verzeichnet an diesem Tag rund 20 Streckenunterbrüche und Störungen.

## November

15. November – Die SBB feiert mit einem historischen Sonderzug und der Illumination der Berner Lorrainebrücke – der einstigen «Roten Brücke» – das 150-jährige Bestehen der durchgehenden Bahnverbindung Zürich–Wylersfeld–Bern.

21. November – Die SBB präsentiert den Fahrplan 2009. Er bringt erneut schnellere und häufigere Bahnverbindungen in der Schweiz. Das Angebot der SBB wird um weitere 5,5% Zugkilometer ausgebaut. Damit stösst das Netz zusehends an die Kapazitätsgrenzen, besonders zur Hauptverkehrszeit. Wesentliche Neuerungen sind der lückenlose Intercity-Halbstundentakt Basel–Zürich sowie zusätzliche Züge zwischen den Zentren Bern–Zürich und Lausanne–Genf.

21. November – Die SBB gibt bekannt, dass sie dem Bund Projektvorschläge für Konjunkturmassnahmen in den Jahren 2009 und 2010 eingereicht hat. Die Projekte sind gemäss SBB baureif. Dabei handelt es sich um vorzuziehende Vorhaben, die einerseits der Erhaltung des Netzes dienen und andererseits Engpässe auf dem Netz beseitigen.

28. November – Der Verwaltungsrat beschliesst, den schweren Fahrzeugunterhalt der Lokomotiven konzernweit in einer Einheit zu konzentrieren und beim Personenverkehr anzugliedern. Damit wechselt per 1. Januar 2009 das Industriewerk Bellinzona organisatorisch von der Division Güterverkehr zur Division Personenverkehr. Daraus ergeben sich für den Standort Bellinzona Synergiegewinne und neue Möglichkeiten am Markt.

## Dezember

14. Dezember – Der neue Fahrplan rollt gut an. Einziger Wermutstropfen: Die seit zwei Jahren erwarteten neuen Cisalpino-Triebzüge ETR 610 stehen noch immer nicht zur Verfügung. Aufgrund der ungenügenden Verfügbarkeit und zahlreicher Pannen müssen mehrere Züge des Typs ETR 470 von Cisalpino auf der Gotthardstrecke durch SBB Neigezüge ersetzt werden. Dies erfordert von den Kunden ein Umsteigen in Lugano, stabilisiert aber den Fahrplan.

16. Dezember – Der Verwaltungsrat wählt den 53-jährigen Romand Philippe Gauderon zum neuen Leiter Infrastruktur und Mitglied der SBB Konzernleitung. Gauderon leitete bisher im Personenverkehr den Bereich Operating. Er tritt am 1. Januar 2009 die Nachfolge von Hansjörg Hess an, der innerhalb der SBB Beratungsaufgaben übernimmt.





## Finanzbericht

### SBB Konzern

Finanzieller Lagebericht	94
Konzernerfolgsrechnung	100
Konzernbilanz	101
Konzerngeldflussrechnung	102
Konzerneigenkapitalnachweis	103
Anhang zur Konzernrechnung	104
Anmerkungen zur Konzernrechnung	108
Segmentinformation Konzernenerfolgsrechnung SBB	124
Segmentinformation Konzernbilanz SBB	126
Beteiligungsverzeichnis	128
Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung	130

### SBB AG

Erfolgsrechnung	132
Bilanz	133
Anhang zur Jahresrechnung	134
Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis	142
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	143

## Finanzieller Lagebericht

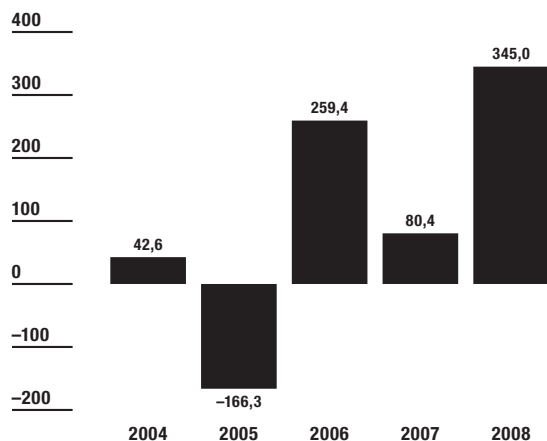
Das Geschäftsjahr 2008 verlief für den SBB Konzern trotz der weltweiten Finanzkrise und der sich abzeichnenden Konjunkturabschwächung positiv. Das Konzernergebnis verbesserte sich auf CHF 345,0 Mio. gegenüber CHF 80,4 Mio. im Vorjahr. Die hohen Investitionen führten jedoch zu einem negativen Free Cash Flow von CHF –505,6 Mio. Die positive Entwicklung ist die Folge verbesserter Spartenergebnisse im Personenverkehr, Güterverkehr und bei Immobilien. Die erzielten Mehrerträge bei SBB Immobilien werden für Ausgleichszahlungen für die Zinsaufwendungen und Amortisation des PK-Darlehens verwendet.

Der Konzerngewinn beläuft sich auf CHF 345,0 Mio. Das Ergebnis fällt gegenüber dem Vorjahr um CHF 264,6 Mio. (+329,1 %) höher aus. SBB Personenverkehr steigerte sein Ergebnis um CHF 83,8 Mio. (+43,4 %), SBB Cargo um CHF 160,5 Mio. (+84,3 %). Der Gewinn vor

Steuern und Ausgleichszahlungen von SBB Immobilien stieg um CHF 16,1 Mio. (+8,6 %). Das Vorjahresergebnis war jedoch durch Bildung von Restrukturierungsrückstellungen, insbesondere im Bereich SBB Cargo, mit CHF 96,0 Mio. belastet.

### Konzernergebnis

in Mio. CHF

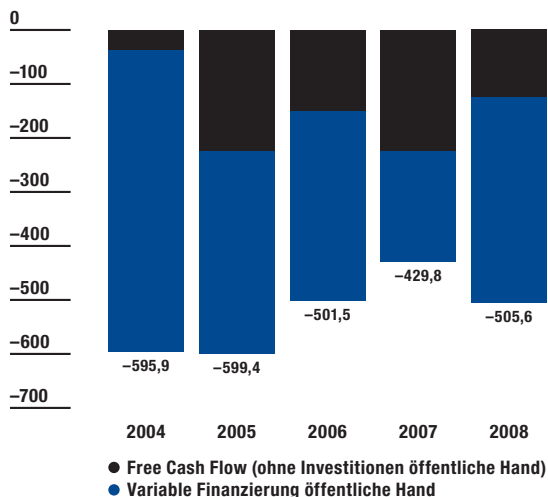


Der Verlauf der Konzernergebnisse ist geprägt von diversen Sondereinflüssen. Die wesentlichsten davon sind:

- Erstanwendung von Swiss GAAP FER 16 per 1. 1. 2006 und dem damit verbundenen Wegfall der Rückstellungszuweisung (CHF –150,0 Mio. 2004 und CHF –94,0 Mio. 2005)
- Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungen im Bereich Güterverkehr (CHF –120,0 Mio. 2005, CHF –96,0 2007).

## Free Cash Flow

in Mio. CHF



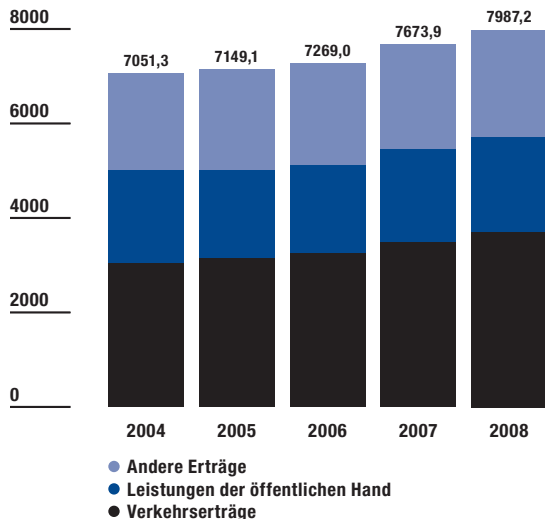
Der Mittelabfluss für Investitionstätigkeit ist höher als der Mittelzufluss aus der Betriebstätigkeit. Dies führt zu einem negativen Free Cash Flow, welcher durch Neuaufnahmen von Finanzierungen gedeckt werden muss.

Die Finanzierung des negativen Free Cash Flow für bestellte Infrastrukturinvestition erfolgt durch variabel verzinsliche Darlehen des Bundes sowie ab 2008 auch durch die Kantone. Der übrige negative Free Cash Flow musste bei Dritten fremdfinanziert werden.

Der hohe Anteil der Bundesfinanzierung in den Jahren 2004 bis 2006 ist vor allem auf die Realisierung von Eisenbahngrossprojekten zurückzuführen (Bahn 2000).

## Betriebsertrag

in Mio. CHF



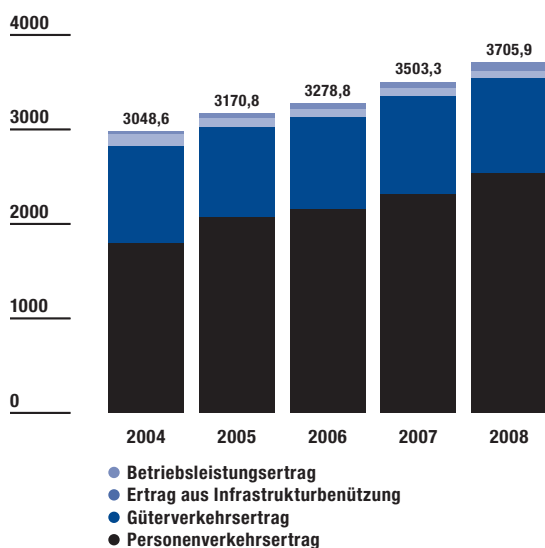
Der Betriebsertrag nahm in den letzten fünf Jahren durch die kontinuierliche Zunahme der Verkehrserträge von CHF 657,3 Mio. (+5,0 % p.a. durchschnittliche Veränderung) sowie durch die Zunahme der anderen Erträge von CHF 221,6 Mio. (+2,6 % p.a.) um CHF 935,9 Mio. (+3,2 % p.a.) zu.

Der Anteil der Verkehrserträge am Betriebsertrag ist von 43,2 % (2004) auf 46,4 % (2008) gestiegen.

In der gleichen Periode sank der Anteil der erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand von 27,9 % auf 25,4 %.

## Verkehrsertrag

in Mio. CHF



Der Personenverkehr steigerte seinen Anteil am Verkehrsertrag in den Jahren 2004 bis 2008 durch gezielten Angebotsausbau sowie grössere Kundennachfrage von 61,3 % auf 68,4 %.

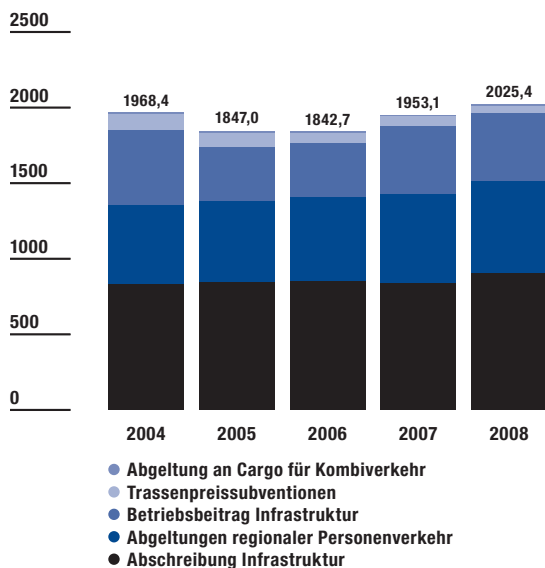
Demgegenüber nahm der Güterverkehrsertrag von 33,7 % (2004) auf 27,3 % (2008) ab. 2008 lag er mit CHF 1013,1 Mio. unter dem Niveau des Vorjahres. Die rückläufige Konjunktur Ende 2008 beeinflusste das Gütergeschäft im internationalen Verkehr markant.

Infolge des Open Access im Güterverkehr hat der Ertrag aus Infrastrukturbenützung in den letzten fünf Jahren um CHF 40,4 Mio. (+25,2 % p.a.) zugenommen.

Der Betriebsleistungsertrag hat sich nur unwesentlich um CHF 33,8 Mio. (-7,7 % p.a.) reduziert.

## Leistungen der öffentlichen Hand

in Mio. CHF



Die erfolgswirksamen Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten Beiträge von Bund, Kantonen und ausländischen Gemeinwesen.

An die Infrastruktur bezahlt der Bund die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Abschreibungsbedarf auf den getätigten Investitionen (Substanzerhalt).

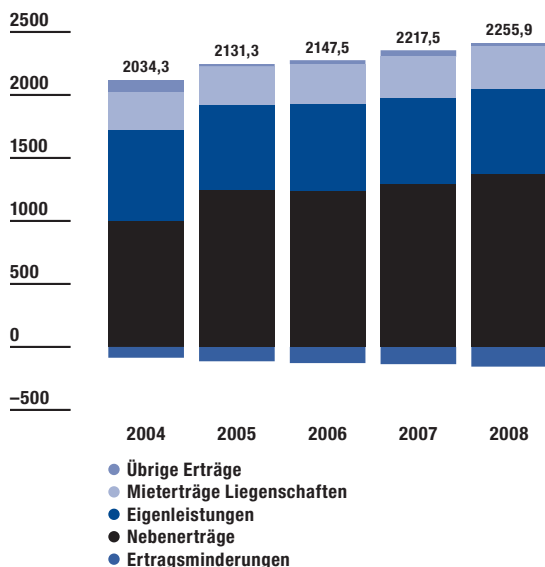
Die Investitionen für den Kapazitätsausbau erhöhen die Abschreibungen, und die intensive Nutzung der Infrastruktur führt zusätzlich zu höheren Unterhaltskosten.

Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Billettpreise nicht gedeckten Kosten des durch die öffentliche Hand bestellten Angebotes.

Mit Trassenpreissubventionen und Abgeltungen stützt der Bund den Güterverkehr, um die Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene umzusetzen. Diese reduzierten sich in den Jahren 2004 bis 2008 um CHF 54,6 Mio. (-17,5 % p.a.).

## Andere Erträge

in Mio. CHF



Die anderen Erträge nahmen im Zeitraum 2004 bis 2008 um CHF 221,6 Mio. (+2,6 % p.a.) zu. Ihr Anteil am Betriebsertrag ist jedoch stabil.

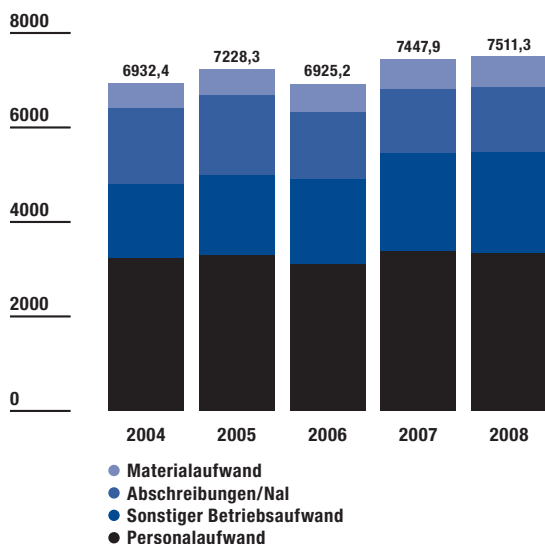
Die Nebenerträge beinhalten u.a. Dienstleistungserträge wie Tour Operating, Handy prepaid oder Bahn-gastronomie sowie Kostenbeteiligungen und Beiträge der öffentlichen Hand für bestellte und erbrachte Leistungen, Erträge aus Vermietungen, Provisionen und Kommissionen sowie auch Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen.

Eigenleistungen widerspiegeln die aufgewendeten Stunden für die Erstellung von Anlagevermögen bzw. Herstellung/Aufbereitung von Warenvorräten.

Die positive Entwicklung bei den Mieterträgen von 2004 bis 2008 um CHF 47,1 Mio. (+3,8 % p.a.) ist hauptsächlich auf die Umsetzung der Konzepte «RailCity» und «mehr Bahnhof» zurückzuführen.

## Betriebsaufwand

in Mio. CHF



Der Anteil des Personalaufwands am Betriebsaufwand über die Jahre 2004 bis 2008 ist mit rund 45 % stabil.

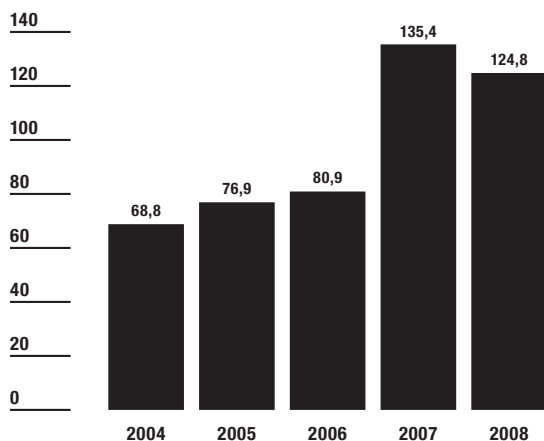
Die stetige Zunahme beim sonstigen Betriebsaufwand um CHF 560,6 Mio. (+8,0 % p.a.) widerspiegelt das Wachstum bei den Verkehrs- und den anderen Erträgen.

Bis 2005 enthielt die Position Abschreibungen auch Kosten für nicht aktivierbare Aufwendungen. Verkürzte Nutzungsdauer aufgrund von technologischen Veränderungen sowie ein erhöhtes Investitionsvolumen führen mittelfristig zum Anstieg der Abschreibungen.

Der Materialaufwand erhöhte sich um CHF 112,6 Mio. (+5,3 % p.a.). Dies reflektiert die höheren Unterhalts- und Revisionsaufwendungen infolge Ausbaus der Infrastrukturanlagen und Flotte sowie der intensiveren Nutzung.

### Finanzaufwand netto

in Mio. CHF



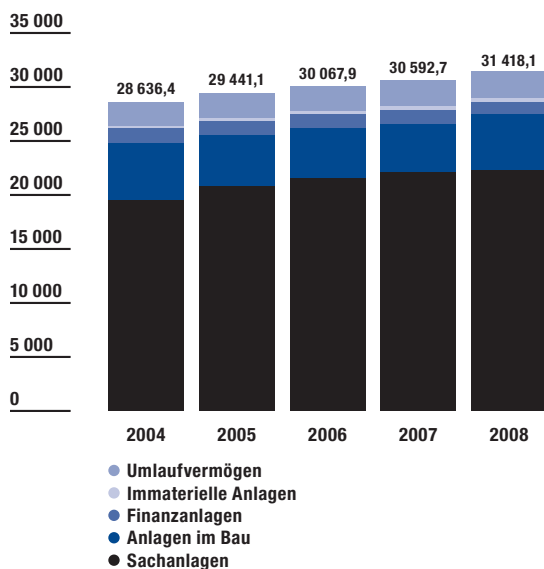
Der markant höhere Finanzaufwand ab 2007 ergibt sich aus dem Zinsaufwand von rund CHF 55 Mio. p.a. für die zur Teilsanierung der Pensionskasse aufgenommenen Darlehen.

Der übrige Anstieg des Finanzaufwandes resultiert aus der höheren Nettoverschuldung aufgrund der getätigten Erweiterungsinvestitionen.

Die Abnahme im Jahr 2008 ist auf günstige Währungseinflüsse zurückzuführen.

### Bilanzstruktur Aktiven

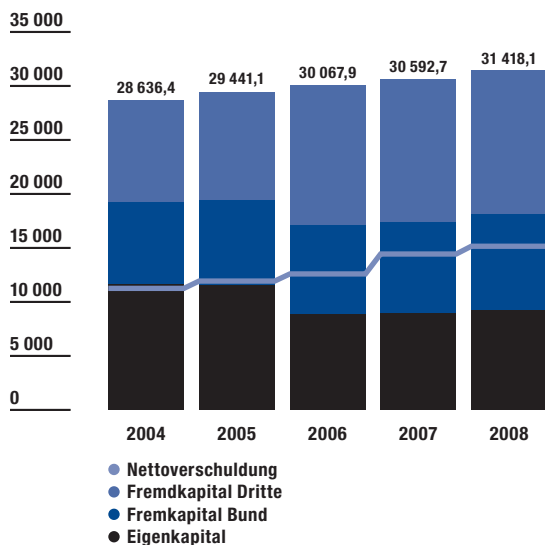
in Mio. CHF



Die Investitionen für den Erhalt sowie den Ausbau des Angebotes in Infrastruktur und Flotte führen zu einem Anstieg der Sachanlagen und Anlagen im Bau von CHF 2607,3 Mio. (+2,5% p.a.)

## Bilanzstruktur Passiven/Nettoverschuldung

in Mio. CHF



Die Verminderung des Eigenkapitals und die Erhöhung des Fremdkapitals im Jahr 2006 sind im Wesentlichen auf die Erstanwendung von Swiss GAAP FER 16 zurückzuführen. Dadurch reduzierte sich das Eigenkapital (Restatement) um rund CHF 3 Mia.

Die Erhöhung der Darlehen Bund und der übrigen Fremdfinanzierung widerspiegeln die Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in die Infrastruktur und in die Fahrzeugflotte.

## Ausblick.

Die notwendigen Milliardeninvestitionen in neues Rollmaterial müssen von der SBB selber erwirtschaftet werden. Dafür braucht es veränderte Rahmenbedingungen, die es der SBB erlauben, den erforderlichen Cashflow zu generieren.

Die knappen Mittel der öffentlichen Hand verlangen nach einer Priorisierung der Investitionen in Verkehrsinfrastrukturprojekte und Bahnhöfe nach betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, betrieblichen und zeitlichen Kriterien. Ziel ist, für die SBB ein maximaler Nutzen für möglichst viele Kunden zu erreichen.

Die Sanierung der Pensionskasse SBB ist noch immer nicht gelöst. Die SBB erwartet vom Bund, dass er die Verantwortung für die ungenügende Ausfinanzierung bei der Lancierung der PK SBB 1999 trägt. Zusätzliche Belastungen der PK SBB, die durch die aktuelle Finanzkrise entstanden sind, müssen vom Unternehmen, der PK SBB und den Versicherten gemeinsam finanziert werden.

# Konzernerfolgsrechnung SBB

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

Mio. CHF	Anmerkung	2008	2007
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	3 705,9	3 503,3
Abgeltungen	2	665,2	668,7
Mieterträge Liegenschaften	3	341,6	327,0
Nebenerträge	4	1 378,2	1 300,3
Übrige Erträge	5	23,8	51,8
Eigenleistungen	6	671,3	675,4
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	7	1 360,2	1 284,4
Ertragsminderungen	8	-159,0	-136,9
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>7 987,2</b>	<b>7 673,9</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand	9	-648,1	-624,9
Personalaufwand	10	-3 355,3	-3 392,9
Sonstiger Betriebsaufwand	11	-2 120,6	-2 069,0
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	12, 21, 22, 23	-1 387,3	-1 361,1
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-7 511,3</b>	<b>-7 447,9</b>
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>476,0</b>	<b>226,0</b>
<b>Finanzergebnis</b>			
Finanzertrag	13	149,1	97,5
Finanzaufwand	14	-274,0	-232,9
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>351,1</b>	<b>90,6</b>
<b>Steuergebnis</b>			
Steuern	15	-1,8	-8,6
Minderheitsanteile	16	-4,3	-1,6
<b>Konzerngewinn</b>		<b>345,0</b>	<b>80,4</b>

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.



# Konzernbilanz SBB

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel	17	580,7	586,1
Wertschriften		17,3	20,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	761,0	680,4
Andere Forderungen	19	187,7	258,2
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	20	368,6	344,3
Aktive Rechnungsabgrenzungen		497,7	521,5
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 413,0</b>	2 411,1
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	21	1 109,1	1 275,2
Sachanlagen	22	22 381,2	22 115,7
Anlagen im Bau Sachanlagen	22	5 104,2	4 443,9
Immaterielle Anlagen	23	410,6	346,8
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>29 005,1</b>	28 181,6
<b>Total Aktiven</b>		<b>31 418,1</b>	30 592,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	524,0	105,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25	831,8	782,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	26	136,6	157,4
Passive Rechnungsabgrenzungen	27	1 270,5	1 248,0
Kurzfristige Rückstellungen	28	397,4	460,9
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>3 160,3</b>	2 753,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	5 229,6	5 775,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	13 321,8	12 702,1
Langfristige Rückstellungen	28	394,1	394,8
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>18 945,5</b>	18 872,0
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>22 105,8</b>	21 625,9
<b>Eigenkapital</b>			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		-2 180,1	-2 257,4
Konzerngewinn		345,0	80,4
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>		<b>9 234,0</b>	8 892,1
Minderheitsanteile	16	78,3	74,8
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>9 312,3</b>	8 966,8
<b>Total Passiven</b>		<b>31 418,1</b>	30 592,7

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

# Konzerngeldflussrechnung SBB

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

Mio. CHF	2008	2007
Konzerngewinn	345,0	80,4
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	1 358,2	1 349,7
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	29,2	11,4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	53,9	20,0
Abnahme langfristige Erlösabgrenzungen	-4,4	-11,6
Abnahme/Zunahme Rückstellungen	-63,8	84,7
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge	55,7	-17,3
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	-145,6	-102,6
Aktiviere Eigenleistungen auf Sachanlagen	-383,0	-371,8
Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode	-1,0	-0,7
Ergebnis Minderheitenanteile	4,3	1,6
Abnahme/Zunahme Wertschriften	0,1	-5,6
Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-83,6	-18,9
Zunahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten	-24,3	-32,7
Abnahme/Zunahme übriges Umlaufvermögen	82,6	-163,7
Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	53,8	-24,4
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	25,7	78,1
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)</b>	<b>1 302,8</b>	<b>876,8</b>
Auszahlungen aus der Liquidation kons. Gesellschaften	0,0	-0,8
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau	-1 957,4	-1 409,1
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen	219,7	192,3
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	-32,3	-18,2
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen	64,3	8,3
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen	-102,7	-79,9
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen	0,0	0,8
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1 808,3</b>	<b>-1 306,6</b>
Rückzahlung einer Anleihe	0,0	-50,0
Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	130,4	31,7
Rückzahlung/Aufnahme von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	-82,2	414,2
Aufnahme/Rückzahlung von anderen langfristigen Verbindlichkeiten	457,5	-82,1
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre	-0,8	-0,8
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>504,8</b>	<b>312,9</b>
<b>Total Geldfluss</b>	<b>-0,7</b>	<b>-116,9</b>
Flüssige Mittel per 1. Januar	586,1	702,3
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	-4,6	0,7
Flüssige Mittel per 31. Dezember	580,7	586,1
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>-0,7</b>	<b>-116,9</b>

# Konzerneigenkapitalnachweis SBB

	Gesellschafts- kapital	Kapital- reserven (Agio)	Gewinn- reserven	kum. Fremd- währungs- umrechnungs- differenzen	Total exkl. Minderheits- anteile	Minderheits- anteile	Total inkl. Minderheits- anteile
Mio. CHF							
<b>Eigenkapital per 1. 1. 2007</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-2 259,9</b>	<b>2,0</b>	<b>8 811,3</b>	<b>74,8</b>	<b>8 886,1</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,9	-0,9
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Konzerngewinn	0,0	0,0	80,4	0,0	80,4	1,6	82,0
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,4
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2007</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-2 179,5</b>	<b>2,5</b>	<b>8 892,1</b>	<b>74,8</b>	<b>8 966,8</b>
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Konzerngewinn	0,0	0,0	345,0	0,0	345,0	4,3	349,3
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0	0,0	-3,0	-3,0	0,0	-3,1
<b>Eigenkapital per 31. 12. 2008</b>	<b>9 000,0</b>	<b>2 069,1</b>	<b>-1 834,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>9 234,0</b>	<b>78,3</b>	<b>9 312,3</b>

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

# Anhang zur Konzernrechnung 2008

## 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 aufgrund 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 SBB verfügt im Zusammenhang mit der Abwicklung von Cross Border Leasingtransaktionen über Kontakt zu Zweckgesellschaften (SPE). Die SBB hat weder Anteil, Optionen auf Anteile, noch Stimm- oder andere allgemeine Rechte an diesen Zweckgesellschaften, weshalb ein Einbezug in den Konsolidierungskreis entfällt. Diese Geschäfte werden als Financial Lease bilanziert.

Die zum Konsolidierungskreis gehörenden Gesellschaften können der Aufstellung auf der Seite 128 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 die Methode der Quotenkonsolidierung angewendet. Dabei haben die Partner einen absolut gleichwertigen Einfluss und eine gleichwertige Kontrolle über die Gesellschaft. Die Aktiven und Passiven sowie die Aufwendungen und Erträge werden dabei quotall 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 aufgrund der geltenden Beteiligungsverhältnisse ermittelten Fremdbeteiligungen 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	
	2008	2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007
EUR	1,58	1,65	1,49	1,66
GBP	1,98	2,39	1,53	2,25

**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 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 sowie aus kurzfristig realisierbaren Geldanlagen 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 nach Altersgliederung und Betriebsstatus 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. Für die Bewertung wird je nach Artikel das Kostenfolgeverfahren oder die Standardkostenrechnung angewendet. 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 ausgewiesen. Aktive latente Steuern auf zeitlich befristeten Differenzen und auf steuerlichen Verlustvorträgen werden nur dann bilanziert, wenn es höchstwahrscheinlich ist, dass diese durch zukünftige steuerliche Gewinne realisiert werden können.

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	
– Kleingeräte, Netzwerke	2–8
– Fernmeldeanlagen, Funkanlagen u. ä.	10–20
Fahrzeuge	
– Lokomotiven und Triebfahrzeuge	25–30
– Reisezugwagen	20–30
– Güter- und Dienstwagen	20–33
– Kleintriebfahrzeuge	20–30
– Strassen- und übrige Fahrzeuge	7–20
Bahntechnik	15–33
Erschliessung, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen	15–30
Wassertechnische Bauten	
– Druckleitungen, Wasserfassungen/Entsander	40–50
– Übrige wassertechnische Bauten	70–80
Gebäude	
– Wohn-/Verwaltungs-/Geschäfts- und Bürogebäude	55–75
– Übrige Gebäude	40–60

Zinsaufwendungen für Vermögenswerte in abgeltungsberechtigten Bereichen werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt maximal auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des dafür eingesetzten Fremdkapitals.

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.

Als *unbebaute Grundstücke* gelten Grundstücke, die innerhalb einer Bauzone liegen und auf denen keine Bauten errichtet sind.

Die *Anlagen im Bau* beinhalten die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten zu Sachanlagen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden aufwandartengerecht im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet. Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau werden bei Vorliegen von Wertbeeinträchtigungen nach Swiss GAAP FER 20 gebildet.

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

Goodwill	5
Rechte	gemäss Vertrag
Software	4-8

Die aufgelaufenen aktivierbaren Projektkosten werden unter den immateriellen Anlagen im Bau ausgewiesen. Nicht aktivierbare Projektkosten werden aufwandartengerecht im Zeitpunkt des Anfalls der Erfolgsrechnung belastet. Wertberichtigungen auf Anlagen im Bau werden bei Vorliegen von Wertbeeinträchtigungen nach Swiss GAAP FER 20 gebildet.

**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. Übt der Faktor Zeit einen wesentlichen Einfluss aus, so wird der Rückstellungsbetrag diskontiert. Die Diskontierung erfolgt zum Refinanzierungssatz gegenüber dem Bund. Die langfristigen Steuerrückstellungen umfassen latente Steuern. Diese 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.

Die *berufliche Vorsorge* der Mitarbeitenden der SBB AG, SBB Cargo AG sowie weiterer Tochtergesellschaften wird durch die seit 1. Januar 1999 selbstständige Stiftung Pensionskasse SBB getragen. Die Zuweisungen an die Personalvorsorge erfolgen nach den Vorschriften des BVG. Die Pensionskasse SBB beruht auf dem Prinzip des Beitragsprimats. Die übrigen Tochtergesellschaften verfügen über Anschlussverträge mit anderen Vorsorgeeinrichtungen bzw. über eigene Vorsorgeeinrichtungen.

Swiss GAAP FER 16 regelt die wirtschaftlichen Auswirkungen aus Vorsorgeverpflichtungen unabhängig von der rechtlichen Ausgestaltung der Vorsorgepläne und -einrichtungen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise erfordert das Erfassen von Passiven oder Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen in der Jahresrechnung, obwohl sich daraus nicht eine rechtsverbindliche Wirkung zugunsten oder zulasten der Vorsorgeeinrichtungen ergibt.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Über- oder Unterdeckungen werden basierend auf den letzten vorliegenden (Zwischen-)Abschlüssen der Vorsorgeeinrichtungen bestimmt. Dabei wird geklärt, ob im Zeitpunkt des Bilanzstichtages zusätzlich zu den berücksichtigten Beitragsleistungen und den damit zusammenhängenden Abgrenzungen weitere Aktiven (wirtschaftlicher Nutzen) oder Passiven (wirtschaftliche Verpflichtungen) bestehen. Wirtschaftlicher Nutzen besteht in der Möglichkeit, infolge einer Überdeckung in der Vorsorgeeinrichtung eine positive Auswirkung auf den zukünftigen Geldfluss der Gesellschaft auszuüben (z. B. über Beitragssenkungen), wogegen wirtschaftliche Verpflichtungen in der Möglichkeit bestehen, wegen einer Unterdeckung in der Vorsorgeeinrichtung eine negative Auswirkung auf den künftigen Geldfluss zu haben, indem die Gesellschaft an der Finanzierung mitwirken will oder muss (z. B. über Sanierungsbeiträge).

Veränderungen dieser wirtschaftlichen Auswirkungen werden erfolgswirksam im Personalaufwand ausgewiesen.

**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 regelmässig bewertet. Die Bewertung erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft. Eine erfolgswirksame Verbuchung bzw. Verrechnung mit dem Grundgeschäft erfolgt bei Fälligkeit oder Verfall.

**Eventualverpflichtungen und -forderungen.** Unter den Eventualverpflichtungen resp. -forderungen werden Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und -forderungen, Pfandbestellungen sowie weitere Verpflichtungen und Forderungen mit Eventualcharakter zum Nominalwert ausgewiesen.

**Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen.** Die langfristigen Verpflichtungen umfassen alle eingegangenen Verpflichtungen, welche frühestens nach einem Jahr ab Bilanzstichtag fällig werden oder nicht innerhalb eines Jahres gekündigt werden können. Sie werden zum Nominalwert ausgewiesen.

## Anmerkungen zur Konzernrechnung.

### 0.0 Änderungen in den Rechnungslegungsgrundsätzen

Im Jahr 2008 sind keine Änderungen in den Swiss GAAP FER in Kraft getreten.

### 0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit 1. Januar 2008 hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

### 0.2 Änderungen im Ausweis

#### Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge

Aufgrund einer Neubeurteilung aller Eurofima-Miete-Kaufverträge werden Fahrzeuge, die als Sicherheit in solchen Verträgen eingebunden sind, neu als Fahrzeuge und nicht mehr als geleaste Fahrzeuge ausgewiesen und zusätzlich in den Eventualverpflichtungen offengelegt. Die damit verbundenen langfristigen Finanzverbindlichkeiten wurden von den Leasingverbindlichkeiten in die Bankverbindlichkeiten umgegliedert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Wir verweisen dazu auf die entsprechenden Anmerkungen im Anhang.

#### Neufinanzierung Durchmesserlinie Zürich (DML)

Die Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich (DML) konnte am 5. September 2008 durch Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen sowie der SBB abgeschlossen werden. Entsprechend dieser Vereinbarung mussten bereits erhaltene und verbuchte Zahlungen der Vorjahre neu abgebildet werden. Die Abwicklung ist für die SBB erfolgsneutral, hat jedoch Verschiebungen innerhalb der Erfolgsrechnung sowie liquiditätsunwirksame Finanzierungstätigkeiten zur Folge. Die Position «Kostenbeteiligung, Beiträge» in den Nebenträgen (Anmerkung 4) nimmt um CHF 60,9 Mio. ab. Die Position «Abschreibung Infrastruktur» in den Leistungen des Bundes für Infrastruktur (Anmerkung 7) nimmt um CHF 29,1 Mio. zu. Zugleich vermindern sich die Abschreibungen aus Anlageabgängen von CHF 31,8 Mio. (Anmerkung 12). Die Rückabwicklung der erhaltenen Beiträge Dritter führte zur Bildung von Darlehen von Kantonen für Infrastrukturprojekte von CHF 79,0 Mio. (Anmerkung 30).

### 1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2008	2007
Personenverkehr	2 535,7	2 321,0
Güterverkehr	1 013,1	1 033,9
Betriebsleistungen	89,0	87,7
Infrastruktur (Trassenertrag)	68,1	60,7
<b>Verkehrserträge</b>	<b>3 705,9</b>	<b>3 503,3</b>

Die Verkehrserträge konnten um CHF 202,6 Mio. (+5,8%) gesteigert werden.

Der Personenverkehrsertrag erhöhte sich infolge des Angebotsausbaus im Fern- und Regionalverkehr um CHF 214,7 Mio. (+9,2%).

Die Güterverkehrserträge erreichten mit CHF 1013,1 Mio. das Vorjahresniveau nicht ganz. Der Rückgang um 2,0% ist auf den schwächeren Euro-Kurs sowie auf den spürbaren Rückgang des internationalen Güterverkehrs im 4. Quartal aufgrund des Konjunkturerinbruchs zurückzuführen.

Die Erträge aus den Betriebsleistungen für andere Bahnbetreiber nahmen gegenüber dem Vorjahr um CHF 1,3 Mio. (+1,5%) leicht zu.

Im Berichtsjahr konnten im Open Access erneut mehr Trassen an Dritte verkauft werden. Dies führte zu einer Zunahme der Erträge aus Infrastruktur um CHF 7,4 Mio. (+12,2%).



## 2 Abgeltungen

Mio. CHF	2008	2007
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	272,9	348,7
Kantone	298,0	204,7
Beiträge Dritter	34,1	38,4
<b>Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr</b>	<b>605,0</b>	<b>591,8</b>
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur für Kombiverkehr	47,2	46,8
für übrigen Güterverkehr	0,0	18,4
<b>Total Trassenpreissubventionen</b>	<b>47,2</b>	<b>65,2</b>
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	13,0	11,7
<b>Abgeltungen</b>	<b>665,2</b>	<b>668,7</b>

Die Abgeltungen fielen im Berichtsjahr um CHF 3,5 Mio. tiefer aus.

Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr sind infolge des höheren Angebots um CHF 13,2 Mio. (+2,2%) höher ausgefallen. Der Neue Finanzausgleich (NFA), welcher 2008 in Kraft getreten ist, führte 2008 zu einer Verschiebung der Abgeltungen zwischen Bund und Kantonen. Die Beiträge Dritter sind insbesondere Leistungen ausländischer Gemeinwesen an Tochtergesellschaften im Ausland.

Der Wegfall der Trassenpreissubventionen für den übrigen Güterverkehr durch den Bund reduzierte die Position um CHF 18,0 Mio. (-27,6%). Die direkten Abgeltungen an SBB Cargo für den Kombiverkehr waren im Geschäftsjahr 2008 aufgrund von Mehrleistungen leicht höher.

Durch die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebene Ausweispraxis betreffend Vorteilsanrechnung des Bundes zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) (vgl. Anmerkung 7) wurde unter der Position Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone die Zahlung von CHF 39,0 Mio. an den ZVV in Abzug gebracht.

## 3 Mieterträge Liegenschaften

Die Mieterträge Liegenschaften stiegen im Berichtsjahr um CHF 14,6 Mio. (+4,5%). Der grösste Zuwachs wurde erneut bei den Umsatzerträgen aus Bahnhofskonzepten «RailCity» und «Mehr Bahnhof» erreicht.

## 4 Nebenerträge

Mio. CHF	2008	2007
Dienstleistungen für Dritte	517,0	511,6
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	60,8	79,6
Erträge aus Vermietungen	86,2	90,6
Energieverkäufe	186,0	86,1
Geldwechsel	42,4	41,4
Provisionen, Kommissionen	90,2	87,6
Drucksachen- und Materialverkäufe	43,2	40,2
Kostenbeteiligungen, Beiträge	164,8	220,7
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	148,2	107,3
Übrige Nebenerträge	39,5	35,0
<b>Nebenerträge</b>	<b>1 378,2</b>	<b>1 300,3</b>

Die Nebenerträge sind gegenüber dem Vorjahr um CHF 77,9 Mio. (+6,0%) angestiegen. Massgeblich dafür verantwortlich war die Zunahme der Energieverkäufe um CHF 99,9 Mio. (+116,0%) sowie Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen um CHF 40,9 Mio. (+38,1%). Diese Gewinne dienen u. a. der Verzinsung und Amortisation der für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB aufgenommenen Darlehen. Der Strombedarf der SBB wird zu über 75 % aus Eigenproduktion mit Wasserkraftwerken sichergestellt. In den wasserarmen Wintermonaten muss zusätzlicher Strom am Markt gekauft werden. Im Sommer kann die Überschussproduktion gezielt am Markt veräussert werden. Der Energiehandel zu hohen Marktpreisen sowie Termingeschäfte für den Austausch von Ökozertifikaten erhöhten das Volumen um rund CHF 100 Mio. (vgl. Anmerkung 11 «Energie- und Entsorgungsaufwand»).

Die Kostenbeteiligungen verminderten sich um CHF 55,9 Mio. (-25,3%). Dabei führte die Vereinbarung über die Finanzierung der DML (siehe Anmerkung 0.2) zu einer Abnahme der Kostenbeteiligungen und Beiträge im Umfang von CHF 60,9 Mio.

### 5 Übrige Erträge

Im Vorjahr fielen die übrigen Erträge aufgrund von Pönalen für verspätet ausgelieferte Zugskompositionen und infolge der Rückzahlung eines bereits voll wertberechtigten Darlehens überdurchschnittlich hoch aus.

### 6 Eigenleistungen

Mio. CHF	2008	2007
Investitionsaufträge	383,0	371,8
Lageraufträge	288,4	303,6
<b>Eigenleistungen</b>	<b>671,3</b>	<b>675,4</b>

### 7 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2008	2007
Abschreibung Infrastruktur	910,2	838,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	450,0	445,5
<b>Leistungen des Bundes für Infrastruktur</b>	<b>1 360,2</b>	<b>1 284,4</b>

Die Abschreibung Infrastruktur dient dem Substanzerhalt der bestehenden Anlagen sowie der Deckung nicht aktivierbarer Investitionen. Der Verlust aus den laufenden Betriebskosten wird grundsätzlich durch den Betriebsbeitrag Infrastruktur gedeckt.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur sind im Berichtsjahr um CHF 75,8 Mio. (+5,9%) höher ausgefallen. Die Zunahme ergibt sich im Wesentlichen aus dem gestiegenen Beitrag für Abschreibungen infolge hoher Investitionen. Der Betriebsbeitrag ist unverändert und beträgt gemäss der Leistungsvereinbarung 2007–2010 CHF 450,0 Mio. Im Vorjahr wurde der Beitrag wegen der verhängten Kreditsperre des Bundes von 1 % gekürzt.

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 39,0 Mio. Dieser Betrag steht in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und wird gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) via Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone an den ZVV weitergeleitet (vgl. Anmerkung 2).

### 8 Ertragsminderungen

Die Ertragsminderungen erhöhten sich um CHF 22,1 Mio. (+16,1%). Die höheren Verkehrserträge aus den gestiegenen Billettverkäufen führen zu einem Anstieg der Provisionszahlungen an die Vertriebspartner sowie einer Zunahme der Kreditkartenkommissionen.

## 9 Materialaufwand

Im Materialaufwand ergibt sich eine Zunahme von CHF 23,2 Mio. (+3,7 %). Der Anstieg im Berichtsjahr ist hauptsächlich auf gestiegene Materialpreise, insbesondere beim Stahl, zurückzuführen.

## 10 Personalaufwand

Mio. CHF	2008	2007
Lohnaufwand	2 732,8	2 717,4
Sozialversicherungsaufwand	467,5	461,3
Personalaufwand NOA	8,0	19,3
Übriger Personalaufwand	146,9	194,9
<b>Personalaufwand</b>	<b>3 355,3</b>	<b>3 392,9</b>

Im Berichtsjahr erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand um 384 (+1,4 %) auf 27 822 Vollzeitstellen. Der Lohnaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,4 %, bereinigt um die Rückstellung «Zulagen während der Ferien» und um eine den Mitarbeitern bezahlte Einmalprämie. Die Veränderung des übrigen Personalaufwands ergibt sich aus den im Vorjahr gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen bei SBB Cargo in der Höhe von CHF 65,5 Mio.

## 11 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2008	2007
Miete von Anlagen	45,4	39,8
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	486,6	439,9
Fahrzeugaufwand	148,0	151,7
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	72,8	64,9
Energie- und Entsorgungsaufwand	267,4	154,6
Verwaltungs- und Informatikaufwand	349,0	335,6
Werbeaufwand	71,1	66,8
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	2,6	4,8
Übriger Betriebsaufwand	305,8	394,1
Betriebsleistungsaufwand Dritter	302,4	346,9
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	69,5	69,9
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>2 120,6</b>	<b>2 069,0</b>

Der sonstige Betriebsaufwand verzeichnet im Berichtsjahr eine Zunahme um CHF 51,6 Mio. (+2,5 %).

Der Energie- und Entsorgungsaufwand ist um CHF 112,8 Mio. (+73,0 %) gestiegen. Der Mehrbedarf bei höheren Energiemarktpreisen sowie das grössere Handelsvolumen durch den Austausch von Energiemarkt-Zertifikaten (vgl. Anmerkung 4) waren dafür verantwortlich.

Wesentlichen Einfluss auf den Rückgang des übrigen Betriebsaufwands um CHF 88,3 Mio. (-22,4 %) haben die Auflösung nicht mehr gebundener Rückstellungen für Versicherungsfälle im Umfang von CHF 24,1 Mio. sowie der Rückgang der Honorare für Forschung und Entwicklung um CHF 13,5 Mio.

Durch Umstellung von Fremd- auf Eigenproduktion, insbesondere im Bereich Güterverkehr, konnte der Einkauf von Bahnbetriebsleistungsaufwand bei Dritten wesentlich reduziert werden. Der Aufwand verringerte sich um CHF 44,5 Mio. (-12,8 %).

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	2008	2007
Abschreibungen auf Finanzanlagen	1,5	0,3
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 320,8	1 253,5
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	64,0	65,3
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	1,0	42,0
<b>Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen</b>	<b>1 387,3</b>	<b>1 361,1</b>

Die Abschreibungen auf Sachanlagen erhöhten sich um CHF 67,3 Mio. (+5,4 %). Dabei nahmen die planmässigen Abschreibungen aufgrund des grösseren Anlagebestandes um CHF 49,4 Mio. (+4,0 %) zu. Zusätzlich wurden Abschreibungen aus Wertbeeinträchtigungen von CHF 27,6 Mio. verbucht (Vorjahr: CHF 9,8 Mio.) (vgl. Anmerkungen 21, 22, 23).

**13 Finanzertrag**

Mio. CHF	2008	2007
Finanzertrag Dritte	60,0	44,4
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	0,7	0,7
Finanzertrag Aktionär	0,0	1,1
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,5	1,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	6,9	6,1
Übriger Finanzertrag	79,9	44,1
<b>Finanzertrag</b>	<b>149,1</b>	<b>97,5</b>

In der Berichtsperiode sind der SBB Mittel aus Beteiligungserträgen von assoziierten und übrigen Beteiligungen in der Höhe von CHF 6,6 Mio. zugeflossen (Vorjahr: CHF 5,5 Mio.)

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge aus Bank- und Postguthaben, aus den gewährten EBG-Darlehen sowie Vergütungszinsen. Die Erhöhung um CHF 15,6 Mio. (+35,1 %) resultiert im Wesentlichen aus erhaltenen MWST-Vergütungszinsen von CHF 7,9 Mio.

Der höhere übrige Finanzertrag resultiert primär aus realisierten Kursgewinnen.

**14 Finanzaufwand**

Mio. CHF	2008	2007
Finanzaufwand Dritte	213,1	186,3
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	0,9	1,1
Übriger Finanzaufwand	59,9	45,6
<b>Finanzaufwand</b>	<b>274,0</b>	<b>232,9</b>

Der Nettogeldabfluss aus Zinseinnahmen und -ausgaben beträgt CHF 152,3 Mio. (Vorjahr: CHF 154,0 Mio.).

Der Finanzaufwand Dritte umfasst die Zinsaufwendungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (vgl. Anmerkung 24 und 29). Durch die steigende Verschuldung nimmt der Aufwand zu.

Der höhere übrige Finanzaufwand ist auf realisierte Währungsverluste sowie unrealisierte Währungsdifferenzen zurückzuführen.

**15 Steuern**

Mio. CHF	2008	2007
Laufende Ertrags- und Kapitalsteuern	1,4	8,5
Latente Ertragssteuern	0,4	0,1
<b>Steuern</b>	<b>1,8</b>	<b>8,6</b>

In der Berichtsperiode hat die SBB CHF 3,2 Mio. Ertragssteuern bezahlt (Vorjahr: CHF 14,1 Mio.). Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge beträgt CHF 6,1 Mio. (Vorjahr: CHF 6,3 Mio.).

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.

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

Aufgrund der erfolgten definitiven Veranlagungen konnten vorgenommene Steuerabgrenzungen der Vorjahre um CHF 7,1 Mio. erfolgswirksam aufgelöst werden.

#### 16 Minderheitsanteile

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Stand 1. 1. 2008	74,8	74,8
Änderung Konsolidierungskreis	0,0	-0,9
Dividende	-0,8	-0,8
Gewinnanteil	4,3	1,6
Fremdwährungsdifferenzen	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>78,3</b>	<b>74,8</b>

Die Zunahme der Minderheitsanteile resultiert aus den anteiligen Gewinnen der Gesellschaften.

#### 17 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kassa	42,1	45,7
Post	218,8	142,4
Banken	361,6	340,2
Festgelder	67,8	88,3
Transferkonten	-109,7	-30,5
<b>Flüssige Mittel</b>	<b>580,7</b>	<b>586,1</b>

#### 18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	777,2	715,0
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	29,2	9,0
Wertberichtigungen	-45,3	-43,6
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>761,0</b>	<b>680,4</b>

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten ergibt sich aus einzelnen grösseren Einzelposten aus Immobilienverkäufen sowie der Fakturierung von Beiträgen der öffentlichen Hand.

#### 19 Andere Forderungen

Die anderen Forderungen beinhalten im Wesentlichen Vorsteuerguthaben aus Mehrwertsteuer, Verrechnungsteuerguthaben und die Abgrenzung von Versicherungsprämien. Die Abnahme von CHF 70,5 Mio. (-27,3%) ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr Abgrenzungen für Sozialversicherungsprämien des Folgejahres in der Höhe von CHF 63,2 Mio. enthalten waren.

**20 Warenvorräte und angefangene Arbeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Warenvorräte	548,1	506,1
Angefangene Arbeiten	21,7	30,1
Wertberichtigungen	-201,2	-191,9
<b>Warenvorräte und angefangene Arbeiten</b>	<b>368,6</b>	<b>344,3</b>

Die Position Warenvorräte und angefangenen Arbeiten erhöhten sich im Berichtsjahr um CHF 24,3 Mio. (+7,1 %). Die Zunahme bei den Warenvorräten ist auf allgemein höhere Einkaufspreise und höhere Bestände von Schienen zurückzuführen. Die höheren Wertberichtigungen ergeben sich aufgrund des höheren Bruttolagerbestandes und der Gängigkeit der Lagerteile.

**21 Finanzanlagen**

Mio. CHF	Wertpapiere des Anlage- vermögens	Beteiligungen an assoziierten Gesell- schaften	Übrige Beteiligungen	Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	Langfristige Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	Aktiven aus Vorsorgeein- richtungen	Total
<b>Anschaffungswerte</b>							
Stand 1. 1. 2008	572,6	67,6	38,6	609,4	18,5	0,0	1 306,8
Bewertungsänderung	-159,9	1,0	0,0	-0,7	0,0	0,0	-159,6
Zugänge	0,0	20,0	0,8	16,2	0,0	0,4	37,5
Abgänge	-49,5	0,0	0,0	-13,8	-1,9	-0,1	-65,3
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	22,9	0,0	0,0	22,9
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>363,2</b>	<b>88,7</b>	<b>39,4</b>	<b>634,0</b>	<b>16,6</b>	<b>0,3</b>	<b>1 142,2</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>							
Stand 1. 1. 2008	0,0	0,0	-7,0	-24,6	0,0	0,0	-31,6
Zugänge	0,0	0,0	0,1	-1,6	0,0	0,0	-1,5
Abgänge	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-6,9</b>	<b>-26,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-33,1</b>
Nettobuchwert 1. 1. 2008	572,6	67,6	31,6	584,8	18,5	0,0	1 275,2
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2008</b>	<b>363,2</b>	<b>88,7</b>	<b>32,6</b>	<b>607,8</b>	<b>16,6</b>	<b>0,3</b>	<b>1 109,1</b>

Es bestehen zurzeit keine wesentlichen verwendbaren Verlustvorräte und zu erwartenden Steuergutschriften.

**Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften**

	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto
Nettobuchwert 1. 1. 2008	67,6	0,0
Erhaltene Dividenden	-5,1	
Anteile am Ergebnis	6,1	
Zugänge	20,0	
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2008</b>	<b>88,7</b>	<b>0,0</b>

Die Wertpapiere des Anlagevermögens beinhalten Festgeldanlagen sowie im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen für Leasinggüter langfristige, strukturierte Finanzanlagen. Diese Finanzanlagen sind in den Leasingverbindlichkeiten kongruent abgebildet, weshalb Wertschwankungen zu keinen Ergebniseffekten führen. Ein Teil dieser auf bestimmte Cashflows optimierten Anlagen wurde 2008 zur fristgerechten Ausübung von Rückkaufoptionen aufgelöst. Der Marktwert der verbleibenden, eher illiquiden Anlagen ist im Zuge der Finanzkrise und einhergehender Neubewertung der Märkte um rund CHF 160 Mio. gesunken, ohne dass die Cashflow-Struktur verändert wurde. (vgl. Anmerkung 29).

Die langfristigen Forderungen gegenüber Dritten umfassen Hypotheken an die Eisenbahnerbaugenossenschaften. Die Zu- und Abgänge beinhalten massgeblich die Gewährung und Rückzahlung dieser Darlehen.

## 22 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
<b>Anschaffungswerte</b>								
Stand 1. 1. 2008	13 384,7	16 705,1	5 190,4	1 562,0	3 822,8	40 665,0	4 443,9	45 108,9
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	-0,4	0,0	-0,2	-0,6	0,0	-0,6
Investitionen	0,9	0,0	25,6	1,8	0,6	28,8	2 403,1	2 432,0
Umbuchung von Anlagen im Bau zu Anlagen	564,7	861,2	199,1	138,0	99,0	1 861,9	-1 887,4	-25,5
Investitionsförderung	-2,3	-188,9	-23,4	0,0	-7,1	-221,7	198,5	-23,2
Abgänge Anlagen	-162,5	-73,3	-64,3	-30,4	-28,7	-359,2	-53,9	-413,2
Umbuchungen	0,0	-0,2	-4,5	0,0	4,5	-0,1	0,0	-0,1
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>13 785,5</b>	<b>17 303,9</b>	<b>5 322,4</b>	<b>1 671,3</b>	<b>3 890,9</b>	<b>41 974,1</b>	<b>5 104,2</b>	<b>47 078,2</b>
davon Leasing	2 021,5					2 021,5		2 021,5
davon Renditeobjekte				111,8	52,2	164,1		164,1
davon unbebaute Grundstücke				57,7		57,7		57,7
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>								
Stand 1. 1. 2008	-7 461,4	-5 724,0	-3 637,2	-11,8	-1 715,0	-18 549,4	0,0	-18 549,4
Fremdwährungsumrechnung	0,0	0,0	0,3	0,0	0,1	0,4	0,0	0,4
Planmässige Abschreibungen	-482,2	-539,8	-188,2	0,0	-83,0	-1 293,2	0,0	-1 293,2
Wertbeeinträchtigungen	-16,2	-9,6	-0,2	-1,6	0,0	-27,6	0,0	-27,6
Abgänge	147,4	57,6	42,6	0,0	29,2	276,8	0,0	276,8
Umbuchungen	0,0	-0,6	5,2	0,0	-4,5	0,1	0,0	0,1
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>-7 812,4</b>	<b>-6 216,3</b>	<b>-3 777,5</b>	<b>-13,5</b>	<b>-1 773,2</b>	<b>-19 592,9</b>	<b>0,0</b>	<b>-19 592,9</b>
davon Leasing	-1 002,1					-1 002,1		-1 002,1
davon Renditeobjekte				-0,4	-13,4	-13,8		-13,8
davon unbebaute Grundstücke				-0,7		-0,7		-0,7
Nettobuchwert 1. 1. 2008	5 923,4	10 981,1	1 553,2	1 550,2	2 107,9	22 115,7	4 443,9	26 559,6
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2008</b>	<b>5 973,2</b>	<b>11 087,5</b>	<b>1 544,9</b>	<b>1 657,9</b>	<b>2 117,7</b>	<b>22 381,2</b>	<b>5 104,2</b>	<b>27 485,3</b>
davon Leasing	1 019,4					1 019,4		1 019,4
davon Renditeobjekte				111,4	38,9	150,3		150,3
davon unbebaute Grundstücke				57,0		57,0		57,0

Im Berichtsjahr wurden Zinsen in der Höhe von CHF 5,6 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 7,1 Mio.).

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten: Es wurden Anlagen im Bau in der Höhe von CHF 53,9 Mio. ausgebucht (Vorjahr: CHF 20,0 Mio.). An die SBB wurden Bahnstromanlagen in der Höhe von CHF 91,9 Mio. zusammen mit einem Bundesdarlehen cashunwirksam übertragen.

Fahrzeuge mit einem Nettobuchwert von CHF 330,2 Mio., welche als Sicherheit in Eurofima-Miete-Kaufverträge eingebunden sind, wurden rückwirkend in die eigenen Fahrzeuge umgegliedert und werden nicht mehr als Leasinganlagen ausgewiesen. Wir verweisen auf die Anmerkung 0.2.

Angaben zu Wertbeeinträchtigung nach FER 20: Auf der Nachtzugflotte «Luna» wurde eine Wertberichtigung in der Höhe von CHF 14,1 Mio. vorgenommen, da der Nachtverkehr Schweiz-Rom per Ende Dezember 2009 eingestellt wird und zurzeit keine alternative rentable Verwendung des betroffenen Rollmaterials in Aussicht steht. Die übrigen Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen nach FER 18.

Der Anstieg der Sachanlagen ist in erster Linie auf den Bau von Infrastrukturanlagen und auf die Beschaffung von Rollmaterial zurückzuführen. In den übrigen Sachanlagen sind sämtliche Einrichtungen, Informatik- und Telekommunikationsanlagen sowie die Anlagen der Ver- und Entsorgung enthalten.

**23 Immaterielle Anlagen**

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Anlagen im Bau	Total
<b>Anschaffungswerte</b>					
Stand 1. 1. 2008	11,2	212,5	431,9	85,9	741,5
Zugänge	0,0	0,0	0,6	102,1	102,7
Abgänge	0,0	-0,2	-7,7	-1,3	-9,2
Umbuchungen	0,0	0,1	74,1	-48,5	25,7
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>11,2</b>	<b>212,5</b>	<b>498,8</b>	<b>138,0</b>	<b>860,5</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>					
Stand 1. 1. 2008	-10,6	-64,1	-318,6	-1,3	-394,7
Planmässige Abschreibungen	-0,5	-14,7	-48,8	0,0	-64,0
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	0,1	7,4	1,3	8,8
Umbuchungen	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
<b>Stand 31. 12. 2008</b>	<b>-11,1</b>	<b>-78,7</b>	<b>-360,1</b>	<b>0,0</b>	<b>-449,9</b>
Nettobuchwert 1. 1. 2008	0,6	148,4	113,2	84,5	346,8
<b>Nettobuchwert 31. 12. 2008</b>	<b>0,1</b>	<b>133,8</b>	<b>138,7</b>	<b>138,0</b>	<b>410,6</b>

Der Goodwill umfasst überschüssige Erwerbskosten für vollkonsolidierte Tochtergesellschaften im Personen- und Güterverkehr.  
Die Rechte beinhalten Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Bau- und Untertunnelungsrechte, Durchleitungsrechte usw.  
Die Anlagen im Bau umfassen die in der Entwicklung befindlichen Softwareprojekte.

**24 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	6,0	7,4
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	0,6	0,5
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	517,3	97,2
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>524,0</b>	<b>105,1</b>

Zu den liquiditätsunwirksamen Transaktionen verweisen wir auf Anmerkungen 29 und 30.

Die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten beträgt CHF 420,1 Mio. (+432,2%). Sie resultiert aus der Neuaufnahme einer kurzfristigen Bankfinanzierung von CHF 200,0 Mio. sowie der Umgliederung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten aufgrund der Fälligkeit. Die Umgliederung umfasst Darlehen im Betrag von CHF 144,0 Mio., eine im Jahr 2009 auslaufende Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 100,0 Mio. sowie eine rückzahlbare Hypothek von CHF 10,0 Mio.



## 25 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	830,9	777,3
gegenüber assoziierten Gesellschaften	1,0	5,2
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>831,8</b>	<b>782,5</b>

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ist durch einen Einzelposten in der Höhe von CHF 69,0 Mio. aus einem Entwicklungsprojekt Immobilien begründet.

## 26 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

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

## 27 Passive Rechnungsabgrenzung

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Abgrenzung Fahrausweise	584,2	520,1
Abgrenzung Zinsaufwendungen	47,2	39,3
Übrige Abgrenzungen	639,1	688,6
<b>Passive Rechnungsabgrenzung</b>	<b>1 270,5</b>	<b>1 248,0</b>

Die Position «Abgrenzung Fahrausweise» umfasst die Abgrenzung der Restgültigkeitsdauer der im Umlauf befindlichen General-, Halbtax- und Streckenabonnemente. Auf eine Abgrenzung von Einzelfahrkarten wird verzichtet. Die Zunahme bei den Fahrausweisen ergibt sich aufgrund einer höheren Anzahl von Abonnementen im Umlauf.

Die übrigen Abgrenzungen enthalten unter anderem Abgrenzungen auf Einnahmen aus Kreditkarten und Bargeld an Stationen und Billettautomaten, noch nicht erhaltene Kreditorenrechnungen sowie Steuerabgrenzungen.

## 28 Rückstellungen

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Rückstellungen	397,4	460,9
Langfristige Rückstellungen	394,1	394,8
<b>Rückstellungen</b>	<b>791,5</b>	<b>855,7</b>

### Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorgeverpflichtungen	Umweltaltlasten	Sanierung Energiebereich	Ferien/Überzeit	Restrukturierung	Langfristige Steuern	Übrige Rückstellungen	Total
Bestand 1. 1. 2008	1,7	74,6	231,5	119,9	119,2	3,1	305,7	855,7
Fremdwährungsumrechnung	-0,1	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	-0,1	-0,3
Bildung	0,6	1,1	0,0	3,6	39,1	0,6	51,9	96,9
Inanspruchnahme	0,0	-2,0	-8,6	-5,6	-13,7	-0,2	-74,5	-104,7
Auflösung	-0,7	-1,6	0,0	0,0	-15,3	0,0	-38,6	-56,1
Umbuchung	0,0	0,0	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,3	0,0
<b>Bestand 31. 12. 2008</b>	<b>1,6</b>	<b>72,1</b>	<b>222,9</b>	<b>117,4</b>	<b>129,4</b>	<b>3,5</b>	<b>244,7</b>	<b>791,5</b>
davon kurzfristig	0,1	11,3	18,4	117,4	94,0	0,0	156,3	397,4
davon langfristig	1,5	60,8	204,5	0,0	35,4	3,5	88,4	394,1

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaftlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 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 110,0 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2008 zulasten der vorhandenen Rückstellung weitergeführt.

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, durch die Erfassung von Wertberichtigungen auf Anlagen sowie durch die Inanspruchnahme für die über dem Marktpreis liegenden Energiegestehungskosten auf CHF 222,9 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 8,6 Mio. in Anspruch genommen.

Im Berichtsjahr konnten Überzeit- und Ferienguthaben abgebaut werden, und die Guthaben wurden Ende Jahr zu aktuellen Kostensätzen neu bewertet.

Für Restrukturierungsmassnahmen wurden im Berichtsjahr Rückstellungen von CHF 39,1 Mio. gebildet. Davon entfielen CHF 11,8 Mio. auf Massnahmen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung IW Biel. Weiter müssen aufgrund des konjunkturellen Umfeldes die Kapazitäten im Güterverkehr angepasst werden, welche zu einem Rückstellungsbedarf von CHF 15,2 Mio. führten. Für im Vorjahr gebildete Restrukturierungsrückstellungen war der Kostenverlauf vor allem für den Güterverkehr besser als erwartet, sodass Rückstellungen von total CHF 15,3 Mio. aufgelöst werden konnten.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten grösstenteils Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für diese mussten Rückstellungen in der Höhe von CHF 42,2 Mio. gebildet werden. Für Schadenregulierungen wurden CHF 36,5 Mio. in Anspruch genommen, und CHF 26,8 Mio. konnten aufgelöst werden.

## 29 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Bankverbindlichkeiten	1 972,1	1 587,0
Leasingverbindlichkeiten	1 734,3	2 574,7
Hypothekendarlehen	0,0	10,0
Obligationenanleihen	150,0	250,0
Personalkasse	1 373,2	1 353,3
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>5 229,6</b>	<b>5 775,0</b>

Eurofima-Darlehen in der Höhe von CHF 525,0 Mio., welche in der Vergangenheit als Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen wurden und für welche Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge eingebunden sind, wurden rückwirkend per 31. Dezember 2007 in die Bankverbindlichkeiten umgegliedert. Wir verweisen auf die Anmerkung 0.2.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 288,7 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert, wovon CHF 144,0 Mio. Leasingverbindlichkeiten, CHF 100,0 Mio. Obligationenanleihen und CHF 10,0 Mio. Hypothekendarlehen.

Die geldunwirksamen Marktwertanpassungen auf den in den Leasingverbindlichkeiten enthaltenen Abgrenzungen zum Rückkauf von Fahrzeugen betragen CHF 159,9 Mio. (Vorjahr: CHF 74,2 Mio.), die nicht realisierten Verluste aus den Fremdwährungsbewertungen CHF 19,8 Mio. (Vorjahr: CHF 5,5 Mio.).

Die Erhöhung der langfristigen Bankverbindlichkeiten um CHF 385,1 Mio. (+24,3%) ist zurückzuführen auf die Umfinanzierung von Leasingverbindlichkeiten in der Höhe von CHF 474,0 Mio. Die Leasingverbindlichkeiten, welche der langfristigen Finanzierung von Rollmaterialbeschaffung dienen, haben sich im Berichtsjahr um CHF 840,4 Mio. (-32,6%) verringert. Dabei wurden CHF 474,0 Mio. durch die Aufnahme von langfristigen Bankverbindlichkeiten abgelöst. Die Obligationenanleihen beinhalten Anleihen des Kraftwerks Amsteg (vgl. «Weitere Angaben» Abschnitt «Obligationenanleihen»).

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

**30 Andere langfristige Verbindlichkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	486,6	220,8
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 809,4	8 456,2
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	1 200,0
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	2 825,8	2 825,1
<b>Andere langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>13 321,8</b>	<b>12 702,1</b>

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Aufgrund der Finanzierungsvereinbarung DML wurden cashunwirksame Darlehen von netto CHF 79,0 Mio. durch Ausbuchung von Beiträgen Dritten auf Anlagen und Anlagen im Bau gebildet. Wir verweisen auf Anmerkung 0.2.  
Es wurden Erlösabgrenzungen in der Höhe von CHF 4,4 Mio. (Vorjahr: CHF 3,9 Mio.) aufgelöst.  
Im Zusammenhang mit einem Anlagentransfer erfolgte ein Übertrag von Bundesdarlehen in der Höhe von CHF 91,9 Mio. (Vorjahr: 11,7 Mio.).  
Die nicht realisierten Verluste aus Fremdwährungsbewertungen betragen CHF 4,5 Mio.

Die Zunahme der Verbindlichkeiten gegenüber Dritten ergibt sich einerseits durch die Abwicklung der Finanzierung DML sowie andererseits von neu gewährten Darlehen der Kantone für Projekte des Infrastrukturfonds. Die Darlehen betragen per Bilanzstichtag CHF 269,0 Mio. Zur Sicherung des Darlehens von der Pensionskasse SBB wurden sämtliche Forderungen aus den gegenwärtigen und zukünftigen Mietverhältnissen der SBB RailCities Basel, Bern und Zürich mit allen damit verbundenen Neben- und Vorzugsrechten an die Pensionskasse zediert.

**Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Variabel verzinsliche Darlehen	2 622,7	2 495,9
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte	6 113,5	5 956,3
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	73,2	4,0
<b>Total</b>	<b>8 809,4</b>	<b>8 456,2</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund erhöhten sich im Berichtsjahr um insgesamt CHF 353,2 Mio. Die variabel verzinslichen Darlehen für Infrastrukturinvestitionen nahmen um CHF 126,8 Mio. zu. Die Übernahme von Energieanlagen der BLS Alptransit sowie die Agglomerationsprojekte DML und Stadtbahn Zug führten zur Zunahme der variabel verzinslichen Darlehen Fonds für Eisenbahngrossprojekte um CHF 157,2 Mio. Zur Finanzierung von Immobilienprojekten konnte beim Bund ein fest verzinsliches Darlehen von CHF 70,0 Mio. aufgenommen werden. Hierbei handelt es sich um eine normale kommerzielle Refinanzierung, welche unter den übrigen langfristigen Verbindlichkeiten bilanziert wird.

**Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen**

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert		Verwendungsverzicht	Andere Wertberichtigungen	Diskont	Bilanz		Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand	
	31. 12. 2008	31. 12. 2008				31. 12. 2008	31. 12. 2007	2008	2007
Mio. CHF									
Vorsorgeeinrichtung	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	-0,2	0,0
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,0</b>

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung			Wirtschaftlicher Anteil der Organisation	Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31. 12. 2008	31. 12. 2008	31. 12. 2007				2008	2007
Mio. CHF								
Patronale Fonds	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	-0,6	-16,1
Vorsorgepläne mit Überdeckung <sup>1</sup>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,5	-3,5	-3,4
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	-2 990,5	-2 825,8	-2 825,1	0,7	-281,9	-283,5	-264,1	
<b>Total</b>	<b>-2 990,3</b>	<b>-2 825,8</b>	<b>-2 825,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-286,1</b>	<b>-287,7</b>	<b>-283,6</b>	

<sup>1</sup> Zu den Vorsorgeeinrichtungen mit Überdeckung sind keine Angaben zum Betrag der Überdeckung erhältlich. Die entsprechenden Überdeckungen sind unwesentlich. Aus diesen resultiert kein wirtschaftlicher Nutzen für die Gesellschaften.

**Nettoverschuldung**

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	24	524,0	105,1
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	29	5 229,6	5 775,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	30	13 321,8	12 702,1
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-132,1	-141,0
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16		-2 825,8	-2 825,1
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>16 117,4</b>	<b>15 616,2</b>
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-961,2	-1 179,3
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>15 156,2</b>	<b>14 436,9</b>
<b>Veränderung gegenüber Vorjahr</b>		<b>719,3</b>	<b>1 927,0</b>

Die Nettoverschuldung hat im Berichtsjahr um CHF 719,3 Mio. zugenommen. Unter Berücksichtigung der liquiditätsunwirksamen Bildung von Darlehen von netto CHF 79,0 Mio. aus der Abbildung der Finanzierungsvereinbarung DML (vgl. Anmerkungen 0.2 und 30) beträgt die liquiditätswirksame Veränderung der Nettoverschuldung CHF 640,3 Mio.

Für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten sind im Berichtsjahr bedingt rückzahlbare Darlehen vonseiten des Bundes von CHF 213,2 Mio. und CHF 269,0 Mio. von Kantonen zur Verfügung gestellt worden.

**Weitere Angaben****Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven**

Mio. CHF		31. 12. 2008	31. 12. 2007
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen		0,7	2,3
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge		1 544,2	1 334,1
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen		329,5	245,8
<b>Total</b>		<b>1 874,4</b>	<b>1 582,2</b>

Die Nettobuchwerte der Fahrzeuge, welche als Sicherheiten in Eurofima-Miete-Kaufverträge eingebunden sind, werden neu als Eventualverpflichtungen offengelegt. Wir verweisen auf Anmerkung 0.2.

**Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen**

Mio. CHF		31. 12. 2008	31. 12. 2007
Investitionsverpflichtungen		4 523,0	2 289,0
Energieabnahmeverpflichtungen		931,6	970,1
Übrige		357,8	316,8
<b>Total</b>		<b>5 812,4</b>	<b>3 576,0</b>

Der SBB Konzern 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.

**Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Fällig innerhalb eines Jahres	8,8	10,9
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	6,5	7,4
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,4	4,1
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,8	0,7
Fällig später als 4 Jahre	0,1	0,0
<b>Total</b>	<b>19,6</b>	<b>23,1</b>

**Eventualforderungen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen	1 003,2	616,0
<b>Total</b>	<b>1 003,2</b>	<b>616,0</b>

Der Prozess zur Ermittlung der Eventualforderungen wurde optimiert. Damit ergaben sich Anpassungen beim Vorjahressaldo in der Höhe von CHF +283,1 Mio. Die Zunahme der Eventualforderungen stehen mehrheitlich im Zusammenhang mit den Rollmaterialbeschaffungen, welche 2008 ausgelöst worden sind.

**Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,6	2,4
Langfristige Verbindlichkeiten	1 200,0	1 200,0
<b>Total</b>	<b>1 202,6</b>	<b>1 202,4</b>

**Obligationenanleihen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
3,750 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2001 bis 2009	100,0	100,0
2,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
<b>Total</b>	<b>250,0</b>	<b>250,0</b>

Die Anleihe 3,750 % mit Laufzeit bis 2009 wird aufgrund der Fälligkeit in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

**Nahestehende Personen**

Der Bund hält 100% der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1654,3 Mio. (Vorjahr: CHF 1672,0 Mio.) von seinem Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2008	2007
Abschreibung Infrastruktur	910,2	838,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	450,0	445,5
Vorteilsanrechnung ZVV	-39,0	-38,0
Abgeltung regionaler Personenverkehr	272,9	348,7
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	47,2	65,2
Abgeltungen an SBB Cargo für Kombiverkehr	13,0	11,7
<b>Total</b>	<b>1 654,3</b>	<b>1 672,0</b>

Betreffend Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 30.

## Finanzinstrumente

Das langfristig ausgelegte Investitionsprogramm der SBB im Zusammenhang mit Rollmaterialbeschaffungen und Immobilienentwicklungsprojekten wird möglichst fristkonform refinanziert. Dabei werden gegenwärtige, aber auch geplante Investitionsprogramme mit entsprechenden Finanzierungen zins- und währungsbezogen langfristig abgesichert. Zur Anwendung gelangen neben Festzinskrediten sowohl Termingeschäfts- als auch Optionsstrategien, in erster Linie Swaps.

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

Mio. CHF Instrument	Motiv	Kontrakt- volumen	31. 12. 2008 Werte		Kontrakt- volumen	31. 12. 2007 Werte	
			aktiv	passiv		aktiv	passiv
Währungen	Absicherung	152,9	1,8	6,6	68,1	1,5	0,6
Zinsen	Absicherung	2 291,2	7,2	188,3	1 772,4	81,7	53,4
Übrige Basiswerte	Absicherung	118,4	0,9	4,9	15,9	0,0	1,2
<b>Total</b>		<b>2 562,5</b>	<b>9,9</b>	<b>199,7</b>	<b>1 856,4</b>	<b>83,2</b>	<b>55,2</b>

Im Zuge der sich 2008 entwickelnden Finanzkrise, sich unsicher abzeichnender Zinstrends und damit schwindender Nachfrage nach langfristigen Papieren am Markt erfolgten Finanzierungen vermehrt über Instrumente mit variablen Zinssätzen. Diese wurden über zu Marktwerten bewertete Zinsinstrumente gegen steigende Zinsen abgesichert. Zum Teil erfolgte dies über Festzinsswaps, z.T. über strukturierte Absicherungen mit Höchstzinssätzen. Diese durch die Marktentwicklung forcierte Situation führte zu einer entsprechenden Ausweitung des Kontraktvolumens der Finanzinstrumente. Das zum Bilanzstichtag gesunkene schweizerische Zinsniveau führte zu einer entsprechenden negativen Marktbewertung der langfristig gesicherten Finanzierungsabsicherungen.

Währungsabsicherungen werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Bedarf und Währungsflüsse aus dem täglichen Geschäft werden im Konzern ausgeglichen und nur die verbleibenden Nettopositionen im Markt abgesichert.

Im Zusammenhang mit der Sicherung der Energiebeschaffung zu stabilen Preisen wurden 2008 sowohl Termingeschäfte als auch in geringem Ausmass Optionen eingesetzt.

## Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Risikomanagement. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB betreiben ein an den Bedürfnissen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung ausgerichtetes und auf die strategische Planung abgestimmtes Risikomanagement.

Corporate Risk Management. Die Risikoeinschätzung der Geschäftsleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt halbjährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser stützt sich im Wesentlichen auf das Risk Assessment in Form von Interviews mit 43 Liniverantwortlichen (Risk Owners). Dabei bilden eine vom Konzern vorgegebene Risikolandschaft und Risikobeurteilungsmatrix den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung.

Der Corporate Risk Report der Geschäftsleitung zuhanden des Verwaltungsrates umfasst die wichtigsten aktuellen Risikoexpositionen des Konzerns, den Handlungsbedarf und den aktuellen Stand der Massnahmenumsetzung. Der jeweilige Bericht wurde im vergangenen Jahr am 28. April 2008 sowie am 16. Dezember 2008 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Risikomanagement in den Divisionen und Tochtergesellschaften. Die Liniverantwortlichen in den Divisionen tragen als Risk Owners die Verantwortung für die regelmässige und systematische Erfassung, Bewertung, Kontrolle und Steuerung der mit ihrem Geschäft verbundenen Risiken. Sie definieren die Limite und überwachen die Positionen sowie die Risikoexpositionen. Sie stellen sicher, dass alle Risiken erkannt und in den Risikomes- und Reportingsystemen erfasst werden.

Das interne Kontrollsystem der SBB, angelehnt an das COSO Framework, stellt sicher, dass die Finanzprozesse jährlich durch die Prozess-Owners einer Risikobewertung unterzogen werden.

Mit der vorliegenden Jahresrechnung 2008 sind folgende spezifischen Finanzrisiken verbunden:

Marktrisiken. Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken, wie Gegenparti-, Kredit-, Währungs-, Zinsänderungs- und Energiepreisschwankungsrisiken, ausgesetzt.

Die aus den Geschäften der Divisionen und Konzerngesellschaften resultierenden Nettowährungsrisiken werden zentral über die Corporate Treasury abgesichert. Corporate Treasury sichert die Währungsrisiken ihrerseits bei ausgesuchten Banken ab. Sie führt ein internes und externes Limitensystem und prüft dessen Einhaltung.

Marktzinsschwankungen beeinflussen direkt die Anlageerträge und Finanzierungsaufwendungen der SBB. Dieses Risiko wird von Corporate Treasury durch Abstimmung der Fälligkeitsprofile und durch Beeinflussung des Mix aus langfristigen festverzinslichen Finanzierungstranchen und variablen Finanzierungen, kombiniert mit zusätzlichen Absicherungsinstrumenten (Swaps), gemanagt.

Durch die Verkäufe von Energieüberschüssen und Zukäufe zur Überbrückung von Stromspitzenbedarfszeiten unterliegt die SBB trotz weitgehender Selbstversorgung teilweise den Preisschwankungen am Energiemarkt. Dieses Risiko wird durch Termingeschäfte, Swaps und Forwards auf künftigen Energiepreisen limitiert.

Kreditrisiken. Das Kreditrisiko stellt die Gefahr möglicher Verluste dar, welche dadurch entstehen, dass Gegenparteien ihren Verbindlichkeiten nicht mehr nachkommen können. Zur Minimierung derartiger Ausfälle werden Anlagen und Absicherungsgeschäfte nur bei Finanzinstituten getätigt, welche bei der Ratingagentur Standard & Poors über ein Rating von mindestens A verfügen.

Die externe Refinanzierung der SBB erfolgt zum grössten Teil bei der Eurofima. Die Eurofima ist eine Finanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen mit zusätzlicher Garantie deren Eigner (entsprechende Staaten Europas). Eurofima vergibt Kredite ausschliesslich an ihre Aktionäre oder an Transportunternehmen, die von einem ihrer Aktionäre garantiert werden. Die Eurofima wird von Standard & Poors und Moody's mit dem jeweils bestmöglichen Rating bewertet.

Liquiditätsrisiken. Ein Liquiditätsrisiko ist das Risiko, den gegenwärtigen und zukünftigen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitgerecht bzw. nicht in voller Höhe nachkommen zu können.

Die Liquiditätsoptimierung der SBB basiert auf einer laufend aktualisierten, rollierenden Liquiditäts-, Devisen- und Finanzplanung. Sie wird über Cash-Pool, bei dem die wichtigsten Konten der SBB in Schweizer Franken und Euro zusammengefasst werden, und über kurzfristige Festgeldanlagen gesteuert. Dabei erfolgt die Anlage der Überschussliquidität über verschiedene Finanzinstitute, welche über ein Kurzfristrating von A1 bis P1 verfügen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Anlagelimits pro Gegenpartei.

#### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 13. März 2009 genehmigt. Bis zu diesem Datum sind keine Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

#### **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 128.

#### **Ausgleichszahlung Infrastruktur**

Die SBB vereinbarte mit dem Bund im Rahmen der Eignerstrategie 2007–2010 Ausgleichszahlungen vom Immobilienbereich zur Infrastruktur. Die jährlichen Ausgleichszahlungen wurden pro Jahr auf CHF 150,0 Mio. festgelegt:

Die Ausgleichszahlung zugunsten der Division Infrastruktur für das Geschäftsjahr 2008 wird durch den Bereich Immobilien (CHF 69,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 81,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 81,0 Mio. entspricht den Zinseinnahmen auf dem Fremdkapital aus der Eröffnungsbilanz, welche der Bereich Immobilien an die Zentralbereiche entrichtet. Massgebend für die Zinsfestlegung ist das jeweils gültige Rundschreiben der Eidg. Steuerverwaltung ESTV der Zinssätze für die Berechnung von geldwerten Leistungen.

# Segmentinformation Konzernerfolgsrechnung SBB

Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	2008	2007	2008	2007
<b>Betriebsertrag</b>				
Verkehrserträge <sup>1</sup>	2 670,4	2 471,6	1 044,2	1 062,6
Abgeltungen	605,0	591,8	13,0	11,7
Mieterträge Liegenschaften	7,0	5,7	1,9	4,1
Nebenerträge	750,0	713,3	150,5	146,6
Übrige Erträge	18,7	34,5	4,0	3,7
Eigenleistungen	191,9	152,5	56,0	64,5
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	0,0	0,0	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-149,0	-123,2	-10,6	-24,4
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>4 093,9</b>	<b>3 846,3</b>	<b>1 259,0</b>	<b>1 268,8</b>
<b>Betriebsaufwand</b>				
Materialaufwand	-345,2	-283,7	-143,6	-143,8
Personalaufwand	-1 478,3	-1 413,6	-516,6	-608,9
Sonstiger Betriebsaufwand <sup>2</sup>	-1 449,0	-1 407,1	-506,1	-595,3
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-465,0	-442,4	-73,8	-82,9
Umlage Zentralbereiche	-59,6	-50,0	-22,6	-17,9
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-3 797,2</b>	<b>-3 596,7</b>	<b>-1 262,7</b>	<b>-1 448,8</b>
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>296,7</b>	<b>249,5</b>	<b>-3,7</b>	<b>-180,0</b>
Finanzertrag	57,6	24,2	17,6	12,2
Finanzaufwand	-71,1	-77,0	-42,1	-21,1
Umlage Zentralbereiche	-0,3	-1,2	-0,1	-0,4
<b>Gewinn vor Steuern</b>	<b>282,8</b>	<b>195,5</b>	<b>-28,3</b>	<b>-189,3</b>
Steuern	-2,0	-1,9	-1,6	-1,1
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	-4,0	-0,6	0,0	0,0
<b>Konzerngewinn</b>	<b>276,8</b>	<b>193,0</b>	<b>-29,9</b>	<b>-190,4</b>
1 davon Infrastrukturbenutzung	2,2	2,3	0,0	0,0
2 davon Trassengebühren	-550,9	-514,9	-214,7	-224,1



Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB		
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2008	2007
762,9	723,2	0,0	0,0	0,0	0,0	-771,6	-754,2	3 705,9	3 503,3	
47,2	65,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	665,2	668,7	
2,1	1,7	455,8	443,1	1,2	1,1	-126,5	-128,8	341,6	327,0	
638,6	591,7	242,6	216,2	417,6	412,8	-821,0	-780,4	1 378,2	1 300,3	
5,8	15,3	0,3	-1,5	8,1	8,3	-13,1	-8,4	23,8	51,8	
389,6	433,7	6,5	4,8	1,6	0,9	25,7	19,0	671,3	675,4	
1 360,2	1 284,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 360,2	1 284,4	
-0,2	0,0	0,0	-0,9	-8,0	0,3	8,8	11,3	-159,0	-136,9	
0,0	0,0	0,0	0,0	142,3	118,3	-142,3	-118,3	0,0	0,0	
<b>3 206,2</b>	<b>3 115,2</b>	<b>705,2</b>	<b>661,6</b>	<b>562,9</b>	<b>541,7</b>	<b>-1 840,0</b>	<b>-1 759,7</b>	<b>7 987,2</b>	<b>7 673,9</b>	
-188,3	-229,4	-4,0	-5,4	-0,5	-0,7	33,5	38,0	-648,1	-624,9	
-1 166,2	-1 169,5	-92,0	-91,2	-188,4	-193,4	86,2	83,6	-3 355,3	-3 392,9	
-1 198,5	-1 072,7	-191,9	-178,1	-349,3	-337,6	1 574,3	1 521,7	-2 120,6	-2 069,0	
-712,2	-706,2	-119,3	-110,6	-17,0	-19,0	0,0	0,0	-1 387,3	-1 361,1	
-53,6	-44,9	-6,5	-5,5	0,0	0,0	142,3	118,3	0,0	0,0	
<b>-3 318,8</b>	<b>-3 222,7</b>	<b>-413,6</b>	<b>-390,7</b>	<b>-555,3</b>	<b>-550,6</b>	<b>1 836,4</b>	<b>1 761,7</b>	<b>-7 511,3</b>	<b>-7 447,9</b>	
<b>-112,6</b>	<b>-107,5</b>	<b>291,6</b>	<b>270,9</b>	<b>7,6</b>	<b>-9,0</b>	<b>-3,6</b>	<b>2,0</b>	<b>476,0</b>	<b>226,0</b>	
15,5	9,6	1,5	1,1	265,1	234,5	-208,1	-184,1	149,1	97,5	
-21,8	-19,2	-90,4	-85,3	-255,6	-215,4	207,1	185,0	-274,0	-232,9	
-0,3	-1,1	0,0	-0,1	0,7	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>-119,2</b>	<b>-118,1</b>	<b>202,6</b>	<b>186,5</b>	<b>17,8</b>	<b>13,1</b>	<b>-4,6</b>	<b>2,9</b>	<b>351,1</b>	<b>90,6</b>	
-0,1	0,7	1,8	-5,9	0,0	-0,5	0,0	0,0	-1,8	-8,6	
150,0	150,0	-201,1	-148,1	51,1	-1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	
-0,3	-0,5	0,0	0,0	0,0	-0,5	0,0	0,0	-4,3	-1,6	
<b>30,4</b>	<b>32,2</b>	<b>3,3</b>	<b>32,6</b>	<b>68,8</b>	<b>10,2</b>	<b>-4,6</b>	<b>2,9</b>	<b>345,0</b>	<b>80,4</b>	
726,0	685,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-660,1	-627,1	68,1	60,7	
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	660,1	627,1	-105,5	-111,9	

# Segmentinformation Konzernbilanz SBB

## Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel	369,4	209,4	24,1	68,2
Wertschriften	0,0	0,0	0,0	0,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	353,4	368,0	173,4	184,6
Sonstige Forderungen	113,0	274,4	49,9	67,1
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	153,4	137,6	54,7	69,1
Aktive Rechnungsabgrenzung	385,4	377,3	46,6	43,8
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>1 374,7</b>	<b>1 366,8</b>	<b>348,8</b>	<b>432,9</b>
<b>Anlagevermögen</b>				
Finanzanlagen	20,2	5,1	15,2	14,0
Sachanlagen	5 252,5	5 133,0	765,6	825,6
Anlagen im Bau Sachanlagen	717,4	514,4	34,7	29,9
Immaterielle Anlagen	113,4	103,2	15,9	20,0
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>6 103,5</b>	<b>5 755,8</b>	<b>831,4</b>	<b>889,5</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>7 478,2</b>	<b>7 122,5</b>	<b>1 180,2</b>	<b>1 322,4</b>

## Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31. 12. 2008	31. 12. 2007	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Fremdkapital</b>				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	36,1	6,4	80,0	194,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	409,5	421,2	85,5	108,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	152,5	154,2	52,0	68,2
Passive Rechnungsabgrenzung	996,2	944,0	65,0	86,0
Kurzfristige Rückstellungen	73,1	87,0	103,3	126,3
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>1 667,5</b>	<b>1 612,7</b>	<b>385,9</b>	<b>583,0</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	92,5	93,8	0,0	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	2 073,9	2 063,9	462,6	368,6
Langfristige Rückstellungen	20,4	7,6	32,6	39,6
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>2 186,7</b>	<b>2 165,3</b>	<b>495,2</b>	<b>408,2</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>3 854,2</b>	<b>3 778,0</b>	<b>881,0</b>	<b>991,2</b>
<b>Eigenkapital</b>				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Kapitalreserven	575,4	575,4	2,2	2,2
Gewinnreserven	996,3	804,1	-396,1	-203,6
Konzerngewinn	276,8	193,0	-29,9	-190,4
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>	<b>3 558,5</b>	<b>3 282,6</b>	<b>299,1</b>	<b>331,2</b>
Minderheitsanteile	65,5	62,0	0,0	0,0
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>3 624,0</b>	<b>3 344,5</b>	<b>299,1</b>	<b>331,2</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>7 478,2</b>	<b>7 122,5</b>	<b>1 180,2</b>	<b>1 322,4</b>

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
11,8	4,9	26,1	13,5	149,3	290,0	0,0	0,0	580,7	586,1
0,0	0,0	0,0	0,0	17,3	20,6	0,0	0,0	17,3	20,6
323,8	240,5	56,7	41,0	120,3	149,2	-266,6	-303,0	761,0	680,4
168,8	230,0	38,1	24,0	929,9	891,8	-1 112,0	-1 229,0	187,7	258,2
162,9	137,8	1,8	4,2	0,0	0,0	-4,4	-4,5	368,6	344,3
65,5	101,8	21,2	9,6	60,5	69,5	-81,5	-80,5	497,7	521,5
<b>732,8</b>	<b>715,0</b>	<b>143,9</b>	<b>92,3</b>	<b>1 277,4</b>	<b>1 421,1</b>	<b>-1 464,5</b>	<b>-1 617,0</b>	<b>2 413,0</b>	<b>2 411,1</b>
76,0	67,1	10,3	10,2	6 455,0	6 553,5	-5 467,6	-5 374,7	1 109,1	1 275,2
13 328,5	13 219,0	3 022,7	2 927,9	11,9	10,2	0,0	0,0	22 381,2	22 115,7
4 008,2	3 592,5	340,4	302,1	3,4	4,8	0,0	0,0	5 104,2	4 443,9
242,0	185,4	8,2	8,2	31,2	30,1	0,0	0,0	410,6	346,8
<b>17 654,6</b>	<b>17 064,1</b>	<b>3 381,6</b>	<b>3 248,4</b>	<b>6 501,5</b>	<b>6 598,6</b>	<b>-5 467,6</b>	<b>-5 374,7</b>	<b>29 005,1</b>	<b>28 181,6</b>
<b>18 387,4</b>	<b>17 779,1</b>	<b>3 525,6</b>	<b>3 340,7</b>	<b>7 778,9</b>	<b>8 019,7</b>	<b>-6 932,1</b>	<b>-6 991,7</b>	<b>31 418,1</b>	<b>30 592,7</b>

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2008	31.12.2007
575,6	288,1	260,0	245,0	475,5	407,9	-903,2	-1 036,3	524,0	105,1
362,5	380,7	132,0	43,8	88,0	106,6	-245,7	-278,3	831,8	782,5
69,4	77,4	27,5	14,2	46,8	36,1	-211,7	-192,8	136,6	157,4
119,6	142,9	56,0	52,7	141,0	132,6	-107,4	-110,3	1 270,5	1 248,0
75,1	84,8	4,5	5,6	146,5	162,6	-5,1	-5,3	397,4	460,9
<b>1 202,2</b>	<b>974,0</b>	<b>480,0</b>	<b>361,4</b>	<b>897,9</b>	<b>845,8</b>	<b>-1 473,2</b>	<b>-1 622,9</b>	<b>3 160,3</b>	<b>2 753,9</b>
220,0	331,0	0,0	10,0	4 917,1	5 340,3	0,0	0,0	5 229,6	5 775,0
8 906,3	8 438,5	2 286,4	2 217,5	4 147,6	4 078,5	-4 554,9	-4 464,9	13 321,8	12 702,1
267,2	274,4	26,2	22,2	51,8	59,4	-4,0	-8,3	394,1	394,8
<b>9 393,5</b>	<b>9 043,9</b>	<b>2 312,5</b>	<b>2 249,6</b>	<b>9 116,5</b>	<b>9 478,2</b>	<b>-4 558,9</b>	<b>-4 473,2</b>	<b>18 945,5</b>	<b>18 871,9</b>
<b>10 595,8</b>	<b>10 017,8</b>	<b>2 792,5</b>	<b>2 611,0</b>	<b>10 014,3</b>	<b>10 324,0</b>	<b>-6 032,0</b>	<b>-6 096,1</b>	<b>22 105,8</b>	<b>21 625,8</b>
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	565,4	120,1	123,6	810,5	802,5	-4,4	0,0	2 069,1	2 069,1
653,1	620,9	109,6	73,5	-3 374,8	-3 377,0	-168,1	-175,4	-2 180,1	-2 257,4
30,4	32,2	3,3	32,6	68,8	10,2	-4,6	2,9	345,0	80,4
<b>7 778,9</b>	<b>7 748,5</b>	<b>733,0</b>	<b>729,7</b>	<b>-2 235,5</b>	<b>-2 304,3</b>	<b>-900,1</b>	<b>-895,5</b>	<b>9 234,0</b>	<b>8 892,1</b>
12,8	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78,3	74,8
<b>7 791,7</b>	<b>7 761,2</b>	<b>733,0</b>	<b>729,7</b>	<b>-2 235,5</b>	<b>-2 304,3</b>	<b>-900,1</b>	<b>-895,5</b>	<b>9 312,3</b>	<b>8 966,8</b>
<b>18 387,4</b>	<b>17 779,1</b>	<b>3 525,6</b>	<b>3 340,7</b>	<b>7 778,9</b>	<b>8 019,7</b>	<b>-6 932,1</b>	<b>-6 991,7</b>	<b>31 418,1</b>	<b>30 592,7</b>

# Beteiligungsverzeichnis SBB

## Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname		Aktienkapital	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Seg
		Mio.	Mio.	% 31.12.2008	% 31.12.2007	
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern	CHF	9 000,00	9 000,00	100,00	100,00	V
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V I
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V G
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V Z
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V P
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00	E I
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V P
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V G
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V G
elvetino management AG, Zürich	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00	V P
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V G
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00	V I
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V P
RailAway GmbH, Stuttgart	EUR	0,03	0,03	86,00	86,00	V P
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V P
RegionAlps 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	67,00	V P
STC Switzerland Travel Centre Ltd. London	GBP	0,05	0,03	67,00	67,00	V P
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67	V I
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V P
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47	V P
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V I
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V P
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00	Q P
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00	E I
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
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00	E IM
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E P
Frigosuisse Immobilien AG in Liq., Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31	E IM
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00	E I
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00	E I
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90	E IM
e-domizil AG, Zürich	CHF	0,10	0,03	33,50	33,50	E P
RAlpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E G
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00	E I
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E P
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00	E I
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E G
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
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E G

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Erfassung:

V = Vollkonsolidiert  
E = Mittels Equity-Methode erfasst  
Q = Quotenkonsolidiert

Seg = Segment:

P = Personenverkehr  
G = Güterverkehr  
I = Infrastruktur  
IM = Immobilien  
Z = Zentralbereiche



# Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung



**ERNST & YOUNG**

Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
**Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern**

Bern, 13. März 2009

## Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Konzernerfolgsrechnung, Konzernbilanz, Konzerngeldflussrechnung, Konzerneigenkapitalnachweis und Anhang zur Konzernrechnung / Seiten 100 bis 128 für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

### *Verantwortung des Verwaltungsrates*

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

### *Verantwortung der Revisionsstelle*

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der

 Mitglied der Treuhänderkammer



Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

*Prüfungsurteil*

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz.

**Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Alessandro Miolo  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Manuel Trösch  
Zugelassener Revisionsexperte

# Erfolgsrechnung SBB AG

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

Mio. CHF	Anmerkung	2008	2007
<b>Betriebsertrag</b>			
Verkehrserträge	1	2 709,5	2 480,8
Abgeltungen	2	463,0	466,9
Mieterträge Liegenschaften		355,0	345,7
Nebenerträge	3	1 360,6	1 292,7
Übrige Erträge		43,3	62,7
Eigenleistungen		608,8	602,4
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	4	1 360,2	1 284,4
Ertragsminderungen		-139,6	-100,5
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>6 760,9</b>	<b>6 435,1</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
Materialaufwand		-507,2	-481,4
Personalaufwand	5	-2 660,1	-2 607,5
Sonstiger Betriebsaufwand	6	-1 921,2	-1 788,5
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen		-1 273,1	-1 410,2
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-6 361,6</b>	<b>-6 287,7</b>
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>		<b>399,3</b>	<b>147,4</b>
Finanzertrag		137,6	115,8
Finanzaufwand		-224,9	-210,8
<b>Gewinn vor Steuern</b>		<b>312,0</b>	<b>52,4</b>
Steuern		2,1	-5,9
<b>Jahresgewinn</b>	7	<b>314,2</b>	<b>46,6</b>



# Bilanz SBB AG

## Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel		413,9	399,4
Wertschriften		2,0	2,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	657,4	573,1
Andere Forderungen		288,8	414,4
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		311,8	275,8
Aktive Rechnungsabgrenzungen		440,9	478,2
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>2 114,8</b>	<b>2 142,9</b>
<b>Anlagevermögen</b>			
Finanzanlagen	9	2 550,1	2 704,6
Sachanlagen		20 639,8	20 293,6
Anlagen im Bau Sachanlagen		4 865,9	4 230,1
Immaterielle Anlagen		388,3	320,0
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>28 444,1</b>	<b>27 548,3</b>
<b>Total Aktiven</b>		<b>30 558,9</b>	<b>29 691,2</b>

## Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
<b>Fremdkapital</b>			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		402,3	74,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	757,0	714,2
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		119,5	116,1
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 216,2	1 147,4
Kurzfristige Rückstellungen	11	271,0	323,5
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>		<b>2 766,0</b>	<b>2 375,6</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	4 917,1	5 350,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	13 102,7	12 503,6
Langfristige Rückstellungen	11	711,9	714,8
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>		<b>18 731,8</b>	<b>18 568,7</b>
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>21 497,8</b>	<b>20 944,2</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve EBG 64		630,6	615,2
Bilanzverlust	14		
Verlustvortrag		-2 883,6	-2 914,8
Jahresgewinn		314,2	46,6
<b>Total Eigenkapital</b>		<b>9 061,1</b>	<b>8 746,9</b>
<b>Total Passiven</b>		<b>30 558,9</b>	<b>29 691,2</b>

# Anhang zur Jahresrechnung SBB AG

## Anmerkungen zur Jahresrechnung.

### 0 Allgemeine Anmerkungen

---

#### 0.1 Allgemeines

---

Die für die Jahresrechnung der SBB AG angewandten Grundsätze der Rechnungslegung erfüllen die Vorschriften des schweizerischen Aktienrechts (OR).

#### 0.2 Änderungen im Ausweis

---

##### Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge

Aufgrund einer Neubeurteilung aller Eurofima-Miete-Kaufverträge werden Fahrzeuge, die als Sicherheit in solchen Verträgen eingebunden sind, neu als Fahrzeuge und nicht mehr als geleaste Fahrzeuge ausgewiesen und zusätzlich in den Eventualverpflichtungen offengelegt. Die damit verbundenen langfristigen Finanzverbindlichkeiten wurden von den Leasingverbindlichkeiten in die Bankverbindlichkeiten umgegliedert.

##### Neufinanzierung Durchmesserlinie Zürich (DML)

Die Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich (DML) konnte am 5. September 2008 durch Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen sowie der SBB abgeschlossen werden. Entsprechend dieser Vereinbarung mussten bereits erhaltene und verbuchte Zahlungen der Vorjahre neu abgebildet werden. Die Abwicklung ist für die SBB erfolgsneutral, hat jedoch Verschiebungen innerhalb der Erfolgsrechnung sowie liquiditätsunwirksame Finanzierungstätigkeiten zur Folge. Die Position «Kostenbeteiligung, Beiträge» in den Nebenerträgen (Anmerkung 3) nimmt um CHF 60,9 Mio. ab. Die Position «Abschreibung Infrastruktur» in den Leistungen des Bundes (Anmerkung 4) nimmt um CHF 29,1 Mio. zu. Zugleich vermindern sich die Abschreibungen aus Anlageabgängen um CHF 31,8 Mio. Die Rückabwicklung der erhaltenen Beiträge Dritter führte zur Bildung von Darlehen von Kantonen für Infrastrukturprojekte von CHF 79,0 Mio.

#### 0.3 Vorsorgeverpflichtungen

---

Im Geschäftsjahr 2006 wurde die Höhe der wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtung der SBB AG gegenüber der Pensionskasse SBB analog den Vorschriften von Swiss GAAP FER 16 berechnet und neu als Verpflichtung gegenüber Vorsorgeeinrichtungen in der Bilanz ausgewiesen. Der Differenzbetrag zwischen berechneter wirtschaftlicher Gesamtverpflichtung von CHF 4,3 Mia. und der bestehenden Rückstellung von CHF 1,3 Mia. wurde gemäss den Bestimmungen des Obligationenrechts als ausserordentlicher Aufwand über die Erfolgsrechnung verbucht. Im Geschäftsjahr 2007 erfolgte durch die SBB AG eine Teilsanierung der Pensionskasse SBB in der Höhe von CHF 1,5 Mia. Die statische Unterdeckung per 31. Dezember 2008 beträgt CHF 3,0 Mia. (Vorjahr: CHF 1,1 Mia.). Der Deckungsgrad beträgt 79,2 % (Vorjahr: 92,4 %).

#### 0.4 Vorteilsanrechnung Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)

---

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten Zahlungen an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 39,0 Mio. (Vorjahr: CHF 38,0 Mio.). Diese Beträge stehen in keinem direkten Zusammenhang mit der Leistungserbringung der SBB und werden gemäss vorgeschriebener Ausweispraxis des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von den Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone in Abzug gebracht und an den ZVV weitergeleitet.

#### 0.5 Sanierung Energiebereich

---

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 574,1 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 20,0 Mio. in Anspruch genommen.

#### **0.6 Umweltaltlasten**

---

Ein externes Fachgutachten ermittelte für die SBB eine notwendige Rückstellung für Umweltaltlasten per 1. Januar 1999 von CHF 393,0 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 110,0 Mio. zu verbuchen. Diesen Betrag überschreitende Aufwendungen werden durch den Bund im Rahmen der Leistungsvereinbarung übernommen. Die Arbeiten zur Altlastensanierung wurden im Jahr 2008 in geringem Umfang weitergeführt und die Kosten von CHF 1,4 Mio. der Rückstellung belastet. Aufgrund von Neubeurteilungen konnten zudem CHF 1,0 Mio. aufgelöst werden, womit der Rückstellungsbestand noch CHF 69,6 Mio. beträgt.

#### **0.7 Steuern**

---

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

## Detailangaben zu Bilanz und Erfolgsrechnung.

### 1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2008	2007
Personenverkehr	2 319,8	2 104,0
Betriebsleistungen	130,6	133,0
Infrastruktur (Trassenertrag)	259,1	243,8
<b>Verkehrserträge</b>	<b>2 709,5</b>	<b>2 480,8</b>

### 2 Abgeltungen

Mio. CHF	2008	2007
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	189,3	246,5
Kantone	226,3	155,0
Beiträge Dritter	0,1	0,1
<b>Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr</b>	<b>415,7</b>	<b>401,7</b>
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur		
für Kombiverkehr	47,2	46,8
für übrigen Güterverkehr	0,0	18,4
<b>Total Trassenpreissubventionen</b>	<b>47,2</b>	<b>65,2</b>
<b>Abgeltungen</b>	<b>463,0</b>	<b>466,9</b>

### 3 Nebenerträge

Mio. CHF	2008	2007
Dienstleistungen	468,9	475,1
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	62,1	75,9
Erträge aus Vermietungen	84,5	87,3
Energieverkäufe	186,9	86,5
Geldwechsel	42,4	41,4
Provisionen, Kommissionen	89,0	86,9
Drucksachen- und Materialverkäufe	59,5	53,2
Kostenbeteiligungen, Beiträge	173,1	234,2
Gewinn aus Veräusserungen von Anlagevermögen	145,3	100,8
Übrige Nebenerträge	48,9	51,5
<b>Nebenerträge</b>	<b>1 360,6</b>	<b>1 292,7</b>

### 4 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2008	2007
Abschreibung Infrastruktur	910,2	838,9
Betriebsbeitrag Infrastruktur	450,0	445,5
<b>Leistungen des Bundes für Infrastruktur</b>	<b>1 360,2</b>	<b>1 284,4</b>

### 5 Personalaufwand

Mio. CHF	2008	2007
Lohnaufwand	2 165,0	2 134,1
Sozialversicherungsaufwand	368,7	355,0
Personalaufwand NOA (Neuorientierung und Abeit)	3,7	11,4
Übriger Personalaufwand	122,8	107,0
<b>Personalaufwand</b>	<b>2 660,1</b>	<b>2 607,5</b>

**6 Sonstiger Betriebsaufwand**

Mio. CHF	2008	2007
Miete von Anlagen	41,9	40,3
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	516,1	445,0
Fahrzeugaufwand	99,7	104,3
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	64,3	57,5
Energie- und Entsorgungsaufwand	305,0	192,8
Verwaltungs- und Informatikaufwand	318,4	300,2
Werbeaufwand	57,3	52,0
Verlust aus Veräusserungen von Anlagevermögen	2,5	4,1
Übriger Betriebsaufwand	291,2	368,2
Betriebsleistungsaufwand	161,2	160,0
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	63,7	64,2
<b>Sonstiger Betriebsaufwand</b>	<b>1 921,2</b>	<b>1 788,5</b>

**7 Jahresgewinn**

Mio. CHF	2008	2007
Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 EBG		
Infrastruktur	-10,2	-15,4
Regionaler Personenverkehr (RPV)	20,1	30,8
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	304,3	31,1
<b>Jahresgewinn</b>	<b>314,2</b>	<b>46,6</b>

**8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	612,4	523,5
gegenüber Konzerngesellschaften	74,9	81,6
gegenüber assoziierten Gesellschaften	9,2	2,5
Wertberichtigungen	-39,3	-34,5
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>657,4</b>	<b>573,1</b>

**9 Finanzanlagen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Wertschriften des Anlagevermögens	363,1	572,6
Beteiligungen <sup>1</sup>	696,5	696,2
Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	595,0	583,8
Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	878,8	833,7
Langfristige Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	16,6	18,3
<b>Finanzanlagen</b>	<b>2 550,1</b>	<b>2 704,6</b>

<sup>1</sup> Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 15.5 hervor.

Auf Darlehen an SBB Cargo AG in der Höhe von CHF 200,0 Mio. wurde zugunsten der SBB Cargo AG eine Rangrücktrittserklärung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung der Gesellschaft bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner wurde eine auf CHF 200,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage gegenüber der SBB Cargo AG abgegeben, welche bis 31. Dezember 2009 gültig ist (vgl. Anmerkung 15.1).

**10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	716,6	676,9
gegenüber Konzerngesellschaften	40,2	32,8
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,3	4,5
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>757,0</b>	<b>714,2</b>

**11 Rückstellungen****Rückstellungen nach Fristigkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Rückstellungen	271,0	323,5
Langfristige Rückstellungen	711,9	714,8
<b>Rückstellungen</b>	<b>982,9</b>	<b>1 038,4</b>

**Rückstellungen nach Verwendungszweck**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Umweltaltlasten	69,6	72,0
Sanierung Energiebereich	574,1	594,1
Ferien/Überzeit	90,0	90,8
Restrukturierung	39,8	9,5
Übrige Rückstellungen	209,4	272,0
<b>Rückstellungen</b>	<b>982,9</b>	<b>1 038,4</b>

**12 Langfristige Finanzverbindlichkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Bankverbindlichkeiten	1 809,6	1 412,3
Leasingverbindlichkeiten	1 734,3	2 574,7
Hypothekarverbindlichkeiten	0,0	10,0
Personalkasse	1 373,2	1 353,3
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>4 917,1</b>	<b>5 350,3</b>

Eurofima-Darlehen in der Höhe von CHF 525,0 Mio., welche in der Vergangenheit als Leasingverbindlichkeiten ausgewiesen wurden und für welche Fahrzeuge als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge eingebunden sind, wurden rückwirkend per 31. Dezember 2007 in die Bankverbindlichkeiten umgegliedert. Wir verweisen auf die Anmerkung 0.2.

**13 Andere langfristige Verbindlichkeiten**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	411,3	154,2
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund	8 666,4	8 324,4
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	1 200,0
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen <sup>1</sup>	2 825,0	2 825,0
<b>Andere langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>13 102,7</b>	<b>12 503,6</b>

<sup>1</sup> Wir verweisen auf Anmerkung 0.3 Vorsorgeverpflichtungen sowie auf die Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Konzernbericht.

**Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur	2 482,9	2 368,1
Variabel verzinsliche Darlehen Fonds Eisenbahngrossprojekte	6 113,5	5 956,3
Fest verzinsliche Darlehen	70,0	0,0
<b>Total</b>	<b>8 666,4</b>	<b>8 324,4</b>

**Nettoverschuldung**

Mio. CHF	Anmerkung	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		402,3	74,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	4 917,1	5 350,3
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	13 102,7	12 503,6
abzüglich langfristige Erlösabgrenzungen		-124,3	-132,2
abzüglich Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen		-2 825,0	-2 825,0
<b>Total Finanzverbindlichkeiten</b>		<b>15 472,8</b>	<b>14 970,9</b>
./. Flüssige Mittel und Wertschriften		-779,1	-974,0
<b>Nettoverschuldung</b>		<b>14 693,7</b>	<b>13 996,9</b>
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>		<b>696,8</b>	<b>1 983,0</b>

**14 Bilanzverlust**

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Verlustvortrag		
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	-2 883,6	-2 914,8
<b>Total Verlustvortrag</b>	<b>-2 883,6</b>	<b>-2 914,8</b>
Jahresgewinn		
nach Art. 64 EBG zweckgebunden	9,8	15,4
nicht zweckgebunden nach Art. 64 EBG	304,3	31,1
<b>Total Jahresgewinn</b>	<b>314,2</b>	<b>46,6</b>
<b>Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG</b>	<b>-2 569,4</b>	<b>-2 868,2</b>

## 15 Gesetzliche Angaben

### 15.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter/belastete Aktiven

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Leasinganlagen	1 019,4	1 161,8
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge	634,7	403,2
Bürgschaften und Garantien	316,1	308,9
Verpflichtungen aus nicht einbezahlem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	60,0	0,0
Andere	35,5	11,5
<b>Total</b>	<b>2 342,9</b>	<b>2 162,8</b>

Zugunsten der SBB Cargo AG wurde eine auf CHF 200,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage abgegeben. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen in Anmerkung 9.

### 15.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Die Brandversicherungswerte der Sachanlagen entsprechen deren Wiederbeschaffungs- oder Neuwerten.

### 15.3 Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Fällig innerhalb eines Jahres	7,8	9,9
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	5,8	6,3
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	3,1	3,3
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	0,8	0,7
Fällig später als 4 Jahre	0,1	0,0
<b>Total</b>	<b>17,7</b>	<b>20,2</b>

### 15.4 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wurden wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig durch die interne Revision geprüft werden. Die SBB AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft.

Die Geschäftsleitung hat zweimal jährlich einen Corporate Risk Report zuhanden des Verwaltungsrats erstellt, welcher über den aktuellen Stand der Risikoexposition der SBB AG informiert. Für sämtliche geschäftsrelevanten Risiken wurden angemessene Massnahmen zu ihrer Steuerung definiert und eingeführt. Der jeweilige Bericht wurde am 28. April 2008 sowie am 16. Dezember 2008 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Weitere Angaben zur Risikobeurteilung siehe Anhang zur Konzernrechnung.



## 15.5 Wesentliche Beteiligungen

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31. 12. 2008	Beteiligung SBB % 31. 12. 2007
<b>Personenverkehr und Tourismus</b>					
elvetino AG, Zürich	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Konstanz	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway AG, Luzern	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
RegionAlps SA, Martigny	CHF	0,70	0,49	70,00	70,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zürich	CHF	5,25	3,52	67,00	67,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Bern	CHF	2,89	1,89	65,47	65,47
Cisalpino SA, Muri bei Bern	CHF	162,50	81,25	50,00	50,00
Ticino-Lombardia SA, Chiasso (TILO)	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rail Europe Australasia SNC, Paris	EUR	0,92	0,46	50,00	50,00
Transferis SAS, Annemasse	EUR	0,04	0,02	50,00	0,00
Rheinalp GmbH, Freiburg i.Br.	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Paris	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
<b>Güterverkehr und Spedition</b>					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
<b>Kraftwerke</b>					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Amsteg	CHF	80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF	16,00	8,00	50,00	50,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF	60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF	50,00	20,00	40,00	0,00
<b>Liegenschaften und Parking</b>					
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF	0,10	0,05	50,00	50,00
Frigosuisse Immobilien in Liq. AG, Basel	CHF	0,26	0,11	42,31	42,31
Grosse Schanze AG, Bern	CHF	2,95	1,00	33,90	33,90
Tiefgarage Bahnhofplatz AG, Luzern	CHF	3,25	0,75	23,08	23,08
Parking de la Place de Cornavin SA, Genève	CHF	10,00	2,00	20,00	20,00
<b>Diverses</b>					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
AlpTransit Gotthard AG, Luzern	CHF	5,00	5,00	100,00	100,00
Euroswitch AG, Freienbach	CHF	6,00	4,00	66,67	66,67
Securitrans Public Transport Security AG, Bern	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	30,00
Trasse Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,03	25,00	25,00

Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

## Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2008 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31. 12. 2008	31. 12. 2007
Jahresgewinn	314,2	46,6
Verlustvortrag Vorjahr	-2 883,6	-2 914,8
<b>Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 EBG</b>	<b>-2 569,4</b>	<b>-2 868,2</b>
an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 EBG		
– Personenverkehr	-20,1	-30,8
– Infrastruktur	10,2	15,4
<b>Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>-2 579,3</b>	<b>-2 883,6</b>
<b>Vortrag auf neue Rechnung</b>	<b>-2 579,3</b>	<b>-2 883,6</b>

# Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung



Ernst & Young AG  
Belpstrasse 23  
Postfach  
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11  
Fax +41 58 286 68 18  
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der  
**Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern**

Bern, 13. März 2009

## Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, und Anhang / Seiten 132 bis 141 für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.


### *Verantwortung des Verwaltungsrates*

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

### *Verantwortung der Revisionsstelle*

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass

 Mitglied der Treuhänder-Kammer



die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

*Prüfungsurteil*

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

**Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestattetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

In Übereinstimmung mit Art. 72 Eisenbahngesetz (EBG) stellen wir fest, dass die Rechnung durch das Bundesamt mit deren Bericht vom 5. März 2009 ohne Vorbehalte genehmigt worden ist.

Ernst & Young AG

Alessandro Miolo  
Zugelassener Revisionsexperte  
(Leitender Revisor)

Manuel Trösch  
Zugelassener Revisionsexperte





Der Geschäftsbericht 2008 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

---

## Impressum

Herausgeber: SBB AG, Kommunikation, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Bern 65  
Projektleitung: Brigitte Lütscher, Leiterin Public Relations SBB, Bern  
Texte und Textredaktion: Danni Härry, Pressechef SBB, Bern  
Heini Lüthy Kommunikation, Zürich  
Konzept und Gestaltung: schneider meier külling AG, Zürich  
Redaktionssystem und Druckvorstufe: Stämpfli Publikationen AG, Bern  
Fotos: Gerry Amstutz und Franz Rindlisbacher, Zürich  
Lithografie: Stämpfli Publikationen AG, Bern  
Druck: Stämpfli Publikationen AG, Bern  
Papier: Munken Polar



**Mix**  
Produktgruppe aus vorbildlicher  
Waldwirtschaft und anderen  
kontrollierten Herkünften

Cert no. SCS-COC-023903  
[www.fsc.org](http://www.fsc.org)  
© 1996 Forest Stewardship Council

ISSN 1424-597

SBB AG  
Kommunikation  
Hochschulstrasse 6  
CH-3000 Bern 65  
Telefon 051 220 41 11  
[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)  
[press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch)