



Die SBB AG erzielte 2009 insgesamt gute Resultate, die operativen Ziele wurden übertriften. In den Bereichen Pünktlichkeit/Qualität und Sicherheit erzielte die SBB Rekordwerte. Das finanzielle Ergebnis fiel mit CHF 369,8 Mio. erfreulich aus, doch gaben nicht wiederkehrende Effekte – namentlich Erlöse aus dem Verkauf von Immobilien in der Höhe von CHF 239,3 Mio. – den Ausschlag für das gute Resultat. Unter Ausschluss der Verkäufe von Anlagevermögen lag das Ergebnis um 38,4 % unter Vorjahr. Der Personenverkehr beförderte erneut 1,5 % mehr Reisende. SBB Cargo reduzierte die Verkehrsleistung um 7 %. Immobilien leistete substanzielle Zahlungen an Infrastruktur (CHF 85 Mio.) und Pensionskasse (CHF 196,3 Mio.). Das Nachfragewachstum fordert SBB und öffentliche Hand in hohem Masse. Die Sanierung der Pensionskasse belastet Unternehmen und Beschäftigte nachhaltig.

SBB Konzern

Mio. CHF	2009	2008
Personenverkehrsertrag	2 587,2	2 535,7
Güterverkehrsertrag	890,3	1 013,1
Betriebsergebnis/EBIT	514,9	475,1
Konzerngewinn	369,8	345,0
Bilanzsumme	32 634,3	31 418,1
Eigenkapital	9 705,6	9 312,3

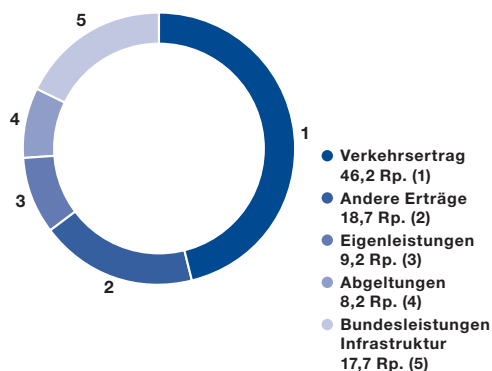
Leistungszahlen

	2009	2008
Beförderte Personen (Mio.)	327,5	322,6
Personenkilometer (Mio.)	16 676,8	16 115,0
Generalabonnemente¹	400 277	374 769
Halbtaxabonnemente¹	2 275 077	2 206 712
Tonnenkilometer (Mio.)	11 674,2	12 530,9
Trassenkilometer (Mio.)²	161,6	158,7
Durchschnittlicher Personalbestand	27 978	27 822

1 Ende Jahr im Umlauf
2 Normalspurstrecken

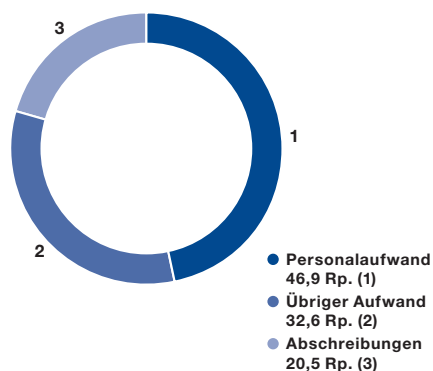
Der SBB Franken

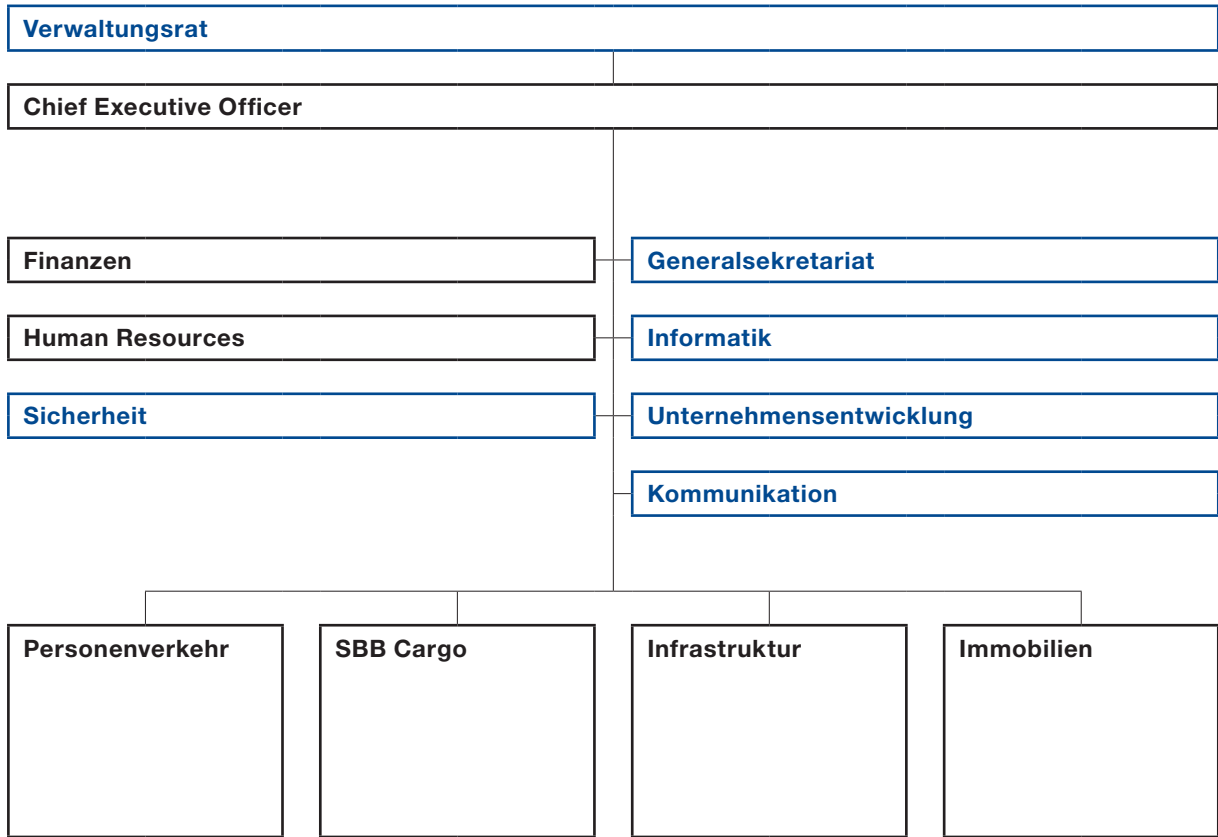
Betriebsertrag: Woher er kommt




Der SBB Franken

Betriebsaufwand: Wohin er geht





 Mitglied der Konzernleitung

2009

Geschäftsbericht der SBB.

Inhaltsverzeichnis

Kennzahlen	U2
Organigramm	U3
Vorwort	5
Die SBB im Geschäftsjahr 2009	20
Box: Strategie/Zielerreichung	22
Schwieriges Marktumfeld	23
Sanierung der Gütersparte	27
Netzaudit Infrastruktur	28
Sanierung der PK SBB	30
Resultate der Segmente	31
Box: Leistungen der öffentlichen Hand	32
Ausblick	40
Unternehmen und Politik sind gefordert	45
Die SBB und die Leistungen für die Schweiz	47
Die SBB als Standort- und Wirtschaftsfaktor	48
Die SBB als umweltfreundliches Unternehmen	52
Die SBB als Arbeitgeberin	59
Box: Gendermanagement	60
Die SBB und die Sicherheit	65
Box: Risikomanagement	68
Die SBB in den Augen der Kunden	71
Box: Kundenbeirat Personenverkehr	74
Die SBB und ihre Tochtergesellschaften	76
Die Pensionskasse SBB	80
Corporate Governance	84
Jahreschronik 2009	95
Finanzbericht	101

Die SBB bewegt die Schweiz.

Die Schweizerinnen und Schweizer leisten viel für die SBB: als Stimmbürger und als Steuerzahler. Alle grossen Verkehrsvorlagen, über die der Souverän in den letzten Jahren zu befinden hatte, wurden deutlich angenommen. Und auch 2009 erhielt die SBB von der öffentlichen Hand viel Geld für die Infrastruktur und für bestellte Leistungen im Regionalverkehr, insgesamt CHF 2674,1 Mio. Zusätzlich bezahlte der Bund im Berichtsjahr CHF 1143,7 Mio. für den Bau der NEAT am Gotthard. Es ist uns ein Anliegen, der Bevölkerung Danke zu sagen für das Wohlwollen und die grosse Unterstützung, die sie dem Öffentlichen Verkehr und der SBB zukommen lassen. Das verpflichtet uns, Qualität und Effizienz der SBB zu pflegen und laufend weiterzuentwickeln. Daran arbeiten wir.

Gleichzeitig ist klar, dass angesichts des auch für die kommenden Jahre prognostizierten enormen Nachfragewachstums die Kosten der SBB weiter ansteigen werden. Für die Behebung der Engpässe auf dem Schienennetz. Für den Unterhalt und die Erneuerung der Anlagen. Und für neues, noch leistungsfähigeres Rollmaterial. Damit der Mehrbedarf finanziert werden kann, sind grosse Anstrengungen aller Beteiligten unerlässlich: Die SBB wird einen namhaften Beitrag zur Deckung des Mehrbedarfs zu leisten haben, indem sie die Produktivität laufend steigert. Die öffentliche Hand wird die Beiträge zur Deckung der Mehrkosten für die Substanzerhaltung an die gestiegenen Bedürfnisse anpassen müssen. Und auch die Bahnkundinnen und Bahnkunden werden ihren Teil zu leisten haben, denn noch mehr Mobilität hat ihren Preis. Die SBB ist sich allerdings bewusst, dass nötige Preisanpassungen viel Fingerspitzengefühl erfordern, um den Goodwill der Kundinnen und Kunden nicht zu verlieren und zu verhindern, dass diese von der Schiene auf die Strasse abwandern.

Die grossen Anstrengungen der öffentlichen Hand für die SBB sind gut begründet. Denn die SBB leistet auch viel für dieses Land und seine Bevölkerung: Für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Für das Freizeit- und

Tourismusland Schweiz. Für die Schweiz als Wohn- und Arbeitsort.

Eine leistungsstarke und erfolgreiche SBB ist wichtig für die Bevölkerung und die Wirtschaft, für die Kundinnen und Kunden im Öffentlichen Verkehr und für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Täglich reisen 900 000 Menschen mit der SBB. Jeden Tag werden 200 000 Tonnen Güter auf der Schiene transportiert. Gleichzeitig ist die SBB auch die viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz und Arbeitsort von rund 28 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Als grosse Auftraggeberin und Bestellerin vergab die SBB im zurückliegenden Geschäftsjahr Aufträge in der Höhe von CHF 3,48 Mia. an die Wirtschaft. 87 % des Auftragsvolumens wurde im Rahmen der öffentlichen Vergaberegeln an Unternehmen in der Schweiz vergeben. Damit sicherte die SBB 2009 zusätzlich Arbeit für 15 700 Vollzeitstellen in Schweizer Unternehmen.

Die SBB bewegt die Schweiz. Nicht nur als grösstes Transportunternehmen, sondern auch als Arbeitgeberin und Auftraggeberin für viele Menschen in diesem Land. Die SBB ist mit der Schweiz eng verbunden und tragender Teil der nationalen Identität. Das ist eine grosse Chance. Für die SBB. Und für die Schweiz.



Dr. Ulrich Gygi
Präsident des Verwaltungsrates SBB AG

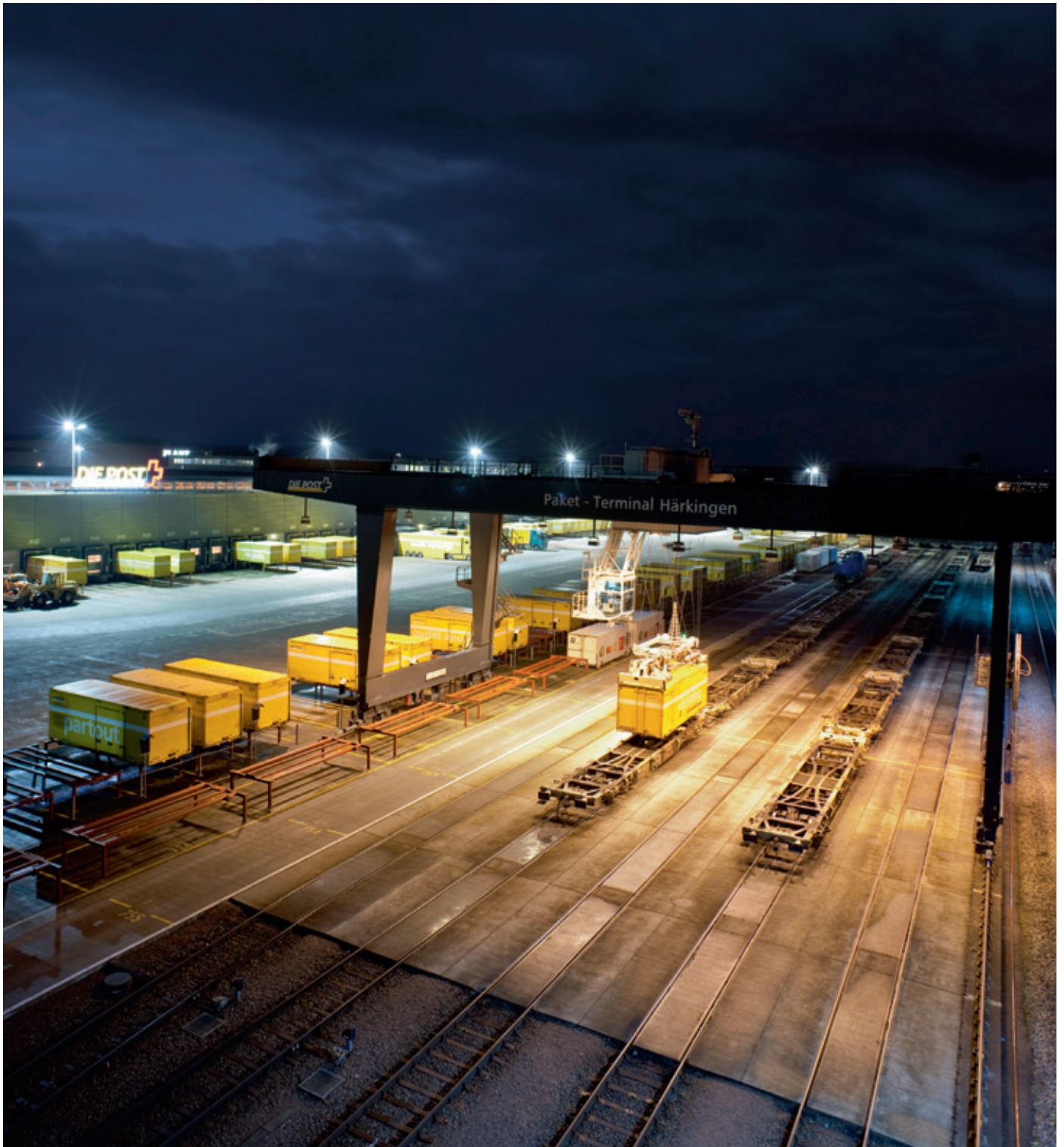


Andreas Meyer
CEO SBB AG



Die SBB als Tor zur Welt. Mit eigenen Bahnhöfen in den internationalen Flughäfen Zürich und Genf bietet die SBB auch internationalen Flugreisenden einfache und schnelle Anschlüsse in die ganze Schweiz und ins nahe Ausland. Der ICN (Bild) verbindet die Flughäfen Genf und Zürich via Jurasüdfuss-Linie.





Auch die Post reist mit der Bahn. 2009 verarbeitete die Schweizer Post 2,6 Milliarden Briefsendungen und gut 100 Millionen Pakete (im Bild das Briefzentrum Härkingen SO). Die verladenden Wirtschaftsunternehmen setzen auf den Schienentransport, weil er ihnen ökonomische und ökologische Vorteile bringt. Die Sammel- und Verteillistik erfordert ein Netzwerk, das von den Verteilzentren im Mittelland bis in die Regionen reicht.







Bahnfahren ist umwelt- und klimaschonend. Die SBB leistet einen aktiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Landes. Die Idylle entlang des Aareufers bei Rapperswil (Bild links) geniessen Mensch und Tier. Das Kraftwerk Rapperswil-Auenstein (KRA) produziert umweltfreundlichen Strom. Für die Fische wurde extra ein Umgehungsgewässer (kleiner Zufluss im Bild rechts) angelegt. 70 % der Energie für die SBB stammen aus Wasserkraft.



Die SBB bewegt die Schweiz. Täglich reisen 900 000 Menschen mit der SBB. Allein im Hauptbahnhof Zürich (Bild) gehen täglich 350 000 Reisende ein und aus – zur Arbeit, zur gemeinsamen Sitzung mit Geschäftspartnern und Kunden, zur Fahrt ins Freizeitvergnügen.







Sicher, sauber, pünktlich. Die Eigenschaften der SBB sind auch die Werte der Schweiz. In der SBB Serviceanlage Luzern (Bild) werden an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr Züge gereinigt und instand gehalten – damit sich die Kundinnen und Kunden gut aufgehoben fühlen. Und gut ankommen.



Die SBB als Wirtschaftsmotor. 2009 vergab die SBB als Auftraggeberin und Bestellerin Aufträge in der Höhe von CHF 3,48 Mia. Von diesem Auftragsvolumen blieben 87 % in der Schweiz. Das entspricht gut CHF 3 Mia., die direkt an Schweizer Unternehmen fließen und dort 15 700 Vollzeitstellen sichern. Direkt neben dem Hauptbahnhof Zürich realisiert die SBB das Projekt Europaallee (Bilder) und schafft einen neuen Stadtteil von hoher Qualität.





Die SBB bringt's. SBB Cargo spart mit ihren Transporten jährlich so viel CO₂ ein, wie die Heizungen von 150 000 Schweizer Haushaltungen produzieren. Allein im alpenquerenden Verkehr (im Bild der Terminal Busto Arsizio, Italien) transportierte SBB Cargo 11,7 Mio. Nettotonnen Güter. Mit der Bahn reisen nicht nur schwere Güter wie Stahl und Holz, sondern auch die kleinen Dinge des täglichen Bedarfs.



Die SBB im Geschäftsjahr 2009

Die SBB steht vor grossen Herausforderungen.

Die SBB erzielte im zurückliegenden Geschäftsjahr insgesamt gute Resultate. Die operativen Ziele wurden übertroffen. Bei Pünktlichkeit/Qualität und Sicherheit wurden Rekordwerte erreicht. Auch das finanzielle Ergebnis fiel erfreulich aus, doch gaben hier nicht wiederkehrende Effekte – namentlich Erlöse aus dem Verkauf von Immobilien – den Ausschlag für das gute Resultat. Die SBB steht vor grossen Herausforderungen, um dem Kundenwachstum auch in Zukunft zu entsprechen. Zudem belastet die Sanierung der PK SBB Unternehmen und Beschäftigte in hohem Masse. Die Inbetriebnahme neuer Infrastrukturanlagen wie etwa des Gotthardbasistunnels oder der Durchmesserlinie in Zürich werden die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur weiter in die Höhe treiben. Angesichts des auch für die kommenden Jahre prognostizierten Nachfragewachstums kann der Netzausbau indes nicht aufgeschoben werden. Zu beantworten ist vielmehr die Frage der künftigen Finanzierung.

Ziel der unternehmerischen Tätigkeit der SBB ist es, das Unternehmen im Rahmen eines nachhaltigen Gleichgewichts von Pünktlichkeit/Qualität, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit zugunsten der täglich 900 000 Kundinnen und Kunden weiterzuentwickeln. Für alle drei operativen Ziele legt die SBB Zielwerte fest, die es in jedem Geschäftsjahr zu erreichen gilt.

Die konsequente Verfolgung anspruchsvoller Ziele hat 2009 Kräfte im Unternehmen geweckt und gute Resultate gefördert. Die SBB vermochte sich im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses zu steigern: Alle drei operativen Konzernziele wurden dank guter Leistung, aber auch dank des nötigen Quäntchens Glück übertroffen.

Konzernziel Pünktlichkeit und Qualität. 2009 verschärfte die SBB ihre Pünktlichkeitsziele: Einerseits wurde die Pünktlichkeitstoleranz von fünf auf drei Minuten reduziert. Andererseits stellte die SBB nicht mehr die «Zugpünktlichkeit», sondern die «Kundenpünktlichkeit» in den Mittelpunkt ihrer Bestrebungen. Die Kundenpünktlichkeit misst die Pünktlichkeit, wie sie die Reisenden erfahren. Dabei wird etwa auch berücksichtigt, wie viele Kundinnen und Kunden ihre Anschlusszüge erreichen: Das Ziel ist es, der Kundenwahrnehmung besser Rechnung zu tragen.

Die Anstrengungen wurden belohnt: Die Pünktlichkeit konnte gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden. 88,2% aller Kundinnen und Kunden, die mit Zügen der SBB reisten, erreichten 2009 ihr Ziel pünktlich, das heisst mit weniger als drei Minuten Verspätung. Im Vorjahr hatte dieser von der SBB neu geschaffene Wert der Kundenpünktlichkeit bei 85,4% gelegen.

Klare Zielvorgaben für die einzelnen Geschäftsbereiche und eine systematische Erfolgskontrolle einerseits und eine Vielzahl von Massnahmen zur Stabilisierung und Verbesserung des Betriebs andererseits ermöglichten es, das gute Resultat zu erreichen. Zudem blieb das SBB Netz von Ereignissen verschont, welche die Netzkapazität über Tage und Wochen eingeschränkt hätten. Im Vorjahr hatten die nach einem Erdbeben notwendig gewordenen Dammsanierungsarbeiten auf der Ost-West-Achse zwischen Bern und Freiburg den Bahnbetrieb massiv behindert und die Pünktlichkeit netzweit beeinträchtigt. Im Berichtsjahr ging die Gesamtzahl der Störungs- und Verspätungsminuten ebenfalls zurück.

Ein Ziel indes wurde verpasst: 97,2% aller Anschlüsse konnten 2009 gewährleistet werden (2008: 97,2). Die Zielvorgabe lag bei 97,4%. Für 2010 sind da-

her zusätzliche Massnahmen geplant, um die Gewährleistung der Anschlüsse weiter zu verbessern.

Konzernziel Sicherheit. Beim Konzernziel Sicherheit erreichte die SBB 2009 einen um 26% besseren Gesamtwert als im Vorjahr. Die Zahl der Unfallereignisse auf dem Netz der SBB ging zurück.

Diese erfreuliche Entwicklung im Bereich Sicherheit ist einerseits auf grosse Anstrengungen aller 27 978 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurückzuführen. Andererseits ist sich die SBB bewusst, dass es immer auch das nötige Glück braucht.

Die SBB und ihre Kundinnen und Kunden blieben 2009 wie bereits in den Vorjahren von schweren Unfallereignissen, bei denen Reisende infolge von Zugzusammenstössen oder Entgleisungen schwer verletzt oder gar getötet worden wären, verschont. Die Zahl der sogenannten mittelschweren Zusammenstösse ging um 29% zurück, jene der Entgleisungen gar um 50%.

Die Sicherheit hat bei der SBB höchste Priorität. Hier gibt es keine Kompromisse.

Ebenfalls reduziert werden konnte die Rate der Berufsunfälle; sie lag 2009 um 13% unter der des Vorjahres.

Auch die Zahl der Tötlichkeiten gegen das Personal lag um 16% tiefer. Allerdings steigt bei den Angriffen auf SBB Mitarbeitende die Gewaltbereitschaft der zumeist jugendlichen Täter. Die Brutalität der Übergriffe nimmt zu, und die Täter greifen dabei immer häufiger zu Waffen und anderen gefährlichen Gegenständen.

Die Sicherheit hat bei der SBB höchste Priorität. In diesem Bereich gibt es auch in der Zukunft keine Kompromisse.

Konzernziel Jahresergebnis. Auch beim Jahresergebnis erreichte die SBB ihre Ziele: Trotz Konjunkturreinbruch und weltweiter Finanzkrise erwirtschaftete das Unternehmen im Geschäftsjahr 2009 ein Konzernergebnis von CHF 369,8 Mio. Im Vorjahr hatte der Gewinn CHF 345,0 Mio. betragen.

Das Jahresergebnis ist wesentlich zurückzuführen auf eine gute Vorbereitung auf das wirtschaftlich schwierige Jahr (frühzeitige Anpassung der Kapazitäten, differenzierter Einstellungsstopp u.a.) einerseits sowie andererseits auf Verkäufe von Anlagevermögen inklusive nicht wiederkehrender Verkaufserfolge im Immobilienbereich im Umfang von rund CHF 239,3 Mio., CHF 111,8 Mio. mehr als im Vorjahr. Ohne Berücksichtigung der Veräusserung von Anlagevermögen wäre das Ergebnis der SBB 2009 mit CHF 122,8 Mio. um 38,4 % schlechter ausgefallen als im Vorjahr (CHF 199,4 Mio.).

Das positive Jahresergebnis ist angesichts der absehbaren finanziellen Engpässe dringend nötig und hilft mit, die grossen Herausforderungen der kommenden Jahre zu meistern.

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich 2009 auf CHF 2674,1 Mio. Dies stellt gegenüber dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (CHF 2550,3 Mio.) eine Zunahme von CHF 123,8 Mio. dar. Darin inbegriffen sind die CHF 150 Mio., die der Bund der SBB im Rahmen des Konjunkturförderungsprogramms 2009 zur Verfügung stellte.

Strategie/Zielerreichung

Der Bundesrat steuert die SBB auf Basis der Leistungsvereinbarung, die zwischen Bund und Bahn ausgehandelt und vom Parlament genehmigt wird. Mit dem der Leistungsvereinbarung angehängten Zahlungsrahmen entschädigt der Bund die SBB für die nicht kostendeckenden bestellten Leistungen der Infrastruktur. Die aktuelle Vereinbarung gilt von 2007 bis 2010.

Pro Geschäftsbereich sind jeweils verkehrspolitische, leistungsbezogene und finanzielle Ziele festgelegt. Diese werden durch sozial- und umweltpolitische Zielsetzungen ergänzt, die von der Gesamtunternehmung zu erfüllen sind. Beispiele für Ziele sind der Grad der Kundenzufriedenheit, die Höhe des Marktanteils oder der Pünktlichkeit und die Verkehrsleistung – gemessen in Personen- oder Tonnenkilometern. Bei den finanziellen Zielgrössen wird nebst klassischen Bezugsgrössen aus der Erfolgsrechnung in Zukunft auch die Entwicklung des Free Cash Flow in das Zielsystem aufgenommen.

Die SBB hat die vom Bundesrat für das Jahr 2009 gesetzten Ziele zum überwiegenden Teil erreicht. Das hohe Leistungsniveau für Kunden und Besteller konnte weiter verbessert werden. Die Züge verkehrten sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr noch pünktlicher und sicherer als bisher. Das Angebot im Personenverkehr wurde trotz Wirtschaftskrise rege benutzt, und das erzielte Wachstum lag wiederum über den Bestprognosen der Bahn 2000. Dagegen hat die Konjunkturkrise im Güterverkehr zu deutlichen Einschnitten bei der Verkehrsleistung und beim Ergebnis geführt. Dank rechtzeitig auf den Konjunkturreinbruch hin eingeleiteter Gegenmassnahmen, des anhaltenden Wachstums im Personenverkehr, des Verzichts auf nicht kostendeckende Verkehre bei SBB Cargo sowie dank Erträgen aus zusätzlichen Immobilienverkäufen erzielte die SBB 2009 ein gutes finanzielles Ergebnis.

Gewichtige Ausgaben, die für 2009 geplant waren, wurden – soweit sie nicht notwendig waren, um das hohe Sicherheits- und Qualitätsniveau zu halten – aufgrund der notwendigen Priorisierung der Investitionen im Berichtsjahr nicht getätigt und auf die kommenden Jahre verschoben. Der Mittelzufluss aus der Betriebs-tätigkeit reichte auch 2009 nicht aus, um die Mittel für die Investitionstätigkeit bereitzustellen. Dadurch erhöhte sich die Verschuldung der SBB. Der Free Cash Flow belief sich 2009 auf CHF –260,7 Mio. Im Vorjahr hatte er CHF –505,4 Mio betragen. Höhere Investitionen bei Sach- und Finanzanlagen trugen wesentlich zu dieser Entwicklung bei.

Bereits 2010 stehen mit Rollmaterialinvestitionen von CHF 1 Mia. sowie dem 2010 vom Unternehmen zu leistenden zusätzlichen Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse SBB von CHF 938 Mio. Mehrbelastungen im Umfang von rund CHF 2 Mia. an. Diese Entwicklung dürfte sich in den Folgejahren fortsetzen.

Dank an die Kunden. Die seit Jahren stetig wachsende Zahl von Kunden stellt der SBB und ihren 27 978 Mitarbeitenden ein gutes Zeugnis aus. Gleichzeitig verpflichtet dieses Vertrauen zu Kundennähe und Qualität. Angesichts der knappen Mittel ist die Gewährleistung der hohen Qualität, wie sie die Kundinnen und Kunden aller Geschäftsbereiche zu Recht von der SBB erwarten, für das Unternehmen und alle seine Mitarbeitenden eine zentrale Herausforderung. Die SBB wird sich auch 2010 stark dafür engagieren, die Servicequalität ihrer Leistungen im Personenverkehr, im Güterverkehr, bei Immobilien und Infrastruktur weiter zu verbessern.

Die kontinuierliche Kundenbefragung der SBB zur Zufriedenheit der Reisenden ergab 2009 höhere Zufriedenheitswerte beim Fahrplan- und Leistungsangebot und bei der Kundeninformation, wobei namentlich die Information bei Störungsfällen besser bewertet wurden (siehe Seiten 33, 72). Diese Verbesserungen sind das Resultat intensiver Bemühungen und einer engen Zusammenarbeit verschiedener Unternehmenseinheiten von Personenverkehr und Infrastruktur im Rahmen der integrierten Unternehmung SBB. Auch die Verbesserung der Kundenpünktlichkeit im Berichtsjahr wäre ohne diese enge bereichsübergreifende Zusammenarbeit nicht möglich gewesen. Gleichzeitig liegt hier auch ein wesentliches Potenzial für weitere Optimierungen. Hier ist noch einiges zu tun.

Verwaltungsrat, Konzernleitung und alle 27 978 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB danken den Kundinnen und Kunden.

Schwieriges Marktumfeld.

Weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise. Wie schon das Vorjahr war auch das vorliegende Geschäftsjahr geprägt von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. Dabei kam es der SBB zugute, dass sie bereits im Spätsommer 2008 angesichts der drohenden Krise erste Massnahmen zur Steigerung der Produktivität einleitete, so etwa einen selektiven Einstellungstopp sowie verschiedene Kostensenkungsprogramme. Weitere Massnahmen folgten 2009.

Betroffen von der negativen Konjunktur war in erster Linie der Güterverkehr, wo die Nachfrage nach Transportleistungen weltweit zurückging. Trotz Wirtschaftskrise gelang es SBB Cargo 2009, dank frühzeitig eingeleiteter Massnahmen zur Steigerung der Produktivität, einer regelmässigen unterjährigen Überprüfung und Anpassung der Produktionssysteme an die Marktentwicklungen und einer Trennung von unrentablen Geschäften die negative Konjunktorentwicklung teilweise aufzufangen. SBB Cargo verzeichnete 2009 im internationalen Geschäft einen Rückgang der Transporterlöse von 15%. Im inländischen Wagenladungsverkehr gingen die Transporterlöse um 9% zurück.

Die übrigen Segmente der SBB erwiesen sich als weitgehend krisenresistent. Der Personenverkehr legte 2009 leicht zu. Allerdings war im Vergleich zu den Vorjahren eine Verlangsamung des Nachfragewachstums zu beobachten. Zudem stieg ein Teil der Reisenden auf günstigere Fahrausweise um, was zu einer Reduktion bei den Kilometererträgen führte. Nach wie vor eine grosse Herausforderung stellen die starken Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf dar, die sich 2009 noch verstärkten: In den Hauptverkehrszeiten stieg die Zahl der Reisenden stärker als in der übrigen Betriebszeit.

Im Immobilienmarkt profitierte die SBB von einer hohen Preisstabilität bei Objekten in Zentrumslagen. Hier zeigte sich die Nachfrage nach attraktiven Standorten ungebrochen. Dies ermöglichte der SBB bei Verkäufen gute Erlöse. Diese nicht wiederkehrenden Verkaufserfolge im Umfang von CHF 239,3 Mio. beeinflussten das Jahresergebnis massgebend.

Bei den Mieterträgen in den neun RailCity-Standorten vermochte SBB Immobilien 2009 anders als in den Vorjahren nicht zuzulegen. Die Umsätze in den Laden- und Gastronomiegeschäften in den RailCity-Bahnhöfen gingen – im Gegensatz zum schweizerischen Detailhandel, der um 0,8% zulegte – um 0,1% zurück. Der Rückgang ist durch konjunkturelle Einflüsse, aber auch mit diversen Bauarbeiten an mehreren RailCity-Standorten zu erklären. Dank der positiven Um-

satzentwicklung bei den 23 «Mehr Bahnhof»-Standorten nahmen die Umsätze in den insgesamt 32 grössten Bahnhöfen dennoch um 0,6 % zu.

Infrastruktur verzeichnete beim Trassenverkauf im Personenverkehr eine leichte Zunahme. Analog zum Volumenerfall im Güterverkehr ging hingegen die Zahl der an Gütertransporteure verkauften Trassen deutlich zurück.

Von der Erholung der Kapitalmärkte in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres profitierte die Pensionskasse SBB. Sie erzielte auf ihrem Anlagevermögen eine Performance von 10,4 % und konnte so den Deckungsgrad, der 2008 auf 79,2 % gesunken war, auf 84,4 % anheben.

Konjunkturmassnahmen des Bundes. Der Bund stellte im Rahmen seines 2. Stabilitätsprogramms zur Stärkung der Konjunktur 2009 der SBB CHF 150 Mio. zur Verfügung zur raschen Investition in beschäftigungswirksame Programme für die Schweizer Wirtschaft. Die Konjunkturmassnahmen boten der SBB die Chance, nötige Rationalisierungsmassnahmen zu beschleunigen

Im Personenverkehr gewann die SBB 2009 zusätzliche Marktanteile.

und Massnahmen zur Steigerung der Verfügbarkeit der Bahnanlagen zu forcieren und einen Teil der bestehenden Rückstände bei der Substanzerhaltung aufzuholen.

Die SBB investierte CHF 150 Mio. in 126 Projekte in der ganzen Schweiz. 70 % des Geldes flossen umgehend weiter in die Wirtschaft, davon knapp 80 % in die Bauwirtschaft. Bedingung für die Finanzierung via Konjunkturprogramm war die rasche Realisierbarkeit der Projekte; die Vorarbeiten mussten so weit vorangeschritten sein, dass die Vorhaben im Verlauf des Jahres beschäftigungswirksam realisiert werden und damit den volkswirtschaftlich angestrebten Nutzen schnell entfalten konnten.

Angesichts der angespannten Finanzsituation der öffentlichen Hand steht zu befürchten, dass der Handlungsspielraum für solche Massnahmen, von welchen die über drei Millionen Kunden der SBB spürbar profi-

tiert, in den kommenden Jahren kaum mehr vorhanden sein dürfte.

SBB Top-Ten-Konjunkturprogramm 2009

	in Mio. CHF
Substanzerhaltung Gleise und Weichen	12,2
Substanzerhaltung/Verfügbarkeitssteigerung Sicherungsanlagen	12,1
Schleifen/Stopfen Gleise und Weichen	10,7
Ziegelbrücke, Ersatz Stellwerkanlagen	8,3
Bazenheid-Dietfurt, Ersatz Stellwerkanlagen	7,2
Le Landeron, Überholgleis	7,1
Castione-Arbedo, Umbau	6,3
Travers, Modernisierung der Sicherungsanlagen	5,7
Basel Gellert, Erneuerung Birsbrücke	5,6
Erstfeld-Amsteg-Silenen, Oberbauerneuerung	5,1

Marktanteile im Personenverkehr gesteigert. Die SBB führte Anfang 2009 methodische Anpassungen bei der Erhebung der Kundenmobilität durch. Insbesondere werden neu auch Reisedistanzen von unter drei Kilometern erhoben. In den Vorjahren waren diese Kurzdistanzen nicht erfasst worden, da sie ausserhalb des bahnrelevanten Marktes liegen. Die Neuerung führte dazu, dass die für 2009 erhobenen Werte mit denen der Vorjahre nicht direkt verglichen werden können. Um dennoch eine Aussage zur Entwicklung der Marktanteile im Vorjahresvergleich machen zu können, hatte die SBB vor der Umstellung im dritten Quartal 2008 eine Parallelmessung durchgeführt. Aufgrund dieser Erkenntnisse lässt sich feststellen, dass sich 2009 der positive Trend der Vorjahre fortsetzte und die Bahn auch im Berichtsjahr Marktanteile zulegen konnte.

Der Marktanteil der Bahn am gesamten Verkehr in der Schweiz lag 2009 bei 24,6 %. Im Vorjahr hatte der vergleichbare Wert 22,3 % betragen. Im Pendlerverkehr lag der Marktanteil der Bahn bei 30,9 %: Praktisch jeder dritte Berufspendler reiste also 2009 mit der Bahn zur Arbeit. Im Geschäftsreiseverkehr war es – bei einem Marktanteil der Bahn von 25,4 % – jeder vierte Geschäftsreisende. Im Freizeitverkehr schliesslich lag der entsprechende Wert bei 20,7 %.

Alpenquerender Güterverkehr. Im alpenquerenden Güterverkehr ging der Marktanteil der Schiene gegenüber der Strasse im Berichtsjahr zurück. Hatte der Anteil der Schiene 2008 noch 64 % betragen, lag er im letzten Jahr bei 61 %.

Der Marktanteil von SBB Cargo am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz belief sich

Marktanteil SBB am alpenquerenden Schienen-güterverkehr

in % (Netto-Nettotonnen)

100

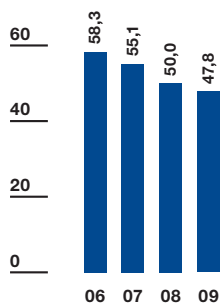
80

60

40

20

0



2009 auf 47,8 %¹. Im Vorjahr hatte er noch 50 % betragen. Im alpenquerenden Wagenladungsverkehr entfiel auf SBB Cargo 57,9 % Marktanteil (2008: 58,8 %), im unbegleiteten kombinierten Verkehr waren es 48,4 % (49,1 %) und bei der Rollenden Landstrasse 9,5 % (16,3 %).

Europäische Verkehrsperspektive. Im europäischen Schienenverkehr wurde die Liberalisierung weiter vorangetrieben: Per Anfang 2010 öffnete die EU mit dem «Dritten Eisenbahnpaket» das Schienennetz für den internationalen Personenverkehr. Die Schweiz prüft diesen Schritt im Rahmen der anstehenden Bahnreform. In der Vergangenheit eilte die Schweiz beim Vollzug der EU-Regulierungen wiederholt voraus, was nicht immer zu ihrem Vorteil war. Weitere Schritte sind deshalb in Ruhe vorzubereiten. Die Herausforderungen sollen sorgfältig analysiert und die Erfahrungen aus anderen Märkten gründlich ausgewertet werden mit dem Ziel, zukunftsgerichtete Lösungen zu erarbeiten, die auf unser hochbelastetes Gesamtsystem ausgerichtet sind. Zudem sind für Schweizer Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen, wie sie die ausländischen Unternehmen in ihren Heimmärkten vorfinden.

2009 beschlossen SBB und die italienische Trenitalia, die gemeinsame Tochtergesellschaft «Cisalpino» für den internationalen Personenverkehr mit Italien auf-

¹ Bezogen auf Netto-Nettotonnen

zulösen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 werden die Züge zwischen der Schweiz und Italien wieder im bewährten Routemanagement von den beiden Mutterbahnen geführt. Ziel dieses Schrittes war es, die Qualität des Angebotes spürbar und entscheidend zu verbessern. Auch 2009 war der Betrieb durch die bekannten technischen Schwierigkeiten mit den Neigezügen des Typs ETR 470 gekennzeichnet. Im zweiten Semester 2009 konnten die ersten ETR 610 nach über zwei Jahren Lieferverzögerungen erfolgreich abgenommen und zwischen Genf und Mailand eingesetzt werden. Nach der Restrukturierung von Cisalpino muss sich nun die SBB beweisen und Qualität und Pünktlichkeit nochmals spürbar steigern. Mit Dispozügen in Zürich und Mailand sowie dem Einsatz von Bordtechnikern konnte der Fahrplan bereits stabilisiert werden. Ab Sommer 2010 wird die SBB in Basel einen Grossteil der ETR 470-Instandhaltung selber durchführen und will damit die Angebotsqualität mittelfristig auf ein gutes Niveau bringen. Für die ETR 610-Flotte erfolgt bereits heute die Instandhaltung zu 95 % in der Schweiz.

Im europäischen Güterverkehr ist die Liberalisierung bereits weit vorangeschritten. Dies führte in den letzten Jahren dazu, dass die wenigen grossen Akteure ihre starke Marktstellung ausbauen und festigen konnten. In der Schweiz führte die frühzeitige Einführung des Open Access im Schienengüterverkehr bereits 1999 – Jahre vor dem «Ersten Eisenbahnpaket» der EU ab 2003 – zu einer spürbaren Schwächung von SBB Cargo verbunden mit einem Marktanteilsverlust im alpenquerenden Güterverkehr von über 50 % im Verlauf der letzten Jahre.

Die Wirtschaftskrise führte in den letzten beiden Jahren zu einer Konsolidierung der starken Marktposition einzelner Akteure. Gleichzeitig nahm die Wettbewerbsfähigkeit auch dieser grossen Akteure im Berichtsjahr ab, da sich diese Bahnen auf ihren Heimmärkten als Folge der Wirtschaftskrise mit grossen Schwierigkeiten, schwindender Auslastung und Überkapazitäten konfrontiert sahen.

In dieser Situation rücken gemeinsame Anstrengungen und Kooperationen über alle Grenzen hinweg wieder ins Zentrum. Nur so kann die Marktposition der Schiene im Wettbewerb mit der Strasse gestärkt und verbessert werden. Aus diesem Grunde beschlossen sieben europäische Güterbahnen im Berichtsjahr eine grenzüberschreitende enge Kooperation beim Wagenladungsverkehr und gründeten Anfang 2010 die Allianz Xrail. Sechs andere europäische Bahnen werden künftig gemeinsam mit SBB Cargo den europäischen Einzelwagenladungsverkehr weiterentwickeln und die

IT unterstützt das Bahngeschäft

Die Bahnprozesse sind praktisch alle auf Informationstechnologien angewiesen. Ein guter, sicherer und stabiler IT-Betrieb ist Grundvoraussetzung. Es braucht zuverlässige Grundlagen und Ressourcen sowie stabile und belastbare IT-Strategien.

Die SBB überarbeitete 2009 ihre IT-Strategie. Diese unterstützt die gemeinsame Ausrichtung aller IT-Stakeholder und ist Voraussetzung für nachhaltige Investitionsentscheidungen. Die strategischen Stossrichtungen folgen konsequent dem Geschäftsauftrag des Unternehmens, adressieren die identifizierten Schwächen, Chancen und Risiken und unterstützen das Geschäft bei Effizienz- und Kapazitätssteigerungen. Der Einsatz von IT bei der SBB wird weiter zunehmen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Geschäft und IT ist deshalb entscheidend.

Mit der Einführung der zweiten Ausbaustufe des Projekts Rail Control System (RCS) wurde im April 2009 ein technischer Meilenstein realisiert. RCS löst in den Betriebsleitzentralen die bestehenden Leitsysteme aus den 80er und 90er Jahren ab und ermöglicht es, die Prozesse von Disposition und Operation noch besser aufeinander abzustimmen und durchgängiger zu gestalten. Die Vereinheitlichung von Informationsstand und -qualität vereinfacht die Kommunikation zwischen Betriebsleitzentralen und Fernsteuerzent-

ren. Die enge Einbindung des neuen Planungsmittels «Netzweites Trassen-System» (NeTS) ermöglicht eine Fahrweg-genaue Planung.

SBB Informatik unterstützte 2009 das Bahngeschäft mit zahlreichen weiteren Projekten:

- Sparbillette im Internet: Click&Rail «Plus» gestaltete das seit 2001 bestehende Online-Angebot kundenfreundlicher.
- Billette auf dem Handy: Tickets und Fahrplaninformationen sind aus einer Hand und ohne Medienbruch erhältlich.
- SBB Online-Fahrplan: Neu wird bei jeder Fahrplanabfrage ersichtlich, ob der Zug stark ausgelastet ist.
- Direkter Zugriff für Berechtigte auf 28 000 elektronische Personaldossiers dank eDossier, das per Mitte Jahr eingeführt wurde.
- Der neue IT-Arbeitsplatz mit 85 % weniger Stromverbrauch konnte in der Fläche ausgerollt werden und erfreut sich grosser Beliebtheit.

Der Betrieb der IT-Systeme wurde im Berichtsjahr stabilisiert. Sämtliche 1200 Anwendungen wie auch die 50 Top-Geschäftsapplikationen wiesen eine hohe betriebliche Verfügbarkeit auf.

Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit dieser Verkehre weiter stärken.

Integrierte Bahn. Die Schweiz betreibt auf ihrem 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 zwischen den Verkehrsbereichen und der Infrastruktur zur Weiterentwicklung des Systems und ohne die enge Zusammenarbeit im täglichen Betrieb nur mit erheblichen Leistungs- und Qualitätseinbussen und damit letztlich auch höheren Kosten führbar. Jährlich realisiert die SBB rund 26 000 unterjährige Änderungen im Fahrplan, um kurzfristigen Bedürfnissen zu entsprechen. Dabei geht es etwa um die kurzfristige Disposition zusätzlicher Züge aufgrund hoher Kundennachfrage, den Eventverkehr rund um grosse Anlässe oder die optimale Verkehrsabwicklung bei Betriebsstörungen. Der Abstimmungs- und Koordinationsbedarf über den ganzen Planungs- und Betriebsprozess hinweg ist so gross, dass dieser Prozess nicht ohne signifikante Qualitäts- und Leistungseinbussen auf verschiedene Akteure aufgeteilt werden kann.

Unter anderem dank der integrierten Bahn gelang es der SBB bislang, die aktuelle Wirtschaftskrise erfolgreich zu meistern. Das Modell der integrierten Bahn erlaubt es optimal, das Angebot flexibel auf sich rasch verändernde Marktbedingungen auszurichten. Dies ist gerade in Krisenzeiten ein zentraler Erfolgsfaktor.

Die integrierte Bahn erlaubt aber auch eine optimale Abstimmung von Betrieb und Unterhalt im Netz. Die ständig steigende Auslastung und der stetig steigende Unterhaltsbedarf stellen eine wachsende logistische Herausforderung dar, die nur in optimaler Koordination aller Akteure gemeistert werden kann. Diese ist im Rahmen der integrierten Bahn gegeben.

Am Beispiel des Fahrzeugeinkaufs, der aktuell vorbereitet wird, zeigt sich die Notwendigkeit der integrierten Bahn. Nur die gemeinsame kontinuierliche Zusammenarbeit in der Analyse von Offerten durch Personenverkehr und Infrastruktur erlaubt es, ein Gesamtsystem-Optimum von Investitionen sowie Ausgaben für Unterhalt und Betrieb von Rollmaterial und Schienen zu erreichen.

Bei der Angebotsentwicklung in den Bahnhöfen und im Bereich der kombinierten Mobilität kommt der integrierten Bahn ein hoher Stellenwert zu. So konnte 2009 das Gesamtprojekt «Ausbau Park+Rail» dank der engen Zusammenarbeit der verschiedenen Unterneh-

menssegmente abgeschlossen werden. Heute stehen den Kundinnen und Kunden 25 700 markierte und bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung. Im Jahr 2000 waren es erst knapp halb so viele (12 000).

Trassenvergabe ohne Konflikte. Die SBB lagerte 2006 die Trassenvergabe an 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 der Trassen an die Bahnunternehmen. Wie in den Vorjahren vermochte die Trassenvergabe auch 2009 alle Trassenkonflikte zu lösen. Bei der Schiedskommission gingen keine Klagen ein.

Sanierung der Gütersparte.

Die im Rahmen der Sanierung und Positionierung von SBB Cargo frühzeitig eingeleiteten Massnahmen halfen dem Unternehmen im Berichtsjahr, die Folgen der Wirtschaftskrise und der damit einhergehenden Volumen- und Umsatzeinbrüche im Güterverkehr zu bewältigen. Das im Frühjahr 2008 verabschiedete umfassende Sanierungsprogramm sah ein Massnahmenbündel vor, das weite Teile von SBB Cargo betraf. Im Berichtsjahr trennte sich SBB Cargo von nicht kostendeckenden Verkehren, flexibilisierte die Produktion im Güterbereich und passte die Leistungen unterjährig kontinuierlich an die veränderten Marktbedingungen an. Damit gelang es SBB Cargo, in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit die negative Konjunkturwirkung teilweise aufzufangen.

Die Pläne der SBB, Profitabilität und Eigenwirtschaftlichkeit des Güterbereichs mit der Beteiligung einer Grossbahn zu stärken, wurden durch die Wirtschaftskrise erschwert. Alle Bahnen sahen sich 2009 als Folge der Wirtschaftskrise mit massiven Umsatzeinbrüchen im Gütertransportgeschäft konfrontiert und waren damit beschäftigt, mit teilweise tief greifenden Umstrukturierungen die schwierige Wirtschaftslage zu bewältigen. Die Verhandlungen mit zwei europäischen Grossbahnen zeigten, dass unter den aktuellen Gegebenheiten eine 49%-Beteiligung an SBB Cargo keine Option darstellte. Diese verzichteten nach ursprünglich attraktiven indikativen Angeboten darauf, Offerten zur Beteiligung an SBB Cargo einzureichen. Für die SBB wurde klar, dass die zu Beginn des Projektes definierten Ziele auf dem Weg der Beteiligungspartnerschaften mit Grossbahnen nicht zu erreichen waren. Die SBB hatte seit Beginn der Suche nach strategischen Part-

nen 2008 darauf hingewiesen, dass eine Beteiligungslösung nur dann in Frage komme, wenn sie langfristig eine erfolgreichere Zukunft verspreche als eine eigenständige Weiterführung des Bereichs SBB Cargo. Deshalb wurde ein Alternativszenario mit punktuellen Kooperationslösungen sowohl im nationalen wie im internationalen Geschäft weiter verfolgt.

Im engen Kontakt mit dem Bund als Eigner erstellte die SBB eine umfassende Auslegeordnung über die möglichen Handlungsoptionen. Darauf basierend, wurden die strategischen Stossrichtungen für die Entwicklung des Güterbereichs weiter konkretisiert. Die SBB beschloss im Februar 2010, die internationalen Ganzzugsverkehre im alpenquerenden Transitverkehr in eine separate Gesellschaft auszugliedern. Ziel ist es, dank schlanker Strukturen kostengünstiger produzieren zu können. Die SBB will sich im Rahmen dieser neu zu gründenden Gesellschaft in Zukunft auf die Rolle als Traktionär im kombinierten Verkehr auf dem Nord-Süd-Korridor zwischen den Nordseehäfen und Norditalien konzentrieren. Mit dem in Chiasso domizilierten Schweizer Kombioperateur Hupac laufen derzeit Gespräche über eine mögliche Beteiligung an der neuen Gesellschaft.

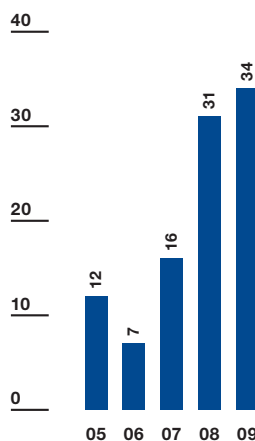
Im schweizerischen Wagenladungsverkehr werden die Dienstleistungen von SBB Cargo künftig stärker standardisiert, und das Angebot wird enger mit den Kunden verzahnt.

Netzaudit Infrastruktur.

Ein gesundes und leistungsfähiges Fundament ist für die Zukunftsfähigkeit der SBB wesentlich. Entsprechend kommt der Substanzerhaltung des Netzes oberste Priorität zu. Gleichzeitig ist es angesichts der zu erwartenden weiteren Nachfrageentwicklung unerlässlich, im Rahmen der Projekte «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) und Bahn 2030 rechtzeitig die nächsten Ausbauschritte des Schienennetzes an die Hand zu nehmen. Dabei muss allen Beteiligten klar sein, dass es mit den Investitionen in den Bau neuer Anlagen für die Netzerweiterung nicht getan ist. Vielmehr führt jede Netzerweiterung auch zu Zusatzkosten bei Betrieb und Unterhalt dieser Anlagen. Als Faustregel gilt dabei, dass jeder in neue Anlagen investierte Franken zu jährlich wiederkehrenden Folgekosten bei Betrieb und Unterhalt von vier Rappen führt. Auch diese Mittel müssen finanziert sein.

Wegen ungenügenden Zustands der Fahrbahn mussten 2009 insgesamt 34 Langsamfahrstellen ein-

Anzahl Langsamfahrstellen auf dem SBB Netz



gerichtet werden. Diese Zahl stieg in den letzten Jahren deutlich an. Dadurch wurden die Pünktlichkeit der Züge und die Stabilität des Fahrplans zusätzlich strapaziert.

Die SBB liess 2009 die Anlagen des SBB Netzes durch externe Gutachter in einem Netzaudit auf ihren Zustand überprüfen und den künftigen Mittelbedarf abklären. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) begleitete das Projekt. Untersucht wurden sämtliche 22 Anlagegattungen von SBB Infrastruktur – von Gleisen, Weichen, Fahrleitungen über Stellwerke und Streckensignalisierungen bis hin zu Kraftwerken, Kundeninformationssystemen oder Tankanlagen. Inzwischen liegen die Resultate des Netzaudits vor. Sie wurden mit dem Eigner diskutiert und der Öffentlichkeit präsentiert.

Wie der Expertenbericht zeigt, ist der Zustand der Anlagen mehrheitlich gut. Über drei Viertel der Anlagen sind in gutem oder mittlerem Zustand. Bei knapp einem Viertel der Anlagen sind Massnahmen nötig; sie müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden. Bei vereinzelten Anlagen besteht unmittelbarer Handlungsbedarf. Bei diesen Anlagen hat die SBB bereits Massnahmen erarbeitet und teilweise eingeleitet.

Unbestritten ist, dass künftig erheblich mehr Mittel für den Substanzerhalt des SBB Netzes notwendig sein werden. Über die in der Finanzplanung der SBB vorgesehenen Mittel hinaus fallen zwischen 2010 und 2016 durchschnittlich Zusatzkosten von insgesamt CHF 850 Mio. pro Jahr an. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Damit der heutige gute Anlagenzustand gehalten werden kann, braucht es laut Netzaudit künftig jährlich Mehraufwendungen von durchschnittlich CHF 410 Mio.
- Gleichzeitig werden die Kosten für den Abbau des festgestellten Nachholbedarfs im Umfang von insgesamt CHF 1,35 Mia. über zehn Jahre die Rechnung der SBB jährlich mit rund CHF 130 Mio. belasten.
- Hinzu kommen zusätzliche Aufwendungen zur Erfüllung gesetzlicher Auflagen etwa im Bereich von Tunnels oder im Rahmen der Umsetzung des Behindertengesetzes von jährlich CHF 150 Mio.
- Der zwischen 2010 und 2016 erwartete Mehrverkehr auf dem SBB Netz führt laut Netzaudit-Bericht zu jährlichen Mehrkosten von CHF 20 Mio.
- Schliesslich stellt der Bericht einen Zusatzbedarf von jährlich CHF 140 Mio. fest für die Behebung struktureller Mängel. Darunter fallen die Anpassung der Publikumsanlagen (Perrons, Unterführungen, Zugänge) an das Passagieraufkommen oder die Investitionen in redundante Übertragungsleitungen zur Sicherstellung der Stromversorgung.

Mehr Geldmittel sind insbesondere bei der Fahrbahn, bei den Ingenieurbauten, bei den elektrischen Anlagen sowie bei der Zugbeeinflussung notwendig. 2009 erhöhte sich der Aufwand für den Unterhalt und die Investitionen (ohne Sonderfinanzierungen) um 2,6% auf CHF 1,7 Mia.

Hauptgrund für den aufgelaufenen Nachhol- und den prognostizierten Mehrbedarf sind laut Expertenbericht der Mehrverkehr und das langfristige Verkehrswachstum. So nahm die Netzbelastung zwischen 2002 und 2009 um 17%, seit 1995 insgesamt gar um 47% zu. Dadurch verkürzte sich die Lebensdauer der Anlagen – namentlich der Fahrbahn – erheblich. Zudem schränkt der Mehrverkehr auch zunehmend die Bautätigkeit ein, da die Zeitfenster für entsprechende Arbeiten immer kleiner werden. Die Folge sind geringere und in der Summe teurere Baulosgrössen.

Ein weiterer Grund für den festgestellten Nachholbedarf sind die Baukosten: Diese stiegen in den letzten Jahren insbesondere beim Fahrbahnbau massiv. So nahmen etwa die Kosten für die Oberbau-Erneuerung (Schotter und Schienen) allein zwischen 2006 bis 2008 um 17% zu.

Praktisch unverändert blieben in den vergangenen 15 Jahren hingegen die Einnahmen aus Bundesmitteln und Trassenerlösen. Trotz Mehrverkehr und stärkerer Alterung der Anlagen standen nicht mehr Mittel zur Verfügung. Auch die Teuerung blieb unberücksich-

tigt. All diese Elemente führten dazu, dass bei gleichbleibendem Budget der SBB für den Substanzerhalt weniger getan werden konnte. Deshalb zeigt sich jetzt ein scheinbar sprunghafter Anstieg des Mittelbedarfs.

Der festgestellte zusätzliche Mittelbedarf für die Jahre 2010 bis 2016 verteilt sich ungleichmässig auf die einzelnen Jahre mit steigender Tendenz: Der Hauptbedarf fällt 2013 bis 2016 an.

Damit dieser Mehrbedarf finanziert werden kann, sind grosse Anstrengungen aller Beteiligten unerlässlich. Gefordert ist die SBB: Unternehmen und Mitarbeitende werden einen namhaften Beitrag zur Deckung des Mehrbedarfs zu leisten haben, indem sie die Produktivität laufend weiter steigern. Die SBB leitete Ende 2009 ein Optimierungsprogramm ein zur Kostenreduktion im Verwaltungsbereich der Infrastruktur. Mit dem Abbau von 300 bis 350 Verwaltungsstellen werden bereits kurzfristig Kosteneinsparungen von jährlich

Damit der Mehrbedarf finanziert werden kann, braucht es grosse Anstrengungen. Gefordert sind SBB, öffentliche Hand und Kunden.

CHF 60 Mio. realisiert. Hinzu kommen Kostenreduktionen durch optimierte Unterhaltsmethoden (Standardanpassungen und Prozessvereinfachungen). Der Expertenbericht geht dabei mittelfristig von einem Einsparpotenzial von ca. CHF 100 Mio. aus.

Zudem ist die SBB gehalten, Projekte weiterhin konsequent zu priorisieren.

Neben der SBB ist auch die öffentliche Hand gefordert. Um die künftig notwendigen Finanzmittel für eine auch in Zukunft leistungsfähige und qualitativ einwandfreie SBB Infrastruktur aufbringen zu können, braucht es eine Erhöhung der Mittel der öffentlichen Hand für die Infrastruktur im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen SBB und Bund.

Für 2011 und 2012 ist die SBB mit dem Bund im Gespräch für eine neue Leistungsvereinbarung. Es besteht Konsens darüber, dass bei Sicherheit und Qualität der Anlagen nicht gespart werden kann. Angesichts der Finanzlage des Bundes besteht indes die Gefahr,

dass wichtige bauliche Massnahmen zur Sicherung der Fahrplanstabilität und für kurzfristige Engpassbeseitigungen, die in der Leistungsvereinbarung vorgesehen sind, nicht finanziert werden können. Bedroht sind kleinere Erweiterungsprojekte etwa bei der Zürcher S-Bahn oder geplante Infrastrukturausbauten im Wallis für den künftigen Einsatz von Doppelstockzügen.

Falls angesichts der schwierigen Situation eine Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung der anstehenden Infrastrukturaufgaben nötig sein sollte, müsste diese moderat ausfallen. Es braucht das nötige Fingerspitzengefühl, um sicherzustellen, dass der Modalsplit nicht zu Ungunsten der Bahn verschoben wird und die Kunden nicht abwandern von der Schiene auf die Strasse.

SBB Infrastruktur hat sich per Anfang 2010 neu aufgestellt, um die anstehenden Herausforderungen zu meistern: Sie arbeitet nun prozessorientiert entlang der Wertschöpfungskette gemäss einer nach diesen Prozessen ausgerichteten Aufbauorganisation sowie mit klaren Ansprechpartnern gegenüber den internen und externen Kunden. Es ist der erste grosse Umsetzungsschritt des Programms «Infrastruktur 2014». Gut ist nicht mehr gut genug, das Ziel heisst Business Excellence. Dieses soll bis 2014 erreicht werden.

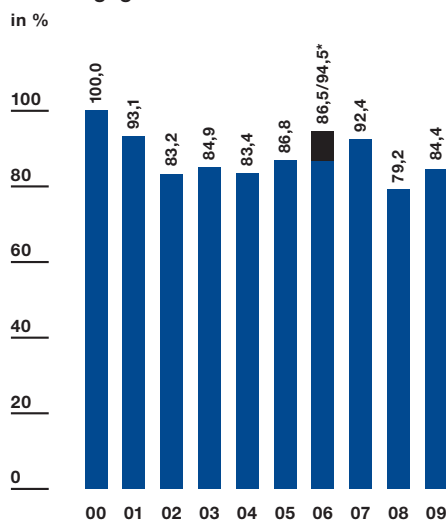
Sanierung der PK SBB.

Die Pensionskasse SBB (PK SBB) muss saniert werden. Zwar hat sich der Deckungsgrad der PK SBB dank der Erholung an den Finanzmärkten und der damit verbundenen Performance auf dem Anlagekapital von 10,4 % im Berichtsjahr von 79,2 % (2008) auf 84,4 % erhöht. Dennoch präsentiert sich die Lage weiterhin angespannt. Der Fehlbetrag der Kasse belief sich Ende 2009 auf CHF 2215 Mio.

Die SBB und der Stiftungsrat der PK SBB verabschiedeten im Herbst 2009 ein umfassendes Programm zur Sanierung der PK SBB. Die beschlossenen Massnahmen belasten Unternehmen und Versicherte in hohem Masse. Das Sanierungspaket soll über die nächsten zehn Jahre umgesetzt werden und beruht auf drei Pfeilern mit gleichwertigen Beiträgen der SBB, der Versicherten und des Bundes. Den ersten und zweiten Pfeiler errichten SBB und Versicherte:

Die SBB leistet 2010 einen weiteren Sanierungsbeitrag von CHF 938 Mio. zugunsten der PK SBB. Zudem bezahlen SBB und Versicherte paritätisch vom 1. Januar 2010 bis 30. Juni 2010 je 2,0% und ab 1. Juli 2010 je 2,5% des beitragspflichtigen Lohnes als Sanierungsbeitrag. Die Versicherten steuern mit einschnei-

Deckungsgrad PK SBB



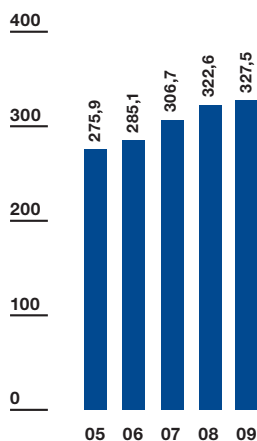
* Teilsanierung Aktiventeil mit Sanierungsbeitrag SBB von CHF 1493 Mio.

denden Verzichtern zusätzliche finanzielle Beiträge zur Sanierung bei: Die Altersguthaben wurden 2009 mit 0% verzinst, 2010 und für die Folgejahre gilt der BVG-Mindestzinssatz (gegenwärtig 2,0%). Dies sind 1,5% weniger als im Vorsorgeplan vorgesehen. Auch die Rentenbezüger leisten ihren Beitrag, indem sie während der gesamten Sanierungsphase auf den Teuerungsausgleich ihrer Renten verzichten. Das ordentliche Rentenalter wurde von 63,5 auf 65 Jahre erhöht (siehe auch Seiten 80 ff.).

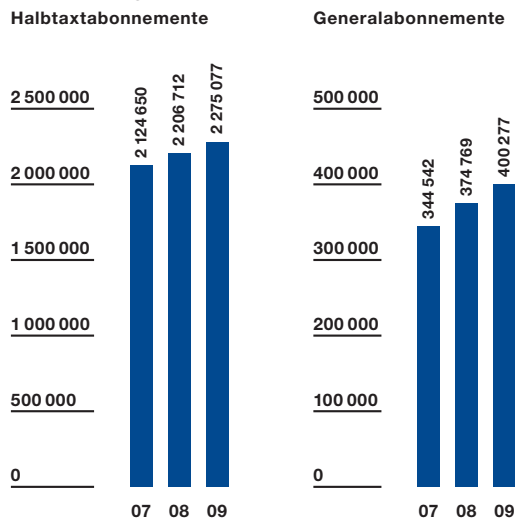
Insgesamt erbrachten SBB und Versicherte bereits zwischen 2003 bis Ende 2009 Sanierungsleistungen von CHF 1661 Mio. Zusätzlich mussten die Versicherten aufgrund der Minderverzinsung der Altersguthaben zwischen 2007 und 2009 Verluste von CHF 253 Mio. hinnehmen.

Den dritten Pfeiler des Sanierungskonzeptes stellt der in Aussicht gestellte Beitrag des Bundes dar. Nachdem der Bundesrat im Juni 2009 angekündigt hatte, die Sanierung der PK SBB mit einem Betrag von CHF 1148 Mio. zu unterstützen, überwies er am 5. März 2010 die entsprechende Botschaft an die eidgenössischen Räte. Damit die Sanierung der PK SBB gelingt, braucht es den Beitrag des Bundes, der sich bis heute nicht an der Sanierung beteiligt hat. Dies, obwohl der Bund die PK SBB bei der Gründung Ende der 90er Jahre ungenügend ausfinanzierte und die Versicherten der SBB bei der damaligen Ausfinanzierung im Vergleich mit den

Entwicklung Passagierzahlen in Mio. Personenfahrten



Entwicklung Halbtax- und Generalabonnemente



Versicherten der Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe ungleich behandelte und schlechter stellte.

Resultate der Segmente.

Personenverkehr. Die SBB erzielte 2009 im Personenverkehr ein Segmentergebnis von CHF 280,6 Mio. (2008: CHF 276,8 Mio.). Der Verkehrsertrag betrug CHF 2724,8 Mio. (CHF 2670,4 Mio.).

Auch 2009 nahm die Zahl der Reisenden in den SBB-Zügen weiter zu. Insgesamt fuhren im Berichtsjahr 327,5 Mio. Reisende mit der SBB. Das sind 1,5 % mehr als im Vorjahr (322,6 Mio.). Im Vorjahr hatte die Zahl der Reisenden um 5,2 % zugenommen. Damit verzeichnete die SBB eine Verlangsamung des Nachfragewachstums im Personenverkehr.

Täglich reisten 2009 900 000 Menschen mit der SBB. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer belief sich auf 16 677 Mio. (16 115 Mio.). Damit wurde die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % gesteigert.

Da sich der Verkehrsertrag gleichzeitig lediglich um 2 % erhöhte (CHF 54,4 Mio.), reduzierten sich die Erträge pro Personenkilometer von 16,14 Rappen auf 15,92 Rappen (-1,3 %). Grund für den Rückgang ist die immer intensivere Nutzung von Pauschalfahrausweisen einerseits sowie das Umsteigen eines Teils der Reisenden auf günstigere Fahrausweise andererseits. Dadurch wird die Ertragskraft der SBB nachhaltig geschmälert.

Im Regionalverkehr erhöhte sich der Kostendeckungsgrad gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % auf 50,2 %.

Das Wachstum zeigte sich auch im Stammkundengeschäft. Die Verkäufe von General- und Halbtaxabonnements nahmen weiter zu. Ende 2009 waren erstmals über 400 000 Generalabonnemente im Umlauf: Mit 400 277 GA verzeichnete die SBB in diesem Segment im Vorjahresvergleich eine überdurchschnittliche Zunahme um 6,8 %. Auch die Zahl der Halbtaxabonnemente nahm zu: Ende 2009 waren 2 275 077 Halbtax-Abos im Umlauf (+3,1 %).

Das anhaltende Wachstum der Nachfrage betrifft insbesondere die Hauptverkehrszeit und den Verkehr zwischen den und innerhalb der grossen Agglomerationen. Gut die Hälfte der täglich 900 000 Reisenden nutzen die Bahn in den Hauptverkehrszeiten, was einem Viertel der Gesamtbetriebszeit entspricht. In dieser Zeit sind die Züge der SBB auf weiten Teilen des Netzes maximal ausgelastet. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten liegt die durchschnittliche Auslastung der Züge auf tiefem Niveau. 2009 lag die durchschnittliche Auslastung im gesamten Tagesverlauf im Fernverkehr bei lediglich 30,7 % (2008: 31,5 %) und im Regionalverkehr bei 18,9 % (19,1 %). Der Rückgang im Jahresvergleich erklärt sich durch eine Erhöhung des Verkehrsangebots im Personenverkehr, welche das Nachfragewachstum übertraf.

Die SBB ist auch eine Freizeitbahn: Zwei von fünf Kundinnen und Kunden (39,2 %), die mit der SBB reisen, tun dies in ihrer Freizeit und nicht aus beruflichen

Leistungen der öffentlichen Hand

Die Leistungen der öffentlichen Hand für die SBB beliefen sich im Berichtsjahr auf CHF 2674,1 Mio. Dies stellt gegenüber dem vergleichbaren Wert des Vorjahres (CHF 2550,3 Mio.) eine Zunahme von CHF 123,8 Mio. dar. In diesem Betrag eingeschlossen sind die CHF 150 Mio., die der Bund im Rahmen des Konjunkturprogramms 2009 zur Verfügung stellte. In den Zahlen widerspiegelt sich der stetige Ausbau der Verkehrsleistungen, der sich sowohl in höheren Abgeltungen als auch steigenden Kosten für Bau und Unterhalt der Infrastruktur äussert.

Die Leistungen von Bund und Kantonen im Einzelnen:

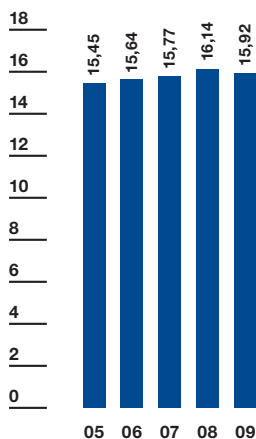
- Erfolgswirksame Leistungen an die Infrastruktur: 2009 flossen der Infrastruktur nach neuer Darstellung insgesamt CHF 1459,8 Mio. Leistungen zu (Vorjahr CHF 1436,6 Mio.). Dieser Betrag wird hauptsächlich für die Bereitstellung und den Betrieb des Bahnnetzes (CHF 482,7 Mio.; CHF 32,7 Mio. mehr als 2008) und für die Deckung des Abschreibungsbedarfs (CHF 906,9 Mio.; CHF 3,3 Mio. mehr als 2008) verwendet.
- Erfolgswirksame Leistungen an die Verkehrsbereiche: Die Verkehrsbereiche erhielten im vergangenen Jahr insgesamt 569,5 Mio. CHF (Vorjahr:

CHF 554,8 Mio.). Darin sind Zahlungen Dritter (Gemeinden und ausländische Gebietskörperschaften) definitionsgemäss nicht mehr enthalten. Vom Gesamtbetrag erhielt SBB Cargo ausschliesslich für den kombinierten Verkehr CHF 10,0 Mio. (2008: CHF 13,0 Mio.). Der Regionalpersonenverkehr erhielt vom Bund CHF 247,2 Mio. (CHF –2,2 Mio.) und von den Kantonen CHF 312,2 Mio. (CHF +19,8 Mio.).

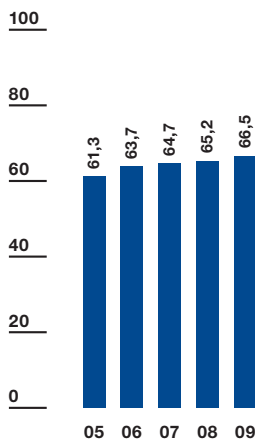
- Finanzierung durch die öffentliche Hand: Insgesamt gewährten Bund und Kantone der SBB Darlehen in der Höhe von CHF 644,9 Mio. (CHF +85,9 Mio.). Die Finanzierung durch den Bund erreichte im vergangenen Jahr den Betrag von CHF 455,8 Mio. (CHF +171,5 Mio.). Dies ist in erster Linie auf den gesteigerten Grundbedarf von CHF 395,4 Mio. (CHF +280,6 Mio.) zurückzuführen. Dagegen ging die Finanzierung durch die Kantone von CHF 274,7 Mio. auf CHF 189,1 Mio. zurück.

In diesen Zahlen 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).

Entwicklung mittlerer Ertrag pro Personenkilometer Rappen/Pkm



Entwicklung Selbstbedienungsanteil Billettverkäufe in %



Gründen. Knapp die Hälfte (48,7%) der mit der SBB zurückgelegten Personenkilometer betreffen Freizeitfahrten. Darin zeigt sich auch ein grosses Potenzial für eine bessere Auslastung der Züge dank attraktiver Angebote ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.

2009 verzichteten die SBB und die im Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) organisierten Verkehrsunternehmen auf die per Fahrplanwechsel im Dezember geplanten Tarifmassnahmen. Damit trugen die SBB und der Öffentliche Verkehr der Wirtschaftskrise und ihrer Folgen für den Konsum in der Schweiz Rechnung und nahmen so ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahr. Per Ende 2010 werden die Preise angepasst. Es wird die erste Preiserhöhung seit 2007 sein.

Immer mehr Kundinnen und Kunden lösen ihr Billett in Selbstbedienung, also an den Automaten in den Bahnhöfen, im Internet oder per Handy. Dabei spielt der Online-Ticketshop der SBB eine immer wichtigere Rolle.

Die SBB unternimmt grosse Anstrengungen, die Qualität ihrer Leistungen trotz stark wachsender Kundenströme im dicht genutzten SBB Netz hochzuhalten und nach Möglichkeit zu verbessern. Im Fokus der Massnahmen stehen weitere Verbesserungen in den Bereichen Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Kundeninformation.

Trotz dicht belastetem Netz baute die SBB zum Fahrplanwechsel im Dezember das Zugangebot weiter aus. Schnellere Verbindungen nach Paris sowie gezielte Angebotsverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten

morgens und abends zwischen Bern und Zürich, Lausanne und Genf, Bern und Spiez oder Chur und Zürich stellen wesentliche Angebotsverbesserungen dar.

Im grenzüberschreitenden Verkehr erhöhte die SBB im Dezember 2009 ihre Entschädigungsleistungen im Verspätungsfall. Reisende in internationalen Zügen mit Verspätungen von über einer Stunde erhalten 25% des Fahrpreises zurückerstattet. Bei Verspätungen von über zwei Stunden erhalten die Betroffenen 50% des Fahrpreises zurück. Die neuen Bestimmungen entsprechen den EU-Richtlinien.

Die SBB befragt jeden Monat gegen 2000 Kundinnen und Kunden zur Zufriedenheit mit der SBB. Insgesamt ergaben die Befragungen 2009 einen Gesamtzufriedenheitswert von 75,6 Punkten. Damit zeigte sich die Kundenzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr stabil (2008: 75,7 Punkte)². (Weitere Informationen zur Kundenzufriedenheit: Seite 71 ff.)

Seit 2006 besteht zwischen der SBB und dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine Bonus-Malus-Vereinbarung. Bewertet werden die Leistungen der SBB im Zürcher S-Bahn-Netz bezüglich Pünktlichkeit, Information im Störfall und Sauberkeit der Züge. Erstmals seit Bestehen der Vereinbarung resultierte 2009 für die SBB ein Bonus von CHF 287 000. Ausschlaggebend für die insgesamt positive Wertung war dabei die hohe

² Aufgrund einer methodischen Änderung der Erhebung lassen sich die Werte nicht mit den in früheren Geschäftsberichten ausgewiesenen Werten vergleichen. Sie liegen insgesamt unterhalb der früher ausgewiesenen Werte.

Pünktlichkeit der S-Bahn-Züge. Im Vorjahr hatte die SBB dem ZVV noch einen Malus zu entrichten von CHF 79 000. Der maximal mögliche Bonus oder Malus beträgt CHF 4,5 Mio.

Güterverkehr. SBB Cargo schloss das Berichtsjahr 2009 mit einem Verlust von CHF 62,5 Mio. ab. Im Vorjahr hatte das Defizit CHF 29,9 Mio. betragen. Der Verkehrsertrag sank als Folge der Wirtschaftskrise um 12,3 % auf CHF 915,6 Mio. (2008: CHF 1044,2 Mio.).

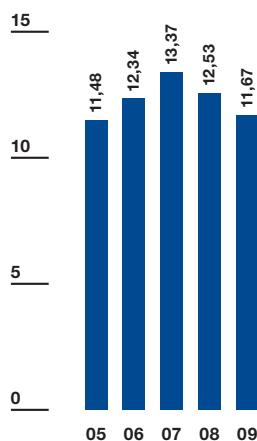
SBB Cargo reduzierte 2009 die Verkehrsleistung um 7,0 % auf 11 674 Mio. Nettotonnenkilometer. (2008: 12 531 Mio.). Der Rückgang ist Folge der konjunkturbedingten Einbrüche in zahlreichen Branchen, für die SBB Cargo tätig ist. SBB Cargo nahm in enger Absprache mit den Kunden Preisadjustierungen vor.

Die SBB handelte angesichts der sich abzeichnenden Wirtschaftskrise frühzeitig und beschloss bereits im Sommer 2008 umfangreiche Gegenmassnahmen. Diese ergänzten die bereits seit 2007 laufenden, tief greifenden Sanierungsmassnahmen für SBB Cargo. Dazu zählten unter anderem ein Einstellungsstopp, der Einsatz von Cargo-Lokführern beim Personenverkehr und die Rückgabe von Güterwagen an die Vermietgesellschaften. Im ersten Halbjahr 2009 verstärkte SBB Cargo die Gegenmassnahmen mit dem Ziel, die Transportkapazitäten vorausschauend an die weiter sinkende Nachfrage anzupassen. Die Flotte wurde um fünfzig Streckenlokomotiven und 2400 Güterwagen reduziert. Über 200 offene Stellen wurden aufgrund des geltenden Einstellungsstopps nicht besetzt.

Insgesamt erreichte SBB Cargo mit dem Massnahmenpaket eine finanzielle Wirkung von CHF 115 Mio. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Unternehmensergebnis konnten damit trotz der schwierigen Situation auf dem Transportmarkt teilweise aufgefangen werden. Dazu trugen auch wichtige Neuabschlüsse bei. So konnte mit dem Kombioperateur IFB ein neuer Dreijahresvertrag für Destinationen ab Aachen und Basel nach Turin, Mailand, Novara, Piacenza und Tavazzano abgeschlossen werden.

Die Stahl- und die Metallbranche gehören zu den wichtigsten Kundensegmenten von SBB Cargo. In diesen Branchen brach der Umsatz um die Hälfte ein. Der Transport von Containern und Wechselbehältern im kombinierten Verkehr verzeichnete einen Rückgang um 14 %. Stark betroffen von der Wirtschaftskrise waren zudem die Branchen Holz und Papier sowie grenzüberschreitende Transporte mit den Nachbarbahnen (Kooperationsverkehr). In der Branche Handel konnte SBB Cargo den Umsatz leicht steigern, Transporte für die

Nettotonnenkilometer SBB Cargo in Mia.



Baubranche und die Mineralölindustrie nahmen deutlich zu. Das vierte Quartal zeichnete sich durch eine leichte Erhöhung der Transitverkehre im kombinierten Verkehr sowie durch eine sehr gute Zuckerrübenkampagne im Binnenverkehr aus.

Im Geschäftsbereich International von SBB Cargo waren insbesondere die Branchen Stahl und kombinierter Verkehr vom Konjunkturunbruch stark betroffen. Bei den internationalen Stahltransporten reduzierte sich die Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 60 %. Der Umsatz für das Ziehen von Containerzügen sank insgesamt um 14 % gegenüber dem Vorjahr. Eine Erholung auf tiefem Niveau zeichnete sich ab Oktober ab. Leicht zulegen konnte dagegen das Geschäft der ChemOil AG (+4 %). Dank des Gewinns neuer Marktanteile im Mineralölverkehr konnten die Rückgänge im Chemiebereich mehr als kompensiert werden.

Umfassende Massnahmen und der abgeschwächte Konjunkturückgang stabilisierten die Transportentwicklung im zweiten Halbjahr. SBB Cargo reduzierte frühzeitig die Transportkapazitäten um 20 % und setzte eine neue, durchgängige Produktionsplanung für die gesamte Nord-Süd-Achse um. Die Produktionskonzepte und Zugbestellungen wurden noch enger mit den Kunden koordiniert. Ebenso erarbeitete SBB Cargo mit Grosskunden gemeinsame Entwicklungspläne. Dadurch wurden die Planungssicherheit und die Auslastung der Züge im vierten Quartal wieder gesteigert.

In Deutschland ging die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 9,1 % zurück, in Italien stieg sie um 24,0 %.

Im Geschäftsbereich Schweiz traf die negative Konjunktur die einzelnen Branchen unterschiedlich stark. Während SBB Cargo ähnlich viele oder sogar mehr Güter für die Branchen Handel, Agro und Bau transportierte wie im Vorjahr, brachen die Transportmengen der Stahlbranche und der Branche Papier und Holz ein. SBB Cargo passte die Ressourcen für die Transportkapazitäten frühzeitig an die Marktentwicklung an. Dabei

2009 erreichte SBB Cargo die höchste Kundenzufriedenheit seit Jahren.

wurde am Angebot im Markt grundsätzlich festgehalten. Bei ausgewählten Bedienungspunkten wurde die Bedienungshäufigkeit in Absprache mit Kunden verringert.

Gleichzeitig baute SBB Cargo das Angebot für den kombinierten Verkehr in der Schweiz weiter aus und verbesserte in Renens und Sion die Umschlagmöglichkeit für Güter, die in Containern verladen werden.

SBB Cargo verzeichnete im Handel trotz der Wirtschaftskrise einen leichten Anstieg der transportierten Menge. Die für den Grosskunden Migros gefahrenen Güter konnten auf hohem Niveau gehalten, beim Grosskunden Coop konnte die Leistung leicht erhöht werden.

Die inländische Brotgetreideernte war gut, was zu weniger Importverkehren, aber zu mehr Binnenverkehren führte. Im Binnenverkehr steht SBB Cargo wegen der kürzeren Transportdistanzen stärker in Konkurrenz mit der Strasse. Die rückläufige Ernte von Futtergetreide erhöhte die Nachfrage nach Importverkehren. Davon profitierte SBB Cargo. Eine Rekordernte gab es bei den Zuckerrüben: Gut eine Million Tonnen transportierte SBB Cargo in die Zuckerfabriken nach Aarberg und Frauenfeld. Der harte Winter brachte eine erfreuliche Steigerung der Salztransporte.

Die Transportleistung in der Schweiz für die Bauindustrie konnte dank der Transporte für die Baustellen der Durchmesserlinien in Zürich und der Baustelle Alp-Transit Gotthard stark gesteigert werden. SBB Cargo

transportierte zudem mehr Kies als im Vorjahr, und der Bahnanteil bei den Zementtransporten nahm zu.

Die allgemeine Situation in der Metallbranche betraf auch den Binnengüterverkehr und widerspiegelt sich in den Verkehrszahlen von SBB Cargo: Der Verkehrsrückgang gegenüber dem Vorjahr betrug im ersten Halbjahr 43 %. Die Transportmenge stabilisierte sich ab Herbst auf tiefem Niveau.

Auch bei Papier und Holz verzeichnete SBB Cargo einen deutlichen Rückgang. Grund dafür waren einerseits Einschränkungen bei der Holzproduktion und andererseits der konjunkturbedingte Abbau von Lagerbeständen. Wegen des starken Rückgangs wurden einzelne Verkehre von Ganzzügen auf Wagengruppen und Einzelwagen umgestellt.

Im alpenquerenden Verkehr transportierte SBB Cargo 2009 11,7 Mio. Nettotonnen Güter (-21,5 %). Im Wagenladungsverkehr war es vor allem die Transportnachfrage in den Branchen Siderurgie sowie Holz und Papier, die infolge der schwachen Konjunktur deutlich zurückging. Im kombinierten Verkehr reduzierten die Kombi-Operateure ihr Angebot wegen der negativen konjunkturellen Entwicklung. Gleichzeitig zog sich SBB Cargo aus weniger rentablen Verkehren zurück. In der zweiten Jahreshälfte wurden wieder leicht mehr Leistungen im kombinierten Verkehr nachgefragt. Auch gelangen SBB Cargo erfolgreiche Neuakquisitionen, sodass die Rückgänge im kombinierten Verkehr weniger stark ausfielen als im Wagenladungsverkehr. Insgesamt ging die Verkehrsleistung im alpenquerenden Verkehr 2009 um 11,9 % auf 6,1 Mia. Nettotonnenkilometer zurück.

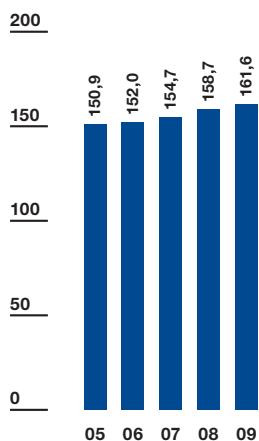
Die durchschnittlichen Transportdistanzen wurden um 2,8 % gesteigert. Im kombinierten Verkehr stiegen die Transportdistanzen im Durchschnitt um 10,1 %, während sie im Wagenladungsverkehr leicht rückläufig waren.

2009 erreichte SBB Cargo die höchste Kundenzufriedenheit seit Beginn der Messung 2003. Die Kunden beurteilten die Leistungen von SBB Cargo insgesamt mit einem Wert von 7,69 von 10 möglichen Punkten (2008: 7,40 Punkte).

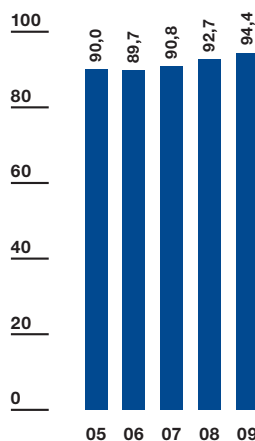
Infrastruktur. Infrastruktur erzielte 2009 ein negatives Segmentergebnis von CHF -6,5 Mio. (2008: CHF 30,4 Mio.). Der Verkehrsertrag aus der Trassenbenutzung und den Betriebsleistungen ging um 4,2 % auf CHF 730,5 Mio. zurück (CHF 762,9 Mio.).

Insgesamt ist der Zustand der Bahninfrastruktur gut, wie das im Berichtsjahr durchgeführte Netzaudit zeigte (siehe nächste Seite). Die in den vergangenen 15 Jahren

Entwicklung Trassenkilometer in Mio. Tkm



Züge pro Kilometer Schiene und Tag



stark gestiegene Nutzung der Infrastruktur (+47%) reduzierte jedoch die Lebensdauer der Anlagen beträchtlich. Dies führt zu einem andauernden Mehrbedarf für Unterhalt und Erneuerung der Anlagen. Im gleichen Zeitraum blieben die Einnahmen aus Bundesmitteln und Trassenerlösen praktisch unverändert. Trotz erheblichem Mehrverkehr stand der SBB in den letzten Jahren nicht mehr Geld für die Substanzerhaltung zur Verfügung.

Der Eigenfinanzierungsgrad der Infrastruktur belief sich 2009 auf 91,5% (inklusive unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen) respektive 41,4% (exklusive unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen).

Im Geschäftsfeld Netz fiel das Jahresergebnis mit CHF -23,7 Mio. negativ aus (2008: CHF -10,1 Mio.). Die tieferen Trassenerträge durch den Rückgang beim Güterverkehr und die damit verbundenen rückläufigen Trassenpreissubventionen des Bundes wurden weitgehend durch Produktionssteigerungen und Einsparungen bei sonstigen Betriebsaufwänden kompensiert. Verschiedene Sondereffekte (Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Optimierungsprogramm zur Kostenreduktion im Verwaltungsbereich der Infrastruktur und der Reorganisation des Rangierbereichs) belasteten das Ergebnis.

Der Geschäftsbereich Energie schloss mit einem Gewinn von CHF 17,2 Mio. (2008: CHF 40,5 Mio.) ab. Die tieferen Erträge und Aufwendungen in diesem Bereich sind auf die wesentlich tieferen Handelspreise am Energiemarkt zurückzuführen.

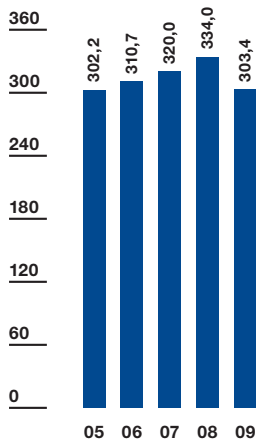
Der Bahnstromabsatz belief sich 2009 auf 2391 GWh (2008: 2407 GWh). Der Rückgang erklärt sich primär mit den geringeren Verkehrsleistungen im Güter-

Trotz erheblichem Mehrverkehr stand der SBB nicht mehr Geld für die Substanzerhaltung zur Verfügung.

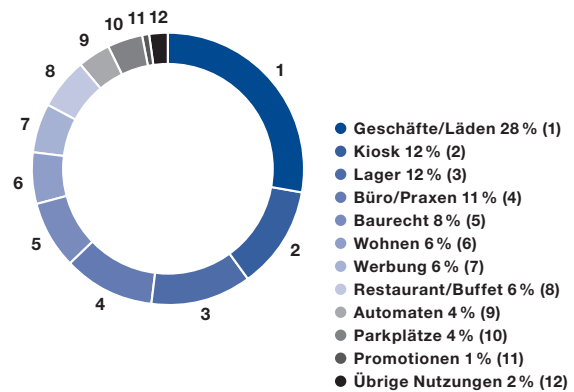
verkehr. In den SBB-eigenen und in Partner-Wasserkraftwerken wurden im Berichtsjahr 1800 GWh produziert (2008: 1888 GWh). Die SBB bezog auch 2009 rund 70% ihres Bahnstroms aus Wasserkraft. Rund 30% stammten aus anderen Quellen. Damit dürfte die SBB im weltweiten Vergleich der Bahnen über einen der umweltfreundlichsten Energiemixe verfügen.

Die Strommarktpreise blieben 2009 im Jahresverlauf recht stabil. Allerdings lagen die Preise auf deutlich tieferem Niveau als im Vorjahr. Höhere Wasserzinsen, neue Nutzungsgebühren im Landesnetz sowie allgemein höhere Beschaffungskosten für die Energie dürften längerfristig eine ausgeglichene Rechnung im Geschäftsfeld Energie gefährden. Für 2010 bewilligte das Bundesamt für Verkehr deshalb als Gegenmassnahme eine

Entwicklung Mieterträge von Dritten in Mio. CHF



Mieterträge von Dritten nach Nutzungsart in %



Erhöhung des Bahnstrompreises von 9,5 auf 10,0 Rappen/kWh. Es handelt sich dabei um die erste Bahnstrompreiserhöhung seit 2001.

Gemeinsam mit dem Stromkonzern Alpiq und dem Kanton Wallis baut die SBB das 600-MW-Pumpspeicherkraftwerk «Nant de Drance» im Unterwallis. Im Juni 2009 feierten die drei Partner den Baubeginn mit einem Spatenstich. Im Jahr 2015 soll die erste Maschine des Pumpspeicherwerkes ans Netz gehen.

Die Zahl der verkauften Trassenkilometer nahm 2009 dank des Nachfragewachstums im Personenverkehr um 1,8 % auf 161,6 Mio. Tkm zu (2008: 158,7 Tkm). Zusätzliche Angebote im Fernverkehr sowie in der Zürcher S-Bahn und in der Zentralschweiz bewirkten diesen Mehrverkehr.

Im Güterverkehr verzeichnete die SBB 2009 einen starken Rückgang verkaufter Trassenkilometer: Die von SBB Cargo auf dem SBB Netz gefahrenen Trassenkilometer gingen um 11,4 % auf 21,4 Mio. Tkm zurück (2008: 24,2 Mio.). Die Zahl der von Dritten bestellten Trassenkilometer auf dem SBB Netz sank um 16,1 % auf 6,0 Mio. km (2008: 7,1 Mio.).

Weiterhin belegt die SBB bei der Nutzung ihres Netzes weltweit den Spitzenplatz: Kein anderes Bahnnetz wird so intensiv genutzt wie dasjenige der SBB. Pro Kilometer Schiene und Tag verkehrten auf dem Netz der SBB durchschnittlich 94,4 Züge, 1,8 % mehr als im Vorjahr (92,7).

Immobilien. Das ausgewiesene Segmentergebnis von SBB Immobilien belief sich auf CHF 6,2 Mio. (2008: CHF 3,3 Mio.). Das Ergebnis vor den Zahlungen an Infrastruktur und zur Sanierung der PK SBB betrug CHF 287,4 Mio. (2008: CHF 204,4 Mio.). Aus dem im Immobiliensegment erwirtschafteten Gewinn flossen Zins- und Amortisationsleistungen für die Sanierung der Pensionskasse im Umfang von CHF 196,3 Mio. (2008: CHF 132,1 Mio.) sowie Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur von CHF 85 Mio. (2008: CHF 69 Mio.).

Wichtige Ertragspfeiler waren einerseits die Mieterträge und andererseits die nochmals gesteigerten Erträge aus Verkäufen. Die Mieterträge von Dritten beliefen sich 2009 auf CHF 303,4 Mio. (2008: CHF 334 Mio.). Der Rückgang ist zurückzuführen auf weggefallene Mieterträge durch erfolgte Verkäufe einerseits und durch die geänderte Allokation der Erträge aus dem Park+Rail-Geschäft andererseits.

Bei den Mieterträgen in den RailCity-Standorten vermochte SBB Immobilien im Gegensatz zu den Vorjahren 2009 nicht zuzulegen. Die Umsätze in den Laden- und Gastronomiegeschäften in den RailCity-Bahnhöfen sanken um 0,1 %, was neben der Konjunktur vor allem auf Bauarbeiten an mehreren RailCity-Standorten zurückzuführen ist.

In den 32 grössten SBB-Bahnhöfen (9 RailCity- und 23 «Mehr Bahnhof»-Standorte) belief sich der Umsatz 2009 auf CHF 1,46 Mia. (+0,6 %). Pro Kopf der Bevölkerung der Schweiz erwirtschafteten die Ge-

schäfte in den Bahnhöfen 2009 einen Jahresumsatz von rund CHF 190.

Der Erfolg aus der Veräusserung von Anlagevermögen nahm 2009 um CHF 111,8 Mio. auf CHF 239,3 Mio. zu. Dabei profitierte die SBB von einer hohen Preisstabilität bei Objekten in Zentrumslagen. Hier zeigte sich die Nachfrage nach attraktiven Standorten ungebrochen. Dies ermöglichte der SBB bei Verkäufen gute Erlöse. Diese nicht wiederkehrenden Verkaufsgewinne beeinflussten das Jahresergebnis des Unternehmens massgebend.

Die SBB entwickelte ihre Areale im Umfeld der Bahnhöfe nachhaltig und umsichtig weiter. Bei den über achtzig grossen Arealentwicklungsprojekten im Umfeld der Bahnhöfe konnten im Berichtsjahr wesentliche Meilensteine erreicht werden. Im Projekt «Europaallee» in Zürich konnte der Spatenstich für die erste Bauetappe mit der Pädagogischen Hochschule Zürich ausgeführt werden. Im «Basel SüdPark» fand die Grundsteinlegung für ein Wohn- und Geschäftshaus mit integriertem Einkaufszentrum statt. Auch für die Fachhochschule Arc jurassien im Projekt «Neuchâtel TransEurope» wurde 2009 der Grundstein gelegt.

Dachmarkenstrategie der SBB

Wenn die Sitzungsleitung erklärt: «Ich mag es, wenn die Mitarbeitenden mit der Bahn zur Sitzung kommen, dann sind sie immer pünktlich und gut vorbereitet» ...

Wenn die Frau im Zugabteil vis-à-vis ihrer Begleiterin mit Begeisterung erzählt: «Die Bahn hat einen guten Service. Die sind immer so freundlich» ...

Wenn der Kollege im Fussballclub berichtet: «Ich bin im Ausland mit der Bahn gefahren. Zum Glück lebe ich in der Schweiz!» ...

... dann sprechen sie von der Marke SBB.

Die Marke SBB ist wertvoll. Sie geniesst eine hohe und positive Bekanntheit. Sie ist in der Schweiz auf vielfältigste Weise tagtäglich «erfahrbar». Sie ist Orientierung und Versprechen. Das Erscheinungsbild der SBB und die Vermittlung des SBB Markenversprechens «SBB – Gut aufgehoben. Gut ankommen.» wird gepflegt, geschützt und systematisch weitergeführt.

Dachmarkenstrategie: Das Unternehmen SBB verfolgt seit 2008 eine Dachmarkenstrategie. Es gibt nur eine Marke, die Marke SBB. SBB Cargo ist eine Erweiterung dieser Marke. Die Stärke der Marke SBB gilt es auch bei geschäftlichen Verbindungen und Partnerschaften geschickt einzusetzen. Die SBB will von allen Anspruchsgruppen im Auftritt und Verhalten einheitlich und als ein zuverlässiges und zeitgemässes Unternehmen wahrgenommen werden.

Markenführung: Die SBB betreibt eine faktenbasierte, auf die Unternehmensstrategie der SBB abgestimmte Markenführung. Die Marke SBB und ihr Image werden systematisch und kontinuierlich gemessen und weiterentwickelt. Dabei kommen der funktionalen Leistung, der gesellschaftlichen Bedeutung, der persönlichen Wertschätzung und der emotionalen Identifikation eine hohe Bedeutung zu.

Die Geschäftstätigkeit der SBB im Immobilienbereich beruht auf drei Säulen:

- 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 Bestreben plant die SBB neue Dienstleistungszentren in Zürich Altstetten und Bern Wankdorf. Hier sollen bisher dezentrale Bürostandorte zentral zusammengeführt werden.
- Bahnhöfe: Die Bedeutung der Bahnhöfe als Zentren mit umfassenden Dienstleistungsangeboten nimmt laufend zu. Dabei müssen sich die Bahnhöfe mit den wachsenden Kundenfrequenzen und den verändernden, immer höheren Kundenansprüchen weiterentwickeln. Die SBB setzt die nachfrageorientierte Entwicklung ihrer Bahnhöfe Schritt für Schritt um und steigert so deren Attraktivität. St. Gallen wurde 2009 zum RailCity-Bahnhof aufgewertet. Damit verfügt die SBB heute über neun RailCity-Standorte: Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich. Ebenfalls 2009 wurden die Bahnhöfe in Sion, Brig und Wil SG nach dem Konzept «Mehr Bahnhof» lanciert. Dieses umfasst 23 mittelgrosse Bahnhöfe mit Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten.
- Anlageobjekte: Die SBB verfolgt mit einer fokussierten Investitionsstrategie die Entwicklung von Arealen an zentraler Lage mit dem Ziel, Wertsteigerungspotenziale vor dem Verkauf der Flächen zu realisieren und die Bahnhofumgebung auch qualitativ aufzuwerten. In den kommenden Jahren bis 2015 sind entsprechende Investitionen von CHF 1 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. 2009 verkaufte die SBB insgesamt 141 Objekte (2008: 193).

Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

2009 beschäftigte die SBB 27 978 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter³. Das sind 156 Stellen mehr als im Vorjahr. Sowohl im Stammhaus wie auch bei den Tochtergesellschaften wurden zusätzliche Stellen geschaffen. Im Stammhaus stieg der Bestand um 70 Stellen auf 25 287 Stellen⁴. Insbesondere bei den Lokführern und dem Zugpersonal schuf die SBB im Berichtsjahr zusätzliche Stellen. Bei den Tochtergesellschaften nahm die Zahl der Stellen um 86 auf 2691 Stellen zu. Hier wuchs namentlich der Bereich Sicherheitspersonal um 17%.

Um die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Personal zu reduzieren, leitete die SBB frühzeitig bereits 2008 Massnahmen ein. Diese wurden 2009 fortgeführt. So wurden ein selektiver Einstellungs-

2009 beschäftigte die SBB
27 978 Mitarbeitende,
156 mehr als im Vorjahr.

stopp verfügt und der Abbau von Zeitguthaben forciert. Gleichzeitig wurden im Rahmen von Reorganisationsprogrammen bei SBB Cargo und Infrastruktur Stellen abgebaut. Wie mit den Sozialpartnern vereinbart, kam es dabei zu keinen Entlassungen.

Bei den alljährlichen Lohnverhandlungen konnte 2009 mit den Sozialpartnern keine Einigung erzielt werden. Die Gewerkschaften brachen im Dezember die Verhandlungen ab und gelangten an das Schiedsgericht. Gemäss dessen Entscheid im März 2010 stellt die SBB 2010 für individuelle Lohnerhöhungen 0,5% der Lohnsumme zur Verfügung. Zudem erhalten die Mitarbeitenden eine einmalige, nicht versicherte Prämie von CHF 650. Das Schiedsgericht setzte sich zusammen aus Vertretern von SBB und Gewerkschaften sowie einem von den beiden Parteien benannten Präsidenten.

Im Berichtsjahr setzte die SBB ihre HR-Strategie weiter um. In der Folge überarbeitete sie die Personalentwicklung und verbesserte Strukturen und Abläufe des Management-Developments. Zudem trieb die SBB die Entwicklung eines neuen Beurteilungs- und Lohn-

³ Vollzeitstellen

⁴ Ohne Mitarbeitende im Programm «Neuorientierung und Arbeit» (NOA)

systems voran, das ein leistungs- und erfolgsorientiertes Arbeiten ermöglichen soll. Ebenfalls forciert wurden die Anstrengungen, die Zahl der Frauen im Unternehmen zu erhöhen, die Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden zu erhalten und deren Gesundheit zu fördern.

Insgesamt erreichte die SBB im zurückliegenden Geschäftsjahr in einem schwierigen Marktumfeld gute Resultate. Die drei operativen Ziele Pünktlichkeit/Qualität, Sicherheit und finanzielles Ergebnis wurden erreicht und die Zielvorgaben zum Teil deutlich übertroffen. Dass dies möglich war, verdankt die SBB wesentlich den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Diese prägten auch 2009 das Gesicht des Unternehmens in hohem Masse, leisteten gute Arbeit und zeichneten sich durch hohes Engagement und hohe Kompetenz aus. Dass immer mehr Menschen mit der SBB fahren und ihr vertrauen, ist das Verdienst der Mitarbeitenden.

Verwaltungsrat und Konzernleitung danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gute Arbeit, die sie auch 2009 für das Unternehmen und seine täglich 900 000 Kunden leisteten.

Mit guten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mit Strukturen, welche die Leistungs- und Erfolgsorientierung fördern, ist die SBB gerüstet, um die grossen Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich zu meistern, das Angebot und den Service 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 nahe an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden. Damit das Unternehmen die anhaltend positive Nachfrageentwicklung bewältigen 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 ist die SBB auf Rahmenbedingungen angewiesen, die es dem Unternehmen ermöglichen, die dazu notwendigen Gewinne zu erzielen.

Planungssicherheit. Damit die SBB die nötigen Investitionen in grossem Umfang tätigen kann, braucht das Unternehmen Planungssicherheit. Vor allem die hohen Investitionen in modernes und kundenfreundliches Rollmaterial im 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 deshalb die Frage, wie viele Normalspurbahnen die Schweiz braucht, neu zu beurteilen. Die Herausforderungen zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs werden in den kommenden Jahren den Druck auf die ÖV-Unternehmen verstärken und die Realisierung von Synergiegewinnen zwischen Betrieb und Unterhalt unerlässlich machen.

Integrierte Bahn. Die EU will mehr Wettbewerb im Schienenverkehr und erkennt in der Trennung von Betrieb und Infrastruktur eine mögliche Lösung. Die Praxis auch in anderen Ländern zeigt jedoch, dass die Trennung von Netz und Betrieb erhebliche Dyssynergien verursacht. Gleichzeitig loben Vertreter der EU das hervorragende, über Generationen gewachsene schweizerische System des Öffentlichen Verkehrs. Gerade im hoch belasteten Netz, das die SBB betreibt, sollte Bewährtes nicht voreilig über Bord geworfen werden. Es gilt, kreative Lösungen zu finden, die den europäischen Regeln genügen, die aber das hochintegrierte System der SBB nicht gefährden und verkomplizieren.

Weiterhin Nachfragewachstum. Studien zeigen, dass die Mobilität und die Nachfrage im Personen- wie im Güterverkehr auch in den kommenden Jahren steigen werden. 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.

Damit Bahnfahren in der Schweiz auch in der Zukunft Freude macht, braucht es grosse Investitionen und zusätzliche Mittel für Betrieb und Unterhalt. 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. Dabei sind auch die Mittel vorzusehen, die es braucht, um die neuen Anlagen sicher und zweckmässig zu betreiben.

Milliardeninvestitionen ins Rollmaterial. Die Investitionen in neues Rollmaterial sind Sache der SBB. Mit einer Investitionsoffensive kommt das Unternehmen dieser Verpflichtung nach: Allein seit 2007 bestellte die SBB für CHF 2,5 Mia. neues Rollmaterial: CHF 1,5 Mia. investierte sie für 50 neue Doppelstock-Triebzüge und 121 Niederflur-Doppelstockwagen, CHF 523 Mio. für die Modernisierung der bestehenden NPZ-Flotte mit 140 Zwischenwagen und CHF 419 Mio. für weitere 32 FLIRT-Züge. 2010 wird die SBB die grösste Roll-

Mit den Investitionen in neues Rollmaterial erhöht die SBB die Zahl der Sitzplätze bis 2030 um 40%.

materialbestellung ihrer Geschichte auslösen im Umfang von CHF 2 Mia. für neue Doppelstockzüge im Fernverkehr.

Ziel all dieser Aufwendungen ist es, Qualität und Kapazität für die Fahrgäste 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 müssen aus Eigenmitteln bestritten werden. Da die SBB die dafür nötigen finanziellen Mittel nicht selber erwirtschaften kann, wird die Verschuldung weiter massiv ansteigen.

Ausbau der Bahninfrastruktur. Die unternehmerischen Anstrengungen der SBB beim Rollmaterial genügen nicht, um die erforderliche Anpassung der Kapazitäten an die gesteigerte Nachfrage zu erreichen. Ebenso dringend sind Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur. Dies ist primär Sache des Bundes. Infrastrukturprojekte

sind langfristige Unterfangen: Von der ersten Planung bis zur Inbetriebnahme dauert es durchschnittlich acht bis zwölf Jahre.

Im Berichtsjahr verabschiedeten die eidgenössischen Räte die Vorlage zum Kernangebot der «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) und bewilligten den Ausbau der Infrastruktur im Umfang von CHF 5,4 Mia. Davon profitieren der Personenfernverkehr und der Güterverkehr.

Damit die dringendsten Projekte 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 niveaufreie Abkreuzung bei Liestal Nord sowie die Verkürzung der Zugfolgezeit zwischen Bern und Thun. Nachdem der Kanton Zürich bei der Vorfinanzierung der Durchmesserlinie vorausgegangen war, folgten im Berichtsjahr die Kantone Genf und Waadt. Sie beschlossen, den Ausbau der stark genutzten Bahnverbindung zwischen Lausanne und Genf ebenfalls mit einer Vorfinanzierungslösung zu beschleunigen.

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 Zimmerbergbasistunnel, der Wisenbergstunnel, die NEAT-Zufahrten im Norden und Süden, der Brüttener Tunnel und ein Heitersbergtunnel II geprüft werden. Gleichzeitig muss Bahn 2030 auch die Mittel vorsehen für die notwendigen Anpassungen der Bahnhöfe und Publikumsanlagen an die stetig wachsenden Kundenströme und die Finanzierung des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur regeln.

Der Bundesrat schlägt zwei Varianten vor: eine Variante für CHF 21 Mia., die andere für CHF 12 Mia. Bei diesem Design-to-budget-Ansatz sind bei der sogenannten Variante 12 keine Ausbauprojekte für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Die Finanzierung der Ausbauten von Bahn 2030 soll über den bestehenden Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des Öffentlichen Verkehrs (FinöV-Fonds) erfolgen. Dieser ist aber auf befristete Zusatzeinnahmen angewiesen. Geprüft werden unter anderem einerseits eine teilweise nutzerbasierte Finanzierung, andererseits die Umleitung und Verwendung der bisher den Kantonen zugeflossenen Gelder der «Leistungsabhängigen Schwerverkehr-Abgabe» (LSVA). Für die Weiterführung des Fonds und

die neuen Einnahmen ist eine Verfassungsänderung notwendig. Somit werden Volk und Stände über Bahn 2030 abstimmen.

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 ausüben.

Substanzerhaltung der Infrastruktur. Wie die 2009 durchgeführte Untersuchung zum Zustand des SBB-Netzes und zum künftigen Mittelbedarf zeigt, sind künftig deutlich mehr finanzielle Mittel für den Substanzerhalt des SBB Netzes notwendig. Der Expertenbericht spricht von einem zusätzlichen Finanzbedarf von bis zu CHF 1 Mia. pro Jahr. Darin enthalten ist der Abbau eines in den vergangenen 15 Jahren aufgelaufenen Nachholbedarfs in der Höhe von CHF 1,35 Mia.

Die SBB sucht hier gemeinsam mit dem Bund nach Lösungen, wie die ungedeckten Kosten des nötigen Mehraufwandes finanziert werden können. Klar ist, dass es auch im hoch belasteten Netz keine Kompromisse bezüglich Sicherheit und Qualität gibt, darüber sind sich Bund und SBB einig.

Neben der Realisierung eigener Einsparmöglichkeiten ist die SBB gefordert, Projekte weiterhin konsequent zu priorisieren.

Um die künftig erforderlichen Finanzmittel für eine auch in Zukunft leistungsfähige und qualitativ einwandfreie SBB Infrastruktur aufbringen zu können, braucht es aber zusätzlich eine Erhöhung der Mittel der öffentlichen Hand für die Infrastruktur im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen SBB und Bund. Wie im Rahmen der Leistungsvereinbarung üblich, sind gleichzeitig auch Mittel zur Stabilisierung des Fahrplans sowie zur Beseitigung von dringenden Engpässen vorzusehen: beispielsweise der Einsatz von Doppelstockzügen auf der Achse Lausanne–Wallis, der Bau des Gateway Limmattal für den Kombinierten Güterverkehr oder die Realisierung der Leistungssteigerung Bern Ost zur Verkürzung der Zugfolgezeiten.

Klar ist auch, dass die Inbetriebnahme neuer Anlagen wie der Durchmesserlinie in Zürich oder etwa der Verbindung CEVA von Genf nach dem französischen Annemasse die ungedeckten Betriebs- und Unterhalts-

kosten der SBB weiter in die Höhe treiben wird. Eine Investition von CHF 100 Mio. in neue Anlagen führt im Betrieb zu jährlich zusätzlichen Unterhaltskosten von rund CHF 4 Mio.

Falls eine Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung der Infrastrukturaufgaben nötig sein sollte, muss diese moderat ausfallen. Es ist sicherzustellen, dass der Modalsplit nicht zuungunsten der Bahn verschoben wird.

Modernisierung des Preissystems, Entlastung der Spitzen. Im Tagesverlauf reisen 50 % der SBB Kunden innerhalb von 25 % der Betriebszeit. In den Hauptverkehrszeiten beträgt die Auslastung vereinzelter Züge auf verschiedenen Strecken des SBB Netzes bereits heute über 100. Prognosen sagen für die nächsten zwanzig Jahre zu den Hauptverkehrszeiten ein weiteres Nachfragewachstum um bis zu 100 % voraus. Auch im Berichtsjahr stieg die Nachfrage in Hauptverkehrszeiten überdurchschnittlich stark. Gleichzeitig liegt die

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

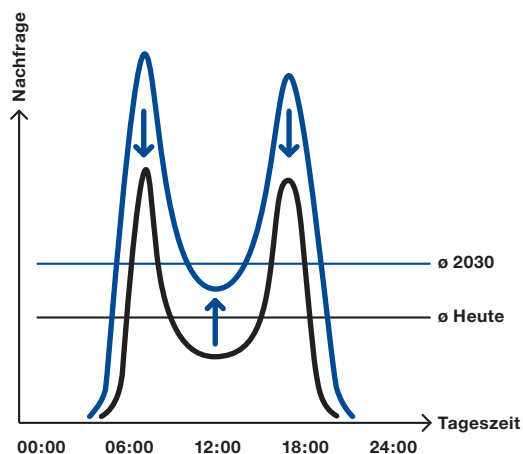
durchschnittliche Auslastung der SBB Züge im gesamten Tagesverlauf nach wie vor auf tiefem Niveau. Sie betrug 2009 im Fernverkehr 30,7% und im Regionalverkehr 18,9%.

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. Wenn es gelingen würde, mit Anreizsystemen die Verteilung der Nachfrage bis 2030 etwas günstiger zu gestalten und die Spitzenzeiten um 5 bis 10 % zu entlasten, liessen sich so für die öffentliche Hand und damit für die Steuerzahler Hunderte von Millionen Franken zusätzlicher Investitionen in Schiene und Rollmaterial einsparen.

Die SBB wird die Tarife schrittweise der Nachfrage und der Qualität des Angebots anpassen müssen. Dies entspricht auch einem Ziel des Bundes als Eigner der SBB. In verkehrsschwächeren Zeiten soll das Bahn-

Frequenzen im Tagesverlauf

Typische Tagesganglinie heute und 2030 (Prognose)



fahren günstiger und attraktiver sein als in den Spitzenzeiten.

Im Vordergrund stehen Anreizsysteme für Reisende, die über die notwendige Flexibilität verfügen, die Reisezeiten ausserhalb der Stosszeiten zu legen und damit zusätzlichen Platz zu schaffen in den Hauptreisezeiten für jene Kunden, die genau dann reisen müssen. Gleichzeitig soll mit diesen attraktiven Zusatzangeboten die Gesamtauslastung der SBB Züge verbessert werden.

Der Vorschlag der SBB für ein 9-Uhr-Generalabonnement fand bei den Mitgliedern des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) 2009 keine Mehrheit. Angesichts der prognostizierten Nachfrageentwicklung der nächsten Jahre wäre es indes falsch, Lösungen dieser Art nicht weiter zu verfolgen. Die SBB ist überzeugt, dass mit einem 9-Uhr-Generalabonnement nicht nur ein willkommener Beitrag zur Entlastung der Verkehrsspitzen geleistet werden könnte. Ein solches zusätzliches Angebot würde auch einem Wunsch der Kundinnen und Kunden entsprechen.

Dies zeigen auch die Erfahrungen mit Spartickets, welche die SBB 2009 versuchsweise lancierte. Zehntausende Kunden profitierten von einem kontingentierten Angebot günstiger Billette für schwach ausgelastete Züge mit Vergünstigungen um bis zu 70 %.

Im Rahmen möglicher Preisdifferenzierungen zu prüfen ist zudem, ob künftig bei der Preisgestaltung auch der Qualität des Angebotes Rechnung getragen werden kann. Die Frage ist zu stellen, ob die Kunden al-

lenfalls bereit sind, für Reisen in hochmodernen, klimatisierten Zügen etwas mehr zu bezahlen.

Tarifmassnahmen 2010. Die SBB und der VöV verzichteten 2009 wie bereits im Vorjahr auf Tarifierpassungen im Personenverkehr. Dies, 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 der Verschiebung der nötigen Preiserhöhung von Dezember 2009 auf Dezember 2010 trugen SBB und VöV der schwierigen wirtschaftlichen Situation auch in der Schweiz Rechnung und nahmen ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahr.

Für 2010 sind Tarifmassnahmen aufgrund des erfolgten Leistungsausbaus, der Entwicklung bei den Sachkosten und Löhnen, aber auch im Hinblick der notwendigen Investitionen unerlässlich. Deshalb haben die Transportunternehmen des Öffentlichen Verkehrs auf den 12. Dezember 2010 eine allgemeine Preiserhöhung von durchschnittlich 6,4 % beschlossen. Darin enthalten ist die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 0,4 %.

Kundenpünktlichkeit. Die Pünktlichkeit der SBB Züge im Personenverkehr ist im internationalen Vergleich weit überdurchschnittlich. 2009 verschärfte die SBB ihre Pünktlichkeitsziele spürbar, verkürzte das Pünktlichkeitsziel von fünf auf drei Minuten und führte einen Zielwert für die «Kundenpünktlichkeit» ein. Dieser trägt den von den Reisenden erlittenen Verspätungen besser Rechnung als die «Zugpünktlichkeit», welche die Anfahrtpünktlichkeit der Züge misst ohne zu berücksichtigen, wie viele Reisende von einer Verspätung betroffen sind. Die Neuerungen zeitigten Erfolg: Die SBB konnte 2009 die Pünktlichkeit im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessern.

Für 2010 hat sich die SBB drei Ziele gesetzt, um die Pünktlichkeit noch weiter zu steigern. So sollen die Fahrzeitzreserven bei grösseren Baustellen gezielter geplant und die Instandhaltungsarbeiten bedarfsgerechter gestaltet werden. Versuchsweise sollen auch exakte Halteorte der Züge an den Perrons getestet werden auf ihre Wirkung auf die Pünktlichkeit. Zudem plant die SBB eine präzisere Messung der Auswirkungen von Störungen auf die Kundinnen und Kunden. Die Wirkungen all dieser Massnahmen dürften sich frühestens 2011 zeigen.

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 mit der Tochtergesellschaft Lyria überaus erfolgreich.

Im internationalen Personenverkehr zwischen der Schweiz und Italien führen SBB und Trenitalia die Züge seit Dezember 2009 wieder im bewährten Routemanagement. Die gemeinsame Tochtergesellschaft Cisalpino wird aufgelöst. Damit soll die Qualität des Angebotes spürbar und entscheidend verbessert werden. Die bisherigen Erfahrungen mit den neuen Fahr-

Im Verkehr mit Italien soll die Qualität des Angebotes spürbar verbessert werden.

zeugen des Typs ETR 610, die seit Dezember auf der Lötscherberg-Simplon-Achse zum Einsatz kommen, sind positiv; die Züge werden von den Kunden geschätzt. Nach wie vor ungenügend ist die Qualität der Cisalpino-Züge der ersten Generation des Typs ETR 470. Hier braucht es grosse Anstrengungen, um die Qualität dieser Fahrzeuge mittelfristig auf SBB Standard zu bringen. Mit der schrittweisen Übernahme des Unterhalts dieser Fahrzeuge bemüht sich die SBB, die gebotenen Verbesserungen so rasch als möglich zu realisieren.

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, weil das Angebot ausgeweitet und neues, modernes und attraktives Rollmaterial eingesetzt werden soll. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, dass das Wachstum der Verkehrsnachfrage abflacht, was den Kostendeckungsgrad beeinträchtigen würde. 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.

SBB Cargo. Die SBB hat in den letzten Monaten die strategischen Stossrichtungen für die Entwicklung des Güterbereichs konkretisiert und beschlossen, die internationalen Ganzzugsverkehre im alpenquerenden Transitverkehr in eine separate Gesellschaft auszugliedern. Ziel ist es, dank schlanken Strukturen kostengünstiger produzieren zu können. Dabei wird sich die SBB künftig auf die Rolle als Traktionär im kombinierten Verkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen den Nordseehäfen und Norditalien konzentrieren. Mit dem in Chiasso domizilierten Schweizer Kombi-Operateur Hupac laufen derzeit Gespräche über eine mögliche Beteiligung an der neuen Gesellschaft. Im schweizerischen Wagenladungsverkehr werden die Dienstleistungen von SBB Cargo künftig stärker standardisiert, und das Angebot wird enger mit den Kunden koordiniert.

Steigender Energiebedarf. Der Energiebedarf der SBB wird infolge des weiteren Angebots- und Leistungsausbaus in der Zukunft stark zunehmen. Zusätzliche Züge, höhere Verkehrsgeschwindigkeiten und mehr Komfort in den Reisezügen (vor allem 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. Der Bahnhof ist die Visitenkarte für die SBB und für die Standortgemeinde. Stetig steigende Kundenfrequenzen und die sich wandelnden Kundenbedürfnisse bedingen eine kontinuierliche Entwicklung der Bahnhöfe. Die SBB überprüft ihre Grossbahnhöfe hinsichtlich Kapazität, Kundenfreundlichkeit und Dienstleistungsstandard. Gleichzeitig erarbeitet sie für zahlreiche Kleinbahnhöfe individuelle Nutzungspläne.

Im Rahmen des Projektes Bahn 2030 des Bundes sind zwingend auch Mittel vorzusehen, welche die Anpassung der Bahnhöfe und Publikumsanlagen an die wachsenden Kundenströme erlauben. Namentlich in den Bahnhöfen Basel und Bern sind die entsprechen-

den Kapazitäten in den Stosszeiten bereits heute ungenügend. Sollte sich die Realisierung von Bahn 2030 verzögern, sind für die rasche Weiterentwicklung der Bahnhöfe zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Für die kommenden Jahre bis 2015 plant die SBB den weiteren Verkauf von Anlagen im Wert von über CHF 1,4 Mia. Sie entwickelt die Areale im Umfeld der Bahnhöfe konsequent weiter und nimmt dabei Rücksicht auf die berechtigten städtebaulichen Anliegen, auf Qualität und durchmischte Nutzungen. Die Umgebungen rund um die Bahnhöfe sind Teil des Bahnhofensembles, in dem sich die Kundinnen und Kunden wohlfühlen sollen.

GAV-Verhandlungen. Die SBB und die Verhandlungsgemeinschaft der Personalverbände handeln 2010 die Bedingungen des Gesamtarbeitsvertrags (GAV) aus. Der aktuelle GAV ist auf Ende 2010 nach vierjähriger Dauer erstmals kündbar. Ziel der Verhandlungen ist es, mit Verbesserungen in verschiedenen Bereichen den Kurs der SBB hin zu einem effizienten Unternehmen der öffentlichen Hand weiterzuführen. Insbesondere bei den Einreisungs-, Beurteilungs- und Entlohnungssystemen besteht dringender Handlungsbedarf. Die alten Regelungen stammen aus Zeiten des Bundesbetriebes SBB. Sie sind nicht aufeinander abgestimmt und wenig flexibel. Die SBB strebt im GAV zeitgemässe Systeme im Rahmen einer «Total Compensation» an.

SBB als verlässlicher Partner. Die SBB ist eine attraktive Arbeitgeberin, welche die Sozialpartnerschaft pflegt. Ein zeitgemässer GAV ist Grundlage für solide und verlässliche Anstellungsbedingungen. Es wird in den kommenden Jahren eine grosse Aufgabe sein, innerhalb des Konzerns einen Ausgleich herzustellen zwischen neu zu schaffenden Stellen und Stellen, die abgebaut werden müssen. Es ist die Chance eines Unternehmens von der Grösse und Vielfältigkeit der SBB, bei notwendigen Restrukturierungen den von Stellenabbau betroffenen Mitarbeitenden innerhalb des Unternehmens Alternativen anbieten zu können. Namentlich im Rahmen des festgestellten Nachholbedarfs der Netzinstandhaltung besteht ein Potenzial für neue Stellen. Ein weiteres Potenzial bildet die Integration von Leistungen, die bisher extern erbracht wurden, ins Unternehmen.

Unternehmen und Politik sind gefordert.

Hohe Investitionen. Zur Engpassbeseitigung, zur Weiterentwicklung des Netzes und für neues Rollmaterial stehen hohe Investitionen an. In Anbetracht der langen Vorlaufzeiten und der aufwendigen Beseitigung der wichtigsten Engpässe muss die Weiterentwicklung des Gesamtnetzes zügig angegangen werden. Für den Bahnbetrieb der SBB zeichnet sich bis ins Jahr 2050 ein Investitionsbedarf von bis zu CHF 60 Mia. ab. Allein für die geplanten Anschaffungen von neuem Rollmaterial bis 2030 benötigt die SBB Finanzmittel in der Höhe von CHF 20 Mia. Hinzu kommen namhafte zusätzliche Mittel zur Substanzerhaltung der Infrastruktur sowie zur Weiterentwicklung der Bahnhöfe, um den sich abzeichnenden Kundenströmen auch in Zukunft gerecht werden zu können.

Fest steht, dass diese Mittel nur unter grössten Anstrengungen aller Beteiligten zur Verfügung stehen werden. Es gilt, alle Möglichkeiten einer zukünftigen Finanzierung von Infrastrukturvorhaben und Bahnbetrieb zu prüfen. Die im Rahmen des Bahn-2030-Projektes des Bundesrates skizzierten zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten weisen in diese Richtung.

Damit der festgestellte Mehrbedarf finanziert werden kann, sind grosse Anstrengungen aller Beteiligten unerlässlich.

- Die SBB wird einen namhaften Beitrag zur Deckung des Mehrbedarfs zu leisten haben, indem sie die Produktivität laufend weiter steigert.
- Die öffentliche Hand wird ihre Beträge zur Deckung der Mehrkosten für die Substanzerhaltung an die Bedürfnisse anpassen müssen. Für 2011 und 2012 ist die SBB mit dem Bund im Gespräch für eine neue Leistungsvereinbarung.
- Auch die Bahnkundinnen und -kunden werden sich wohl via höherer Trassenpreise – und damit auch höherer Billettpreise – an den Kosten beteiligen müssen. Dabei braucht es das nötige Fingerspitzengefühl. Es ist sicherzustellen, dass der Modalsplit nicht zuungunsten der Bahn verschoben wird.

Grenzen der Mobilität. Heute ist die Nachfrage im Personenverkehr der SBB bereits bei Werten angelangt, die laut früheren Prognosen 2014 hätten erreicht werden sollen. Damit werden die Beseitigung von Engpässen im Netz und der Einsatz von neuem Rollmaterial immer dringender.

Gleichzeitig zeichnet sich immer klarer ab, dass der Staat und seine Bürgerinnen und Bürger eine grenzenlose Mobilität nicht finanzieren können. Die Frage

stellt sich mit wachsender Dringlichkeit: Wie viel Mobilität ist wünschbar? Und wie viel Mobilität ist finanzierbar?

Die zu erwartenden Wachstumswahlen legen es nahe, rechtzeitig in den Ausbau der Infrastrukturanlagen zu investieren. Nur so kann deren Leistungsfähigkeit erhalten bleiben. Gleichzeitig muss bei diesen Entscheidungen allen klar sein, dass jeder neue Meter Schiene zu höheren ungedeckten Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt dieser Infrastruktur führt.

Es gilt die Formel «Angebot plus Ausbau mal Preis bestimmt die Nachfrage». Damit sind die Hebel aufgezeigt zur Steuerung der Mobilität.

Eine Verteuerung der Mobilität für alle Verkehrsträger könnte zu einer Verlangsamung des Nachfragewachstums führen. Ob eine solche Verlangsamung erwünscht ist, muss von der Politik entschieden werden. Wer sich dabei gegen eine solche Verlangsamung ausspricht, muss sich der hohen Kosten des Entscheides bewusst sein.

Rahmenbedingungen anpassen. Auch im Berichtsjahr schrieb die SBB einen negativen Free Cash Flow von CHF 260,7 Mio. Seit dem Start der SBB als spezialrechtliche Aktiengesellschaft 1999 war der Free Cash Flow in jedem Geschäftsjahr negativ. Angesichts der grossen finanziellen Herausforderungen dürfte der Free Cash Flow auch in den kommenden Jahren negativ bleiben.

Die Verschuldung der SBB schwächt das Unternehmen und belastet die Aussichten, die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu gestalten. Um die stetig steigende Verschuldung mindestens zu stabilisieren, müssen die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen der SBB hinterfragt werden. Andernfalls fehlen dem Unternehmen 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. Die SBB verabschiedete 2009 ein weiteres Massnahmenpaket zur Sanierung der PK SBB. Damit verpflichteten sich Unternehmen und Versicherte zu zusätzlichen Sanierungsleistungen im Umfang von je rund CHF 1 Mia. Damit die Sanierung gelingt, braucht

es gleichzeitig die Unterstützung des Bundes im Umfang des vom Bundesrat vorgeschlagenen Betrages von CHF 1148 Mio.

Die Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Sanierung ist nötig, weil der Bund die PK SBB bei der Gründung Ende der 90er Jahre ungenügend ausfinanzierte. Zudem wurden bei der damaligen Ausfinanzie-

Damit die PK SBB saniert werden kann, braucht es die Unterstützung des Bundes.

rung die Versicherten der SBB im Vergleich mit den Versicherten der Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe ungleich behandelt und schlechter gestellt. Eine Beteiligung des Bundes an der Sanierung der PK SBB ist aber auch deshalb nötig, weil SBB und Versicherte die Sanierung nicht alleine bewältigen können, ohne die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der SBB zu gefährden.

Die SBB als wichtigen Standortfaktor bewahren. Die SBB ist das grösste Transportunternehmen und die viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz. Sie beschäftigt selber knapp 28 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und sichert weitere 15 700 Stellen in den Vorleistungsbetrieben. 87 % ihres Auftragsvolumens von knapp CHF 3,5 Mia. 2009 blieben in der Schweiz. Insgesamt schafft die SBB eine direkte Wertschöpfung von über CHF 6 Mia. pro Jahr, wobei jeder Franken weitere 2,5 Franken an zusätzlicher Wertschöpfung erzeugt. Viele weitere positive Effekte lassen sich nur schwer in Zahlen messen. Insgesamt erbringt die SBB grosse Leistungen für die Volkswirtschaft und den Wirtschaftsstandort sowie für das Tourismus- und Freizeitland Schweiz. Im Interesse des Landes und seiner Bevölkerung muss sichergestellt werden, dass die SBB diese zentralen Aufgaben auch weiterhin erfolgreich leisten kann.

Die SBB und die Leistungen für die Schweiz

Die SBB tut viel für die Schweiz.

Die SBB ist nicht nur das grösste Transportunternehmen der Schweiz. In seiner Geschäftstätigkeit erbringt das Unternehmen zahlreiche weitere Leistungen für die Menschen in diesem Land. Davon profitieren die Wirtschaft, der Tourismus und Tausende von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Davon profitieren auch Natur und Umwelt und alle Menschen, die hier leben. Und davon profitieren nicht zuletzt die 27 978 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB.

Die SBB als wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor.

Die SBB ist das grösste Transportunternehmen und die viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz. Von ihrem Auftragsvolumen von knapp CHF 3,5 Mia. 2009 blieben 87 % in der Schweiz. Insgesamt schafft die SBB eine direkte Wertschöpfung von über CHF 6 Mia., wobei jeder Franken weitere 2,5 Franken an zusätzlicher Wertschöpfung erzeugt. Die SBB beschäftigt selber knapp 28 000 Personen und sichert weitere 15 700 Stellen in den Vorleistungsbetrieben. Viele weitere positive Effekte lassen sich nur schwer in Zahlen messen.

Eine leistungsstarke und erfolgreiche SBB ist wichtig für dieses Land und seine Wirtschaft, für die Bevölkerung, für die Kundinnen und Kunden im Öffentlichen Verkehr und für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

- Die SBB ist das grösste Transportunternehmen im Personen- und Güterverkehr. Täglich befördert sie 900 000 Reisende und 200 000 Tonnen Güter. Drei Viertel der gesamten Wertschöpfung aus dem Öffentlichen Verkehr werden durch die SBB generiert.
- Die SBB ist die viertgrösste Arbeitgeberin in der Schweiz und beschäftigte 2009 27 978 Personen. 2009 belief sich der Personalaufwand der SBB auf CHF 3,427 Mia. Davon kommt ein grosser Teil der Wirtschaft zugute, denn diese Mitarbeitenden sind auch Konsumenten.
- Die SBB vergab als Auftraggeberin und Bestellerin für die Schweizer Privatwirtschaft 2009 Aufträge in der Höhe von CHF 3,48 Mia. Von diesem Auftragsvolumen bleiben rund 87 % in der Schweiz. Das entspricht über CHF 3 Mia., die direkt an Schweizer Unternehmen fliessen und dort 15 700 Vollzeitstellen sichern. Das ergibt umgerechnet pro CHF 193 000 Einkaufsvolumen eine Vollzeitstelle. 2008 vergab sie Aufträge an insgesamt 14 500 Lieferanten. Von 100 Unternehmen, die für die SBB arbeiten, haben 94 ihren Geschäftssitz in der Schweiz. Und viele von ihnen sind kleine oder mittlere Unternehmen, sogenannte KMU:

Jeder vierte Auftragsfranken der SBB fliesst in die Kasse eines solchen KMU.

- Die SBB wirkte 2009 zusätzlich als Wirtschaftsmotor, als sie im Rahmen des Konjunkturförderungsprogramms des Bundes CHF 150 Mio. investierte. Das Geld wurde für 126 Infrastrukturprojekte in der ganzen Schweiz verwendet. Diese Investitionen waren in hohem Masse beschäftigungswirksam: 70 % dieser Summe flossen direkt in die Wirtschaft weiter, davon knapp 80 % in die Bauwirtschaft. Am meisten Geld davon ging in die beiden Kantone Neuenburg und Tessin.

Neben den quantitativen Effekten sind die qualitativen hervorzuheben: Die SBB setzt auf ein modernes Partnerschaftsmodell mit ihren Zulieferern. Sie erwartet von den Lieferanten, dass diese frühzeitig auf allfällige Probleme aufmerksam machen und von sich aus in Eigeninitiative gute Lösungen entwickeln und präsentieren. Im Gegenzug bietet die SBB langfristig ausgelegte Partnerschaften, welche diesen Unternehmen Planungssicherheit ermöglichen und Verlässlichkeit garantieren.

Hoher Gesamtnutzen für die Volkswirtschaft. Zusätzlich entstehen zahlreiche weitere positive Effekte für die Schweizer Volkswirtschaft, die durch die SBB ausgelöst werden. Insgesamt, so hat eine Studie des Forschungs- und Beratungsunternehmens Infrac für das Jahr 2008 ergeben, erzeugt die SBB pro Jahr in der Schweiz einen direkten, indirekten und induzierten Nut-



zen von CHF 21,3 Mia. Dies entspricht 4 % des Bruttoinlandprodukts, also der gesamten Wertschöpfung der Schweiz.

Diese Summe teilt sich folgendermassen auf:

- CHF 6,1 Mia. entstehen als direkter Effekt durch die eigentliche Wertschöpfung der SBB einerseits sowie der in Bahnhöfen eingemieteten Verkaufs- und Restaurationsunternehmen andererseits. Der grösste Anteil davon, 38 %, entfällt auf den Bereich Personenverkehr; ähnliche Bedeutung hat der Bereich Infrastruktur mit 33 %. Der Bereich Güterverkehr ist mit 10 %, Immobilien mit 5 % an der direkten Wertschöpfung beteiligt.
- CHF 2,3 Mia. entstehen als indirekter Effekt. Dies ist die Wertschöpfung der Zulieferer für die SBB und für die in den Bahnhöfen eingemieteten Firmen.
- CHF 12,9 Mia. entstehen als induzierter Effekt. Dies ist die Wertschöpfung durch die Konsumausgaben aus den Einkommen, die sich aus dem direkten und indirekten Effekt ergeben.

Das bedeutet, dass mit jedem Franken an Wertschöpfung durch die SBB eine totale Wertschöpfung von 2,5 Franken erzeugt wird.

Dieser induzierte Effekt lässt sich auch am Beispiel der Beschäftigung aufzeigen: Neben den direkt bei der SBB beschäftigten rund 28 000 Personen werden durch diesen Effekt weitere 110 300 Arbeitsplätze generiert, sodass sich der Gesamteffekt auf die Be-

Mit jedem Franken an Wertschöpfung durch die SBB wird eine totale Wertschöpfung von 2,5 Franken erzeugt.

schäftigung durch die SBB auf 138 300 Beschäftigte beläuft. Dies entspricht einem Anteil von 4 % an der Gesamtbeschäftigung in der Schweiz, was bedeutet, dass etwa jeder 25. Arbeitsplatz in der Schweiz von der SBB abhängt.

Erwähnenswert ist die Entwicklung dieser Zahlen: Von 2002 bis 2008 stieg die direkte und indirekte Wertschöpfung laut der erwähnten Infrac-Studie zusammen nominal um 41 %, die direkte Wertschöpfung mit einem Plus von 52 % besonders stark. Im selben Zeitraum stieg

das Bruttoinlandprodukt der Schweiz nominal nur um 25 %.

Die Wertschöpfung lässt sich regional aufschlüsseln. Absolut entsteht der grösste Teil davon in den Regionen Zürich und Bern. Im Verhältnis zum Bruttoinlandprodukt ist hingegen die Bedeutung der SBB in den Kantonen Uri und Solothurn am höchsten.

Die externen Kosten der Bahn sind sehr tief.

Ein weiterer Effekt, der sich nur abschätzen lässt, der aber ebenfalls für die Volkswirtschaft von grosser Bedeutung ist, sind die externen Kosten. Dies sind Kosten, die nicht von den Verursachern, sondern von Dritten oder der Allgemeinheit getragen werden; sie werden vor allem verursacht durch Verkehrsunfälle, Luftver-

Die SBB trägt wesentlich dazu bei, die negativen Folgen der Mobilität von Gütern und Personen zu reduzieren.

schmutzung, Klimaveränderung, Staus auf den Strassen oder Lärm.

In der Schweiz, so die aktuellsten Zahlen des Bundesamts für Raumentwicklung (Stand 2005), verursacht der Verkehr jährlich externe Kosten von CHF 8,5 Mia., Staukosten von CHF 1,2 Mia. nicht eingerechnet. Davon entfallen CHF 8,074 Mia. auf den Strassenverkehr, CHF 455 Mio. auf den Schienenverkehr.

Ein Vergleich von Strassen- und Schienenverkehr zeigt, dass im Personenverkehr die externen Kosten pro Personenkilometer auf der Strasse 3,8-mal höher sind als auf der Schiene. Im Güterverkehr sind die Kosten der Strasse pro Tonnenkilometer 7-mal höher.

Dies bedeutet, dass die SBB einen grossen Beitrag dazu leistet, dass Personen und Güter zu verhältnismässig tiefen externen Kosten transportiert werden. Anders gesagt, die Bahn trägt wesentlich dazu bei, die negativen Folgen der Mobilität von Gütern und Personen zu reduzieren: Verkehrsunfälle und das mit ihnen verbundene menschliche Leid, die Einschränkung der wirtschaftlichen Produktivität aufgrund von Staus auf den Strassen sowie die Belastung der Umwelt mit Lärm und Abgasen. Ganz abgesehen davon, dass die Trans-

portleistung ohne grosse und teure Umstellungen im Strassennetz und -transportsystem ohne Bahn gar nicht erbracht werden könnte. Knapp ein Viertel der gesamten Gütertransportleistung der Schweiz wird im konventionellen Wagenladungsverkehr erbracht – dies ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich viel.

Viele Effekte sind nicht präzise zu beziffern.

Neben diesen Effekten, die sich mehr oder weniger präzise in Franken und Fakten ausdrücken lassen, gibt es viele, die nicht oder fast nicht messbar sind; doch sie sind nicht zu vernachlässigen. Darunter fallen die sogenannten katalytischen Effekte, die durch die Nutzung der SBB Transportdienstleistungen in der Wirtschaft, vor allem bei Unternehmen, entstehen. Dies sind etwa die Zeitersparnisse durch schnellere Arbeitswege, kürzere Reisezeiten bei Kundenbesuchen und die gute Erschliessung des Wohnorts. Die höhere Standortattraktivität kann sich in vielen Vorteilen für die Wirtschaft manifestieren: in der Ausweitung der Arbeitsmärkte, dem besseren Wissensaustausch, der Ausweitung der Absatzmärkte, der vereinfachten Arbeitsteilung in Produktionsprozessen.

Auswirkungen auf die Standortattraktivität. Den Versuch, die Auswirkung der Bahnerschliessung auf die Standortattraktivität der schweizerischen Regionen zu messen, hat das Beratungsbüro Wüest & Partner mit einer Studie 2009 unternommen. Die Studie untersuchte neun Gemeinden, die 2004 von einer markanten Verbesserung des SBB Angebotes profitierten, und verglich sie mit acht Kontrollgemeinden ohne SBB Angebotsverbesserung.

Das Ergebnis: Eine deutliche Verbesserung des SBB Angebots im Personenverkehr wirkt sich in vielfacher Hinsicht auf die Gemeindeentwicklung aus. In den Gemeinden, die vom SBB Angebot profitierten, stieg die Zahl der Bevölkerung von 2004 bis 2007 um durchschnittlich 4,3% (Kontrollgemeinden: 2,1%). In acht von neun Gemeinden war ein eindeutiger Einfluss des besseren SBB Angebots auf dem Wohnungsmarkt feststellbar: Das Wachstum war nach der SBB Angebotsverbesserung deutlich höher als vorher.

Direkten Effekt auf die Attraktivität von Zentren haben die Immobilien der SBB, in erster Linie die Bahnhöfe, und deren Umgebung. Die SBB ist mit insgesamt 4000 Grundstücken und 3500 Gebäuden eine der bedeutendsten Immobilienbesitzerinnen der Schweiz und betreibt mit ShopVille-RailCity Zürich das viertgrösste

Shoppingcenter des Landes. Die Bahnhöfe sind nicht nur die Visitenkarte für die Bahn, sondern auch für die jeweiligen Städte beziehungsweise Orte.

Ihre sicheren und sauberen Bahnhöfe sind ein wichtiger Teil des SBB Gesamtangebots. Zudem baut die SBB die Grossbahnhöfe zu kundenfreundlichen Dienstleistungszentren aus und wertet die Umfelder von Bahnhöfen durch Arealentwicklungen an zentralen Lagen auf.

Der grosse Nutzen der Bahn für den Tourismus.

Einen grossen Nutzen hat die Bahn als attraktives und leistungsfähiges Verkehrsmittel für den Freizeitbereich und Tourismus – sowohl für die einheimischen als auch für die internationalen Gäste. Dies zeigen unter anderem die folgenden Zahlen:

- Die SBB ist nicht nur eine Pendlerbahn: Zwischen 2004 und 2008 wuchs der Freizeitverkehr um einen Fünftel von 5566 Mio. auf 6748 Mio. Personenkilometer. Besonders stark war dieser Anstieg beim Personentransport zu und von Events und in den Ausgang.
- Die Zahl der verkauften Kombi-Angebote «Bahn und Freizeitveranstaltung» stieg von 574 000 im Jahr 2003 auf 2 030 539 im Jahr 2009.
- Von 1999 bis 2008 verkaufte die SBB rund 7 Mio. Rail-Away-Kombi-Angebote mit einer touristischen Wertschöpfung von CHF 1,125 Mia.
- Im Rahmen der Kampagne «Entdecken Sie die Schweiz» wurden über 450 000 entsprechende Kombi-Angebote verkauft, 1,4 Mio. Kundinnen und Kunden nutzten diese Aktionen. Damit wurde das Ziel dieser Kampagne erreicht: nämlich grossen Teilen der Bevölkerung, vor allem Familien, Schulklassen und Gruppenreisenden, unbekannte Seiten ihres eigenen Landes mit dem Öffentlichen Verkehr näherzubringen. Die Kampagne wurde auf den Jahreswechsel 2009/2010 durch eine Nachfolgekampagne abgelöst.

Insgesamt ist die SBB ein wichtiger Pfeiler in der Wertschöpfungskette des Reise- und Tourismuslandes Schweiz. Dieser Sektor hat mit einer Bruttowertschöpfung von CHF 28 Mia. einen Anteil von 6% am Bruttoinlandprodukt, rund 8% der Exporteinnahmen der Schweiz stammen aus dem Tourismus. Damit belegt der Sektor hinter den Branchen Metall/Maschinen, Chemie und Uhren den 4. Platz. 335 000 Arbeitsplätze

hängen direkt und indirekt vom Fremdenverkehr ab, das sind rund 10% der Gesamtbeschäftigung der Schweiz.

Mit einem Anteil von 20% hat der Transport hinter der Beherbergung (mit 31%) den zweithöchsten Anteil an der touristischen Wertschöpfung.

Gute Erreichbarkeit als Schlüsselfaktor. Allgemein ist die gute Erreichbarkeit eine zentrale Grundvoraussetzung für den Tourismus; die Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr leistet einen überdurchschnittlichen Beitrag an die touristische Entwicklung in den Regionen.

So nahmen seit der Eröffnung des Vereinatunnels von Klosters nach Sargans die Übernachtungen in der damit besser erreichbaren Region Unterengadin um 11 Prozentpunkte stärker zu als in der Vergleichsregion Surselva.

Und in den ersten zwei Jahren nach der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels, der die Bahnfahrt von Bern ins Wallis um eine Stunde verkürzt, hat sich die Zahl der Tagestouristen in einzelnen Destinationen dieser Region mehr als verdoppelt.

Darüber hinaus ist die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für den gesamten Freizeitbereich sehr gross: Mit einem Anteil von 58% bezogen auf alle Verkehrsträger ist Freizeit heute der wichtigste Verkehrszweck überhaupt; Fahrten zur Arbeit mit 35% und im Geschäftsverkehr mit 7% gemessen in Personenkilome-



tern rangieren dahinter. Im Freizeitverkehr spielt wiederum die SBB mit einem Marktanteil von 21% im Jahr 2009 eine zentrale Rolle. Entsprechend bedeutend ist auch der jährliche Transportertrag im Freizeitverkehr des Markts Schweiz mit CHF 560 Mio.

Schliesslich wären ohne die Mobilitätslösungen der SBB diverse Grossveranstaltungen in der Schweiz überhaupt nicht durchführbar. So zum Beispiel die Fussball-Europameisterschaft Uefa Euro 2008, hier wurden mit 4700 Extrazügen gegen 2 Mio. zusätzliche Reisende transportiert. Besonders interessant ist der Modalsplit: Gegen 80% der Besucherinnen und Besucher reisten

Die Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr leistet einen überdurchschnittlichen Beitrag an die touristische Entwicklung.

zu diesen Spielen mit dem Öffentlichen Verkehr an. Grosse Bedeutung hat der Transport mit der Bahn auch für diverse eidgenössische Feste wie das Turn-, das Schwing- oder das Jodlerfest und Grosskonzerte etwa von Madonna und den Rolling Stones.

Wiederum nicht in Zahlen messbar ist der Beitrag der SBB an das Image und die Positionierung der Schweiz im In- und Ausland: Die Bahn ist wie das ganze Land sicher, sauber, zuverlässig und fördert so das positive Image dieses Landes in der Welt. Für viele Gäste aus dem Ausland beginnen Ferien in der Schweiz mit der Reise im Zug – entweder am Flughafen oder an den Grenzbahnhöfen. Die SBB gehört mit zu den touristischen Attraktionen dieses Landes.

Dies ist nicht nur für den Tourismus wichtig. Internationale Vergleiche und Studien ergeben regelmässig, dass die Schweiz eines der wettbewerbsfähigsten Länder der Welt ist; Beispiele sind etwa das «World Competitiveness Yearbook 2009» des IMD Lausanne, der «Travel & Tourism Competitiveness Report 2009» des WEF und der «Economic Attractiveness Index 2008» von BAK Basel Economics. Und der gute Öffentliche Verkehr mit dem dichten Schienennetz und einer leistungsfähigen Bahn-Infrastruktur wird dabei immer wieder als zentraler Faktor genannt.

Umwelt: Unterwegs in eine nachhaltige Zukunft.

Bahnfahren ist umwelt- und klimaschonend. Verglichen mit dem Auto oder Flugzeug verbraucht die Reise per Bahn nur etwa ein Viertel so viel Energie und verursacht nur einen Zwanzigstel so viel CO₂-Emissionen. Im Güterverkehr zeigt sich ein ebenso deutlicher Umweltvorteil gegenüber dem Transport mit Lastwagen. Um diesen Vorteil zu halten oder noch auszubauen, hat die SBB 2009 ein Klimaschutzprogramm beschlossen, das bis 2020 eine Reduktion des CO₂-Ausstosses um 30 % bringen soll.

Ein wesentlicher Grund für die hervorragende Umweltbilanz der SBB liegt darin, dass ihre Züge mit Strom fahren, der grösstenteils in Wasserkraftwerken und damit praktisch klimaneutral erzeugt wird. Sogar unter Berücksichtigung aller grauen Emissionen für den Bau und Betrieb der Anlagen schneidet die Bahn in der Schweiz deutlich effizienter ab als die Wettbewerber auf der Strasse und in der Luft.

30 % weniger CO₂ bis 2020. Die SBB beschloss im Oktober 2009 ein umfassendes Klimaschutzprogramm. Sie verfolgt damit drei Stossrichtungen: die Bereitstellung klimafreundlicher Mobilität, die Senkung der eigenen Emissionen aus dem Betrieb und die langfristige Sicherheit ihrer Infrastruktur vor den Auswirkungen des Klimawandels. Konkret setzt sich die SBB das Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2020 um 30 % gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren. Das bedeutet, dass 14 000 Tonnen CO₂ eingespart werden müssen. Die grossen Potenziale liegen bei den Gebäudeheizungen und beim Treibstoffverbrauch. Dank einer geschickten Selektion der Massnahmen erzeugt das Klimaschutzziel bis 2020 rund CHF 10 Mio. Netto-Einsparungen.

Die Wahl des Verkehrsmittels entscheidet: Klimaschutz beginnt vor der eigenen Haustür. Deshalb hat sich die SBB konkrete CO₂-Reduktionsziele gesetzt. Darüber hinaus kann sie als Mobilitätsdienstleisterin einen weiteren wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Wenn Verkehr auf die energieeffiziente und klima-

schonende Bahn verlagert wird, hilft dies, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

Dass besonders im Verkehrsbereich grosser Handlungsbedarf besteht, zeigen die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen in der Schweiz. Diese steigen entgegen den Zielen aus der Kyoto-Vereinbarung beziehungsweise dem CO₂-Gesetz nach wie vor an. Ohne Anrechnung von emissionsmindernden Massnahmen im Ausland würde die Schweiz den selbst gesteckten Zielpfad verfehlen. Umso wichtiger ist deshalb, dass auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse klimaschonend gedeckt werden können. Dafür braucht es eine konkurrenzfähige und leistungsstarke SBB.

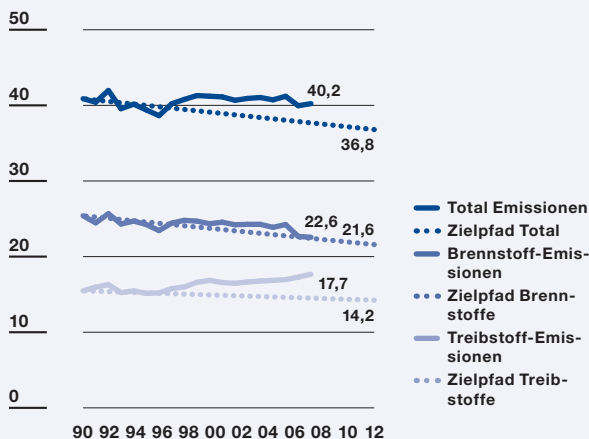
Der Klimawandel findet bereits statt. Der Rückgang der Gletscher und des Permafrosts ist heute schon Tatsache. Im globalen Durchschnitt ist ein Anstieg von 0,76 Grad im letzten Jahrhundert zu verzeichnen, in der Schweiz liegen die Mitteltemperaturen sogar um 1 Grad (Südschweiz) bis 1,6 Grad (Westschweiz) höher als vor 100 Jahren. In weiterer Zukunft ist damit zu rechnen, dass klimatische Extremereignisse wie Starkniederschläge, Hitzeperioden und Stürme häufiger auftreten werden. Dadurch ist mit einer Zunahme von Überschwemmungen, Murgängen, Rutschungen, Stein-

Die Reise per Bahn verbraucht nur etwa ein Viertel so viel Energie und verursacht nur einen Zwanzigstel so viel CO₂-Emissionen wie auf der Strasse.

schlag, Sturmfolgen oder hitzebedingten Verwerfungen zu rechnen. Zusammen mit der wachsenden Belastung des Netzes und dem steigenden Anlagewert der Bahninfrastruktur ergibt sich daraus langfristig ein höheres Schadenspotenzial.

Die SBB begegnet diesen Risiken, indem sie fortlaufend in bauliche Schutzmassnahmen investiert. Diese beschränken sich nicht auf den Alpenraum; auch im Jura und im Mittelland bestehen gefährdete Streckenabschnitte. So ist SBB Infrastruktur daran, die Strecke Moutier–Courrendlin mit einem Aufwand von CHF 7,7 Mio.

**Entwicklung der CO₂-Emissionen gemäss CO₂-Gesetz
in Mio. t CO₂**



Bericht Emissionen nach CO₂-Gesetz und Kyoto-Protokoll, Bundesamt für Umwelt, 2009.

umfassend vor Steinschlag und Felssturz zu schützen. Viele Strecken werden auch durch Schutzwälder gesichert. Gerade unter sich verändernden klimatischen Bedingungen ist die Gesunderhaltung dieser Wälder besonders wichtig, damit sie ihre Funktion auch in Zukunft erfüllen können. Zudem setzt die SBB vermehrt auf Überwachungssysteme, um die Vorwarnzeiten zu verlängern. Schliesslich ermöglicht die systematische Erfassung und Auswertung der Ereignisse, Trends frühzeitig zu erkennen und gezielt darauf zu reagieren.

Die SBB trägt die Klimabotschaft nach Kopenhagen. In Abstimmung mit der Kampagne «Train to Copenhagen» des internationalen Eisenbahnverbands UIC führte die SBB im Dezember 2009 einen Sonderzug zum Ministertreffen an der Klimakonferenz nach Kopenhagen. Die Reise der von Bundesrat Moritz Leuenberger, SBB Präsident Ulrich Gygi und SBB CEO Andreas Meyer angeführten Delegation brachte zum Ausdruck, dass die Schweiz und die SBB entschlossen sind, konkrete Schritte gegen den Klimawandel zu tun. Die mitreisende Schulklasse aus Aarberg zeigte den zahlreichen Gästen aus der Politik, der Wirtschaft und von NGOs eindrücklich auf, dass wir alle aufgefordert sind, in unserem Alltag die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Die Konferenz machte dennoch klar, dass es kein Zurück gibt: Der Klimawandel findet statt, und es sind rasche Schritte notwendig, um die wirtschaftlichen

und sozialen Folgen auf ein erträgliches Mass zu begrenzen.

Die Kunden der SBB haben die Wahl.

Klimafreundlicher Gütertransport mit SBB Cargo. Wären im ganzen Jahr 2009 die europaweiten Transporte von SBB Cargo per Lastwagen erfolgt, hätte dies die Umwelt mit knapp 1 Mio. Tonnen CO₂ mehr belastet. SBB Cargo spart mit ihren Transporten jährlich so viel CO₂ ein, wie die Heizungen von 150 000 Schweizer Haushalten verursachen. Als Basis für die Optimierung ihrer Güterlogistik bietet SBB Cargo ihren Kunden ein detailliertes Emissionsreporting an. Damit erhalten Unternehmen eine konkrete Hilfestellung zur Optimierung ihrer Logistik nach Energie- und Klimaaspekten. Klimabewusste Unternehmen können seit 2009 noch einen Schritt weiter gehen: In Partnerschaft mit myclimate bietet ihnen SBB Cargo neu einen komplett klimaneutralen Transport an, bei welchem alle mit dem Transport und der Energieerzeugung verbundenen Emissionen kompensiert werden.

Mobilität ganzheitlich betrachtet. Jeden Tag sind 900 000 Menschen mit der SBB unterwegs. Viele von ihnen tun dies im Wissen, dass sie mit der Wahl der Bahn bereits einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Sie wollen aber nicht nur im Zug, sondern auch zum und



vom Bahnhof schnell, bequem und umweltbewusst unterwegs sein. Dies ist die Idee der kombinierten Mobilität: Mit dem Tür-zu-Tür-Ansatz und systemübergreifenden Konzepten will die SBB ihren Kunden ermöglichen, die Stärken verschiedener Verkehrsmittel so zu nutzen, dass sie sich auf der gesamten Wegstrecke optimal ergänzen.

Die SBB hat ihr Angebot für die kombinierte Mobilität auch im vergangenen Jahr weiter ausgebaut. Nachdem das nationale Park+Rail-Ausbauprogramm mit Investitionen von CHF 96 Mio. abgeschlossen wurde, konnten 2009 schweizweit nochmals 1000 Park+Rail-Parkplätze neu erstellt oder saniert werden. Unseren Kunden stehen insgesamt 25 700 Parkplätze auf über 550 Park+Rail-Anlagen zur Verfügung. Ebenso konnten an den Bahnhöfen 500 neue Veloabstellplätze in Betrieb genommen werden. Damit sind rund 40 % des bis 2012 laufenden Ausbauprogramms «Ihr Zweiradplatz am Bahnhof» umgesetzt, insgesamt stehen rund 78 000 Abstellplätze zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit Rent a Bike/nextbike hat die SBB im August 2009 in der Zentralschweiz einen Versuch mit Leihvelos realisiert: An 25 Bahnhöfen der SBB und der Zentralbahn können unsere Kunden ein Velo stundenweise und in Selbstbedienung leihen und damit die letzte Meile zu ihrem Zielort zurücklegen. Diese neue Mobilitätsoption bietet in Verbindung mit der Bahn viel Potenzial. Ebenfalls für die

Bei der Bahn ist das 1-Liter-Auto bereits Alltag – und es fährt erst noch elektrisch.

letzte Meile stehen an 350 Bahnhöfen über 900 Mobility-Fahrzeuge bereit. Diese können entweder ohne Mobility-Abo als Mietauto oder regelmässig mit Abo als CarSharing-Auto genutzt werden. SBB und Mobility haben 2009 den einfachen Bezug des CarSharing-Abos an 50 SBB Bahnhöfen mit unmittelbarer Nutzungsmöglichkeit etabliert. 2009 wurden über 8 % mehr Fahrten aus der Partnerschaft von SBB mit Mobility heraus realisiert.

Nicht nur Privatkunden, auch viele Unternehmen überlegen sich, wie sie ihre Mobilitätsbedürfnisse klimafreundlich und energieeffizient erfüllen können. In Zusammenarbeit mit Swisscom, dem Energieunternehmen BKW, dem Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften

öbu und dem Bundesamt für Energie BfE hat die SBB ein Webtool entwickelt, mit dem Unternehmen alle Bereiche ihrer Mobilität analysieren können: den Kundenverkehr, den Geschäftsverkehr, die Güterlogistik und die Pendlermobilität. Mit dem «Mobitool» (www.mobitool.ch) erhalten sie eine konkrete Hilfestellung, um zu entscheiden, wo die grössten Hebel zur Verbesserung ihrer Umweltbilanz liegen.

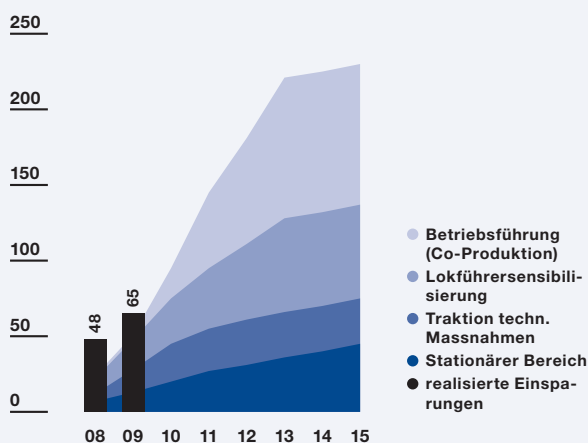
Energie: Der Vorteil liegt im System.

Die hohe Energieeffizienz der Bahn erklärt sich wesentlich durch die Physik: Der Elektromotor der Lokomotive wandelt die elektrische Energie aus dem Fahrdraht sehr wirksam in Zugkraft um. Beim Bremsen kann die Bewegungsenergie wieder in Strom umgewandelt und über das Netz anderen Zügen zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Art liefern die Züge je nach Gattung zwischen 20 % und 40 % der bezogenen Energie wieder ins Netz zurück. Zudem profitiert die Eisenbahn von einem vergleichsweise geringen Luft- und Rollwiderstand. Die Energieeffizienz wird andererseits wesentlich durch die Auslastung bestimmt: Je mehr Personen oder Güter in einem Zug transportiert werden, desto besser fällt die Energiebilanz aus. Um eine Person 100 Kilometer weit zu transportieren, benötigt die SBB etwa gleich viel Energie in Form von Strom, wie in einem Liter Benzin enthalten ist. Bei der Bahn ist das 1-Liter-Auto also bereits Alltag – und es fährt erst noch elektrisch.

Die Züge der SBB benötigten im Jahr 2009 insgesamt 1700 GWh elektrische Energie für den Zugbetrieb. Diese stammte zu über 70 % aus Wasserkraft, die grösstenteils in eigenen und Partnerwerken erzeugt wird. Die Konzessionen mehrerer Kraftwerke laufen in den kommenden Jahren aus. Soll die Bahn weiterhin klimaschonend mit einem überwiegenden Anteil erneuerbarer Energie aus Wasserkraft fahren können, ist die Erneuerung dieser Konzessionen zwingende Voraussetzung. Angesichts des stetigen Angebotsausbaus erwartet die SBB einen zunehmenden Bedarf an elektrischer Energie. Deshalb hat die SBB ein Energiesparprogramm lanciert. Denn die günstigste Energie ist jene, die nicht erzeugt werden muss.

Unser Ziel: 10 % Energieeinsparung bis 2015. Mit den Massnahmen des Energiesparprogramms sollen bis 2015 rund 230 GWh eingespart werden. Dies entspricht dem jährlichen Stromverbrauch von 60 000 Haushalten. Den grössten Beitrag zur Erreichung dieses ehrgeizigen Ziels leisten Massnahmen im Bahnbetrieb. Mit

Einsparwirkung des Energiesparprogramms in GWh/a



einer optimalen Lenkung des Betriebs, einer vorausschauenden Fahrweise der Lokführer und technischen Anpassungen beim Rollmaterial wird der Traktionsstrom noch besser ausgenutzt. Daneben tragen Gebäude und technische Anlagen rund 15 % zum gesamten Einsparpotenzial bei, indem sie auf geringeren Stromverbrauch und reduzierten Wärmebedarf getrimmt werden. Die Massnahmen des Energiesparprogramms basieren auf einer umfassenden Potenzialanalyse und werden nach wirtschaftlichen Kriterien bestimmt. Somit helfen sie nicht nur, die wachsende Stromnachfrage zu dämpfen, sondern tragen auch zur Kostenreduktion bei. Quasi als Nebeneffekt erzielt das Energiesparprogramm zudem eine Reduktion von 10 000 Tonnen CO₂, vorwiegend dank Massnahmen im Gebäudebereich. Die SBB hat mit dem Bund freiwillige Zielvereinbarungen für 130 Werkstätten, Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude abgeschlossen. Massnahmen im Bahnbetrieb hingegen sind zwar energetisch relevant – immerhin werden 80 % der gesamten verbrauchten Energie für die Traktion aufgewendet. Ihre Klimawirkung ist aber aufgrund des CO₂-armen Bahnstroms vergleichsweise gering.

Technische Massnahmen am Rollmaterial, die Schulung von Lokführern und Disponenten im flüssigen Fahrbetrieb sowie Effizienzsteigerungen im Gebäudebereich bildeten 2009 die Schwerpunkte des Programms. Es ermöglichte in seinem zweiten Jahr kumulierte Einsparungen von 65 GWh.

Bereits 2008 wurden alle Lokführer in energiesparendem Fahren geschult. Inhaltlicher Schwerpunkt da-

bei war die konsequente Nutzung der elektrischen Bremse zur Rückspeisung von Energie. Ziel ist, die positiven Resultate von EcoDrive im Führerstand laufend zu verbessern. Dazu trugen 2009 auch Artikel in der Mitarbeiterzeitung und eine Broschüre für alle Lokführer und Disponenten sowie ein spezielles Modul für die Grundausbildung bei. Die Zusammenarbeit zwischen den Disponenten in der Betriebsleitzentrale und dem Lokführer auf dem Zug ist dabei von besonderer Bedeutung. Ein Beispiel: Wenn der Lokführer eines Güterzuges per Funk frühzeitig über die Fahrlage einer vor ihm fahrenden S-Bahn informiert wird, kann er eine gleichmässige Fahrweise einhalten und damit Strom sparen. Auf die ganze Fahrt gerechnet sind leicht Einsparungen von 300 kWh möglich – so viel wie ein typischer Schweizer Haushalt in 25 Tagen verbraucht. Künftig sollen die Fahrempfehlungen automatisch auf die Lok übermittelt werden. Die SBB hat anhand von Pilotprojekten die technische Machbarkeit einzelner Elemente zur sogenannten adaptiven Lenkung geprüft. In einem nächsten Schritt will sie die Umsetzung vorbereiten. Ziel ist, einen möglichst flüssigen Betriebsablauf zu gewährleisten, um damit die Fahrplanstabilität zu erhöhen und die Netzauslastung zu verbessern. Bei netzweiter Umsetzung kann damit zudem gegen 5 % des gesamten Traktionsstroms eingespart werden.

Einen weiteren wichtigen Beitrag leisten die technischen Verbesserungen am Rollmaterial. Die Division Personenverkehr nutzt die von 2009 bis 2013 laufende Modernisierung der EC-Flotte, um über alle 236 Fahrzeuge Einsparungen von rund 7 GWh pro Jahr zu realisieren. Diese kommen durch eine verbesserte Isolation des Wagenkastens, eine besetzungsabhängige Regelung der Lüftung sowie den reduzierten Nachtbetrieb der Heizung im Winter zustande.

Die Lok 2000 (Re 460), das Arbeitspferd der SBB im Fernverkehr, trägt ebenfalls zu Energieeinsparungen bei: Durch Änderungen der Steuerungssoftware werden die Antriebssteuerung optimiert und die Leistung der elektrischen Bremse erhöht, wodurch mehr Strom ins Netz zurückfliesst. Mit dieser Massnahme werden jedes Jahr über 7 GWh Strom eingespart. Ergänzend dazu wird die Lok 2000-Flotte in den nächsten Jahren so umgerüstet, dass Ölpumpen bei Nichtgebrauch gezielt abgeschaltet werden können. Auf dem Programm für 2010 stehen zudem die Anpassung der Bremssteuerung beim ICN und die bedarfsabhängige Regelung der Ventilation bei den Stufenschalterloks von SBB Cargo.

Im Rahmen der UIC hat die SBB einen wichtigen Beitrag geleistet, dass europaweit einheitliche Energie-

effizienzstandards bei der Beschaffung von Rollmaterial entwickelt wurden. Diese erhöhen die Anreize für Schienenfahrzeughersteller zur Entwicklung effizienter Fahrzeuge. Die entwickelte Methodik kommt bei der Ausschreibung der Doppelstockzüge von SBB Personenverkehr erstmals im grösseren Umfang zur Anwendung.

Im Gebäudebereich untersuchte die SBB bereits 2008 die 130 energieintensivsten Gebäude auf Einsparpotenziale und vereinbarte darauf basierend mit dem Bund konkrete Ziele. Bis 2015 sollen mit diesem Massnahmenpaket 35 GWh Energie eingespart werden. Im vergangenen Jahr setzte die SBB insgesamt 489 Einzelmassnahmen mit einer kumulierten Wirkung von 5,8 GWh um.

Zwei Beispiele: SBB Immobilien hat in der RailCity Basel das Temperaturniveau in einzelnen Gebäudeteilen gesenkt und die Heizungssteuerung angepasst sowie Dampf durch Wasser als Heizmedium ersetzt. Dadurch werden jährlich rund 750 MWh Fernwärme und rund 67 Tonnen CO₂ eingespart. Das Industriewerk Yverdon hat die Temperatur des Dampfes im Industriernetz von 180 Grad auf 140 Grad abgesenkt und in mehreren Gebäudeteilen die Beheizung auf das für den Frostschutz notwendige Minimum reduziert. Die Kosten für die Umstellung sind durch die Einsparung von Erdgas im Energiewert von 500 MWh innerhalb weniger Monate amortisiert. Als Zusatznutzen werden jährlich rund 100 Tonnen CO₂-Emissionen vermieden.

Eine detaillierte Budgetierung der Massnahmen für jedes Objekt, die konsequente Steuerung und die Verankerung der Energieeffizienz in den Jahreszielen der zuständigen Einheiten sind Voraussetzung dafür, dass der Zielpfad bis 2011 erreicht werden kann. Nebst der Umsetzung der erforderlichen Effizienzmassnahmen im Gebäudebereich setzt das Energiesparprogramm 2010 den Schwerpunkt auf die Ermittlung zusätzlicher Potenziale bei der Infrastruktur. Ziel ist, auch dort lohnende Massnahmen zu identifizieren, welche bis 2015 umgesetzt werden können und zusätzliche Energieeinsparungen ermöglichen. Besonders geeignet dafür sind Weichenheizungen, Signalanlagen oder Technikräume.



Die SBB trägt Sorge zur Umwelt.

Lärmsanierung auf Kurs. Im vergangenen Jahr erstellte die SBB weitere 13 Kilometer Lärmschutzwände auf ihrem Netz und rüstete 938 Güterwagen von SBB Cargo mit lärmarmen K-Sohlen aus. Diese Bremsklötze schonen im Vergleich mit herkömmlichen Gusssohlen die glatte Radfläche, wodurch das Rollgeräusch stark verringert wird.

Im Rahmen der seit dem Jahr 2000 laufenden Lärmsanierung konnten bereits 89 000 Personen vor übermässigem Bahnlärm geschützt werden – bis zum Abschluss des Programms im Jahr 2015 werden es 265 000 sein.

Die Schweiz ist in der Verminderung des Eisenbahnlärms international mit Abstand führend. Da auf den Transitachsen zahlreiche ausländische Güterwagen verkehren, hat die SBB ein Interesse daran, die Sanierung des Rollmaterials auch im Ausland zu fördern. Experten der SBB setzen sich deshalb in internationalen Gremien dafür ein, dass die Erfahrungen aus der Schweiz von anderen Bahnen genutzt werden können. Die SBB leistet zudem einen Beitrag an einen internationalen Pilotversuch mit neuartigen Bremssohlen. Diese sogenannten LL-Sohlen würden eine noch kostengünstigere Umrüstung ermöglichen und damit die Umrüstung ausländischer Fahrzeuge beschleunigen. Noch ist aber nicht sicher, ob diese Massnahmen technisch überhaupt realisierbar sind, weshalb die interna-

tionalen Gremien parallel dazu weitere Massnahmen zur Lärmreduktion entwickeln.

Altlastensanierung kommt voran. Frühere Aktivitäten des Bahnbetriebs oder von Mietern haben in zahlreichen SBB Arealen Schadstoffe im Boden hinterlassen. In einem umfassenden Programm erfasst und bewertet die SBB seit 2000 alle möglicherweise belasteten Areale – insgesamt sind dies inzwischen rund 6000 Standorte. Davon mussten 1100 vertieft untersucht werden, bei den anderen ergab die Beurteilung keine unmittelbare Gefahr für Böden oder Gewässer. Etwa 60 Areale gelten als sanierungsbedürftige Altlasten. Im vergangenen Jahr konnten vier Sanierungen abgeschlossen werden; damit sind 16 Standorte saniert.

Einer davon ist das 10 000 Quadratmeter grosse Areal Tribtschen in Luzern. Dort wurden 35 000 Kubikmeter ölhaltiges Material sowie 16 erdverlegte Öltanks ausgehoben und entsorgt. Die Sanierung dieses Geländes wird Kosten von rund CHF 4,6 Mio. verursachen, wovon allerdings der grösste Teil nicht der SBB als Inhaberin, sondern dem Verursacher angelastet wird. Ein interessanter Fall ist das Areal der ehemaligen Verchromerei Tugir im Tessin. Aus der damals versickerten Chromsäure hat sich in der Tiefe ein neues Mineral gebildet, das Jarosit. Dadurch, dass dieses nicht wasserlöslich ist, vereinfacht sich die Sanierung und wird entsprechend kostengünstiger.

Für die Finanzierung des Altlastenprogramms wurde eine Rückstellung von CHF 110 Mio. gebildet. Die bisher durchgeführten Untersuchungen und Sanierungen haben CHF 47,8 Mio. gekostet. Bis zum Abschluss im Jahr 2015 verbleiben noch CHF 62,2 Mio. Dieser Betrag reicht voraussichtlich aus, um die noch anstehenden Sanierungen zu finanzieren.

Weltmeister in Sachen Partikelfilter. Ausgelöst durch Arbeitsschutzvorschriften auf Tunnelbaustellen hat die SBB seit mehreren Jahren die Ausrüstung ihrer Diesellokomotiven und -traktoren vorangetrieben. Bei Neubeschaffungen und Retrofits ist der Partikelfilter inzwischen Standard. Dank der laufenden Flottenerneuerung sind heute bereits 58 % der Fahrzeuge (dies entspricht 72 % der installierten Leistung) mit Partikelfiltern ausgerüstet. Damit betreibt die SBB weltweit die grösste Flotte an Diesel-Schienenfahrzeugen mit Partikelfiltern. Bei den neusten Fahrzeugen von SBB Infrastruktur, den 25 Baudiensttraktoren Tm 234, ist zusätzlich eine Anlage zur Reduktion der Stickoxide eingebaut. Damit erfüllen die neusten Fahrzeuge bereits heute die 2012 in Kraft tretenden verschärften Emissionsgrenzwerte der EU.

Die Umrüstung der Fahrzeugflotte der Infrastruktur erfolgt im Industriewerk Biel der SBB. Dieses hat sich mit dem erworbenen Know-how auch international einen Namen gemacht und konnte dadurch attraktive Fremdaufträge ausführen, beispielsweise für die Unterhaltsfahrzeuge des Eurotunnels oder die Marti Tunnelbau AG.

Grosses Potenzial für Solarenergie. Die Züge der SBB fahren zu rund 70 % mit erneuerbarer Energie. Verglichen mit dem Haushaltsstrom, welcher lediglich 40 % Wasserkraft enthält, ist dies ein beachtlicher Anteil. Da das Ausbaupotenzial für Wasserkraft begrenzt ist, prüft die SBB auch die Nutzung anderer regenerativer Ener-

70 % der SBB Züge fahren mit Energie aus Wasserkraftwerken.

giequellen. Eine im vergangenen Jahr durchgeführte Studie zur Solarenergienutzung hat ergeben, dass das technische Potenzial für Solaranlagen auf SBB Gebäuden eine Spitzenleistung von rund 26 MWp ermöglicht. Damit liesse sich mit Investitionskosten von rund CHF 124 Mio. etwa 1 % des jährlichen Strombedarfs solar erzeugen – allerdings kann dieser nicht als Bahnstrom verwendet werden, sondern würde in das öffentliche Netz eingespeist. Die SBB erwartet, dass sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Zukunft dank neuer Fördermodelle und sinkender Modulkosten verbessert und dieses Potenzial wirtschaftlich erschlossen werden kann.

Die SBB erwarb im vergangenen Jahr zwei Fremd-Solaranlagen auf dem Depot Aebimatt in Bern und im Reparaturzentrum Altstetten und konnte damit deren Weiterbestand sichern. Weitere Solaranlagen bestehen am Bahnhof Morges und am HB Zürich.

Abfalltrennung im Zug. Die SBB entsorgte im vergangenen Jahr 35 000 Tonnen Kehricht und rezyklierbare Publikumsabfälle. Papier macht bei weitem den grössten Anteil der Wertstoffe im Abfall aus. Konsequenterweise gilt das Augenmerk bei der Erhöhung der Recyclingquote den Zeitungen. SBB Personenverkehr rüstete in den vergangenen Jahren zahlreiche Kompositionen des Regionalverkehrs mit Zeitungssammelboxen aus, musste dieses Programm aber auf Anweisung des Bun-

desamts für Verkehr wegen Brandgefahr sistieren. Seit dem 1. Januar 2009 sammelt das Reinigungspersonal Zeitungen und Zeitschriften in Zügen separat ein und führt es dem Recycling zu. Dadurch konnten rund 1500 Tonnen Papier mehr als bisher verwertet werden.

Klimaanlagen: Umbau der Reisezugwagen abgeschlossen. Die Klimaanlagen älterer Reisezugwagen basierten auf dem früher weit verbreiteten Kältemittel R12. Dieses ist für die Ozonschicht schädlich, weshalb seine Verwendung seit mehreren Jahren verboten ist. Für die Umstellung auf die heute noch zugelassenen Kältemittel müssen die Installationen komplett umgebaut werden. Dies verursacht einen erheblichen finanziellen Aufwand, besonders dann, wenn dafür nicht die ordentlichen Revisionen genutzt werden können. Die SBB hat deshalb mit dem Bundesamt für Umwelt einen Umbauplan vereinbart, um die insgesamt 1500 Fahrzeuge im Takt mit den Revisionszyklen auf den neusten Stand zu bringen. Mit dem Refit des letzten Eurocity-Wagens Ende 2009 ist nun das Ziel einer Ozonschicht-freundlichen Reisezugflotte termingerecht erreicht.

Asbestsanierung Genève-La Praille erfolgreich abgeschlossen. Die vier Lagerhallen auf dem Güterareal Genève-La Praille wurden in den 60er Jahren erstellt. Wie damals üblich, wurde die Stahlkonstruktion zur Verbesserung der Feuerbeständigkeit im Brandfall mit Spritzasbest versehen. Die Umnutzung des Geländes bot die Gelegenheit, diese Hypothek aus vergangenen Tagen zu beseitigen. Mit einem Aufwand von knapp CHF 2 Mio. und unter Einhaltung strengster Sicherheitsmassnahmen entfernten spezialisierte Unternehmen während vier Jahren sämtliche Asbestbeschichtungen. Nach dem erfolgreichen Bestehen der behördlich überwachten Kontrollmessungen konnte die SBB die letzte Halle im Juni 2009 ihrer neuen Bestimmung übergeben.

IW Bellinzona nach ISO 14001 zertifiziert. Mit dem Übergang an SBB Personenverkehr übernahm das Industriewerk Bellinzona auch dessen Managementsystem für Qualität, Sicherheit und Umwelt. Als wichtigen Meilenstein in Richtung Business Excellence bestand Bellinzona im November 2009 die Zertifizierung nach ISO 14001 erfolgreich.

Weitere Schritte im nachhaltigen Bauen. SBB Immobilien leistet einen wesentlichen Beitrag an die ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Entwicklung urbaner Areale. Einen wichtigen Meilenstein in diesem Zusammenhang bildet die Eröffnung des Bildungs- und

Dienstleistungszentrums «Gleis d» in Chur, des grössten Gebäudes im Minergie-Standard im Kanton Graubünden. In Neuchâtel begann am 11. September 2009 mit dem Spatenstich die Realisierung des Projekts TransEurope. In einer ersten Etappe entsteht als Kernstück des neuen Bahnhofareals ein Minergie-Bau, der ab 2011 für die Hochschule und für Ladengeschäfte zur Verfügung stehen wird. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Zürich Altstetten plant SBB Immobilien das Projekt WestLink zur nachhaltigen Entwicklung des aufstrebenden Stadtteils Zürich Altstetten. Mit WestLink soll neuer Raum zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und für die Freizeitgestaltung entstehen. Auch dieses Projekt wird gemäss dem Standard Minergie realisiert.

Ausblick: Konsequenter in Richtung Nachhaltigkeit unterwegs.

Das Engagement der SBB im Umweltbereich ist Ausdruck ihres Nachhaltigkeitsverständnisses. Als Anbieterin umweltschonender Mobilität, als Wirtschaftsfaktor für den Standort Schweiz und als viertgrösste Arbeitgeberin leistet die SBB einen wesentlichen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung unseres Landes. Was die SBB seit Jahren in der alltäglichen Praxis lebt, hat sie mit der Unterzeichnung der Nachhaltigkeitscharta von Schweiz Tourismus öffentlich bekräftigt. Basis für die strategische Ausrichtung sind die neun Konzernziele, die die SBB im vergangenen Jahr aus der Unternehmensstrategie abgeleitet hat. Diese bilden die ökonomische, soziale und ökologische Dimension der Nachhaltigkeit umfassend ab.

Die SBB will aber einen Schritt weiter gehen und hat mit der Erarbeitung einer konkreten Nachhaltigkeitsstrategie begonnen, welche die zukünftigen Handlungsfelder definiert. Denn ob die SBB auch in Zukunft im Bereich Nachhaltigkeit führend sein wird, misst sich nicht daran, was sie in der Vergangenheit geleistet hat, sondern daran, was sie heute und morgen tut.

SBB als Arbeitgeberin: Förderung der Mitarbeitenden.

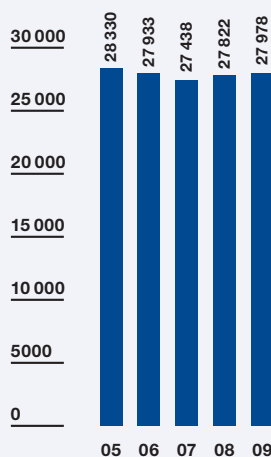
Die SBB schuf 2009 erneut mehr Stellen. Die Zahl der Beschäftigten stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,6 % auf 27 978. Dank des Engagements der Mitarbeitenden war die SBB 2009 gut unterwegs. Gleichzeitig belastet die Sanierung der PK SBB Unternehmen und Mitarbeitende in hohem Masse. Als viertgrösste Arbeitgeberin der Schweiz verfolgt die SBB eine vorausschauende Personalpolitik, die im Engagement für die Mitarbeitenden und die Gesellschaft ihren Ausdruck findet.

Die SBB beschäftigte im Geschäftsjahr 2009 im Jahresmittel 27 978 Mitarbeitende (umgerechnet auf Vollzeitstellen, inklusive Tochtergesellschaften). Trotz schwieriger Wirtschaftslage stieg der konsolidierte Personalbestand damit gegenüber dem Vorjahr um 156 Stellen an (2008: 27 822). Dank des engagierten Einsatzes aller Mitarbeitenden war die SBB auch 2009 erfolgreich. Der gesamte Personalaufwand stieg im Berichtsjahr um 2,1 % auf CHF 3 427,1 Mio. (2008: 3 355,3 Mio.).

Insgesamt nahm der Stellenbestand im Stammhaus (SBB und SBB Cargo) um 70 Stellen auf 25 287 zu¹. Hauptgrund für den Anstieg ist das Wachstum im Personenverkehr und die damit verbundene Anstellung zusätzlichen Lok- und Zugpersonals. Gut qualifizierte Mitarbeitende waren im Jahr 2009 auch in anderen Bereichen gesucht, vor allem bei den Finanzen, in der Informatik und in Ingenieurberufen.

In den Tochtergesellschaften stieg der konsolidierte Personalbestand um 86 Mitarbeitende auf insgesamt 2 691 Stellen. Insbesondere Securitrans sowie die Verkehrstochter beschäftigten mehr Mitarbeitende. Um die Sicherheit der Kunden und des Betriebs weiter zu erhöhen, stellte allein Securitrans im Berichtsjahr 20 %

Anzahl Mitarbeitende der SBB



mehr Personal an: Der Bestand stieg von 509 auf 615 Stellen. Hingegen sank die Zahl der Beschäftigten bei Elvetino. Nachdem der Personalbestand bei der Gastro-Tochter 2008 noch 698 Mitarbeitende betragen hatte, beschäftigte Elvetino 2009 im Jahresmittel 638 Mitarbeitende.

Frühzeitig auf die Wirtschaftskrise reagiert. Die SBB reagierte frühzeitig, um die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Personal abzufedern. Massnahmen wie der selektive Einstellungsstopp, der Wechsel von Lokführern von Cargo zum Personenverkehr sowie der forcierte Abbau von Zeitguthaben zeigten im Berichtsjahr ihre Wirkung und verhinderten einschneidende Massnahmen in Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise. Bei Infrastruktur und SBB Cargo sanken in der Folge die Personalbestände. Restrukturierungen ermöglichten Produktivitätssteigerungen.

Mit einem neuen Führungsmodell bündelte die SBB 2009 bereichsübergreifende Funktionen wie Finanzen und Human Resources konsequent auf Konzern- und Divisionsstufe, was eine Verlagerung von Stellen in die zentralen Bereiche des Konzerns und der Segmente mit sich brachte.

Auch künftig will die SBB frühzeitig auf sich abzeichnende Entwicklungen reagieren und Massnahmen treffen, welche die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens weiter stärken.

¹ Ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Programm «Neuorientierung und Arbeit» NOA.

Gendermanagement

Mit 14,2 % im Jahresmittel verzeichnete die SBB im Jahr 2009 den bisher höchsten Frauenanteil (2008: 13,8 %). Durchschnittlich waren 3973 Frauen für die SBB tätig. Im Linienkader lag der Frauenanteil bei 7,5 %; jede 13. Führungskraft ist also weiblich. Zwar konnte die SBB den Frauenanteil kontinuierlich erhöhen (3 % in 7 Jahren), doch ist das Geschlechterverhältnis – wegen der vielen technischen Berufe – klar unausgewogen: Die SBB braucht mehr Frauen. Die demografische Entwicklung wird den Arbeitsmarkt in den nächsten Jahren weiter ausdünnen; gut ausgebildetes Personal wird damit begehrter.

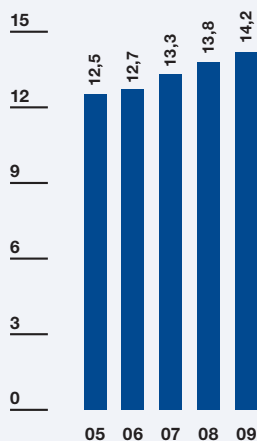
Gendermanagement ist Chefsache. Ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis ist wichtig für den Geschäftserfolg der SBB und die Attraktivität auf dem Arbeitsmarkt. Wer die Kundinnen besser verstehen will, muss aus ihrer Perspektive denken: Heute ist über die Hälfte der SBB Kunden weiblich. Zudem bringen gemischte Teams erwiesenermassen bessere Leistungen. Die SBB erarbeitete im Berichtsjahr die Gendermanagement-Strategie «Mix = Max», um die Chancengleichheit im Unternehmen weiter voranzubringen. Die strukturellen und kulturellen Rahmenbedingungen sollen so verbessert werden, dass die SBB für Frauen und Männer noch attraktiver wird. Im Zentrum der Strategie steht die Erhöhung des Frauenanteils bis 2014 auf 18 %, und im Topkader soll sich der Frauenanteil auf 15 % im gleichen Zeitraum verdoppeln.

Die sieben Stossrichtungen von «Mix = Max»:

1. Beruf und Familie sind vereinbar dank attraktiver Arbeits(zeit)modelle. Teilzeitarbeit und reservierte Kinderkrippenplätze sind bei der SBB eine Selbstverständlichkeit.
2. Mehr Frauen arbeiten bei der SBB: Die SBB spricht erfolgreich neue Frauen an und erkennt das Potenzial von Frauen für die SBB.
3. Mehr Frauen gelangen ins Kader der SBB: Die SBB fördert das Führungspotenzial von Frauen.
4. Die SBB duldet keine Diskriminierung: Sie unterstützt Mitarbeitende und Vorgesetzte darin, gegen Diskriminierung vorzugehen.
5. Die SBB verankert die Genderperspektive: Ziel ist es, dass Frauen und Männer ihr Potenzial gleichermassen entwickeln können.
6. Die SBB kontrolliert ihre Fortschritte in Bezug auf Chancengleichheit.
7. Die SBB kultiviert ihre Vorbildrolle und macht sie deutlich sichtbar.

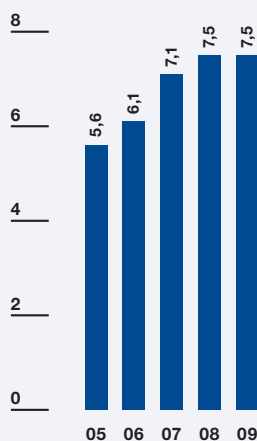
Anzahl Frauen bei der SBB

in %



Anteil Frauen im Kader der SBB

in %



Vielfältige Arbeitswelten. Der Ausländeranteil lag mit 11,3% leicht über den Vorjahreswerten. Dabei fällt die Verschiebung der Qualifikationen auf: Der Anteil an gut qualifizierten ausländischen Mitarbeitenden nahm in den letzten Jahren und auch im Berichtsjahr deutlich zu, dafür sank der Anteil ungelernter ausländischer Arbeitskräfte. 2009 beschäftigte die SBB Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 80 Nationen. Mit ihren vielseitigen Arbeitswelten bietet die SBB ein Spektrum von über 150 Berufen an.

Arbeitsmarktfähigkeit stärken.

Die SBB baut Stellen sozialverträglich ab. Sie entlässt, wie der GAV dies festhält, niemanden aus wirtschaftlichen Gründen, sondern unterstützt diese Mitarbeitenden mit dem Programm «Neuorientierung und Arbeit» (NOA) bei der beruflichen Weiterentwicklung. 2009 waren insgesamt 176 Mitarbeitende (2008: 166) von einem Stellenverlust betroffen. Die SBB nutzt im Interesse der Mitarbeitenden bereits die Zeit vor dem Stellenverlust intensiv und hilft den Betroffenen frühzeitig, eine neue Perspektive zu erarbeiten. So fand sich 2009 trotz des angespannten Arbeitsmarktes für 59% der betroffenen Personen (2008: 56%) eine neue Lösung, noch bevor deren Stelle aufgehoben wurde. 78 Mitarbeitende traten schliesslich in das Programm zur beruflichen Neuorientierung ein, gleichzeitig traten 69 Personen dank neu gefundener Lösungen aus dem Programm

aus. Insgesamt investierte die SBB im Berichtsjahr CHF 10 Mio. in das Programm.

NOA besteht nunmehr seit zehn Jahren. In dieser Zeit begleitete die SBB in dem Programm über 1500 Mitarbeitende, und es wandelte sich mit einem wachsenden Leistungskatalog zusehends in ein Arbeitsmarktcener. Mit dem Ziel, die Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden zu stärken, möchte die SBB die Weiterentwicklung von NOA auch bei den GAV-Verhandlungen voranbringen.

SBB steht zur Sozialpartnerschaft. Nach dem Streik vor zwei Jahren in Bellinzona leistete die SBB grosse Anstrengungen, um den sozialen Dialog zu intensivieren und wieder auf eine tragfähige Basis zu stellen. Der Geist einer zukunftsgerichteten Sozialpartnerschaft kommt in dem Leitfaden zum Ausdruck, den beide Seiten im Berichtsjahr entwickelt haben und der den Einbezug der Personalverbände bei wesentlichen Reorganisationen regelt. Das mehrstufige Verfahren zur Information und Konsultation der Verbände kam im Berichtsjahr zwölf Mal erfolgreich zur Anwendung.

Sanierung der Pensionskasse belastet Unternehmen und Mitarbeitende stark. Die Sozialpartner haben ein gemeinsames Interesse an der nachhaltigen Sanierung der Pensionskasse. Die Anstrengungen belasten die Mitarbeitenden und das Unternehmen stark: Mit dem 2009 vereinbarten Sanierungskonzept leisten beide Seiten zusätzlich zu den bisherigen Anstrengungen einen

grossen Beitrag zur Gesundung der Kasse. Allein die SBB muss in den nächsten Jahren pro Jahr durchschnittlich 7,4 % der Lohnsumme, gut CHF 160 Mio., für die Sanierung aufwenden. Die Sanierung überschattete auch die Lohnverhandlungen Ende 2009, die nach intensiven Gesprächen im Dezember abgebrochen und an ein Schiedsgericht überwiesen wurden. Dieses beschloss Anfang März 2010, dass die SBB für individuelle Lohnerhöhungen 0,5 % der Lohnsumme, umgerechnet rund CHF 11 Mio., zur Verfügung stellt. Zudem erhalten alle Mitarbeitenden, die mehr als 50 % arbeiten, eine einmalige, nicht versicherte Prämie im Umfang von CHF 650.

Lernen und entwickeln.

Als viertgrösster Arbeitgeberin der Schweiz liegt der SBB viel an einer nachhaltigen Attraktivität auf dem Arbeitsmarkt. Neben Verbesserungen in der Personalgewinnung ist der SBB die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden ein zentrales Anliegen. An den allgemeinen, meist mehrtägigen bereichsübergreifenden Angeboten nahmen 2009 über 4200 Mitarbeitende teil. Hinzu kamen zahlreiche fachspezifische Ausbildungen. Externe Weiterbildungen unterstützte die SBB gezielt mit Zeit und/oder Geld. Stärker fördern möchte die SBB künftig das Lernen am Arbeitsplatz, etwa durch Arbeitseinsätze zur Gewinnung von praktischen Erfahrungen,



durch Stages oder stufenweise Übernahme neuer Aufgaben. Ergänzt wird dieser Ansatz durch gezielte Weiterbildungen.

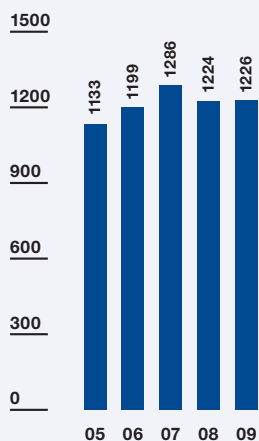
Talente fördern. Ein Schwerpunkt lag 2009 in der Neuausrichtung des Trainee-Programms als Konzernangebot sowie des Talentmanagements. Mit dem Trainee-Programm bietet die SBB jungen Akademikern im Anschluss an das Studium eine praxisorientierte Zusatzausbildung. Als Sprungbrett in anspruchsvolle Positionen ist das Programm beliebt und äusserst

Die SBB verbesserte 2009 ihr Trainee-Programm und baute das Talentmanagement aus.

erfolgreich: Von den 15 Trainees fanden nach Ende des Programms im Berichtsjahr 14 eine Stelle bei der SBB. Um das Potenzial von talentierten Mitarbeitenden künftig besser zu fördern, baute die SBB im Berichtsjahr zudem das Talentmanagement aus. Es umfasst den gesamten Weg von der Identifikation von Talenten über deren fachliche und persönliche Entwicklung in verschiedenen Programmen bis zu konkreten Einsätzen potenzieller Leistungsträger. 2009 bereiteten sich 152 Mitarbeitende in den Kadernachwuchsprogrammen auf künftige Führungsaufgaben vor. Am Mentoringprogramm für Frauen beteiligten sich 16 Frauen. Um die unternehmerischen Kompetenzen weiter zu fördern, startete die SBB in Zusammenarbeit mit der Universität Bern 2009 ein zertifiziertes Nachdiplomstudium (MAS) in General Management für 26 Mitarbeitende.

Gemeinsames Führungsverständnis etabliert. Die SBB setzte 2009 die 2007 eingeleiteten Massnahmen fort, um ein gemeinsames Führungsverständnis zu etablieren – zunächst im oberen Kader, später in der gesamten SBB. Es wurden Kompetenzmodelle und Führungsgrundsätze erarbeitet. Diese umfassen eine klare Ergebnis- und Leistungsorientierung und sehen eine konstruktiv-kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Wirken und dem Umfeld vor. Betont werden auch Verlässlichkeit und die Notwendigkeit von Bahn-Know-how. Diese Grundsätze wurden im Topkader gemein-

Anzahl Lehrlinge, die für die SBB arbeiten



sam erarbeitet und weiterentwickelt. Das Topkader hat sich zu diesen hohen Anforderungen bekannt und lebt die Grundsätze in der täglichen Arbeit vor.

Mehr Lernende. Beim Ausbildungsverbund des Verkehrs «login» waren 2009 insgesamt 1226 Lernende im Auftrag der SBB unter Vertrag (2008: 1224). Die SBB stellt den grössten Anteil Lernende innerhalb des Ausbildungsverbunds und wird weiterhin stark in die Ausbildung junger Menschen investieren. So starteten im Berichtsjahr 464 Lernende ihre Lehre für die SBB, 60 mehr als im Vorjahr. In Sargans nahm die SBB eine weitere Junior Station in Betrieb, damit sind nun insgesamt zehn Bahnhöfe in der Hand von Lernenden. Zudem lancierte die SBB 2009 ein Programm für Lehrabgänger und Berufsmatura-Praktikanten, die keine Stelle gefunden hatten. Insgesamt bot sie im Rahmen von «jobin» ab August 100 bezahlte Praktikplätze für maximal ein Jahr an. 37 junge Erwachsene nutzen diese Chance, ein Grossteil von ihnen hat inzwischen bereits eine neue Stelle innerhalb oder ausserhalb der SBB gefunden. Angesichts des schwierigen Arbeitsmarkts wird die SBB das Programm auch künftig anbieten. Damit wird sie ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht.

Engagement für Mitarbeitende und Gesellschaft.

Die SBB engagiert sich stark für die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden. Das 2007 neu eingeführte «Betriebliche Case Management» (BCM) zeigte im Berichtsjahr weiter Wirkung: Jährlich betreut die SBB gut 1000 Mitarbeitende, die krankheitsbedingt ihre bisherige Tätigkeit nicht mehr oder nur noch bedingt ausüben können. Dank professioneller Strukturen und der Bemühungen um eine frühzeitige Wiedereingliederung in den Arbeitsprozess sanken die Kosten, die durch Krankheit oder Unfall entstehen. Dabei orientiert sich die SBB am Prinzip «unternehmerisch denken, sozial handeln»: Je rascher bei Problemen Lösungen gefunden werden, desto tiefer sind die Kosten für diese Lösungen. Das führt dazu, dass jeder ins BCM investierte Franken das Vierfache an Kosten einspart.

Die Anstrengungen der SBB für die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden schlagen sich auch in den Absenztagen nieder: 2009 sanken die durch Krankheit oder Unfall verursachten Abwesenheiten von durchschnittlich 12,2 Tagen im Jahr 2008 auf 11,2 Tage. 2001 hatte die durchschnittliche Absenz noch 16,9 Kalendertage betragen. Seither konnte die SBB den Wert um einen Drittel reduzieren. (Die SBB rechnet mit Kalender- und nicht mit Arbeitstagen. Zudem verbleiben Langzeitabwesende aus versicherungstechnischen Gründen während zweier Jahre auf der Lohnliste. Deshalb sind die entsprechenden SBB Werte nicht vergleichbar mit Angaben anderer Unternehmen.) Um die Gesundheit der Mitarbeitenden weiter zu fördern, arbeitete das Unternehmen im Berichtsjahr an einer Gesundheitsstrategie. Ziel ist es, ab 2010 neue Wege einzuschlagen, mit denen die SBB den demografischen Herausforderungen und den Anforderungen der Arbeitswelten begegnet. Die hohen Anforderungen an die Tauglichkeit im Sicherheitsbereich stellen dabei eine besondere Herausforderung dar.

Die SBB trägt Sorge zu ihren Mitarbeitenden. Die SBB unterhält ein landesweites Netz von Anlaufstellen bei sozialen Problemen. Wie im Vorjahr suchten auch 2009 knapp 1400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Sozialberatung auf, vor allem wegen finanziellen und gesundheitlichen Problemen sowie Schwierigkeiten am Arbeitsplatz und in der Beziehung. Die Stiftung Personalfonds SBB erbrachte Leistungen von insgesamt CHF 0,7 Mio. (2008: CHF 0,9 Mio.). Die Stiftung unterstützt Mitarbeitende in finanziellen Engpässen und bei



hohen Gesundheitskosten, verbilligt Ferien und vergibt Stipendien.

Präventiv aktiv. Für Mitarbeitende, die einer traumatisierenden Situation ausgesetzt waren, betreibt die SBB eine Organisation zur psychologischen Nachbetreuung. Nach einer breit angelegten Ausbildung der besonders betroffenen Berufsgruppen wie Lok-, Zug- und Rangierpersonal im Rahmen des Präventionskonzepts 2008 passte die SBB im Berichtsjahr das Vorgehen an: Seither melden sich die Betreuungsfachleute nach einem Ereignis aktiv bei den betroffenen Mitarbeitenden, um Hilfe anzubieten, und warten nicht, bis diese sie kontaktieren. Ziel ist es, die psychologischen Folgen nach einem Ereignis besser zu erkennen und ihnen rascher entgegenzuwirken.

Beruf und Familie vereinbaren. Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie beteiligt sich die SBB beratend und finanziell an der Kinderbetreuung. 2009 nahmen 341 (2008: 309) Mitarbeitende finanzielle Unterstützung von bis zu 90% der Betreuungskosten in Anspruch.

Engagement für Gesellschaft fördern. Die SBB gewährt ihren Mitarbeitenden bis zu 15 Tage bezahlten Urlaub pro Jahr, damit sie im Dienste der Öffentlichkeit ein Amt ausüben können. Damit anerkennt sie die Wichtigkeit öffentlicher Ämter für die Gesellschaft und für das

demokratische System in der Schweiz. Fast 400 Mitarbeitende nutzen dieses Angebot und engagieren sich kommunal oder regional in Legislativ- und Exekutivbehörden.

Die Mitarbeitenden honorieren die Leistungen der SBB als Arbeitgeberin. In der jüngsten Personalumfrage stieg die Zufriedenheit und erreichte 64 von 100 möglichen Punkten (2007: 61 Punkte).

Ausblick: Zukunft sichern.

Die SBB ist eine attraktive Arbeitgeberin. Die Liberalisierung der Bahnmärkte und die knappen finanziellen Mittel stellen das Unternehmen vor neue Herausforderungen. Dabei muss die SBB den Umbau vom Staatsbetrieb zu einem Unternehmen für die Öffentlichkeit weiterführen. Konstruktive Auseinandersetzungen, der Wille zur Modernisierung und die Suche nach den besten Lösungen für Mitarbeitende und Unternehmen werden die SBB weiter bringen. Dazu setzt sie ihre HR-Strategie weiter um. Mit ihr will die SBB ihre Attraktivität auf dem Arbeitsmarkt weiter pflegen, indem sie unter anderem das Management-Development stärkt, ein leistungs- und erfolgsorientiertes Arbeiten ermöglicht und die Gesundheit und die Arbeitsmarktfähigkeit der Mitarbeitenden fördert. Im Berichtsjahr entwickelte sie Teilstrategien für Personalmarketing und Personalentwicklung, Gendermanagement (siehe Seite 60) und Gesundheit.

2010 wird die Erneuerung der Gesamtarbeitsverträge (GAV) die Agenda der Personalpolitik prägen. Ziel ist es, historisch gewachsene Strukturen, vornehmlich im Lohnsystem, durch zukunftsweisende Lösungen zu ersetzen und Verbesserungen für beide Seiten zu erreichen. Dabei bleibt die SBB eine verlässliche Partnerin und attraktive Arbeitgeberin. Im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen setzte die SBB die 2008 erarbeitete HR-Strategie im Berichtsjahr konsequent um.

Die SBB und die Sicherheit

Rückläufige Zahlen bei allen Unfallarten.

Im Jahr 2009 verzeichnete die SBB zwölf mittelschwere Zusammenstösse von Zügen – fünf weniger als im Vorjahr. Das entspricht einem Ereignis auf 13,5 Mio. gefahrene Trassenkilometer. Drei Entgleisungen bedeuten die Halbierung der Zahl dieser Unfälle gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Personenunfälle, bei denen Reisende und Dritte im Zugang zum Gleisbereich in Bahnhöfen und Stationen betroffen waren, nahm von acht auf sieben Unfälle ebenfalls ab. Um 13 % reduziert werden konnte die Rate der Berufsunfälle. Die Tötlichkeiten gegen das Personal gingen um 16 % zurück. Die Sicherheit im Bahnbetrieb hat bei der SBB hohe Priorität, das Sicherheitsmanagementsystem sorgt für ein hohes Niveau. Die SBB unternimmt dennoch grosse Anstrengungen, die Sicherheit stetig weiter auszubauen und zu erhöhen. Dies ist allerdings mit hohen finanziellen Aufwendungen verbunden.

Die SBB blieb 2009 – wie bereits in den fünf Vorjahren – von schweren Unfallereignissen verschont, bei denen Kundinnen und Kunden bei Zugzusammenstössen oder Entgleisungen schwer verletzt oder gar getötet worden wären.

Weniger Zusammenstösse und Entgleisungen.

Im Berichtsjahr 2009 wurden – gemessen nach Kriterien, die der Bund als Eigner der SBB festlegt – insgesamt zwölf Zusammenstösse und Anpralle von Zügen mit mittlerem Ausmasspotenzial registriert (2008: 17), das ist ein Minus von 29,5 %. Pro Mio. Trassenkilometer sind das 0,07 Ereignisse. Dies ist der tiefste gemessene Wert seit 2003 (weiter zurück lassen sich die Werte aufgrund einer veränderten Messanlage nicht vergleichen). Der Wert liegt deutlich unter der Zielvorgabe des Bundes von 0,19 und dem Durchschnitt über die letzten vier Jahre von 0,18 und ist auch deutlich tiefer als der Vorjahreswert mit 0,11 Zusammenstössen pro Million Trassenkilometer. Die Vorgabe des Bundes als Eigner der SBB, wonach der heutige hohe Sicherheitslevel zu halten ist, wurde diesbezüglich somit übertroffen.

Acht der zwölf erwähnten Zusammenstösse wurden von Dritten mit Strassenfahrzeugen verursacht, sieben davon an Bahnübergängen. Ein weiterer Zusammenstoss ereignete sich mit einem ins Profil ragenden Lieferwagen. Alle acht Ereignisse sind auf das Verhalten der Strassenverkehrsteilnehmer zurückzuführen. Drei Zusammenstösse ereigneten sich infolge von Naturereignissen (Murgang beziehungsweise Steine/Geröll auf dem Gleis).

Zwei potenziell gravierende Ereignisse im Berichtsjahr hatten glücklicherweise lediglich Sachschaden zur Folge:

- Ein ICN fuhr bei Gurtnellen auf Geröll einer heruntergefallenen Wandverkleidung auf und entgleiste mit dem vordersten Drehgestell. Das Geröll hatte vorgängig eine Störung an einer Sicherheitseinrichtung verursacht, weshalb der ICN abbremste und nur mit 5 bis 10 km/h in das Hindernis fuhr.
- In einem weiteren Fall verlor ein Güterzug Drahtrollen, welche sich abwickelten und in den Bremsanlagen verfangen. Die Lok eines entgegenkommenden Zuges streifte in der Folge die verschobene Ladung und wurde beschädigt. Beide Fälle führten nur zu Sachschäden, Personen wurden nicht verletzt.

Nicht eingerechnet sind hier Bagatellkollisionen von Zügen mit kleineren Gegenständen mit geringem Risikopotenzial wie im Schienenbereich deponierte Velos oder herumliegendes Holz. Inklusive solcher Bagatellfälle ergaben sich 2009 durchschnittlich 1,33 Zusammenstösse pro Mio. Trassenkilometer (2008: 1,38).

2009 ereigneten sich insgesamt drei Entgleisungen von Zügen (2008: sechs). In allen Fällen kam es nur zu Sachschaden. Die Vorgabe des Bundes von maximal 0,05 Entgleisungen pro Mio. Trassenkilometer wurde 2009 mit 0,02 Entgleisungen erfüllt (Vorjahr: 0,04,

Die SBB blieb auch 2009 von schweren Unfallereignissen verschont.

Durchschnitt über letzte vier Jahre: 0,03). Der Wert entspricht einer Entgleisung auf 54 Mio. gefahrene Trassenkilometer.

Eine Entgleisung in Zürich Museumsbahnhof vom 14. Dezember 2009 löste am ersten Arbeitstag nach dem Fahrplanwechsel ein grosses Echo in den Medien aus: Ein 1400 Tonnen schwerer Güterzug fuhr mit etwa 40 km/h bei engem Kurvenradius und grossem Gefälle (etwas grösser als am Gotthard) über eine in Ablenkung stehende Weiche in den Museumsbahnhof Zürich ein. Bei der Bremsung entgleiste ein leerer Wagen. Erste Abklärungen ergaben, dass der Lokführer keinen Fehler begangen hatte und die Gleise in Ordnung waren. Nebst grossem Sachschaden und erheblichen Betriebs Einschränkungen waren zum Glück keine weiteren Schäden zu beklagen.

Personenunfälle teils mit hohem Selbstverschulden der Reisenden.

Die Zahl der Personenunfälle mit fahrenden Zügen, bei denen Reisende und Dritte in Bahnhöfen und Haltestellen betroffen waren, lag 2009 mit sieben Fällen leicht unter der des Vorjahres (acht Fälle). In vier Fällen führte zum Teil erhebliches Selbstverschulden der Opfer zu diesen Unfällen. In drei Fällen stand die betreffende Person trotz markierter Sicherheitslinie zu nahe an der Perronkante. Ein Unfall eines Jugendlichen ereignete sich, weil dieser auf dem Perron die Kontrolle über sein

Trottinett verlor und unter einen ausfahrenden Zug fiel. Der Jugendliche wurde dabei schwer verletzt.

Zwei Unfälle ereigneten sich bei Zugsabfahrten, weil Passagiere zu spät ausstiegen. In einem Fall wurde eine Person leicht verletzt, im anderen Fall verstarb eine ältere Person an den Unfallfolgen. Dieses Risiko für Kunden der Bahn wird durch stete Verbesserungen am älteren Rollmaterial weiter reduziert: Im Laufe der nächsten Jahre wird der heutige Restbestand von immer noch gesetzeskonformen Reisezugwagen ohne Türverriegelung bei Anfahrtschwindigkeiten ersetzt durch Wagen mit Verriegelung bei jeder Geschwindigkeit.

In einem Fall wurde ein auf dem Perron wartender Reisender von einem vom durchfahrenden Güterzug gefallenen Schotterstein getroffen und leicht verletzt.

Die in den letzten Jahren umgesetzten umfangreichen Massnahmen wirken einer Zunahme dieser Art von Unfällen entgegen: Es sind zum Beispiel Kampagnen zur Sensibilisierung von Jugendlichen in den Schulen, gezielte bauliche und organisatorische Vorkehrungen an Bahnhöfen oder der Einsatz von Bahnpolizei an Orten, wo häufig unerlaubt Gleise überschritten werden. Ungenügende Selbstverantwortung kann durch diese Massnahmen jedoch nicht voll kompensiert werden.

Sanierung von Bahnübergängen.

An Bahnübergängen ereigneten sich im letzten Jahr 16 Unfälle (Vorjahr: zehn), 13 davon an gesicherten, drei an unbewachten Bahnübergängen, letztere alle auf der Seetallinie. Diese Bahnübergänge waren nur mit einem Andreaskreuz ausgerüstet. Bei diesen drei Unfällen kamen keine Personen zu Schaden.

Alle 13 Unfälle an gesicherten Bahnübergängen waren auf das Verhalten der Strassenverkehrsteilnehmer zurückzuführen, zum Beispiel auf das Umgehen der Barrieren oder das Missachten des Blink- oder Warn-drehlichts. Ein Unfall forderte ein Todesopfer. Bei einem Unfall wurden aufgrund des abrupt bremsenden Zuges drei Reisende leicht verletzt. Bei zwei Ereignissen konnten die Strassenverkehrsteilnehmer ihr Fahrzeug vor dem Zusammenstoss mit dem Zug verlassen.

Im Berichtsjahr wurden 29 nicht konforme Bahnübergänge saniert oder aufgehoben. Gemäss Vorgabe des Bundes sind bis Ende 2014 alle gefährlichen unbewachten Bahnübergänge auf dem SBB-Netz zu sanieren oder aufzuheben. Per Ende 2010 werden voraussichtlich noch 85 nicht konforme Bahnübergänge im SBB-Netz verbleiben.

Die Sicherheitskultur der SBB im Wandel.

Aufgrund einer Unfallserie im Jahr 1994 (Benzinkesselwagen explodierten in Zürich-Affoltern, ein Baukran schlitzte in Däniken einen vorbeifahrenden Schnellzug auf, ein Gefahrgutzug entgleiste in Lausanne) begann die SBB damals ihre Sicherheitskultur systematisch zu verbessern.

In einer ersten Phase wurden die grössten Risiken in der Arbeitssicherheit eruiert. Anschliessend wurden umfangreiche Massnahmen ergriffen. Klare Vorgaben für die Tragpflicht der persönlichen Schutzausrüstung oder die Sensibilisierung von Kadern führten dazu, dass die Berufsunfälle von ehemals zwölf pro 100 Mitarbeitende und Jahr innerhalb weniger Jahre nahezu halbiert werden konnten.

In einer weiteren Etappe wurden mit der landesweiten Stop-Risk-Kampagne während acht Jahren umfassende Sensibilisierungs-, Schulungs- und Kommunikationsmassnahmen durchgeführt. Sie hatten zum Ziel, auf allen Stufen der Unternehmung die Eigenverantwortung und somit ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein aller Mitarbeitenden zu fördern. Dies und weitere umfangreiche Massnahmen in der Betriebssicherheit, verbunden mit dem sukzessiven Auf- und Ausbau eines integralen Sicherheitsmanagementsystems, führten zum heutigen hohen Sicherheitslevel der SBB.

Sicherheit gehört zu den wichtigsten Trümpfen bei der Leistungserbringung. Die SBB will daher ihre Linie konsequent fortführen. Dies gelingt aber nur, wenn jedes Mitglied eines Teams Sicherheitsverantwortung

Die Sicherheit gehört zu den wichtigsten Trümpfen der SBB.

übernimmt. Deshalb begann die SBB im Jahr 2009, den Teamansatz konsequent umzusetzen. Ziel ist, dass alle Teammitglieder aufeinander achten, Gefahren gemeinsam aus dem Weg räumen, sich gegenseitig austauschen und über Beinaheereignisse sprechen können, ohne Sanktionen zu befürchten. Dadurch werden die Sicherheit der Prozesse, die generelle Arbeitsweise und damit die gesamte Leistung der SBB kontinuierlich verbessert.

Risikomanagement

Um Risiken frühzeitig erfassen, beurteilen und steuern zu können, betreibt die SBB ein zwischen dem Konzern und den operativen verantwortlichen Divisionen abgestimmtes Risikomanagementsystem. Es beruht auf dem Grundsatz: «Risk Management ist Management». Das ist eine originäre Führungsaufgabe.

Das seit 2003 bestehende Risk Management auf Stufe Konzern orientiert sich an den Vorgaben von Verwaltungsrat und Konzernleitung und ist auf die Planungsprozesse abgestimmt. Die halbjährliche Risikoeinschätzung stützt sich im Wesentlichen auf die Ergebnisse strukturierter Interviews («Risk Assessments») mit über 50 Linienverantwortlichen aus allen Bereichen der SBB. Dabei bilden die Risikolandschaft und die Risikobeurteilungsmatrix den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung über alle Bereiche hinweg. In diesem Rahmen wird ebenso die Risikosituation mit den Safety- und Security-Verantwortlichen vertieft analysiert.

Die interviewten Linienverantwortlichen sind verpflichtet, die in ihrem Verantwortungsbereich bestehenden Risiken systematisch zu erfassen, zu dokumentieren und mit geeigneten Massnahmen zu steuern. Dabei werden sie methodisch von Risk Managern in ihren Bereichen unterstützt.

Gestützt auf die Ergebnisse der beiden Corporate-Risk-Kreisläufe im Frühjahr und im Herbst nahm die Konzernleitung der SBB im Juni und im November 2009 eine kollektive Einschätzung der aktuellen Risikosituation und des erforderlichen Handlungsbedarfs vor. Zusätzlich fand im Dezember 2009 eine vertiefte Auseinandersetzung mit einzelnen Risiken und Massnahmen im Rahmen von Einzelinterviews mit den Konzernleitungsmitgliedern statt. Im Anschluss an die Verabschiedung des Corporate Risk Reports durch die Konzernleitung diskutierte der Verwaltungsrat auf dieser Basis im Juli 2009 sowie im Februar 2010 die aktuelle Risikoexposition der SBB und den Stand der Umsetzung der beschlossenen Massnahmen.

Die Pfeiler der durch den Teamansatz geprägten Sicherheitskultur der SBB sind Fairness, Kommunikation und gemeinsames Lernen. Die SBB versteht sich als lernende Organisation und bekennt sich dazu, dass Fehler in einem komplexen System nie ganz vermeidbar sind. Fehler bieten jedoch immer auch Chancen, um als Organisation zu lernen, noch sicherer zu werden und Unfälle zu verhindern.

Diese Grundhaltung wird ergänzt durch ein positives Menschenbild und die Überzeugung, dass alle Mitarbeitenden grundsätzlich gut und sicher arbeiten und dabei gesund bleiben wollen. Niemand führt absichtlich Ereignisse herbei. Der Mensch ist das starke Glied im Arbeitsprozess und kann durch seine Erfahrung und sein flexibles Eingreifen Unfälle vermeiden.

Grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit.

Die Sicherheit der Kunden, des Personals und von Dritten im Einflussbereich der Bahn hat bei der SBB hohe Priorität. Die SBB beschränkt sich daher nicht auf die Einhaltung des heutigen hohen Sicherheitslevels, sondern sucht wirtschaftlich und finanziell vertretbare Wege, die Sicherheit stetig zu erhöhen.

Schutz von Reisenden und Personal vor Gewalt. Zu den Aufgaben der Security bei der SBB gehört der Schutz von Reisenden und Mitarbeitenden sowie von Anlagen und Immobilien vor strafbaren Handlungen. Die Security wird dabei stark von den gesellschaftlichen Entwicklungen beeinflusst. Im vergangenen Jahr kam es wiederum zu gewalttätigen Auseinandersetzungen im öffentlichen Raum am Rande von publikumsintensiven Sportveranstaltungen, Auseinandersetzungen zwischen rivalisierenden Gruppierungen – vorwiegend jugendlicher – oder Gewaltanwendungen im Zusammenhang mit übermässigem Konsum von Alkohol oder Betäubungsmitteln. Die mediale Berichterstattung über solche Ereignisse beeinträchtigt das subjektive Sicherheitsgefühl der Kundinnen und Kunden der SBB zusätzlich. 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 2009 gegenüber dem Vorjahr ab, von 297 auf 250 Übergriffe. Beim Zugpersonal reduzierten sich die Übergriffe von 240 auf 209 Ereignisse. Trotz dieser positiven

Entwicklung ist die Hemmschwelle zur Gewalt gegen Mitarbeitende der SBB bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach wie vor tief. Die Übergriffe nehmen an Brutalität zu, unter anderem durch den Einsatz von

Die Tötlichkeiten gegen das Personal gingen 2009 zurück. Die Brutalität der Gewalt nahm jedoch zu.

Waffen und gefährlichen Gegenständen wie Messern, Schlagringen, Baseballschlägern, Flaschen oder Steinen. Auch Gewalt gegen wehrlose Personen wird zunehmend registriert.

2009 wurden folgende Massnahmen zur weiteren Verbesserung der Security des Zug- und Lokpersonals ergriffen: Verbesserte Einsatztaktik der Bahnpolizei, Absprachen mit dem Zugpersonal in regionalen Sicherheitszirkeln, integrale Doppelbegleitung kritischer Frühzüge an den Wochenenden sowie Begleitung der Frühzüge durch Angestellte der Securitas. Seit Mitte 2009 hat die Securitas unter der Verantwortung der Bahnpolizei sämtliche Leistungen bei der Begleitung von kritischen Frühzügen übernommen. Die Zusammenarbeit zwischen dem Zugpersonal und den Mitarbeitern der Securitas verläuft gut. Dies zeigt sich auch in der seither rückläufigen Anzahl der Aggressionen.

SBB Transportpolizei Schweiz AG. Die SBB prüfte 2009 unterschiedliche neue Modelle, um die Bahnpolizei organisatorisch enger an die SBB zu binden. Der Verwaltungsrat der SBB entschied im November 2009, die Bahnpolizei aus der Securitrans herauszulösen und in eine selbstständige SBB Transportpolizei Schweiz AG zu überführen. Mit diesem Schritt sind die hoheitlichen Aufgaben (Bahnpolizei) und die nichthoheitlichen Tätigkeiten (Baustellensicherheit und Objektschutz) klar getrennt. Die strategische Führung und der operative Durchgriff durch die SBB sind klar geregelt. Die Division Infrastruktur übernimmt die strategische Verantwortung für die Securitrans, der Personenverkehr diejenige der neuen SBB Transportpolizei Schweiz. Mit der neuen Gesetzesgrundlage, welche das Parlament zurzeit berät, soll die Transportpolizei die nötigen Voraussetzungen erhalten, um weiterhin gemeinsam mit ihren Partnern

von Kantonen und Bund ihr Ziel zu erreichen: die Sicherheit der Kundinnen und Kunden und des Personals der SBB zu verbessern.

Grippepandemie. Im Rahmen des nationalen Pandemieplans erstellte die SBB bereits im Jahr 2006 – damals ausgehend von einem möglichen Ausbruch der Vogelgrippe – gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) einen eigenen Plan. Ziele des Pandemieplans SBB sind der Schutz der SBB Mitarbeitenden und die Aufrechterhaltung eines grösstmöglichen Fahrplanangebotes.

Nach dem ersten Auftreten der pandemischen Grippe H1N1 (Schweinegrippe) auf dem amerikanischen Kontinent im Frühling 2009 wurde die Taskforce Pandemie der SBB aktiviert. Es wurden präventive und betriebliche Massnahmen vorbereitet, die laufende Kom-

Die SBB ist auf mögliche Szenarien einer ernsthaften Pandemie vorbereitet.

munikation SBB intern sichergestellt und eine Impfkation für die SBB Mitarbeitenden organisiert. Alle vorbereiteten betrieblichen Massnahmen der SBB wurden mit der Aufsichtsbehörde des Bundes koordiniert. Durch die frühe Aktivierung der Taskforce war und ist die SBB gut auf mögliche Szenarien einer ernsthaften Pandemie vorbereitet. Die Taskforce bleibt bestehen und setzt ihre Arbeit auch 2010 fort.

Sicherheitsgrundsätze des Verwaltungsrates.

Alle Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit basieren auf verbindlichen Grundsätzen des Verwaltungsrates SBB zur Sicherheit (Safety und Security). Zwei Fachbereichsrichtlinien der SBB im Bereich Safety und Security ordnen unter anderem die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen klar zu. Folgende Punkte sind in den Sicherheitsgrundsätzen des Verwaltungsrates der SBB festgeschrieben:

- Das hohe Sicherheitsniveau halten: Mit einem bereichsübergreifenden Sicherheitsmanagement-System (SMS) sorgt die SBB dafür, dass der erreichte hohe Standard für Kunden und Personal erhalten bleibt. Das Sicherheitsniveau entspricht den Vorgaben des Bundes als Eigner der SBB. Durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Risiken 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 unterstützen. Dazu gehört auch die Vorbildfunktion aller Mitarbeitenden und insbesondere der Führungskräfte.
- Sicherheitskommunikation: Die SBB führt intern und extern einen offenen Sicherheitsdialog.

Die SBB in den Augen der Kunden

Zufriedene Kundinnen und Kunden.

900 000 Kundinnen und Kunden schenken der SBB täglich ihr Vertrauen. Dieser Erfolg verpflichtet. Um zu wissen, was die Fahrgäste bewegt, misst die SBB kontinuierlich die Kundenzufriedenheit. Sie befragt jedes Jahr 20 000 Reisende per Telefon. Seit 2009 sind auch zwanzig Testkunden im Einsatz. Ebenfalls im Berichtsjahr nahm der Kundenbeirat Personenverkehr die Arbeit auf; im Bereich Güterverkehr existiert ein solcher Beirat bereits seit 2007. Im Personenverkehr lag die Kundenzufriedenheit 2009 praktisch auf Vorjahresniveau. Einzig die Bahnhöfe wurden kritischer beurteilt als im Vorjahr. Der Güterverkehr konnte die Kundenzufriedenheit steigern.

Die stetig steigende Zahl der Kundinnen und Kunden stellt der SBB und ihren Mitarbeitenden ein gutes Zeugnis aus. Die Leistung ist hart erarbeitet. Gleichzeitig verpflichtet dieses Vertrauen der Kunden aber auch. Die SBB muss ihr Angebot und ihren Kundenservice stetig verbessern. Das ist eine Herausforderung, zumal die Bahn an der Kapazitätsgrenze operiert. Umso wichtiger ist zu wissen, was die Fahrgäste bewegt und wo die Schwachstellen liegen. Dazu will die SBB noch besser auf die Kunden eingehen und sich direkt mit ihnen austauschen. So hat sie 2009 einen Kundenbeirat Personenverkehr geschaffen (siehe Box Seite 74). Ein Kundenbeirat Güterverkehr existiert bereits seit 2007.

In ihrem Bemühen, den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden noch besser zu entsprechen, setzt die SBB seit April 2009 zudem 20 Testkunden ein. Diese beurteilen im Auftrag des Unternehmens Aufenthaltsqualität und Kundeninformation am Bahnhof und im Zug nach festgelegten Kriterien. Aus diesen Berichten werden Massnahmen abgeleitet: Das können zum Beispiel Prozessanpassungen bei der Kundeninformation oder die Optimierung des Einsatzplanes bei der Reinigung sein.

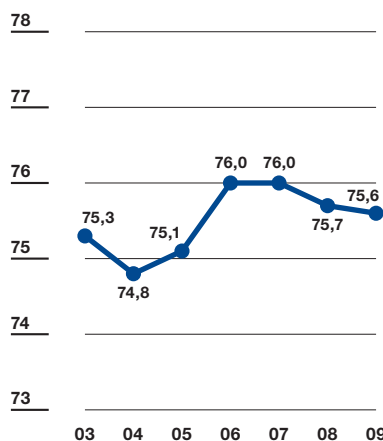
Kundeninformation verbessert.

Die kontinuierliche Erhebung Personenverkehr KEP misst seit 1983 die Mobilität und Zufriedenheit der Schweizerinnen und Schweizer mit der Bahn. Jeden Monat befragt das Marktforschungsinstitut Link telefonisch gegen 2000 Personen.

Die Gesamtzufriedenheit lag 2009 mit 75,6 Punkten leicht unter dem Vorjahreswert (75,7)¹. Der Bereich Fahrgastinformation verbesserte sich um 0,2 Punkte und erreichte den Höchstwert von 79,4 Punkten. Besonders erfreulich hat sich die Wahrnehmung der Kundeninformation im Störfall entwickelt. Die Anstrengungen in diesem Bereich und die ganzheitlichen Planungsprozesse bringen Erfolge. Informationen im Störfall werden heute zeitgleich auf allen Kanälen – Internet, Teletext, Radio und Telefon 166 – aufgeschaltet. Die Handy-Applikation SBB Mobile und RSS-Feeds mit Bahnverkehrs- und Fahrplanmeldungen sind bei den Kunden immer beliebter. Der Zugbegleiter kann auf seinem mobilen Gerät Fahrplan- und Störungsinformationen online abrufen und so im Zug die Reisenden umgehend informieren. Zusätzlich hat das integrierte Bahn-

¹ Aufgrund einer methodischen Änderung der Erhebung lassen sich diese Werte nicht mit den in früheren Geschäftsberichten ausgewiesenen Werten vergleichen.

Gesamtzufriedenheit Kunden in Punkten



verkehrszentrum im Bollwerk Bern neu die Möglichkeit, im Störfall Direktdurchsagen in die Fernverkehrszüge zu senden.

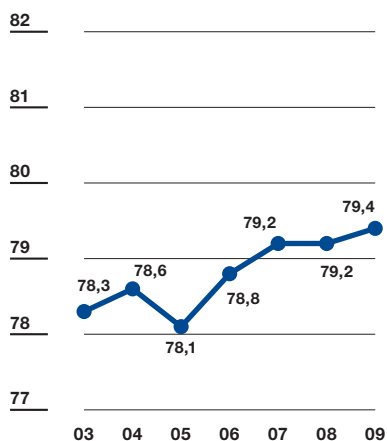
Rückgänge sind im Bereich Wohlbefinden zu verzeichnen: Negativer wurden 2009 die Sauberkeit und das allgemeine Klima im Zug sowie die Sitzplatzverfüg-

Die SBB will noch besser auf die Kunden eingehen und sich direkt mit ihnen austauschen.

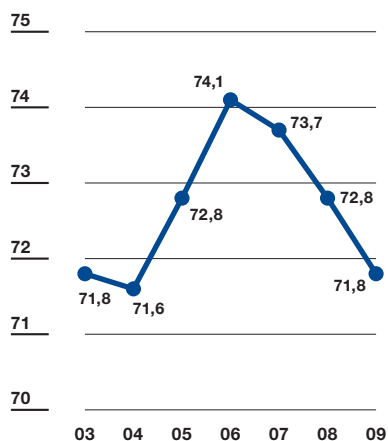
barkeit wahrgenommen. Dies trotz vermehrter Anstrengungen in der Reinigung. Die SBB muss angesichts der steigenden Verschmutzung in den Zügen ihre Prozesse verbessern – sei es mit der Anpassung von Reinigungssystemen oder Schulungen.

Die Unzufriedenheit über die Sitzplatzverfügbarkeit widerspiegelt die aktuelle Situation der SBB. In den Spitzenzeiten, die 25 % der Tageszeit ausmachen, werden rund 50 % der Fahrgäste befördert. Die Bewältigung der Tagesspitzen kostet die SBB viel. Durchschnittlich sind die Züge lediglich zu 30,7 % im Fernverkehr und zu 18,9 % im Regionalverkehr ausgelastet. Das Stehplatz-

Kundenzufriedenheit Fahrgastinformation in Punkten



Kundenzufriedenheit Wohlbefinden in Punkten



monitoring der SBB zeigt: Im Fernverkehr gibt es momentan pro Tag nur in drei Zügen zu wenig Sitzplätze. Das Platzproblem betrifft also vorwiegend den Regionalverkehr in den Spitzenzeiten.

Die Beurteilung des Bereichs Angebot/Leistung hat sich deutlich verbessert und erreicht einen Höchststand. Insbesondere das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Beurteilung des Fahrplanangebots sind positiv, während die Pünktlichkeit trotz der Verbesserung (siehe

Im Fernverkehr gibt es momentan nur in drei Zügen zu wenig Sitzplätze. Das Platzproblem betrifft vorwiegend den Regionalverkehr.

Seite 21) kritischer gesehen wird. Die SBB wird sich im Hinblick auf die anstehenden Tarifmassnahmen 2010 besonders anstrengen müssen, die Zufriedenheit der Zugreisenden in diesem Bereich weiter zu erhöhen.

Der Bereich Freundlichkeit/Kompetenz Personal hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Punkte verschlechtert, bleibt aber mit 81,9 Punkten auf hohem Niveau.

42000 Kundenreaktionen.

Was die Kundinnen und Kunden bewegt, freut und ärgert, erfährt der Kundendienst der SBB aus erster Hand. Im vergangenen Jahr gingen 42 200 schriftliche Kundenreaktionen ein, so viele wie nie zuvor (2008: 35 000). Die Gründe für die Zunahme liegen unter anderem in der immer grösseren Zahl der Reisenden, aber wohl auch darin, dass die schriftliche Kommunikation durch das E-Mail vereinfacht wird. Besonders viele Reaktionen gab es zu den Themen Pünktlichkeit, Billettautomaten, Kundeninformation, Billettschalter, Zugbegleitung, Billettpreise und neu auch zu den internationalen Fahrgastrechten. Alle Kundenreaktionen werden systematisch ausgewertet, wo immer möglich werden Massnahmen eingeleitet. Dies können simple Reparaturen, aber auch Änderungen in Prozessen oder – bei Anschlussbrüchen – Anpassungen im Fahrplan sein.

Kunden mit Bahnhöfen weniger zufrieden.

Auch 2009 befragte die SBB 6500 Personen aus dem Einzugsgebiet der grössten 30 Schweizer Bahnhöfe. Die Gesamtzufriedenheit mit den Angeboten und Leistungen in den Bahnhöfen ging zurück – sie sank um fast zwei Punkte auf 78,3 Punkte. Insbesondere das Sicherheitsgefühl am Abend, das Platzangebot und die Bewegungsfreiheit auf Perrons, Aufgängen und Hauptein-

gängen sowie die Sauberkeit im Publikumsbereich wurden 2009 kritischer bewertet. Negativ wirkten sich auch Umbauten – wie zum Beispiel am Bahnhof Aarau – auf die Zufriedenheit aus.

Die SBB leitete aus diesen Resultaten Massnahmen ab: Wo nötig verbesserte sie etwa die Beleuchtung oder optimierte Objektschutzzeitsätze. Die SBB setzt sich aber auch darüber hinaus für attraktivere Bahnhöfe ein. Aufgrund von Kundenreaktionen überarbeitete sie zum Beispiel die Grundlagen für die Promotionsaktivitäten an den Bahnhöfen, wodurch die Qualitätsanforderungen erhöht und die Anzahl Promotionen reduziert werden konnten.

Zufriedene Kunden bei SBB Cargo.

SBB Cargo erreichte 2009 die höchste Kundenzufriedenheit seit Beginn der Messung 2003. Die Kunden beurteilten SBB Cargo mit einem Wert von 7,69 von 10 Punkten (2008: 7,40). In den letzten Jahren konnte die Kundenzufriedenheit kontinuierlich verbessert werden.

Das erfolgreichste Resultat seit 2003 erzielte der Geschäftsbereich Schweiz mit einem Wert von 7,61 Punkten (7,08). Die Zufriedenheit stieg in beinahe allen beurteilten Bereichen. Sehr zufrieden waren die Kunden mit ihren kommerziellen Ansprechpartnern, der Qualität der Transportabwicklung und der Kommunika-

Der neue Kundenbeirat Personenverkehr

Kundinnen und Kunden direkt einbeziehen, gemeinsam Leistungen gestalten und Erfahrungen besprechen: Das ist die Aufgabe des Kundenbeirats Personenverkehr, der 2009 ins Leben gerufen wurde. Über 3000 Personen bewarben sich während der öffentlichen Ausschreibung im Juli um einen Sitz im neuen Gremium. Die Anmeldungen wurden nach Geschlecht, Sprachzugehörigkeit, Alter und Abonnementbesitz gruppiert und ausgelost. Dies, um einen möglichst repräsentativen Querschnitt zu erhalten.

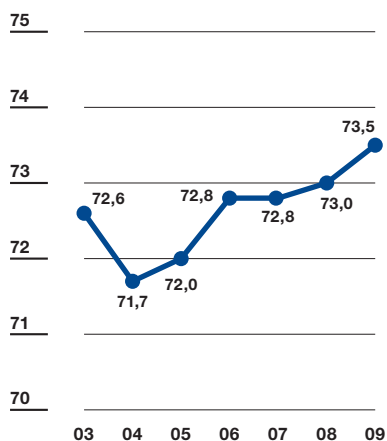
Der Kundenbeirat Personenverkehr, der im September erstmals zusammentrat, zählt 29 Mitglieder. Vier Personen vertreten Interessensgemeinschaften: die Schweizerische Stiftung für Konsumentenschutz, die Fédération Romande des Consommateurs, die Bahnkundenorganisation «Pro Bahn Schweiz» sowie die «Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr». Die Sitzungen finden drei- bis viermal jährlich statt.

An den beiden Sitzungen 2009 wurden die Schwerpunktthemen Kundenzufriedenheit sowie Preis- und Sortimentsgestaltung diskutiert.

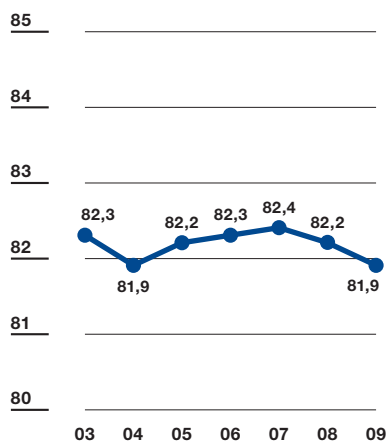
Im Beirat berichten die Kunden über ihre Erfahrungen mit der SBB und formulieren ihre Erwartungen an Leistungen und Qualität. Die Themen bestimmen sie selber. In Gruppendiskussionen entwickeln sie Ideen und Vorschläge.

Die SBB erhält damit frühzeitig eine Einschätzung aus Fahrgastsicht zu ihren Leistungen, zu Projektideen und Konzepten. Leiter des Kundenbeirats ist der Chef Personenverkehr SBB. Damit ist eine direkte Kommunikation zwischen Kunden und SBB Spitze gewährleistet. Der SBB Vertreter informiert während der Sitzungen über interne Überlegungen und anstehende Vorhaben der SBB und liefert Hintergrundinformationen.

Kundenzufriedenheit Angebot/Leistung in Punkten



Kundenzufriedenheit Personal in Punkten



tion. Weniger gross war die Zufriedenheit mit der Rechnungsstellung und dem Beschwerdemanagement.

Die Kunden des Geschäftsbereichs International inklusive der Tochtergesellschaft ChemOil Logistics AG bewerteten die erbrachten Leistungen mit 7,88 Punkten (7,24). Das ist der beste Wert seit Beginn der Messung. Sehr zufrieden waren die Kunden mit ihrem kommerziellen Ansprechpartner, der Kommunikation und der Transportabwicklung. Aus Kundensicht konnte im Vergleich zum Vorjahr die Zufriedenheit über alle Qualitätsmerkmale erhöht werden. Im kritischen Bewertungsbereich lagen das Beschwerdemanagement und die Rechnungsstellung. Jedoch entwickelten sich 2009 auch diese Bereiche positiv.

Ausblick.

Die SBB wird sich auch 2010 für ihre Kundinnen und Kunden engagieren und die Leistung weiter verbessern. Künftig wird die SBB vermehrt für nicht eingehaltene Serviceversprechen einstehen. Das erwarten die Kunden, das erwartet die Politik. Zuletzt hat die SBB mit der Umsetzung der europäischen Rückerstattungs-Vorgaben einen Schritt in diese Richtung unternommen. Seit dem Fahrplanwechsel gelten neue kundenfreundlichere Vorgaben bei Verspätungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Ab 60 Minuten Verspätung werden 25 % des Fahrpreises rückerstattet, ab 120 Minuten 50 %. Bei TGV-Verbindungen ist die SBB schon heute grosszügi-

ger, als es die europäischen Vorgaben verlangen. So wird bereits ab 30 Minuten Verspätung ein Drittel des Fahrpreises rückerstattet. Weitere Massnahmen in diesem Sinne müssen 2010 folgen.

Dass sich die Fahrgäste jederzeit gut aufgehoben fühlen und gut ankommen, ist auch 2010 die Motivation. Es zählt die von den Kunden wahrgenommene Qualität. In diesem Sinne entwickelt die SBB ihre Messinstrumente ständig weiter. Die SBB dankt ihren Kundinnen und Kunden.

Künftig wird die SBB vermehrt für nicht eingehaltene Serviceversprechen einstehen.

Das erwarten die Kunden, das erwartet die Politik.

Die SBB und ihre Tochtergesellschaften

Flexibel und marktnah dank lokaler Verankerung.

Die Tochtergesellschaften der SBB erbrachten 2009 mehrheitlich sehr gute Leistungen. Die Gesellschaften des Regionalverkehrs verzeichneten wiederum eine steigende Nachfrage – dies dank lokaler Verankerung, Marktnähe und Flexibilität. Die Touristik-Töchter des Personenverkehrs erzielten trotz schwieriger Wirtschaftslage Rekordergebnisse. Das Geschäft von Cisalpino wurde Ende 2009 grundlegend restrukturiert, der Verkehr wird neu direkt von SBB und Trenitalia geführt. Die bei der Division Infrastruktur angesiedelten Kraftwerk-Gesellschaften leisteten einen wesentlichen Beitrag zur Energieversorgung der SBB.

Tochtergesellschaften sind dank ihrer lokalen Verankerung und Flexibilität ein strategischer Erfolgsfaktor für die SBB. Sie positionieren sich in ihren spezifischen Kern- und Marktgebieten als marktnahe Unternehmen. Die Tochtergesellschaften sind stark in den Konzern eingebunden und tragen entscheidend zu dessen Gesamtleistung bei. Ihr Auftritt am Markt ist auf die Dachmarkenstrategie der SBB abgestimmt.

Personenverkehr. Die Regionalverkehrstochter treten als Komplettanbieter von Mobilitätslösungen in der Schweiz sowie im grenznahen Ausland auf. Hier liegt der Fokus auch auf dem regionalen Freizeitmarkt. Das Ziel ist, Mehrkonsum in den nachfrageschwächeren Zeiten zu schaffen und so die Auslastung zu erhöhen. Gleichzeitig ist der Regionalverkehr ein wichtiger Zubringer für den Fernverkehr der SBB.

RailAway und Switzerland Travel Centre bieten umfassende Serviceleistungen im Bereich Tourismus und entwickeln in Kooperation mit touristischen Partnern attraktive Freizeitangebote.

Infrastruktur. In der Schweiz beträgt der Anteil der Wasserkraft am Stromverbrauchsmix rund 34 %. Die SBB deckt insgesamt über 70 % des Energiekonsums aller Bahnstromkunden mit Wasserkraft aus eigenen und Partnerwerken ab.

Güterverkehr. SBB Cargo gründete als erstes ausländisches Bahnunternehmen Tochtergesellschaften in Deutschland und in Italien. Die Unternehmen operieren in Deutschland und in Italien mit eigenen Lokomotiven

Die Tochtergesellschaften sind ein strategischer Erfolgsfaktor der SBB.

und eigenem Personal. Der Sitz der SBB Cargo Deutschland ist in Duisburg. SBB Cargo Italia hat ihren Firmensitz in Gallarate nahe Mailand, wo sich auch die eigene Ausbildungsstätte für italienische Lokomotivführer befindet. Auf die Logistik von Mineralöl und chemischen Produkten ist ChemOil Logistics mit Sitz in Basel spezialisiert. Mehr über SBB Cargo International finden Sie in der Konzernberichterstattung auf Seite 34.

Insgesamt verfügt die SBB über 23 Tochtergesellschaften (siehe Seite 136). Hier einige Eckdaten zum Geschäftsverlauf 2009:

Regionalverkehr.

SBB Gmbh (SBB-Beteiligung 100 %). Die SBB GmbH betreibt die deutschen Strecken der Regio-S-Bahn Basel sowie den «seehas» im Bodenseegebiet. Auf der Wiesentalbahn (S5 und S6) beförderte die SBB GmbH im Berichtsjahr 6 % mehr Fahrgäste als 2008. Die Zahl der Personenkilometer erhöhte sich auf über 60 Mio. Seit Betriebsaufnahme im Jahr 2004 nahm die Nachfrage um 50 % zu. Die Verkehrsleistung beim «seehas» betrug 73 Mio. Personenkilometer. Der Verkehrsertrag erreichte EUR 9,20 Mio. (2008: EUR 8,35 Mio.). Dank sehr guter Qualität (unter anderem eine Pünktlichkeit von 99 %) resultierte 2009 ein vertraglicher Bonus des Landes Baden-Württemberg.

Thurbo (90 %). Thurbo erbrachte 2009 eine Verkehrsleistung von 398 Mio. Personenkilometer. Die Zunahme von 1,6 % entspricht der von Bund und Kantonen bestellten Angebotserweiterung.

Der Verkehrsertrag betrug 2009 CHF 59,1 Mio. (-1,4 %). Thurbo setzte im Jahr 2009 wichtige strategische Projekte um, darunter die Einführung des GSMR-Funks. Eine nächste Herausforderung wird die Inbetriebnahme der S-Bahn St. Gallen per 2013 sein. Die Basis dafür wurde mit der Verlängerung und zukunftsgerichteten Anpassung der Konzession Ende 2009 geschaffen.

RegionAlps (70 %). Seit Juni 2009 ist die Walliser Regionalverkehrstochter RegionAlps mit ihrer eigenen Flotte unterwegs, dazu gehören 13 neue Dominos und drei NINA-Züge. Die Verkehrsleistung von RegionAlps betrug 48,6 Mio. Personenkilometer. Erfreulich entwickelte sich der Verkehrsertrag: Er stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4 % auf CHF 7,57 Mio. Im Zuge der 2009 durchgeführten Kapitalerhöhung wurde der Kanton Wallis neuer Mitaktionär (12 %).

Zentralbahn (66 %). Die Zentralbahn-Flotte war auch 2009 erfolgreich unterwegs. Sie steigerte die Verkehrsleistung auf 123,7 Mio. Personenkilometer (2008: 120,8 Mio.), der Verkehrsertrag stieg um 1,9 % auf CHF 25,7 Mio. Im Verlaufe des Jahres konnten zudem die Rohbauarbeiten im Tunnel Engelberg abgeschlossen werden. Dieser wird per Ende 2010 dem operativen Betrieb über-

geben. Mit dem neuen Tunnel kann die Sitzplatzkapazität von Luzern nach Engelberg künftig mehr als verdoppelt werden.

Tilo (50 %). Tilo konnte die Verkehrsleistung 2009 um 16 % auf 125 Mio. Personenkilometer steigern. Seit 2004 erhöhte sich die Nachfrage um 65 %. Der Verkehrsertrag betrug CHF 17,1 (+9 %). Die erste Komposition der neuen FLIRT-Flotte von Tilo erhielt 2009 die Betriebszulassung auch für das italienische Bahnnetz von RFI und verkehrt im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Biasca und Como-Albate mit einem kurzen fahrplanmässigen Halt in Chiasso. Mit dem Fahrplanwechsel konnte Tilo die S30 Bellinzona–Luino bis nach Gallarate-Busto verlängern.

Fernverkehr.

Elvetino (100 %). Das Gastronomieunternehmen erreichte nach einem konjunkturbedingt schwierigen Jahresbeginn eine insgesamt zufriedenstellende Absatzleistung. Seit Ende 2009 fällt das Nachtzuggeschäft von und nach Italien aufgrund der Einstellung dieser Verbindung weg. Erwähnenswert ist die versuchsweise Einführung des Gastronomieangebots am Platz auf den ICN-Verbindungen am Gotthard.

RailAway (86 %). RailAway AG verkaufte in ihrem 10. Geschäftsjahr trotz schwieriger Wirtschaftslage erstmals über zwei Millionen Freizeitangebote (+26 %). Der Bruttoumsatz aller vier strategischen Geschäftsfelder betrug CHF 210 Mio., trotz rezessionsbedingter Einbussen im Incoming-Geschäft sowie bei den Charter-Firmengeschäften. Herausragend war die Entwicklung in den Bereichen Individualreisen Schweiz sowie bei den Ausstellungen und Musical/Events.

Switzerland Travel Centre STC (67 %). STC konnte 2009 gegenüber dem Vorjahr das Buchungsvolumen um CHF 4 Mio. auf rund CHF 55 Mio. steigern. Die Ergebnismarge hat sich weiter verbessert. Das Jahr 2009 stellte ein Rekordjahr dar, nicht zuletzt dank eines Impulsprogramms mit stets neuen attraktiven Kombiangeboten Hotel/Bahn.

Cisalpino (50 %). Der Betrieb war durch die bekannten technischen Schwierigkeiten mit den Neigezügen des Typs ETR 470 gekennzeichnet. Im zweiten Semester 2009 konnten die ersten ETR 610 Neigezüge mit über zwei Jahren Lieferverzögerung erfolgreich abgenommen und zwischen Genf und Mailand eingesetzt wer-

den. SBB und Trenitalia entschieden aufgrund der Qualitätsprobleme, den internationalen Personenverkehr zwischen der Schweiz und Italien ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wieder im Rahmen des bewährten Routemanagements zu übernehmen. Die operative Tätigkeit von Cisalpino wurde auf dieses Datum eingestellt.

Öffentliche Sicherheit.

Securitrans Public Transport Security (51 %). Die Sparte Bahnpolizei wurde Ende 2009 aus der Securitrans herausgelöst und näher an die SBB geführt. Damit wurden die hoheitlichen und nichthoheitlichen Tätigkeiten voneinander getrennt. Die bei Securitrans verbleibenden zwei Sparten, Personen- und Objektschutz sowie Bahnbaustellensicherheit, die hauptsächlich Leistungen für die SBB erbringen, entwickelten sich planmässig.

Kraftwerke.

Etzelwerk (100 %). Das Etzelwerk produzierte im Jahr 2009 rund 11 % des Bedarfs an Bahnstrom, nämlich 234 GWh. Das Wasser für die Energieproduktion stammt aus dem Sihlsee. Die Sanierung des Hühnermattdamms bei Einsiedeln wurde 2009 abgeschlossen. Um das Nadelöhr auf der beliebten Langlaufloipe zu entschärfen, wurde der Steg im Zuge der Bauarbeiten markant verbreitert.

Kraftwerk Amsteg (90 %). Mit 481 GWh Einphasen-Bahnstrom stellte das Kraftwerk Amsteg 2009 rund 23 % des Bedarfs an Bahnstrom her. Vor allem dank hoher Wasserzuflüsse im Sommer ist dies die zweithöchste produzierte Menge seit der Betriebsaufnahme des neuen Werks im Jahr 1998. Das Wasser für die Energieproduktion stammt aus dem Göschenalpsee sowie aus dem Reuss- und Maderanertal.

Kraftwerk Rapperswil-Auenstein (55 %). Das Kraftwerk Rapperswil-Auenstein ist ein Partnerwerk. Es gehört zu 55 % der SBB sowie zu 45 % der Axpo AG und produziert Bahnstrom aus dem Flusswasser der Aare. Im Jahr 2009 wurden 104 GWh Bahnstrom an die SBB abgegeben, was rund 5 % des Bedarfs entsprach. 2009 wurden grosse Teile des neuen Dotierwasserkraftwerks gebaut. Die Inbetriebnahme dieser Anlage, welche die Nutzung der von Gesetzes wegen erhöhten Restwassermenge ermöglicht, erfolgt 2010.

Güterverkehr.

SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland (SBB Cargo-Beteiligung 100 %). In Deutschland ging die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 9,1 % zurück, in Italien stieg sie um 24 %.

ChemOil (100 %). Leicht zulegen konnte das Geschäft der ChemOil AG. Dank dem Gewinn neuer Marktanteile im Mineralölverkehr konnten die Rückgänge im Chemiebereich mehr als wettgemacht werden.

Herausforderungen 2010.

Einige Tochtergesellschaften stehen 2010 vor grösseren Herausforderungen. So zum Beispiel die Cargo-Gesellschaften in Deutschland und Italien. Die SBB hat die strategischen Stossrichtungen für die Entwicklung ihres Güterbereiches weiter konkretisiert und festgelegt. Die internationalen Ganzzugsverkehre im alpenquerenden Transitverkehr werden in eine separate Gesellschaft ausgegliedert. Im Schweizer Wagenladungsverkehr will SBB Cargo ihre Dienstleistungen in Zukunft stärker standardisieren und ihr Angebot enger mit ihren Kunden verzahnen.

Nach der Restrukturierung von Cisalpino muss sich nun die SBB beweisen und die Qualität und Pünktlichkeit nochmals spürbar steigern. Mit Dispozügen in

Mehrere Tochtergesellschaften der SBB sind im Umbruch.

Zürich und Mailand sowie dem Einsatz von Bordtechnikern konnte der Fahrplan bereits stabilisiert werden. Ab Sommer 2010 wird die SBB in Basel einen Grossteil der gesamten Instandhaltung ihrer ETR 470 übernehmen können. Davon verspricht sich die SBB mittelfristig ebenfalls eine verbesserte Betriebsstabilität. Für die ETR-610-Flotte der SBB wird bereits 95 % der Instandhaltung in Genf durchgeführt. Noch im Lauf des Jahres 2010 wird die SBB auch die Sicherungssysteme für Italien und somit die gesamten Instandhaltungsleistungen der ETR 610 selber übernehmen können.

Die Pensionskasse SBB

Finanzielle Erholung, Sanierungskonzept implementiert.

Im ersten Quartal 2009 setzten sich die Turbulenzen des Vorjahres an den Finanzmärkten fort. Deren Erholung im weiteren Verlauf des Jahres sorgte in der Folge für einen positiven Jahresabschluss der Pensionskasse SBB (PK SBB). Trotz einer Performance von 10,4 %, einem Gewinn von CHF 767 Mio. und einem Deckungsgrad von 84,4 % präsentiert sich die finanzielle Situation der Kasse weiterhin angespannt. Die SBB und der Stiftungsrat der PK SBB verabschiedeten im Herbst 2009 ein umfassendes Sanierungskonzept, das Unternehmen und Versicherte in hohem Masse fordert. Damit die Sanierung gelingt, braucht es auch einen substanziellen Beitrag des Bundes.

Die seit Mitte 2007 andauernde Finanzkrise setzte sich im ersten Quartal 2009 in gleicher Intensität fort. Der Schweizerische Aktienindex SPI erreichte am 9. März den Tiefpunkt seit Beginn der Krise, was einem Verlust seit Jahresbeginn von über 20 % entsprach. Das Vertrauen der Anleger in die Banken und Finanzmärkte schwand zusehends. Zugleich wirkte sich die Finanzkrise zusehends auf die Realwirtschaft aus und führte im Jahresverlauf zur schärfsten Rezession seit dem 2. Weltkrieg. Nur dank massiven Interventionen der Zentralbanken und der Regierungen konnte die Abwärtsspirale gestoppt werden. Das weltweit koordinierte Vorgehen führte zu einer vorsichtigen Rückkehr des Anlegervertrauens, gefolgt von einer unerwartet raschen Erholung der Aktienmärkte.

In der zweiten Jahreshälfte wurden die Verluste aus dem ersten Quartal wettgemacht, der SPI schloss Ende 2009 mit einem Jahresplus von 23,2 %. Die expansive Geldpolitik der Zentralbanken und die getrübbten Wirtschaftsaussichten liessen die Zinsen im Verlaufe des Jahres auf ein Rekordtief sinken. Die kurzfristigen 3-Monats-Zinssätze in der Schweiz erreichten mit 0,25 % beinahe den Nullpunkt. Die 10-jährigen Schweizerischen Bundesobligationen notierten Ende Jahr bei 1,8 % – ein Niveau, das letztmals 2003 beobachtet worden war.

Weiteres Sanierungspaket beschlossen.

Die negativen Anlagerenditen zu Beginn des Jahres 2009 verschlechterten die bereits angespannte finanzielle Lage der PK SBB weiter. Die SBB und der Stiftungsrat der PK SBB beschlossen im Herbst die dringend notwendige Sanierung mit schmerzhaften Massnahmen, die für alle Beteiligten an der Grenze des Zumutbaren sind. Das Sanierungspaket, das in den nächsten zehn Jahren umgesetzt wird, beruht auf drei Pfeilern mit gleichwertigen Beiträgen der SBB, des Bundes und der Versicherten: Den ersten und den zweiten Pfeiler leisten die SBB und die Versicherten:

- Die SBB bezahlt einen Sanierungsbeitrag von CHF 938 Mio. zugunsten der PK SBB.
- Die SBB und die Versicherten bezahlen paritätisch vom 1. Januar 2010 bis 30. Juni 2010 je 2,0 % und ab 1. Juli 2010 je 2,5 % des beitragspflichtigen Lohnes als Sanierungsbeitrag. Die Sanierungsbeiträge werden erhoben, bis die PK SBB wieder einen Deckungsgrad von 100 % erreicht hat.
- Die Versicherten müssen zusätzliche einschneidende finanzielle Beiträge zur Sanierung entrichten. Die Al-

tersguthaben wurden 2009 mit 0 % verzinst, und während der gesamten Sanierungsphase – bis zu einem Deckungsgrad von rund 107,5 % – kommt nun der BVG-Mindestzinssatz (gegenwärtig 2,0 %) zur Anwendung. Dies sind 1,5 % weniger als im Vorsorgeplan vorgesehen.

- Die Rentenbezüger müssen ebenfalls ihren Beitrag leisten. Während der gesamten Sanierungsphase werden die Renten nicht an die Teuerung angepasst.
- Das ordentliche Rentenalter wird von 63,5 Jahre auf 65 Jahre erhöht.

Insgesamt erbrachten SBB und Versicherte bereits zwischen 2003 bis Ende 2009 Sanierungsleistungen von insgesamt CHF 1661 Mio. Zusätzlich mussten die Versicherten Verluste aufgrund der Minderverzinsung der Altersguthaben von CHF 253 Mio. zwischen 2007 und 2009 akzeptieren.

Der Bund in der Pflicht.

Den dritten Pfeiler des Sanierungskonzeptes stellt der in Aussicht gestellte Beitrag des Bundes dar. Nachdem der Bundesrat im Juni 2009 angekündigt hatte, die Sanierung der PK SBB mit einem Betrag von CHF 1148 Mio. zu unterstützen, überwies er am 5. März 2010 die entsprechende Botschaft an die eidgenössischen Räte.

Der Bund beteiligte sich bis heute nicht an der Sanierung der PK SBB. Damit die Sanierung gelingt,

Bis Ende 2009 erbrachten SBB und Versicherte Sanierungsleistungen von insgesamt CHF 1661 Mio. an die PK SBB.

braucht es einen namhaften Beitrag des Bundes im Umfang des vom Bundesrat beantragten Sanierungsbeitrages von CHF 1148 Mio.

Die Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Sanierung ist nötig, weil der Bund die PK SBB bei der Gründung Ende der 90er Jahre ungenügend ausfinanzierte. Der Bund hatte damals auf die Mitgabe der nö-

tigen Schwankungsreserven und auf die Ausfinanzierung von Altlasten verzichtet.

Mit der Erreichung eines Deckungsgrades von 100 % ist die Kasse aber nicht nachhaltig saniert. Dies ist erst nach dem Aufbau von Wertschwankungsreserven erreicht. Die PK SBB benötigt Reserven von rund 15 % der Verpflichtungen.

Die Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Sanierung ist gerechtfertigt, weil die Versicherten der SBB Anspruch haben auf Gleichbehandlung mit den Versicherten der Pensionskassen anderer bundesnaher Betriebe. Bei der Ausfinanzierung wurden die Versicherten der PK SBB im Vergleich mit den anderen bundesnahen Kassen ungleich behandelt und schlech-

Der Deckungsgrad konnte auf 84,4 % erhöht werden. Damit hat sich die Lage der Pensionskasse jedoch nur leicht verbessert.

ter gestellt, so etwa bei der Übernahme der Altrentner und bei der Regelung der Schwankungsreserven. Zudem wurde keine der anderen bundesnahen Kassen zu einem ähnlich ungünstigen Zeitpunkt ausfinanziert wie damals die PK SBB. Die 1998 geschaffene finanzielle Basis der PK SBB brach denn auch bereits gegen Ende 2001 mit der ersten Börsenbaisse ein. Nur vier Jahre nach ihrer Gründung war die PK SBB ein Sanierungsfall.

Die Beteiligung des Bundes an den Kosten für die Sanierung ist wichtig, weil SBB und Versicherte die Sanierung nicht alleine bewältigen können, ohne die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der SBB zu gefährden.

Finanzielle Situation bleibt angespannt.

Die unerwartet starke und rasche Erholung der Finanzmärkte führte zu einem positiven Geschäftsabschluss der PK SBB. Die Kasse erzielte einen Überschuss von CHF 767 Mio. nach einem Verlust von CHF 1882 Mio. im Vorjahr. Die erzielte Performance ist mit 10,4 % (nach -11,5 % im vergangenen Jahr) zwar positiv, liegt jedoch 1,3 % hinter der für die PK SBB spezifischen Benchmark zurück. Dieser Rückstand ist mit einer eher vorsichtigen Positionierung unserer Anlagen zu begründen. Angesichts der angespannten finanziellen Lage der Kasse sowie der grossen Unsicherheiten und Turbulenzen zum Jahresbeginn war diese Strategie richtig. Diese Ausrichtung der Anlagen war auch verantwortlich dafür, dass die Kasse 2008 weniger hart getroffen wurde als andere und eine positive Relativperformance von 1,27 % erzielte.

Mit dieser Performance steht die PK SBB im Feld der Schweizer Pensionskassen gut da. Der Schweizer Pensionskassen-Index der Credit Suisse weist für das Jahr 2009 eine durchschnittliche Performance von 10,9 % aus.

Performance-Entwicklung auf Anlagekapital 1999–2009

in %	PK SBB	Benchmark	Differenz
1999 (ab 1.2.)	6,79	6,34	0,45
2000	2,71	2,66	0,05
2001	-2,36	-2,56	0,20
2002	-5,70	-5,34	-0,36
2003	7,55	7,59	-0,04
2004	3,94	4,39	-0,45
2005	10,41	10,06	0,35
2006	5,62	4,54	1,08
2007	1,08	0,77	0,31
2008	-11,48	-12,75	1,27
2009	10,40	11,70	-1,3

Mit der erwirtschafteten Rendite konnte der Deckungsgrad der Kasse von 79,2 % auf 84,4 % erhöht werden. Damit hat sich die finanzielle Lage jedoch nur leicht verbessert. Die Unterdeckung beträgt insgesamt nach wie vor CHF 2215 Mio. Für die Sanierung genügt lediglich die Behebung der aktuellen Unterdeckung nicht: Die PK SBB benötigt einen Deckungsgrad von 115 %.

Die Bedeutung dieser Wertschwankungsreserven zeigte sich gerade in der jüngsten Finanzkrise deutlich: Kassen, welche zu Beginn der Finanzkrise geringe oder –

wie im Falle der PK SBB – gar keine Wertschwankungsreserven aufwiesen, sahen sich zu teilweise tiefgreifenden Sanierungsmaßnahmen gezwungen, um das finanzielle Gleichgewicht wieder herstellen zu können. Ein hoher Rentneranteil wie bei der PK SBB schränkt die Sanierungsmöglichkeiten und deren Wirksamkeit zusätzlich ein, da die Leistungen der Rentner geschützt sind.

Ausblick 2010.

Mit der 2009 erfolgten Ernennung des neuen Geschäftsführers werden die strategische Ausrichtung der Kasse überprüft und das Risk Management optimiert. Das vom Stiftungsrat beschlossene Sanierungskonzept wird für die PK SBB und ihre Mitglieder in den kommenden Jahren aber das zentrale Thema bleiben. Aus eigener Kraft und ohne Beitrag des Bundes kann sich die Kasse nicht sanieren. Der Beitrag des Bundes ist unabdingbar für ihre Gesundheit.

Ob die Kapitalmärkte die erwartete Rendite erreichen und damit einen Beitrag zur Sanierung leisten können, bleibt angesichts der unsicheren wirtschaftlichen Aussichten ungewiss. Die Auswirkungen der in der Krise durch die internationale Staatengemeinschaft eingegangenen Verschuldung sind selbst für die Ökonomen unklar. Die finanzielle Sanierung der PK SBB lediglich auf eine starke und lange anhaltende positive Entwicklung der Finanzmärkte abzustützen, wäre deshalb verantwortungslos.

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 setzt eine den modernen Corporate-Governance-Grundsätzen entsprechende Unternehmensführung sowie eine transparente Informationspolitik täglich in der Praxis um.

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 in Bezug auf Gliederung und Organisation an der Richtlinie betreffend Information zur Corporate Governance der SIX Swiss Exchange. 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 Konzernbereiche 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 136 aufgeführt. Dabei handelt es sich ausnahmslos um nicht kotierte, privatrechtliche Gesellschaften.

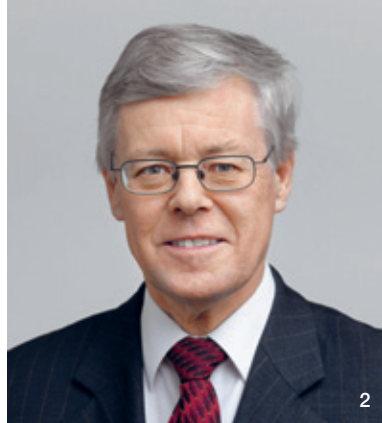
Die Divisionen und Bereiche sind für die ihnen zugeordneten Gesellschaften verantwortlich und führen diese unter Berücksichtigung der konzernweit gültigen Vorgaben. Die voll konsolidierten Tochtergesellschaften werden direkt geführt, die übrigen durch die Vertretung der SBB in den jeweiligen Verwaltungsräten 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 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.

Vorwort 05
Die SBB im Geschäftsjahr 2009 20
Die SBB und die Leistungen für die Schweiz 47
Die SBB und die Sicherheit 65
Die SBB in den Augen der Kunden 71
Die SBB und ihre Tochtergesellschaften 76
Die Pensionskasse SBB 80
[Corporate Governance](#) 84
Jahreschronik 95
Finanzbericht 101



Verwaltungsrat.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates. Die unten stehende Aufstellung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung des Verwaltungsrates am 31. Dezember 2009, 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.

1 Ulrich Gygi (1946, CH)

Verwaltungsratspräsident seit 2009, Dr. rer. pol., Vorsitzender des Personalausschusses 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. 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 der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV).

Andere Mandate: SP-Grossrat im bernischen Kantonsparlament | Pensionskasse Jungfraubahnen, Stiftungsrat.

4 Olivier Steimer (1955, CH)

Mitglied seit 2003, lic. iur. (Universität Lausanne), International Banking School in New York. Vorsitzender des Corporate-Governance-Ausschusses sowie Mitglied des Audit Committees. Verwaltungsrats- und andere Mandate: Banque Cantonale Vaudoise, Präsident | Stiftung Hoffnung für Menschen in Not, Murten, Stiftungsrat | Bureau de construction de l'Université de Lausanne-Dorigny, Vorsitzender des Komitees | Swiss Finance Institute, Zürich, Präsident Stiftungsrat | Stiftung Banque Cantonale Vaudoise, Stiftungsrat | ACE Ltd, Zürich | Renault Finance SA, Lausanne | Banque Piguet & Cie SA, Yverdon-les-Bains, Präsident des Verwaltungsrates | Schweizerische Nationalbank, Zürich und Bern, Mitglied des Bankrats | The Centre for Humanitarian Dialogue (The HD Centre), Genf, Stiftungsrat | Mitglied des Vorstandsausschusses der economiesuisse.

5 Christiane Brunner (1947, CH), Personalvertreterin

Mitglied seit 2005, Rechtsanwältin, Mitglied des Personalausschusses.

Andere Mandate: Präsidentin des Rats der Fachhochschule Genf.

6 Andreas Hunziker (1958, CH)

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

Andere Mandate: Universität St. Gallen, Privatdozent.

7 Conrad Löffel (1946, CH)

Mitglied seit 2008, Selbstständiger Unternehmensberater/diplomierter Wirtschaftsprüfer, Vorsitzender des Audit Committees.

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

8 Bernd Malmström (1941, D)

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

Aufsichtsrats- und andere Mandate: BLG Logistics GmbH, Bremen, Beirat | HHLA Intermodal GmbH, Hamburg | IFCO-Systems B.V., Amsterdam, Vorsitzender | K + S AG, Kassel | Lehnkering GmbH, Duisburg, Vorsitzender | Times matters GmbH, Neu-Isenburg, Vorsitzender | VTG AG, Hamburg | DAL (Deutsche Afrika-Linien, Reederei), Hamburg, Beirat.

9 Ilona De March (1963, CH)

Mitglied seit 24. Juni 2009, BCD Travel, President EMEA sowie Mitglied des globalen Boards, Utrecht.

Aufsichtsratsmandat: See Tickets Netherlands.

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 87) 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 der SBB AG 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 Amtsdauren 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 Ausschüsse des Verwaltungsrates sowie deren Mitglieder wählt. Der Verwaltungsrat bezeichnet einen Sekretär, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates ist. Entscheide werden vom Gesamtverwaltungsrat getroffen.

Der Führungsprozess fokussiert sich in enger Zusammenarbeit zwischen Verwaltungsrat und Konzernleitung auf gesamtunternehmerische Aspekte und wird durch die Organisationseinheit «Unternehmensentwicklung» 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 eine vertiefte Einbindung in strategische Inhalte und Beschlüsse gewährleistet. Im Rahmen von zweimal jährlich stattfindenden Strategietagen werden besondere Entwicklungen und Herausforderungen vertieft behandelt und bedeutende Projekte bearbeitet.

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

Der Verwaltungsrat hielt im Geschäftsjahr 2009 elf ordentliche (davon zwei Strategietage) und eine ausserordentliche Sitzung ab. Zusätzlich kamen die einzelnen Ausschüsse 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 Ausschüsse 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 unterzieht 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:

- MIS-Reporting: Institutionalisierte finanzielle Berichterstattung an den Verwaltungsratssitzungen über die finanzielle Entwicklung des Konzerns;
- 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 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, die vom Gesamtverwaltungsrat an das Audit Committee delegiert wurden (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. Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

Vorwort 05
 Die SBB im Geschäftsjahr 2009/20
 Die SBB und die Leistungen für die Schweiz 47
 Die SBB und die Sicherheit 65
 Die SBB in den Augen der Kunden 71
 Die SBB und ihre Tochtergesellschaften 76
 Die Pensionskasse SBB 80
 Corporate Governance 84
 Jahreschronik 95
 Finanzbericht 101



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

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), lic. iur., 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 Konzernleitung 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 (1999 bis Ende Januar 2009, Rücktritt per 30. September 2009), lic. rer. pol. Bei der SBB seit 1981, zuerst als Nachwuchsakademiker, dann als Mitarbeiter im Marketingstab und seit 1999 als Leiter Personenverkehr.

Vincent Ducrot (1962, CH)

Leiter Personenverkehr a.i. (seit Ende Januar 2009), dipl. Ing. ETH. Bei der SBB seit 1993, zuerst als Leiter Software Entwicklung, dann als delegierter Expo.02 und seit 1999 als Leiter Fernverkehr.

Nicolas Perrin (1959, CH)

Leiter Güterverkehr (seit 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 Finanzen (seit 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.

Markus Jordi (1961, CH)

Leiter Human Resources (seit 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.

Philippe Gauderon (1955, CH)

Leiter Infrastruktur (seit 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. 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 per Stichtag 31. Dezember 2009 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, Immobilien sowie der Konzernbereiche Human Resources und Finanzen.

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 Konzernbereiche (Generalsekretariat, Kommunikation, Informatik, Konzernentwicklung und Sicherheit). Die interne Revision ist direkt dem Präsidenten des Verwaltungsrats zugeordnet.

Entschädigungen.

Inhalt und Festsetzungsverfahren der Entschädigungen. Der Verwaltungsrat hat die Entschädigungen sowie Nebenleistungen seiner Mitglieder in einem Reglement vom 5. November 2009 (rückwirkend in Kraft seit dem 1. Juli 2009) geregelt. Grundlage dazu bilden die Statuten der SBB sowie die entsprechenden Vorgaben des Bundesrates. Die Entschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrates besteht aus einer funktionsabhängigen, fixen Entschädigung, basierend auf einer durchschnittlichen Belastung in Tagen pro Jahr, und einer Spesenpauschale. Die Arbeit in Ausschüssen sowie Sonderaufgaben werden entsprechend den statutarischen Bestimmungen im Rahmen von Taggeldern zusätzlich abgegolten.

Die Entschädigung der Konzernleitungsmitglieder wird in einem Reglement, das per 1. Januar 2010 überarbeitet wurde, geregelt und 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.

Der Personalausschuss unterbreitet dem Verwaltungsrat jährlich einen Vorschlag für die Struktur des Leistungs- und Erfolgsprämien-systems für das vorangegangene Geschäftsjahr. Im Berichtsjahr überarbeitete die SBB das Zielvereinbarungssystem. Die strategiekonforme und stufengerechte Definition, Strukturierung und Gewichtung der Zielkategorien wurden präzisiert.

Beteiligungen. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Konzernleitung sind an der SBB nicht beteiligt.

Entschädigungen an amtierende Organmitglieder

Verwaltungsrat	2009	2008
Alle Mitglieder des Verwaltungsrates		
Honorare	829 000	841 666
Spesenpauschalen	81 500	90 166

Verwaltungsratspräsident

Honorar	225 000	250 000
Honorar VR Ausschus-sitzungen	12 000	Keine
Spesenpauschale	22 500	30 000

Vizepräsident

Honorar	90 000	90 000
Spesenpauschale	10 000	10 000

Übrige sieben Mitglieder des Verwaltungsrates

Honorare	490 000	501 666
Honorare VR Ausschus-sitzungen	12 000	Keine
Spesenpauschalen	49 000	50 166

Konzernleitung	2009	2008
Alle Mitglieder der Konzernleitung		
Fixes Grundsalar*	2 580 000	2 663 334
Leistungs- und erfolgsorien-tierter Lohnbestandteil*	1 661 448	1 469 785
Spesenpauschale	135 600	138 334
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	232 500	420 500
Gesamtentschädigung	4 609 548	4 691 953

* Darin enthalten sind die Leistungen an den ausgetretenen Paul Blumenthal (bis 30.09.2009).

CEO

Fixes Grundsalar	540 000	540 000
Leistungs- und erfolgsorien-tierter Lohnbestandteil	357 105	256 000
Spesenpauschale	25 200	25 200
Jährliche Einlage in die Pensionskasse	60 000	228 000
Gesamtentschädigung	982 305	1 049 200

Entschädigungen an ehemalige Organmitglieder. An ehemalige Mitglieder der Konzernleitung wurden im Berichtsjahr Entschädigungen von CHF 178 707 (Vorjahr keine) ausgerichtet. 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.

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 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 Berichtserstattung 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 (siehe Seiten 32, 117 f.). Die Eidgenössische Finanzkontrolle hat gestützt auf das Finanzkontrollgesetz das Recht, Prüfungen bei der SBB durchzuführen und insbesondere die Verwendung der Mittel zu überwachen. Das BAV als Aufsichtsbehörde prüft, ob die Jahresrechnung und die Bilanz der SBB mit der Eisenbahngesetzgebung übereinstimmen (Art. 70 Eisenbahngesetz).

Revisionsstelle.

Dauer des Mandats und Amtsdauer des leitenden Revisors. Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle und den Konzernrechnungsprüfer auf jeweils ein Jahr. Seit der Gründung der SBB AG am 1. Januar 1999 übt Ernst & Young, Bern, dieses Amt aus. In der Regel ist Ernst & Young ebenfalls bei Konzerntochtergesellschaften als Revisionsstelle tätig. Der leitende Revisor ist seit 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 2009 wurde dafür ein Honorar von CHF 1 471 000 (Vorjahr CHF 1 696 000) in Rechnung gestellt. Für Beratungsaufträge im Bereich Rechnungswesen, Steuern, Organisation und Management erhielt Ernst & Young zusätzlich ein Honorar von CHF 1 710 000 (Vorjahr CHF 64 000). Die Differenz zum Vorjahr begründet sich im Wesentlichen mit Aufwendungen, die im Berichtsjahr im Zusammenhang mit dem Projekt Repositionierung/Partner SBB Cargo AG anfielen.

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 2009

Januar

1. Januar – Ulrich Gygi übernimmt das Präsidium des Verwaltungsrates SBB.

9. Januar – SBB und Sozialpartner einigen sich nach schwierigen und langen Verhandlungen auf die Lohnmassnahmen 2009: Mit 1,5 % genereller Lohnerhöhung wird die Teuerung ausgeglichen, 0,9 % stehen für individuelle Lohnerhöhungen zur Verfügung und mit 0,1% erfolgt eine Einmalzahlung für Mitarbeitende mit tiefen Einkommen. Die Massnahmen kosten die SBB CHF 53 Mio.

21. Januar – Die SBB veröffentlicht die Zahlen zur Pünktlichkeit im Jahr 2008. Die Fünf-Minuten-Pünktlichkeit nach UIC-Norm ging leicht zurück von 95,9 % (2007) auf 95,8 %. Gründe dafür waren der frühe Wintereinbruch, die Damm-Sanierung bei Wünnwil-Flamatt und allgemein zu viele Störungen an Rollmaterial und Anlagen. Mit 89,7% verfehlte die SBB auch das Ziel, dass 90,3 aller Züge mit weniger als drei Minuten Verspätung ankommen.

Februar

4. Februar – Zum dritten Mal hat der Zürcher Verkehrsverbund ZVV im Rahmen einer Bonus-Malus-Vereinbarung die Leistungen der SBB auf dem Netz der S-Bahn Zürich bewertet. Die SBB übertraf 2008 bei der Pünktlichkeit die Zielvorgabe und erhielt dafür einen Bonus zugesprochen. Unter dem Strich musste die SBB dem ZVV für 2008 trotzdem einen Malus von CHF 79 000 entrichten, da die Kunden die Information im Störfall als ungenügend beurteilten. Die Sauberkeit in den Zügen und an den Bahnhöfen wurde als durchschnittlich bewertet.

12. Februar – Die SBB schafft neue Stellen und sucht 125 zusätzliche Reisezugbegleiter. Damit erfüllt sie die Forderung ihres Zugpersonals nach erhöhter Sicherheit auf den Zügen zu Randzeiten. Bis in fünf Jahren sollen alle Intercity- und Interregio-Züge mit zwei Zugbegleitern verkehren. Zudem baut die SBB auf kritischen Zügen die Begleitung des Zugpersonals durch Bahnpolizei und Securitas aus.

17. Februar – Billette für Bahn, Bus und Schiff können neu direkt per Handy gekauft werden. Der neue SBB MobileTicket Shop findet bei den Kunden und in den Medien breite und positive Beachtung.

März

4. März – SBB Cargo ermöglicht den Kunden zu messen, wie viel Energie dank dem Gütertransport auf der Schiene gespart und wie viele Schadstoffe vermieden werden können. Zusammen mit Partnern hat SBB Cargo das Messsystem Eco-Trans-IT entwickelt, das Vergleiche zu Lastwagen- oder Schifffahrten ermöglicht.

5. März – Der Verband öffentlicher Verkehr VöV und die SBB geben an einer Medienkonferenz bekannt, dass sie die für Dezember 2009 geplanten Tarifmassnahmen verschieben. Damit tragen die Verkehrsunternehmen der infolge der Wirtschaftskrise schwierigen Situation Rechnung und nehmen ihre volkswirtschaftliche Verantwortung wahr.

16. März – Eine technische Störung legt 500 Billettautomaten lahm, rund ein Drittel aller SBB-Automaten. Das Zugspersonal zeigt sich in den Fällen kulant, in denen Reisende ohne gültiges Billet in den Zügen angetroffen werden.

16. März – Die SBB setzt ab April zwanzig Testkunden ein, welche die Qualitätsstandards der Züge in Sachen Sauberkeit und Kundeninformation überprüfen. Ihre Erkenntnisse helfen der SBB, die Qualität weiter zu verbessern.

28. März – Das Bundesamt für Verkehr erlaubt der Cisalpino AG den Probetrieb der neuen ETR 610-Neigezüge.

April

2. April – An der Bilanzmedienkonferenz präsentiert die SBB für 2008 den besten Jahresabschluss seit Bestehen der SBB AG. Sorgen bereitet dem Unternehmen die wegen der hohen Investitionsaufwendungen stetig steigende Verschuldung. Die SBB fordert mehr unternehmerischen Spielraum.

2. April – Anlässlich der Bilanzmedienkonferenz informiert die SBB über den Stand der Partnersuche für SBB Cargo. Den beiden grossen Bahnen DB und SNCF bietet die SBB eine Beteiligung von 49% an SBB Cargo an. Voraussetzung ist, dass eine solche Beteiligung mehr nachhaltigen Erfolg verspricht als ein Alleingang.

13. April – Der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse verlangt, dass sich die Bahnkunden mit jährlich bis zu CHF 440 Mio. am Ausbau der Bahn-Infrastruktur beteiligen sollen. Denn die Strassen seien von den Strassenbenützern zu bezahlen und die Schienen von den Bahnkunden. Laut Economiesuisse würde dies zu einer Verteuerung der Bahnbillette um sieben Prozent führen.

20. April – Die SBB schreibt die grösste Rollmaterialbestellung ihrer Geschichte aus: Für über CHF 2 Mia. beschafft sie neue Doppelstockzüge für den Fernverkehr. Die neuen Züge sollen ab 2013 in Betrieb genommen werden.

29. April – Vor dem Zürcher Hauptbahnhof droht der Boden einzubrechen: Bei den Bohrungen für den Tunnel der Durchmesserlinie Zürich kommt es infolge einer Panne an einer Tunnelbohrmaschine zum Einbruch von 30 Kubikmeter Erdmaterial. Das Gebiet beim Hauptbahnhof muss für den Tram- und Schwerverkehr gesperrt werden, der Bahnverkehr der SBB ist davon nicht betroffen.

Mai

17. Mai – Nach dem Fussballspiel zwischen Zürich und Basel kommt es in Zürich zu massiven Ausschreitungen. Betroffen ist auch die SBB. Beim Bahnhof Zürich-Altstetten liefern sich Chaoten und Polizei eine Strassenschlacht. Der Zugverkehr zwischen Zürich und Olten muss eingestellt werden, weil Fussballfans die Gleisanlagen belagern. Zudem ziehen bei einem der Extrazüge nach Basel die Basler Fans unzählige Male die Notbremse und verzögern die Abfahrt des Zuges um über eine Stunde.

19. Mai – Der europäische Schienengüterverkehr leidet als Folge der weltweiten Wirtschaftskrise unter drastischem Nachfrageeinbruch. Das Transportvolumen auf der Schiene ging im ersten Quartal 2009 europaweit um 36% zurück, wie eine Umfrage von Booz & Company zeigt. SBB Cargo führte in den ersten drei Monaten 2009 auf der Nord-Süd-Achse 19% weniger Züge. Im Export verzeichnete SBB Cargo einen Rückgang um 27%, der Importverkehr schrumpfte um 11%. Der Binnenverkehr schliesslich reduzierte sich um 12%.

19. Mai – Die Konzernleitung verabschiedet die Gendermanagement-Strategie «Mix=Max», um die Chancengleichheit im Unternehmen weiter voranzubringen. Sie unterstützt aktiv eine Politik für mehr Chancengleichheit und für attraktive Teilzeitmodelle. Besonders liegen ihr Lösungen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie am Herzen.

Juni

1. Juni – Die SBB bietet neu Sparbillette für schlecht ausgelastete Züge an. Sparbillette sind je nach Strecke und Tageszeit um bis zu 60% günstiger als normale Billette. Die Tickets sind nur im Onlineshop erhältlich.

2. Juni – Mit einer Grundsteinlegung feiern SBB, Kanton und künftige Mieter den offiziellen Baubeginn für den Südpark beim Bahnhof Basel. Der Neubau nach Plänen von Herzog & de Meuron bietet Raum für Einkaufen, Wohnen und Arbeiten und bereichert mit seiner ausgewogenen Nutzung das Gundeldinger Quartier.

4. Juni – Paul Blumenthal, seit 1999 Leiter Personenverkehr, tritt aus der Konzernleitung SBB zurück und verlässt das Unternehmen. Blumenthal arbeitete seit 1981 bei der SBB. Verwaltungsrat und Konzernleitung bedauern den Entscheid von Paul Blumenthal und

danken ihm für seine hervorragenden Leistungen für die SBB.

8. Juni – Die SBB eröffnet im Zürcher Hauptbahnhof die erste Lounge für 1.-Klasse-Reisende mit GA oder internationalen Tickets. Angeboten werden Getränke, Zeitungen und zwei Computer-Arbeitsplätze zur freien Benützung. Die Lounge erfreut sich vom ersten Tag an grossen Zuspruchs der Kunden.

22. Juni – Mit dem Spatenstich für die Pädagogische Hochschule Zürich (PHZH) feiert die SBB den offiziellen Baubeginn der Europaallee Zürich. Mitten in Zürich entsteht bis 2019 in Etappen ein neuer Stadtteil. Bereits 2012 werden hier rund 2000 Studierende der PHZH ein und aus gehen.

24. Juni – Der Bundesrat beschliesst, dem Parlament einen Beitrag in der Höhe von CHF 1,148 Mia. für die Sanierung der SBB-Pensionskasse zu beantragen. Bis Ende Jahr soll eine entsprechende Botschaft vorliegen.

29. Juni – Die SBB will künftig noch genauer wissen, wie die Kundinnen und Kunden die SBB-Leistungen beurteilen. Sie gibt die Schaffung eines Kundenbeirates Personenverkehr bekannt. Über 3000 Personen bewerben sich um einen Sitz im neuen Gremium.

Juli

16. Juli – Cisalpino stellt den Medien die neuen Neigezüge ETR 610 vor. Sie kommen vorerst ausschliesslich auf der Lötschberg-Simplon-Achse zum Einsatz.

23. Juli – Der Geschäftsbericht 2008 der SBB AG wird in Berlin mit dem BCP-Award ausgezeichnet. Im internationalen Wettbewerb «Best of Corporate Publishing BCP» erhält der Geschäftsbericht als «Top-5-Nominée» den Preis «Best of Corporate Publishing 2009» in Silber.

26. Juli – Die Schweiz erwartet die Schweinegrippe-Pandemie und trifft umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen. Die SBB ist gewappnet und hat Pläne für alle Szenarien in der Schublade.

August

1. August – Die SBB offeriert zusammen mit ihren Partnern im öffentlichen Verkehr zum Nationalfeiertag spezielle Heimatbillette: Für 15 Franken reist man von jedem Ort der Schweiz in den Heimatort.

1. August – 1.-Klasse-Reisende auf der Gotthardstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona kommen in den Genuss einer neuen Dienstleistung: Service am Platz. Wer will, wird vom Zugpersonal mit Menüs aus dem Speisewagen und Getränken bedient. Der Versuch dauert bis Dezember 2010.

1. August – 464 Jugendliche beginnen ihre Ausbildung. Insgesamt arbeiten 1226 Lehrlinge bei der SBB. Für Lehrabgänger, die keine Stelle finden, offeriert die SBB zudem hundert bezahlte Praktikaplätze.

11. August – Ein Stromausfall im Tessin bringt vier Fernverkehrszüge zum Stillstand. Diese müssen von Lösch- und Rettungszügen in die Bahnhöfe geschleppt werden. Der Grund für die Panne sind starke Frequenzschwankungen im Netz.

28. August – Das Schweizer Schienennetz wird immer intensiver genutzt. Entsprechend stark ist die Belastung. Nun drohen Sanierungskosten von über einer Milliarde Franken. Das ist das Zwischenresultat eines von der SBB in Auftrag gegebenen Netzaudits. Die SBB kann diese Finanzierungslücke nicht aus eigener Kraft füllen.

September

5. September – Die SBB finanziert ab 2010 für fünf Jahre ein Forschungszentrum an der Universität St. Gallen, das sich mit dem Management von Verkehrsdienstleistungen befasst. Das Forschungszentrum soll Themen und Trends aus anderen Märkten aufnehmen und diese zugunsten der Bahnkundschaft adaptieren.

9. September – Die SBB und der Stiftungsrat der PK SBB verabschieden ein umfassendes Sanierungskonzept für die unterdeckte Pensionskasse, das Unternehmen und Versicherte in hohem Masse fordert: Sie haben in den kommenden zehn Jahren zusätzliche Sanierungsmassnahmen im Umfang von über CHF 2 Mia. zu erbringen. Damit die Sanierung gelingt, braucht es auch einen substanziellen Beitrag des Bundes.

10. September – Die SBB präsentiert ihre Halbjahreszahlen. Der Personenverkehr hat sich positiv entwickelt, doch der Güterverkehr bleibt das Sorgenkind, obwohl SBB Cargo im internationalen Vergleich gut gearbeitet hat.

11. September – Grundsteinlegung zum Projekt Neuchâtel TransEurope. Unweit des Bahnhofes entsteht ein Neubau, der ab 2011 die Hochschule Arc jurassien beherbergen wird.

25. September – SBB und Trenitalia beschliessen, das gemeinsame Tochterunternehmen «Cisalpino» aufzulösen. Per Fahrplanwechsel im Dezember werden die Züge zwischen der Schweiz und Italien wieder im bewährten Routemanagement durch die beiden Mutterbahnen geführt. Die Nachtzüge zwischen der Schweiz und Italien werden eingestellt.

Oktober

1. Oktober – Der Bundesrat gleist ein neues Sparprogramm auf: Zwischen 2011 und 2013 sollen die Bundesausgaben jährlich um 1,5 Mia. Franken gekürzt werden. Laut dem Finanzdepartement handelt es sich um eine «Eventualplanung, die von einer relativ positiven Wirtschaftsentwicklung ausgeht». Im Sommer 2010 soll definitiv über den Umfang des Sparprogramms entschieden werden. Verkehrsminister Moritz Leuenberger warnt, es drohe «ein Kollaps der Bahn und der Verkehrssysteme, wenn wir bei der Infrastruktur zu sparen beginnen.»

14. Oktober – Die SBB lanciert eine zweite Welle von Sparbilletten. Die Aktion dauert bis Mitte Januar.

28. Oktober – Nach dem Fussballspiel Zürich–Basel kommt es beim Bahnhof Zürich–Altstetten zu Ausschreitungen zwischen Fangruppen und der Polizei. Der Zugverkehr muss zeitweise eingestellt werden, 162 Züge kommen verspätet an. Insgesamt rechnet die SBB, dass im Jahr 2009 die Kosten für Bereitstellung und Betrieb von Fanzügen, Sicherheit und Vandalismus die Einnahmen aus dem Billetverkauf für diese Züge um CHF 2 Mio. übertreffen werden.

29. Oktober – Die Ruhewagen in der 2. Klasse werden aufgehoben. Einerseits finden sie bei einem Teil der Reisenden nicht die nötige Akzeptanz. Andererseits werden mit dem Entscheid dem knappen Sitzplatzangebot

zu den Hauptverkehrszeiten Rechnung getragen und die Flexibilität im Angebot erhöht.

30. Oktober – Die SBB zahlt ab dem 13. Dezember 2009 im grenzüberschreitenden Verkehr den Reisenden bei Verspätungen höhere Entschädigungen: Bei Verspätungen von über einer Stunde erhalten die Reisenden 25 % des Fahrpreises zurückerstattet, ab zwei Stunden gibts 50 %. Die neuen Bestimmungen entsprechen den entsprechenden EU-Richtlinien.

November

6. November – Die SBB hat einen neuen Personenverkehrschef: Der bisherige Direktor von Schweiz Tourismus, Jürg Schmid, wechselt zur SBB und wird Nachfolger von Paul Blumenthal. Er tritt sein Amt 2010 an.

6. November – Spatenstich für das dritte Gleis zwischen Zollikofen und Rütli: Das Gleis soll ab 2011 die Kapazität in der Region Bern spürbar erhöhen.

20. November – Der Bahnhof St. Gallen wird in den Kreis der Bahnhöfe mit dem Qualitätslabel «SBB Rail-City» aufgenommen. Die Kunden profitieren von längeren Ladenöffnungszeiten und einem Ausbau des Angebotes an Geschäften und Dienstleistungen.

29. November – Die Genfer Stimmberechtigten sprechen sich deutlich für den Bau der neuen Bahnverbindung Genève Cornavin–Eaux Vives–Annemasse (CEVA) aus und bewilligen einen Zusatzkredit von CHF 113 Mio.

Dezember

1. Dezember – SBB und Bundesamt für Verkehr informieren über die Pläne der ersten Stufe des Ausbaus des Schienenverkehrs ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur): Für CHF 2,7 Mia. sollen 60 kleine und mittlere Bahnprojekte in der ganzen Schweiz realisiert werden.

2. Dezember – Der SBB-Verwaltungsrat genehmigt das Konzept für die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn im Umfang von CHF 450 Mio. Es ist der grösste Ausbau seit Einführung der Zürcher S-Bahn.

13. Dezember – Der Fahrplanwechsel klappt problemlos. Schnellere Verbindungen nach Paris sowie gezielte

Angebotsverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends zwischen Bern und Zürich, Bern und Spiez oder Chur und Zürich sind wesentliche Verbesserungen im neuen Fahrplan.

14. Dezember – Ein entgleister Güterwagen im Zürcher Bahnhof Museumsstrasse führt am ersten Arbeitstag nach dem Fahrplanwechsel zu massiven Störungen im morgendlichen Pendlerverkehr. 100 000 Bahnkunden der Zürcher S-Bahn sind betroffen und kommen zu spät zur Arbeit.

16. Dezember – Weniger statt mehr Geld für die SBB: Der Bund reduziert in der Leistungsvereinbarung 2011/2012 die Gelder für den Infrastrukturunterhalt der SBB. Der Bundesrat beauftragt das UVEK, Lösungsvorschläge zu erarbeiten, damit der sichere Betrieb trotzdem gewährleistet werden kann.

16. Dezember – Bundesrat Moritz Leuenberger reist mit einem Sonderzug der SBB nach Kopenhagen zur UNO-Klimakonferenz. Begleitet wird er von Vertretern aus Politik und Wissenschaft, von Jugendlichen und Vertretern der SBB.

17. Dezember – Die SBB gibt bekannt, dass eine Beteiligungsgesellschaft für SBB Cargo nicht zustande kommt. Die Verhandlungen mit zwei Grossbahnen über eine 49%-Beteiligung verliefen ergebnislos. Damit tritt das von der SBB gleichzeitig zur Partnersuche erarbeitete Szenario eines Alleingangs wieder in den Vordergrund.

Finanzbericht

SBB Konzern

Finanzieller Lagebericht	102
Konzernerfolgsrechnung	108
Konzernbilanz	109
Konzerngeldflussrechnung	110
Konzerneigenkapitalnachweis	111
Anhang zur Konzernrechnung	112
Anmerkungen zur Konzernrechnung	116
Segmentinformation Konzernenerfolgsrechnung SBB	132
Segmentinformation Konzernbilanz SBB	134
Beteiligungsverzeichnis	136
Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung	138

SBB AG

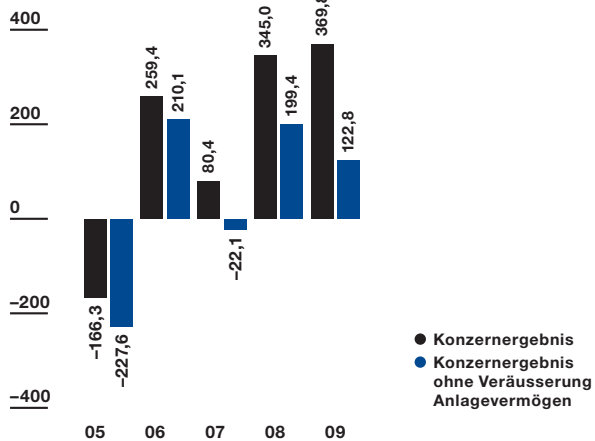
Erfolgsrechnung	140
Bilanz	141
Anhang zur Jahresrechnung	142
Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis	150
Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung	151

Finanzieller Lagebericht

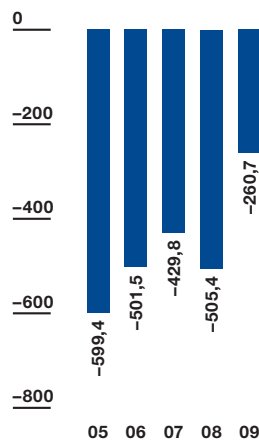
Die Krise gut gemeistert.

Das Geschäftsjahr 2009 war geprägt durch den Konjunkturunbruch sowie die weltweite Finanzkrise. Trotzdem konnte das Konzernergebnis von CHF 345,0 Mio. im Vorjahr auf CHF 369,8 Mio. gesteigert werden, hauptsächlich aufgrund von zusätzlichen Immobilienverkäufen mit einer Ergebniswirkung von rund CHF 247 Mio. Das weiter anhaltende Wachstum im Personenverkehr (+3,5 % Personenkilometer) und rechtzeitig eingeleitete Gegenmassnahmen, die Effizienzverbesserungen im zweistelligen Millionenbereich einbrachten, trugen zu diesem Ergebnis bei. Allerdings, ohne Berücksichtigung der Anlageverkäufe, hat das Ergebnis von CHF 199,4 Mio. im Vorjahr auf CHF 122,8 Mio. abgenommen. Grund für diese Abnahme liegt primär im Geschäftsfeld Cargo, das wie die gesamte Logistikbranche mit massiven Verkehrsrückgängen zu kämpfen hatte und mit einem über CHF 30 Mio. schlechteren Ergebnis abgeschlossen hat.

Konzernergebnis in Mio. CHF



Free Cash Flow in Mio. CHF



Der Verlauf des ausgewiesenen Konzernergebnisses ist geprägt von diversen Sondereinflüssen. Die wesentlichsten davon sind:

- Erstanwendung der geänderten Vorschriften zu den Vorsorgeverpflichtungen (Swiss GAAP FER 16) per 1.1.2006 führt zu Wegfall der Rückstellungszuweisung Pensionskasse (CHF –94,0 Mio. im Jahr 2005)
- Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungen im Bereich Güterverkehr (CHF –120,0 Mio. im Jahr 2005; CHF –96,0 Mio. im Jahr 2007)
- Gewinn aus der Veräußerung von Anlagevermögen (CHF 145,6 Mio. im Jahr 2008; CHF 247,0 Mio. im Jahr 2009).

Das Konzernergebnis ohne Veräußerung von Anlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um CHF 76,6 Mio. verschlechtert (–38,4%).

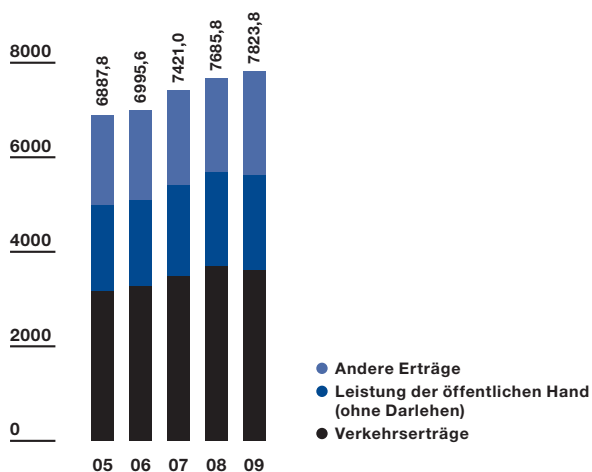
Der Mittelzufluss aus Betriebstätigkeit reicht nicht aus, um die Mittel für die Investitionstätigkeit bereitzustellen, und muss durch die Neuaufnahme von Finanzierungen (Darlehen des Bundes, der Kantone und von Dritten) ergänzt werden.

Der Free Cash Flow hat sich seit 2005 im Durchschnitt um 18,8 % p.a. verbessert. Höhere Devestitionen bei Sach- und Finanzanlagen haben wesentlich zum besseren Free Cash Flow beigetragen.

Mit dem Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften aus dem Immobilienbereich leistet die SBB jährliche Beiträge an die Sanierung der Pensionskasse und die Finanzierung des Substanzerhalts der Infrastruktur.

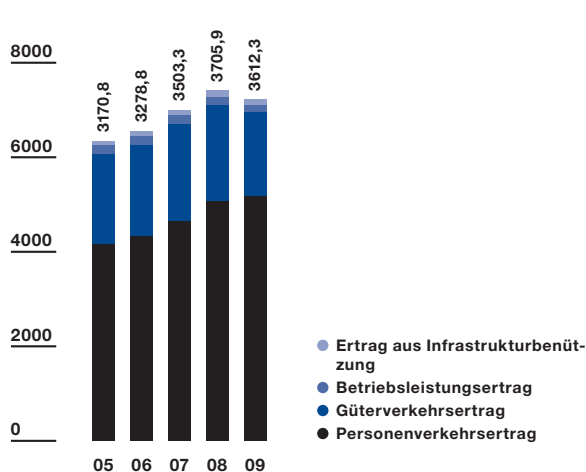
Betriebsertrag

in Mio. CHF



Verkehrsertrag

in Mio. CHF



Der Betriebsertrag nahm in den letzten fünf Jahren um CHF 936 Mio. zu (+3,2% p.a. durchschnittliche Veränderung), was zurückzuführen ist auf die Zunahme der Verkehrserträge (CHF +441,5 Mio., +3,3% p.a.) und die Zunahme der anderen Erträge (CHF +290,2 Mio., +3,6% p.a.)

Die anderen Erträge beinhalten den Gewinn aus Veräusserungen von Anlagevermögen (CHF +101,4 Mio. oder +68,4% gegenüber dem Vorjahr) sowie Kostenbeteiligungen und Beiträge (CHF +75,8 Mio. ggü. Vorjahr).

Obwohl die Personenverkehrserträge 2009 zunahmen (CHF +51,5 Mio.), reduzierten sich die Erträge pro Personenkilometer von 16,1 Rappen auf 15,9 Rappen (-1,3%). Im Güterverkehr brachen 2009 die externen Verkehrserträge um CHF 122,8 Mio. (-12,1%) ein.

Die hier dargestellten Leistungen der öffentlichen Hand beinhalten nur die erfolgswirksamen Ertragskomponenten an den Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur, die Abgeltungen im Regionalverkehr und die Subventionen für den Güterverkehr. Der Anteil dieser Leistungen der öffentlichen Hand am Gesamtertrag sank von 26,5% (2005) auf 25,9% (2009).

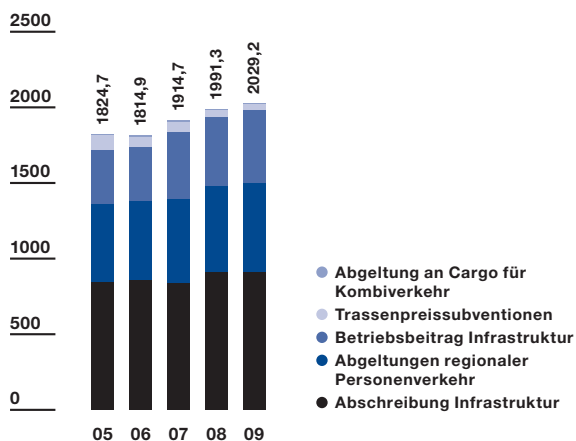
Verweis auf Seite 32 im Geschäftsbericht für die Darstellung der Leistungen der öffentlichen Hand.

Infolge des Ausbaus des Angebotes im Personenverkehr und dank Open Access hat der Ertrag in den letzten fünf Jahren um durchschnittlich 3,3% p.a. zugenommen.

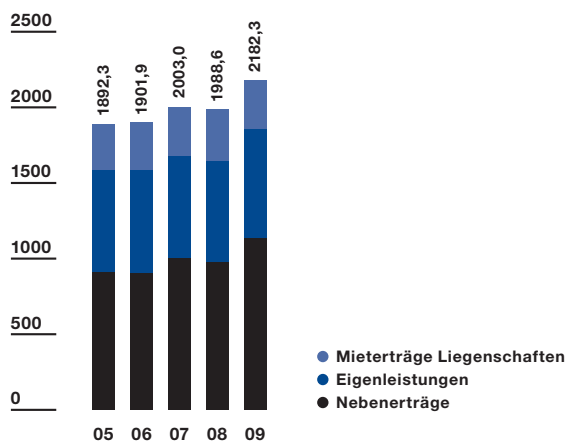
Der Anteil des Personenverkehrs am Verkehrsertrag stieg in den Jahren 2005–2009 durch grössere Kundennachfrage und gezielten Angebotsausbau von 65,5% auf 71,6%.

Demgegenüber nahm der Güterverkehrsertrag von 30,2% (2005) auf 24,6% (2009) ab. Im Jahr 2009 war er mit CHF 890,3 Mio. aufgrund des Konjunkturrückgangs um CHF 66,9 Mio. tiefer als 2005 (-7,0%).

Leistungen der öffentlichen Hand in Mio. CHF



Andere Erträge in Mio. CHF



Als öffentliche Hand gelten der Bund sowie die Kantone.

Die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur umfassen die durch die gesetzlich festgelegten Trassenpreise nicht gedeckten Kosten für Bereitstellung und Betrieb des Bahnnetzes sowie den Beitrag für den Substanzerhalt des Netzes im Umfang der ausgewiesenen Abschreibungen.

Die laufenden zusätzlichen von Bund und Kantonen bestellten Ausbauten und Kapazitätssteigerungen sowie die stark gestiegene Belastung des Netzes führen zu sprunghaftem Anstieg des Bedarfs an Mitteln für den Substanzerhalt.

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 allerdings in den Jahren 2005–2009 um CHF 58,6 Mio. (–17,9% p.a.).

Verweis auf Seite 32 im Geschäftsbericht für die Darstellung der Leistungen der öffentlichen Hand.

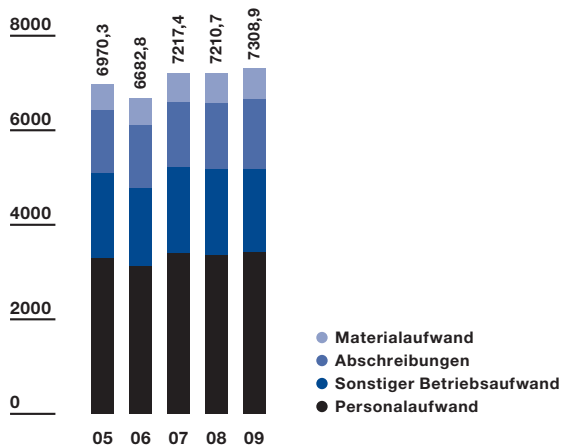
Die anderen Erträge nahmen im Zeitraum 2005 bis 2009 um CHF 290,0 Mio. (+3,6% p.a.) zu. Ihr Anteil am Betriebsertrag ist jedoch stabil.

Die Nebenerträge beinhalten Dienstleistungserträge (z. B. Bahngastronomie) sowie Provisionen und Kommissionen aus Diversifikationsgeschäften (z. B. Handy prepaid, Tour Operating). Ebenfalls in den Nebenerträgen sind die Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen enthalten, welche im 2009 um CHF 101,4 Mio. gegenüber dem Vorjahr angestiegen sind.

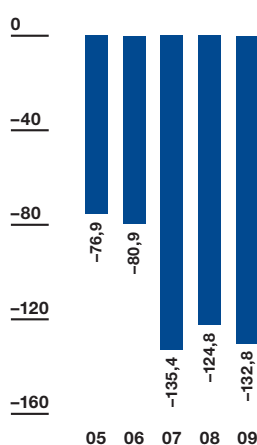
Trotz der laufenden Realisierung von Immobilienverkäufen und dem konjunkturbedingten erstmaligen Rückgang der Mieterträge seit 2007 konnten die Mieterträge seit 2005 um CHF 19,9 Mio. (+1,6% p.a.) gesteigert werden. Dies durch die Umsetzung der Konzepte «RailCity» und «mehr Bahnhof».

Die Ertragsminderungen (+4,9% p.a.) umfassen Kommissionen bei Kreditkarten, Verkaufsprovisionen für internationale Fahrscheine und Grosskundenrabatte und entwickeln sich parallel zu den Verkehrserträgen.

Betriebsaufwand in Mio. CHF



Finanzergebnis in Mio. CHF



Der Anteil des Personalaufwands am Betriebsaufwand über die Jahre 2005–2009 ist mit rund 47 % stabil. Der durchschnittliche Personalbestand erhöhte sich seit 2008 um 156 auf 27 978 Vollzeitstellen (+0,6 %).

Tiefere Ausgaben sowie der konjunkturell bedingte Rückgang des Betriebsleistungsaufwands Dritter führen zu einer Abnahme des sonstigen Betriebsaufwandes im Berichtsjahr um CHF 78,8 Mio. (-4,3 % ggü. Vorjahr oder -0,9 % p.a.).

Die laufenden Investitionen für Ausbau und Rollmaterial führen zu höheren Abschreibungen von CHF 164,3 Mio. (+2,9 % p.a.).

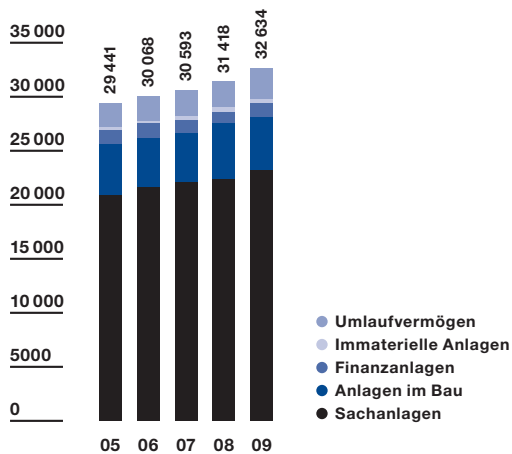
Der Materialaufwand erhöhte sich seit 2005 um CHF 98,3 Mio. (+4,2 % p.a.). Dies reflektiert die höheren Unterhalts- und Revisionsaufwendungen aufgrund des stetigen Ausbaus von Infrastrukturanlagen und Flotte sowie die laufenden intensiven Refit-Programme zur Modernisierung.

Das hier dargestellte Finanzergebnis beinhaltet zur Hauptsache Zinserträge und -aufwände, Währungsgeinne und -verluste sowie Beteiligungserträge.

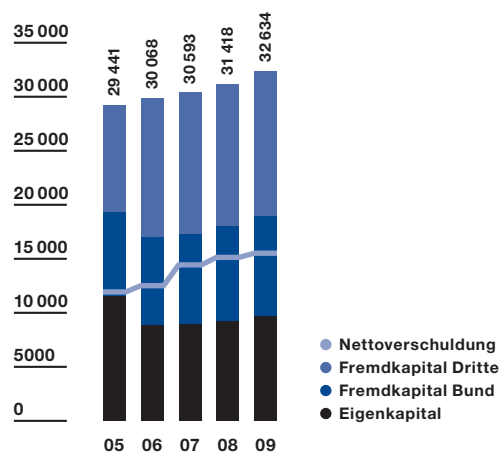
Der Anstieg des Finanzaufwandes um CHF 8,0 Mio. im Jahr 2009 resultiert aus der höheren Nettoverschuldung und dem Rückgang der Erträge auf Finanzanlagen infolge des tieferen Zinsniveaus.

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

Bilanzstruktur Aktiven in Mio. CHF



Bilanzstruktur Passiven 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 25 601,1 Mio. im Jahr 2005 auf CHF 28 154,7 Mio. im Jahr 2009 (+2,4 % pro Jahr).

Der Anstieg der immateriellen Anlagen um CHF 32,7 Mio. im Berichtsjahr ist auf Investitionen in Informatik zurückzuführen.

Ausblick.

Die Zukunft bringt für die SBB zahlreiche zusätzliche Herausforderungen, die sowohl das Ergebnis wie auch den Cashflow nachhaltig belasten werden.

So läuft ab 2010 das Paket II zur Sanierung der Pensionskasse, das aufgrund der Einmalzahlung von knapp CHF 1 Mrd. den Cashflow der SBB belasten wird. Die Amortisation, die Arbeitgeberbeiträge und die Darlehenszinsen werden pro Jahr mit rund CHF 100 Mio. zum Mittelabfluss beitragen.

Die vorgesehene Modernisierung von Rollmaterial zur Erweiterung des heute zu knappen Platzangebotes während der Stosszeiten und zur Beibehaltung der aktuell hohen Pünktlichkeitswerte macht Milliardeninvestitionen notwendig. Mit der immer grösseren Beliebtheit von Pauschalangeboten wie GA oder Halbtax und dem

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

Der Anstieg der Darlehen des Bundes und der übrigen Finanzierungen geben die getätigten Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen wieder.

Die Nettoverschuldung ist das Total der Finanzverbindlichkeiten vermindert um die flüssigen Mittel, Wertschriften und kurzfristigen Finanzforderungen.

damit einhergehenden Zerfall des Yield (Ertrag pro Personenkilometer) nimmt die Ertragskraft laufend ab.

Wie der Personenverkehr bewältigt auch Immobilien in der Bewirtschaftung der Bahnhöfe ein immer grösser werdendes Kundenaufkommen, wodurch in den nächsten Jahren einige Bahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen und erweitert werden müssen. Die Finanzierung der notwendigen baulichen Veränderungen zur Beseitigung dieser Engpässe ist noch ungeklärt.

Weiter bestätigt das durchgeführte Netzaudit, dass das stark belastete Netz und die ausstehenden Erweiterungen und Ausbauten für Unterhalt und Erneuerung deutlich mehr Mittel benötigen. Auch hierfür ist die notwendige Finanzierung noch offen.

Hinweis: Die historischen Werte wurden zur besseren Vergleichbarkeit in der Darstellung der Sichtweise von 2009 angepasst.

Konzernerfolgsrechnung SBB

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

Mio. CHF	Anmerkung	2009	2008
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	3 612,3	3 705,9
Abgeltungen	2	639,6	631,1
Mieterträge Liegenschaften	3	328,5	341,6
Nebenerträge	4	1 225,9	1 110,9
Übrige Erträge	5	47,7	23,8
Eigenleistungen	6	718,5	671,3
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	7	1 389,6	1 360,2
Ertragsminderungen	8	-138,2	-159,0
Total Betriebsertrag		7 823,8	7 685,8
Betriebsaufwand			
Materialaufwand	9	-640,9	-648,1
Personalaufwand	10	-3 427,1	-3 355,3
Sonstiger Betriebsaufwand	11	-1 741,2	-1 820,0
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	12, 23, 24, 25	-1 499,7	-1 387,3
Total Betriebsaufwand		-7 308,9	-7 210,7
Betriebsergebnis/EBIT		514,9	475,1
Finanzertrag	13	88,8	149,1
Finanzaufwand	14	-221,7	-274,0
Gewinn vor Steuern		382,0	350,3
Ertragssteuern	15	-9,4	-1,0
Minderheitsanteile	16	-2,8	-4,3
Konzerngewinn		369,8	345,0

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzernbilanz SBB

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel	17	1 070,6	580,7
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	18	15,6	42,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	704,6	761,0
Andere Forderungen	20	166,7	162,7
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	21	359,9	368,6
Aktive Rechnungsabgrenzungen	22	486,9	497,7
Total Umlaufvermögen		2 804,3	2 413,0
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	23	1 232,1	1 109,1
Sachanlagen	24	23 175,4	22 381,2
Anlagen im Bau, Sachanlagen	24	4 979,3	5 104,2
Immaterielle Anlagen	25	443,3	410,6
Total Anlagevermögen		29 830,1	29 005,1
Total Aktiven		32 634,3	31 418,1

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26	337,2	524,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27	778,6	831,8
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	28	140,8	136,4
Passive Rechnungsabgrenzungen	29	1 275,9	1 270,5
Kurzfristige Rückstellungen	30	367,4	397,4
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 900,0	3 160,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	31	6 965,2	6 515,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	32	12 659,8	12 036,0
Langfristige Rückstellungen	30	403,8	394,1
Total langfristiges Fremdkapital		20 028,8	18 945,5
Total Fremdkapital		22 928,7	22 105,8
Eigenkapital			
Gesellschaftskapital		9 000,0	9 000,0
Kapitalreserven		2 069,1	2 069,1
Gewinnreserven vor Konzerngewinn		-1 815,3	-2 180,1
Konzerngewinn		369,8	345,0
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile		9 623,6	9 234,0
Minderheitsanteile	16	82,1	78,3
Total Eigenkapital		9 705,6	9 312,3
Total Passiven		32 634,3	31 418,1

Die Erläuterungen im Anhang sind Bestandteil der Konzernrechnung.

Konzerngeldflussrechnung SBB

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

Mio. CHF	2009	2008
Konzerngewinn	369,8	345,0
Abschreibungen auf dem Anlagevermögen	1 453,7	1 358,2
Verluste aus Wertbeeinträchtigungen	46,0	29,2
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-2,6	53,9
Abnahme langfristige Erlösabgrenzungen	-20,7	-4,4
Abnahme/Zunahme Rückstellungen	36,2	-63,8
Sonstige fondsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-1,7	55,7
Gewinn aus Abgängen des Anlagevermögens	-247,0	-145,6
Anteilige Gewinne aus Anwendung Equity-Methode	-0,7	-1,0
Ergebnis Minderheitenanteile	2,8	4,3
Abnahme/Zunahme Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	10,7	-14,9
Abnahme/Zunahme Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	56,5	-83,6
Abnahme/Zunahme Warenvorräte und angefangene Arbeiten	8,7	-24,3
Abnahme übriges Umlaufvermögen	30,7	97,6
Abnahme/Zunahme Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-74,9	53,8
Zunahme übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	10,1	25,8
Geldfluss aus Betriebstätigkeit (operativer Cashflow)	1 677,5	1 685,9
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und Anlagen im Bau	-2 235,2	-2 340,4
Einzahlungen aus Devestitionen von Sachanlagen	344,4	219,7
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	-75,3	-32,3
Einzahlungen aus Devestitionen von Finanzanlagen	121,8	64,3
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Anlagen	-94,5	-102,7
Einzahlungen aus Devestitionen von immateriellen Anlagen	0,5	0,0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-1 938,3	-2 191,3
Rückzahlung/Aufnahme von kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten	-241,9	130,3
Aufnahme/Rückzahlung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	358,0	-5,2
Aufnahme von anderen langfristigen Verbindlichkeiten	633,4	380,4
Dividendenzahlungen an Minderheitsaktionäre	-0,8	-0,8
Kapitaleinzahlungen von Minderheitsaktionären	1,8	0,0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	750,5	504,7
Total Geldfluss	489,7	-0,7
Flüssige Mittel per 1. Januar	580,7	586,1
Fremdwährungsumrechnungsdifferenz	0,2	-4,6
Flüssige Mittel per 31. Dezember	1 070,6	580,7
Veränderung flüssige Mittel	489,7	-0,7

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							
Eigenkapital per 1. 1. 2008	9 000,0	2 069,1	-2 179,5	2,5	8 892,1	74,8	8 966,8
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
Eigenkapital per 31. 12. 2008	9 000,0	2 069,1	-1 834,5	-0,6	9 234,0	78,3	9 312,3
Effekt aus Änderung von Rechnungs- legungsgrundsätzen (Restatement)	0,0	0,0	19,8	0,0	19,8	0,0	19,8
Eigenkapital per 1. 1. 2009 (nach Restatement)	9 000,0	2 069,1	-1 814,7	-0,6	9 253,8	78,3	9 332,1
Dividenden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8
Kapitaleinzahlungen Minderheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	1,8
Konzerngewinn	0,0	0,0	369,8	0,0	369,8	2,8	372,6
Eigenkapital per 31. 12. 2009	9 000,0	2 069,1	-1 444,9	-0,6	9 623,6	82,1	9 705,6

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

Effekt aus Änderung von Rechnungslegungsgrundsätzen erläutert bei den Anmerkungen zur Konzernrechnung 0.0.

Anhang zur Konzernrechnung 2009

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 zwölf 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 Anteile, 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 Seite 136 entnommen werden.

Konsolidierungsmethode. 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.

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 Drittaktionä-

ren 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 quotal erfasst.

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 Fremdanteilen 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		31.12.2009	Stichtagskurs 31.12.2008
	2009	2008		
EUR	1,51	1,58	1,49	1,49
GBP	1,70	1,98	1,66	1,53

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 und kurzfristigen Finanzforderungen setzen sich aus Wertschriften, kurzfristigen Finanzforderungen und Darlehen zusammen. Der Ausweis erfolgt zum Nominal- bzw. Marktwert.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die anderen 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	5–20
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 oder bei kommerziellen Bauten werden aktiviert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum für den Bau bis zur Inbetriebnahme des Vermögenswertes erforderlich ist. Die Zinsaktivierung erfolgt auf dem durchschnittlichen Anlagewert zum durchschnittlichen Satz des 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-lease-back-Transaktionen 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 echter 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 echter Wertbeeinträchtigungen nach Swiss GAAP FER 20 gebildet.

Fremdkapital. Das Fremdkapital wird zu Nominalwert in CHF oder in fremder Währung zum Stichtagskurs umgerechnet. Als langfristig gelten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Unter den anderen langfristigen Verbindlichkeiten werden Darlehen ausgewiesen, welche im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten seitens Bund oder Kantone gewährt wurden. Die übrigen langfristigen Darlehen werden in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Rückstellungen werden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nach den Vorschriften von Swiss GAAP FER 23 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 Tresoreriepolitik der SBB ist auf Risikominimierung ausgerichtet. Deshalb werden derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Grundgeschäften abgeschlossen.

Die Bewertung der Absicherungsinstrumente erfolgt analog dem abgesicherten Grundgeschäft, wobei die erfolgswirksame Verbuchung im Zeitpunkt der Realisierung des Grundgeschäfts erfolgt.

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

Die im Jahr 2009 in Kraft getretenen Änderungen in den Swiss GAAP FER wirken sich nur auf den Ausweis und die Gliederung des Finanzberichtes aus und sind nicht erfolgswirksam.

Zur besseren Vergleichbarkeit wurden ferner weitere Umgliederungen in der Bilanz und Erfolgsrechnung durchgeführt.

Im Geschäftsjahr 2009 wurden die Abgeltungen der öffentlichen Hand für den regionalen Personenverkehr erstmals auf das Kalenderjahr (Vorjahr Fahrplanjahr) abgegrenzt. Dies führt per 1.1.2009 zu einer Änderung, welche über die Gewinnreserven (CHF 19,8 Mio.) verbucht wurde.

0.1 Änderungen im Konsolidierungskreis

Seit dem 1. Januar 2009 hat sich der Konsolidierungskreis nicht verändert.

0.2 Änderungen im Ausweis

Bei folgenden Änderungen im Ausweis wurden die Vorjahreszahlen angepasst. Damit bleibt die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr gewährleistet:

Erfolgsrechnung

Erhaltene Abgeltungen von Dritten (nicht Bund oder Kantone) wurden von den Abgeltungen in die übrigen Nebenerträge umgegliedert. Anpassung Vorjahreszahlen: CHF 34,1 Mio.

Die in den Dienstleistungen Dritte enthaltenen Erträge der SBB aus Handy-Prepaid-, Tour-Operating-, Event-Ticketing- und express4you-Geschäften wurden netto dargestellt, da es sich um Provisionsgeschäfte handelt. Das Vorjahr wurde aufgrund der Vergleichbarkeit ebenfalls um CHF 212,7 Mio. in den Dienstleistungserträgen und im übrigen Betriebsaufwand netto dargestellt.

Im Bereich Energie hat die Abwicklung des Oeko-zertifikatehandels geändert. Dabei werden nur noch die Nettogeschäfte verrechnet. Das Vorjahr wurde deshalb in den Positionen Energieverkäufe und Energie- und Entsorgungsaufwand um CHF 88,8 Mio. netto dargestellt.

Die Kapitalsteuern wurden vom Steueraufwand in den übrigen Betriebsaufwand umgegliedert. Anpassung Vorjahreszahlen: CHF 0,8 Mio.

Bilanz

Die in den anderen Forderungen enthaltenen kurzfristigen Finanzforderungen wurden in die Wertschriften und kurzfristigen Finanzforderungen umgegliedert. Anpassung der Vorjahreszahlen: CHF 25,0 Mio.

Im Zuge der Detaillierung der Verbindlichkeiten gegenüber Bund und Kantonen wurden CHF 0,2 Mio. von den anderen kurzfristigen Verbindlichkeiten in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sowie CHF 15,8 Mio. von den anderen langfristigen Verbindlichkeiten in die langfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen über CHF 1200 Mio. und die kommerziellen Darlehen des Bundes in der Höhe von CHF 70,0 Mio. wurden von anderen langfristigen Verbindlichkeiten zu den langfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Geldflussrechnung

Die aktivierten Eigenleistungen für Investitionen wurden in der Geldflussrechnung als cashwirksam klassifiziert. Dies führt im Vorjahr zu einer Erhöhung des Geldflusses aus Betriebstätigkeit um CHF 383,0 Mio. sowie um eine entsprechende Erhöhung der Auszahlungen für Investitionen für Sachanlagen.

1 Verkehrserträge

Mio. CHF	2009	2008
Personenverkehr	2 587,2	2 535,7
Güterverkehr	890,3	1 013,1
Betriebsleistungen	76,5	89,0
Infrastruktur (Trassenertrag)	58,2	68,1
Verkehrserträge	3 612,3	3 705,9

Die Verkehrserträge nahmen gesamthaft um CHF 93,6 Mio. (-2,5%) ab.

Der Personenverkehrsertrag konnte dank anhaltend starkem Absatz von Generalabonnements und Ertragszunahmen aus Tarifverbunden um CHF 51,5 Mio. (+2,0%) gesteigert werden. Der internationale Fernverkehrsertrag ging hingegen sowohl angebotsmässig als auch konjunkturbedingt zurück.

Die Güterverkehrserträge brachen wegen der schwachen Konjunktur um CHF 122,8 Mio. (-12,1%) ein.

Ebenfalls wegen der sinkenden Nachfrage reduzierten sich die Erträge aus den Betriebsleistungen für andere Bahnbetreiber gegenüber dem Vorjahr um CHF 12,5 Mio. (-14,0%).

Der starke Rückgang im Transitverkehr führte im Berichtsjahr zu einer Reduktion der Trassenerträge um CHF 9,9 Mio. (-14,5%).

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2009	2008
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	272,7	272,9
Kantone	318,0	298,0
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	590,7	570,9
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur für Kombiverkehr	38,8	47,2
Total Trassenpreissubventionen	38,8	47,2
Abgeltungen an Cargo für Kombiverkehr	10,0	13,0
Abgeltungen	639,6	631,1

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Die Abgeltungen nahmen im Berichtsjahr insgesamt um CHF 8,5 Mio. zu.

Im regionalen Personenverkehr sind die Abgeltungen aufgrund der höheren Bestellung um CHF 19,8 Mio. (+3,5%) gestiegen.

Die Trassenpreissubventionen reduzierten sich hingegen aufgrund des Verkehrsrückgangs im kombinierten Güterverkehr um CHF 8,4 Mio. (-17,8%). Entsprechend verminderten sich auch die direkten Abgeltungen an SBB Cargo um CHF 3,0 Mio. (-23,1%).

Durch die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschriebene Ausweispraxis betreffend Vorteilsanrechnung des Bundes zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) wurde unter der Position Abgeltungen regionaler Personenverkehr Kantone die Zahlung von CHF 40,0 Mio. (Vorjahr CHF 39,0 Mio.) an den ZVV in Abzug gebracht (vgl. Anmerkung 7).

3 Mieterträge Liegenschaften

Die konjunkturelle Abschwächung bei Handel und Werbung und die Verkäufe von Immobilien haben zu einer Abnahme der Mieterträge um CHF 13,1 Mio. (-3,8%) geführt.

4 Nebenerträge

Mio. CHF	2009	2008
Dienstleistungen für Dritte	273,6	304,3
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	53,5	60,8
Erträge aus Vermietungen	73,1	86,2
Energieverkäufe	69,1	97,3
Geldwechsel	43,3	42,4
Provisionen, Kommissionen	89,4	90,2
Drucksachen- und Materialverkäufe	32,4	43,2
Kostenbeteiligungen, Beiträge	240,6	164,8
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	249,6	148,2
Übrige Nebenerträge	101,4	73,6
Nebenerträge	1 225,9	1 110,9

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Die Nebenerträge sind gegenüber dem Vorjahr um CHF 115,0 Mio. (+10,4 %) gestiegen.

Die Dienstleistungen für Dritte reduzieren sich dabei um CHF 30,7 Mio. (-10,1%). Diese Verminderung ist hauptsächlich auf den Wegfall von Aufträgen von Grosskunden aus den Bereichen IT und Infrastruktur zurückzuführen.

Die Verringerung der Erträge aus Energieverkäufen um CHF 28,2 Mio. resultiert u.a. aus dem Verzicht auf den Optimierungshandel.

Die Kostenbeteiligungen und Beiträge haben um CHF 14,9 Mio. nach Berücksichtigung der Vereinbarung über die Finanzierung der DML im Vorjahr (CHF -60,9 Mio.) zugenommen.

Durch den forcierten Verkauf von Immobilien konnten die Gewinne aus Veräusserung von Anlagevermögen um CHF 101,4 Mio. (+68,4 %) gesteigert werden. Diese Gewinne dienen der Verzinsung und Amortisation der für die Teilsanierung der Pensionskasse SBB aufgenommenen Darlehen.

Die Zunahme der übrigen Nebenerträge von CHF 27,8 Mio. (+37,8 %) ergibt sich aus Projekterlösen von Dritten für Investitionsarbeiten der SBB bei Projekten in den Bereichen Immobilien und Energie. Die Position beinhaltet ferner Beiträge an den Regionalen Personenverkehr von übrigen Gemeinwesen (z. B. Gemeinden und ausländische Gemeinwesen) in der Höhe von CHF 34,0 Mio. (Vorjahr CHF 34,1 Mio.).

5 Übrige Erträge

Die Veränderung der übrigen Erträge resultiert zum grossen Teil aus Pönalen durch verspätet abgelieferte Anlagen.

6 Eigenleistungen

Mio. CHF	2009	2008
Investitionsaufträge	418,3	383,0
Lageraufträge	300,2	288,4
Eigenleistungen	718,5	671,3

Die Eigenleistungen sind um CHF 47,2 Mio. (+7,0 %) gestiegen. Die Zunahme ist begründet durch Fahrzeugumbauprojekte im Personenverkehr von rund CHF 20,0 Mio. sowie Mehrleistungen bei der Infrastruktur von rund CHF 14,0 Mio. bedingt durch das Konjunkturförderungsprogramm.

7 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2009	2008
Abschreibung Infrastruktur	906,9	910,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	482,7	450,0
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 389,6	1 360,2

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

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur sind im Berichtsjahr um CHF 29,4 Mio. (+2,2 %) höher ausgefallen. Die Zunahme ergibt sich im Wesentlichen aus dem Konjunkturförderungsbeitrag des Bundes von CHF 30,0 Mio. Aus dem Konjunkturförderprogramm führten weitere CHF 120,0 Mio. zu einer Zunahme der Darlehen gegenüber dem Bund (vgl. Anmerkung 32).

Die Leistungen des Bundes für Infrastruktur beinhalten eine Zahlung an die SBB betreffend Vorteilsanrechnung zugunsten des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) in der Höhe von CHF 40,0 Mio. (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 reduzierten sich um CHF 20,8 Mio. (-13,1 %). Das Vorjahr enthält dabei die Bildung einer Einzelwertberichtigung in der Höhe von CHF 7,7 Mio., welche im Berichtsjahr wieder aufgelöst werden konnte. Tiefere Kommissionen für Kreditkartenorganisationen und tiefere Verkaufsprovisionen führten zu einer Reduktion um CHF 8,0 Mio.

9 Materialaufwand

Der Materialverbrauch und die Vorratsbewertung blieben gegenüber dem Vorjahr konstant. Durch die Übernahme des Industrierwerkes Biel und Bellinzona hat sich der Materialaufwand innerhalb des Konzerns von der Division Güterverkehr zur Division Personenverkehr verschoben.

10 Personalaufwand

Mio. CHF	2009	2008
Lohnaufwand	2 761,9	2 732,8
Sozialversicherungsaufwand	500,6	467,5
Personalaufwand NOA	11,0	8,0
Übriger Personalaufwand	153,7	146,9
Personalaufwand	3 427,1	3 355,3

Durch die Einführung der gesetzlichen Familienzulage auf den 1.1.2009 resultiert gegenüber dem Vorjahr eine Verschiebung von Lohnaufwand in den Sozialversicherungsaufwand in der Höhe von CHF 51 Mio. Bis 2008 richtete die SBB an deren Stelle Betreuungszulagen gemäss GAV aus, welche als Lohnbestandteil qualifizierten. Der durchschnittliche Personalbestand erhöhte sich um 156 (+0,6%) auf 27 978 Vollzeitstellen. Zusammen mit der Erhöhung der Löhne um durchschnittlich um 2,5% und einer in den Lohnverhandlungen angebotenen Einmalprämie für das Jahr 2009 ergibt sich eine Steigerung des Lohnaufwandes um rund CHF 80 Mio.

Die Senkung der Risikoprämie PK beträgt CHF 36,0 Mio., demgegenüber belasten höhere Kosten in der Höhe von CHF 18,0 Mio. den Sozialversicherungsaufwand.

Der übrige Personalaufwand ist durch die Bildung und Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen beeinflusst.

11 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2009	2008
Miete von Anlagen	45,7	45,4
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	497,3	486,6
Fahrzeugaufwand	129,1	148,0
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	80,0	72,8
Energie- und Entsorgungsaufwand	164,9	178,6
Verwaltungs- und Informatikaufwand	302,7	349,0
Werbeaufwand	64,0	71,1
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	2,6	2,6
Übriger Betriebsaufwand	105,3	93,9
Betriebsleistungsaufwand Dritter	274,9	302,4
Vorsteuerkürzungen Abgeltungen/Leistungen des Bundes	74,7	69,5
Sonstiger Betriebsaufwand	1 741,2	1 820,0

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Der sonstige Betriebsaufwand nimmt im Berichtsjahr um CHF 78,8 Mio. (-4,3%) ab.

Die Abnahme des Verwaltungs- und Informatikaufwands um CHF 46,3 Mio. (-13,3%) gegenüber dem Vorjahr begründet sich durch tiefere Ausgaben für Informatikprojekte sowie Leasing und Lizenzen.

Der Rückgang des Betriebsleistungsaufwands Dritter um CHF 27,5 Mio. (-9,1%) widerspiegelt den konjunkturellen Nachfragerückgang.

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	2009	2008
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,8	1,5
Abschreibungen auf Sachanlagen	1 392,3	1 320,8
Abschreibungen auf immateriellen Anlagen	71,1	64,0
Abschreibung Restbuchwerte aus Anlagenabgängen	35,6	1,0
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	1 499,7	1 387,3

Die planmässigen Abschreibungen erhöhten sich aufgrund des grösseren Anlagewertes um CHF 61,3 Mio. (+4,5%). Es wurden Wertbeeinträchtigungen in der Höhe von CHF 45,2 Mio. erfasst (Vorjahr: CHF 27,6 Mio.) (vgl. Anmerkungen 23 bis 25). Die Position Abschreibung Restbuchwerte auf Anlageabgängen war im Vorjahr durch die Neufinanzierung Durchmesserlinie DML in der Höhe von CHF 31,8 Mio. beeinflusst.

13 Finanzertrag

Mio. CHF	2009	2008
Finanzertrag Dritte	30,7	60,0
Finanzertrag assoziierte Gesellschaften	1,1	0,7
Finanz- und Beteiligungsertrag übrige Beteiligungen	1,5	1,5
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	5,7	6,9
Übriger Finanzertrag	49,8	79,9
Finanzertrag	88,8	149,1

Der Finanzertrag Dritte umfasst die Zinserträge aus Bank- und Postguthaben, aus den Darlehen an Eisenbahnerbaugenossenschaften. Die Abnahme um 29,3 Mio. (-48,8%) ist auf das tiefere Zinsniveau bei den kurzfristigen Geldmarktanlagen sowie im Vorjahr einmalig erhaltene MWST-Vergütungszinsen von CHF 7,9 Mio. zurückzuführen.

Der Rückgang beim übrigen Finanzertrag resultiert primär aus tieferen Kursgewinnen.

14 Finanzaufwand

Mio. CHF	2009	2008
Finanzaufwand Dritte	176,4	213,1
Anpassung Beteiligungsbuchwerte assoziierte Gesellschaften	0,5	0,9
Finanzaufwand Aktionär	3,0	0,1
Übriger Finanzaufwand	41,8	59,9
Finanzaufwand	221,7	274,0

Der Finanzaufwand Dritte umfasst die Zinsaufwendungen auf den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Die Veränderung des Finanzaufwandes Dritte in der Höhe von CHF 36,7 Mio. (-17,2%) ergibt sich aus einer im Vorjahr erfassten Zinsabgrenzung von CHF 8,4 Mio. für die Vorfinanzierung der Durchmesserlinie DML, welche im Berichtsjahr im Zuge einer Vereinbarung mit dem Bund wieder aufgelöst werden konnte. Ferner entlastete ein generell tieferes Zinsniveau den Finanzaufwand.

Der übrige Finanzaufwand umfasst grösstenteils Währungsverluste. Ferner wurde aus der Umklassifizierung von Absicherungsgeschäften ein negativer Wiederbeschaffungswert von CHF 8,1 Mio. ergebniswirksam erfasst.

15 Ertragssteuern

Mio. CHF	2009	2008
Laufende Ertragssteuern	8,4	0,6
Latente Ertragssteuern	1,0	0,4
Ertragssteuern	9,4	1,0

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Der latente Steueranspruch für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge beträgt CHF 5,2 Mio. (Vorjahr: CHF 6,1 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.

Im Vorjahr konnten aufgrund der definitiven Veranlagungen vorgenommene Steuerabgrenzungen im Umfang von CHF 7,1 Mio. erfolgswirksam aufgelöst werden.

16 Minderheitsanteile

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Stand 1.1.2009	78,3	74,8
Aktienkapitalerhöhung	1,8	0,0
Dividende	-0,8	-0,8
Gewinnanteil	2,8	4,3
Stand 31.12.2009	82,1	78,3

17 Flüssige Mittel

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Kassa	45,0	42,1
Post	572,0	218,8
Banken	373,9	361,6
Festgelder	136,2	67,8
Transferkonten	-56,5	-109,7
Flüssige Mittel	1 070,6	580,7

18 Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen

Die Position enthält kurzfristig gehaltene Wertschriften und Baukredite gegenüber der Eisenbahnerbaugenossenschaft.

19 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	722,5	777,2
gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	23,9	29,2
Wertberichtigungen	-41,8	-45,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	704,6	761,0

Der tiefere Forderungsbestand ist hauptsächlich aus den im Vorjahr erhöhten Fakturierungen von Beiträgen der öffentlichen Hand insbesondere im Zusammenhang mit Projektkosten DML zurückzuführen.

20 Andere Forderungen

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

21 Warenvorräte und angefangene Arbeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Warenvorräte	539,2	548,1
Angefangene Arbeiten	23,8	21,7
Wertberichtigungen	-203,2	-201,2
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	359,9	368,6

22 Aktive Rechnungsabgrenzungen

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen umfassen die noch nicht abgerechneten Leistungen mit anderen Verkehrsunternehmen der Verkehrsabrechnung sowie abgegrenzte Verkehrserträge. Weiter enthält die Position Guthaben aus Leistungsvereinbarungen sowie Marchzinsen auf Finanzforderungen.

23 Finanzanlagen

Mio. CHF	Wertschriften	Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	Darlehen gegenüber Dritten	Darlehen gegenüber nicht konsolidierten Beteiligungen	Aktiven aus Vorsorgeeinrichtungen	Total
Anschaffungswerte						
Stand 1.1.2009	402,6	88,7	634,0	16,6	0,3	1 142,2
Bewertungsänderung	127,2	0,7	0,3	0,0	0,0	128,2
Zugänge	11,9	0,0	32,7	36,0	0,4	81,0
Abgänge	-103,6	-2,0	-11,4	-1,6	-0,2	-118,8
Umbuchungen	16,0	0,0	17,3	0,0	0,0	33,3
Stand 31.12.2009	454,0	87,4	672,9	51,1	0,5	1 265,9
Kumulierte Abschreibungen						
Stand 1.1.2009	-6,9	0,0	-26,2	0,0	0,0	-33,1
Zugänge	0,0	0,0	-0,8	0,0	0,0	-0,8
Stand 31.12.2009	-6,9	0,0	-27,0	0,0	0,0	-33,9
Nettobuchwert 1.1.2009	395,7	88,7	607,8	16,6	0,3	1 109,1
Nettobuchwert 31.12.2009	447,1	87,4	645,9	51,1	0,5	1 232,1

Es bestehen zurzeit keine wesentlichen verwendbaren Verlustvorräte und zu erwartenden Steuergutschriften.
In der Position Wertschriften sind übrige Beteiligungen mit einem Nettobuchwert von CHF 32,9 Mio. (Vorjahr CHF 32,6 Mio.) enthalten.

Entwicklung Beteiligung an assoziierten Gesellschaften

	Anteiliges Eigenkapital	Goodwill netto
Nettobuchwert 1.1.2009	88,7	0,0
Erhaltene Dividenden	-4,5	
Anteile am Ergebnis	5,2	
Abgänge	-2,0	
Nettobuchwert 31.12.2009	87,4	0,0

Die Wertschriften beinhalten Festgeldanlagen sowie langfristig strukturierte Finanzanlagen, welche im Zusammenhang mit Rückkaufoptionen für Leasinggüter stehen. Diese Finanzanlagen sind in den Leasingverbindlichkeiten kongruent abgebildet, weshalb Wertschwankungen keine Ergebniseffekte haben. Von diesen Anlagen wurden CHF 103,6 Mio. zur Ausübung fälligen Rückkaufoptionen aufgelöst. Der Marktwert der verbleibenden Anlagen ist im Rahmen der leichten Entspannung an den Kapitalmärkten um rund 127,0 Mio. gestiegen.

Die Darlehen gegenüber Dritten umfassen Darlehen an Eisenbahnerbaugenossenschaften.

Die Umbuchungen betreffen Umgliederungen aus den kurzfristigen Finanzforderungen in die langfristigen Finanzanlagen.

24 Sachanlagen und Anlagen im Bau

Mio. CHF	Fahrzeuge (inkl. Leasing)	Unterbau/ Oberbau/ Bahntechnik	Übrige Sachanlagen	Grundstücke	Gebäude	Total Sachanlagen	Anlagen im Bau und Anzahlungen	Total
Anschaffungswerte								
Stand 1.1.2009	13 785,5	17 303,9	5 322,4	1 671,3	3 890,9	41 974,1	5 104,2	47 078,2
Investitionen	86,0	0,0	15,8	2,0	4,2	108,0	2 138,8	2 246,8
Umbuchung von Anlagen im Bau zu Anlagen	601,6	1 002,7	432,3	3,5	164,2	2 204,4	-2 214,1	-9,7
Abgänge Anlagen	-173,7	-119,8	-129,0	-39,7	-93,5	-555,7	-37,5	-593,2
Umbuchungen	-0,2	1,0	-1,8	1,9	-0,8	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2009	14 299,2	18 187,8	5 639,8	1 639,0	3 965,0	43 730,7	4 991,4	48 722,1
davon Leasing	1 745,1					1 745,1		1 745,1
davon Renditeobjekte				98,7	37,4	136,1		136,1
davon unbebaute Grundstücke				57,0		57,0		57,0
Kumulierte Abschreibungen								
Stand 1.1.2009	-7 812,4	-6 216,3	-3 777,5	-13,5	-1 773,2	-19 592,9	0,0	-19 592,9
Planmässige Abschreibungen	-492,3	-558,3	-209,6	0,0	-87,2	-1 347,4	0,0	-1 347,4
Wertbeeinträchtigungen	-23,4	0,0	-0,1	-9,4	0,0	-32,9	-12,1	-44,9
Abgänge	155,3	98,5	120,3	0,4	43,3	417,8	0,0	417,8
Umbuchungen	0,1	-1,2	1,4	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0
Stand 31.12.2009	-8 172,7	-6 677,5	-3 865,4	-22,4	-1 817,3	-20 555,3	-12,1	-20 567,4
davon Leasing	-913,7					-913,7		-913,7
davon Renditeobjekte					-6,3	-6,3		-6,3
davon unbebaute Grundstücke				-0,7		-0,7		-0,7
Nettobuchwert 1.1.2009	5 973,2	11 087,5	1 544,9	1 657,9	2 117,7	22 381,2	5 104,2	27 485,3
Nettobuchwert 31.12.2009	6 126,5	11 510,3	1 774,4	1 616,6	2 147,7	23 175,4	4 979,3	28 154,7
davon Leasing	831,5					831,5		831,5
davon Renditeobjekte				98,7	31,1	129,9		129,9
davon unbebaute Grundstücke				56,4		56,4		56,4

Im Berichtsjahr wurden Zinsen in der Höhe von CHF 16,7 Mio. aktiviert (Vorjahr: CHF 5,6 Mio.).

In den Anlagen im Bau sind CHF 474,3 Mio. Anzahlungen enthalten (Vorjahr: CHF 569,5 Mio.).

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Investitionstätigkeiten: Es wurden Anlagen im Bau in der Höhe von CHF 37,5 Mio. ausgebucht (Vorjahr: CHF 53,9 Mio.). An die SBB wurden Anlagen in der Höhe von CHF 8,8 Mio. (Vorjahr: CHF 91,9 Mio.) zusammen mit einem Bundesdarlehen cashunwirksam übertragen.

Angaben zu Wertbeeinträchtigungen: Die 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.

Der Saldo der Umbuchungen in der Höhe von CHF -9,7 Mio. betreffen Projektaktivierungen von Software, welche in den immateriellen Anlagen geführt werden.

25 Immaterielle Anlagen

Mio. CHF	Goodwill	Rechte	Software	Anlagen im Bau	Total
Anschaffungswerte					
Stand 1.1.2009	11,2	212,5	498,8	138,0	860,5
Zugänge	0,0	0,0	0,4	94,1	94,5
Abgänge	0,0	-0,1	-30,1	0,0	-30,2
Umbuchungen	0,0	7,1	82,3	-79,6	9,7
Stand 31.12.2009	11,2	219,5	551,3	152,6	934,6
Kumulierte Abschreibungen					
Stand 1.1.2009	-11,1	-78,7	-360,1	0,0	-449,9
Planmässige Abschreibungen	-0,1	-15,1	-55,5	0,0	-70,7
Wertbeeinträchtigungen	0,0	0,0	-0,3	0,0	-0,3
Abgänge	0,0	0,1	29,6	0,0	29,7
Stand 31.12.2009	-11,2	-93,7	-386,4	0,0	-491,3
Nettobuchwert 1.1.2009	0,1	133,8	138,7	138,0	410,6
Nettobuchwert 31.12.2009	0,0	125,8	165,0	152,6	443,3

Angaben zu Wertbeeinträchtigungen: Die Wertbeeinträchtigungen betreffen Einzelanlagen nach FER 18.

Der Goodwill aus dem Erwerb von Tochtergesellschaften im Personen- und Güterverkehr aus früheren Jahren ist vollständig abgeschrieben.
Die Kategorie Rechte beinhaltet Rechte an internationalen Kooperationsverkehren, Bau- und Untertunnelungen, Durchleitungen usw.
Die Anlagen im Bau umfassen die in der Entwicklung befindlichen Softwareprojekte.

26 Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Bankverbindlichkeiten	5,8	6,0
Darlehen von Bund (unverzinslich)	2,1	0,6
Darlehen von Kantonen (unverzinslich)	11,8	8,2
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten	317,5	509,3
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	337,2	524,2

Zu den liquiditätsunwirksamen Transaktionen verweisen wir auf Anmerkungen 31 und 32.

Die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten beträgt CHF 191,8 Mio. (-37,7%). Aus dem Vorjahresbestand wurden 2009 eine kurzfristigen Bankfinanzierung von CHF 200,0 Mio., eine Obligationenanleihe der Kraftwerk Amsteg AG in der Höhe von CHF 100,0 Mio. sowie eine rückzahlbare Hypothek von CHF 10,0 Mio. zurückbezahlt. Ferner wurde eine langfristige Finanzierung von CHF 149,3 Mio. in die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

27 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	777,7	830,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,9	1,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	778,6	831,8

Der erhöhte Vorjahressaldo ist begründet in einem Einzelposten aus einem Entwicklungsprojekt der Division Immobilien.

28 Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

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

29 Passive Rechnungsabgrenzung

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Abgrenzung Fahrausweise	612,6	584,2
Abgrenzung Zinsaufwendungen	38,2	47,2
Übrige Abgrenzungen	625,0	639,1
Passive Rechnungsabgrenzung	1 275,9	1 270,5

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 Abonnements 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.

30 Rückstellungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Rückstellungen	367,4	397,4
Langfristige Rückstellungen	403,8	394,1
Rückstellungen	771,3	791,5

Aufteilung der Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	Vorsorgeverpflichtungen	Umweltaltlasten	Sanierung Energiebereich	Ferien/Überzeit	Restrukturierung	Langfristige Steuern	Übrige Rückstellungen	Total
Bestand 1.1.2009	1,6	72,1	222,9	117,4	129,4	3,5	244,7	791,5
Bildung	0,3	8,0	0,0	8,1	70,7	1,1	68,0	156,2
Inanspruchnahme	-0,1	-7,1	-7,2	-20,0	-21,3	-0,1	-28,4	-84,3
Auflösung	0,0	-0,4	0,0	0,0	-45,9	0,0	-46,3	-92,7
Umbuchung	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,5
Bestand 31.12.2009	1,6	72,6	215,7	105,4	132,8	4,5	238,6	771,3
davon kurzfristig	1,2	14,1	17,2	105,4	70,7	0,0	158,8	367,4
davon langfristig	0,4	58,4	198,5	0,0	62,1	4,5	79,8	403,8

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 2009 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 215,7 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 7,2 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 70,7 Mio. gebildet. Davon entfielen rund CHF 36,0 Mio. auf Massnahmen im Zusammenhang mit der Neupositionierung Cargo sowie rund CHF 26,0 Mio. auf Restrukturierungsprojekte der Infrastruktur. Insgesamt konnten rund CHF 46,0 Mio. Restrukturierungsrückstellungen aufgelöst werden, wovon rund CHF 20,0 Mio. auf die Neuausrichtung der IW Biel und Bellinzona entfielen.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten hauptsächlich Versicherungsrückstellungen für Schadenfälle. Für diese mussten Rückstellungen in der Höhe von CHF 58,6 Mio. gebildet werden. Für Schadenregulierungen wurden CHF 16,3 Mio. in Anspruch genommen, und CHF 39,0 Mio. konnten aufgelöst werden. Der erhöhte Auflösungsbeitrag resultiert aus dem Abschluss einer höheren Anzahl Schadenfälle mit zum Teil besserem Abschlussergebnis sowie höheren geltend gemachten Regressen.

31 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Bankverbindlichkeiten	2 192,9	1 972,1
Leasingverbindlichkeiten	1 755,5	1 734,3
Obligationenanleihen	150,0	150,0
Personalkasse	1 485,5	1 373,2
Darlehen von Dritten	41,2	15,8
Darlehen von Bund (kommerziell)	140,0	70,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	1 200,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	6 965,2	6 515,4

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Angaben zu liquiditätsunwirksamen Finanzierungstätigkeiten: Es wurden CHF 50,7 Mio. langfristige Finanzverbindlichkeiten in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Aus den anderen langfristigen Verbindlichkeiten wurden CHF 9,1 Mio. in die langfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert. Die geldunwirksamen Marktwertanpassungen auf den in den Leasingverbindlichkeiten enthaltenen Abgrenzungen zum Rückkauf von Fahrzeugen betragen CHF 125,7 Mio. (Vorjahr: 159,9 Mio.), die nicht realisierten Verluste aus den Fremdwährungsbewertungen CHF 0,5 Mio. (Vorjahr: CHF 19,8 Mio.).

Die Erhöhung der langfristigen Bankverbindlichkeiten um CHF 220,8 Mio. (+11,2%) ist zurückzuführen auf die Umfinanzierung von kurzfristigen Bankschulden zu langfristigen bei der Kraftweg Amsteg AG von CHF 105,0 Mio. und einer Erhöhung der Darlehen von Eurofima um CHF 150,0 Mio.

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.

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.

32 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund (unverzinslich)	9 194,7	8 740,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kantonen (verzinslich)	15,9	10,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kantonen (unverzinslich)	507,4	326,8
Langfristige Erlösabgrenzungen	116,6	132,1
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16	2 825,3	2 825,8
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 659,8	12 036,0

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Es wurden Erlösabgrenzungen in der Höhe von CHF 4,3 Mio. (Vorjahr: CHF 4,4 Mio.) aufgelöst und CHF 2,6 Mio. in kurzfristige Erlösabgrenzungen umgegliedert. CHF 1,8 Mio. wurden in kurzfristige Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

Die nicht realisierten Verluste aus Fremdwährungsbewertungen betragen CHF 0,0 Mio. (Vorjahr: CHF 4,5 Mio.).

Zur Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund wird auf Abschnitt Zusammenstellung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verwiesen.

Die Zunahme der unverzinslichen Darlehen gegenüber Kantonen betrifft hauptsächlich den Infrastrukturfonds.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	2 878,4	2 482,9
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	5 900,3	6 018,7
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	227,0	94,8
Variabel verzinsliche Darlehen von Tochtergesellschaften	191,1	144,6
Kommerzielle Darlehen	140,0	70,0
Total	9 336,8	8 811,0

Auf Anweisung des BAV wurden CHF 133,9 Mio. von der Position Darlehen FinöV-Fonds in die Darlehen Infrastruktur Grundbedarf umgegliedert. Aus dem Konjunkturförderprogramm führen CHF 120,0 Mio. zu einer zusätzlichen Zunahme der Darlehen Infrastruktur Grundprogramm (vgl. Anmerkung 7).

Die Zunahme der variabel verzinslichen Darlehen bei Tochtergesellschaften resultiert hauptsächlich aus der Darlehensserhöhung an die Zentralbahn AG (CHF +38,7 Mio.).

Zur Finanzierung von Immobilienprojekten wurde das fest verzinsliche Darlehen von CHF 70,0 Mio. um weitere CHF 70,0 Mio. erhöht. Hierbei handelt es sich um eine rein kommerzielle Refinanzierung.

Angaben zu Vorsorgeeinrichtungen

Arbeitgeberbeitragsreserve (AGBR)	Nominalwert		Verwendungs-verzicht		Bilanz		Bildung pro 2009		Bilanz		Ergebnis aus AGBR im Personalaufwand	
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008	2009	2008	2009	2008		
Mio. CHF												
Vorsorgeeinrichtungen	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Wirtschaftlicher Nutzen/wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unterdeckung		Wirtschaftlicher Anteil der Organisation		Erfolgswirksame Veränderung zum Vorjahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge	Vorsorgeaufwand im Personalaufwand	
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008			2009	2008
Mio. CHF								
Patronale Fonds	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Vorsorgepläne ohne Über-/Unterdeckung	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,5	-1,5	-0,6
Vorsorgepläne mit Überdeckung ¹	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,8	-3,8	-3,5
Vorsorgepläne mit Unterdeckung	-2 221,5	-2 825,3	-2 825,8	0,5	-253,5	-252,9	-283,5	
Total	-2 221,3	-2 825,3	-2 825,8	0,5	-258,8	-258,3	-287,7	

¹ 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.

Im Herbst 2009 wurde ein umfassendes Programm zur Sanierung der PK SBB verabschiedet. Das Sanierungspaket soll über die nächsten zehn Jahre umgesetzt werden und beruht auf drei Pfeilern mit gleichwertigen Beiträgen der SBB, der Versicherten und des Bundes. Den ersten und zweiten Pfeiler errichten SBB und Versicherte.

Die SBB leistet Anfang 2010 einen weiteren Sanierungsbeitrag von CHF 938,0 Mio. zugunsten der PK SBB. Zudem bezahlen SBB und Versicherte paritätisch vom 1. Januar 2010 bis 30. Juni 2010 je 2,0% und ab 1. Juli 2010 je 2,5% des beitragspflichtigen Lohnes als Sanierungsbeitrag. Die Altersguthaben der Versicherten wurden 2009 mit 0,0% verzinst und während der gesamten Sanierungsphase mit 1,5% weniger als im Vorsorgeplan vorgesehen. Das ordentliche Rentenalter wird von 63,5 Jahre auf 65 Jahre erhöht.

Den dritten Pfeiler des Sanierungskonzeptes stellt der in Aussicht gestellte Beitrag des Bundes dar. Am 24. Juni 2009 kündigte der Bundesrat an, die Sanierung der PK SBB mit einem Betrag von CHF 1148,0 Mio. zu unterstützen, und stellte eine entsprechende Botschaft an die eidgenössischen Räte in Aussicht.

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	26	337,2	524,2
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	31	6 965,2	6 515,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	32	12 659,8	12 036,0
./. Langfristige Erlösabgrenzungen		-116,6	-132,1
./. Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen FER 16		-2 825,3	-2 825,8
Total Finanzverbindlichkeiten		17 020,2	16 117,7
./. Flüssige Mittel und Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		-1 500,4	-986,2
Nettoverschuldung		15 519,8	15 131,5
Veränderung gegenüber Vorjahr		388,3	702,8

Aus der Neudarstellung gemäss Anmerkung 0.2 resultiert ein veränderter Saldo «Veränderung gegenüber Vorjahr» per 31. 12. 2008 um CHF 16,5 Mio.

Die Nettoverschuldung hat sich im Berichtsjahr um CHF 388,3 Mio. (+2,6%) erhöht.

Für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten sind im Berichtsjahr bedingt rückzahlbare Darlehen von Seiten des Bundes von CHF 455,8 Mio. und CHF 189,1 Mio. von Kantonen zur Verfügung gestellt worden.

Weitere Angaben

Eventualverpflichtungen und belastete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Bürgschaften, Garantieverpflichtungen	0,7	0,7
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge	1 517,4	1 544,2
Verpfändete Aktiven	0,1	0,1
Weitere quantifizierbare Verpflichtungen	350,9	329,5
Total	1 869,1	1 874,4

Der Betrag von CHF 1517,4 Mio. stellt den Nettobuchwert der Fahrzeuge dar, welche als Sicherheit in die Eurofima-Miete-Kaufverträge eingebunden sind.

Die weiteren quantifizierbaren Verpflichtungen umfassen statutarische Haftungsklauseln, nicht liberiertes Aktienkapital, Finanzierungsverpflichtungen, Rückzahlungsverpflichtungen bei einfachen Gesellschaften und Prozessrisiken.

Weitere nicht zu bilanzierende Verpflichtungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Investitionsverpflichtungen	4 042,5	4 523,0
Energieabnahmeverpflichtungen	1 160,5	931,6
Übrige	374,2	357,8
Total	5 577,1	5 812,4

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

Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Fällig innerhalb eines Jahres	10,2	8,8
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	6,9	6,5
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	4,4	3,4
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,3	0,8
Fällig später als 4 Jahre	0,0	0,1
Total	22,8	19,6

Eventualforderungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Erhaltene Bürgschaften und Garantieforderungen	1 167,8	1 003,2
Total	1 167,8	1 003,2

Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Verbindlichkeiten	2,4	2,6
Langfristige Verbindlichkeiten	1 200,0	1 200,0
Total	1 202,4	1 202,6

Obligationenanleihen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
3,750 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2001 bis 2009	0,0	100,0
2,375 % Anleihe Kraftwerk Amsteg AG 2006 bis 2018	150,0	150,0
Total	150,0	250,0

Nahestehende Personen

Der Bund hält 100 % der Aktien der SBB AG. Der SBB Konzern hat im Berichtsjahr Abgeltungen im Umfang von CHF 1671,3 Mio. (Vorjahr: 1654,3 Mio.) von seinen Aktionär erhalten. Diese verteilen sich wie folgt:

Mio. CHF	2009	2008
Abschreibung Infrastruktur	906,9	910,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	482,7	450,0
Vorteilsanrechnung ZVV	-40,0	-39,0
Abgeltung regionaler Personenverkehr	272,7	272,9
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur	38,8	47,2
Abgeltungen an SBB Cargo für Kombiverkehr	10,0	13,0
Total	1 671,2	1 654,3

Betreffend Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund verweisen wir auf die Aufstellung in Anmerkung 32.

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 abgesichert. Variabel verzinsten Finanzierungen werden in der Regel mit Zinssatzswaps abgesichert. Zukünftige geplante Finanzierungen werden mittels bereits heute abgeschlossenen Zinssatzswaps abgesichert. Zu einem kleineren Teil werden auch Optionsstrategien eingesetzt.

Währungsabsicherungen werden individuell für grössere, mehrjährige Projekte vorgenommen. Kurzfristiger Liquiditätsbedarf und Geldflüsse aus dem Tagesgeschäft werden im Konzern ausgeglichen und nur Fremdwährungsrisiken der verbleibenden Nettopositionen im Markt abgesichert.

Im Zusammenhang mit der Sicherung der Energiebeschaffung zu stabilen Preisen wurden 2009 sowohl Termingeschäfte als auch in geringem Ausmass Optionen eingesetzt.

Zur Absicherung der Fremdwährungs-, Zins- und Energiepreissrisiken bestehen per Bilanzstichtag folgende offene derivative Finanzinstrumente:

Mio. CHF	Motiv	31.12.2009		31.12.2008			
		Kontraktvolumen	Werte	Kontraktvolumen	Werte		
Instrument			aktiv	passiv		aktiv	passiv
Währungen	Absicherung	127,2	0,2	1,8	152,9	1,8	6,6
Zinsen	Absicherung	2 108,7	3,3	162,9	2 291,2	7,2	188,3
Übrige Basiswerte	Absicherung	38,1	0,2	0,8	118,4	0,9	4,9
Total		2 273,9	3,7	165,6	2 562,5	9,9	199,7

Die sich im Zuge der Finanzkrise veränderten Marktbedingungen mit stark gesunkenen Langfristzinsen, hohen Volatilitäten und hoher Unsicherheit bezüglich der mittel- und langfristigen Entwicklung haben zu einer noch vorsichtigeren Finanzierungspolitik der SBB geführt.

Neue Finanzierungen wurden weitgehend in Form von langfristigen Festzinskrediten aufgenommen. Variabel verzinsliche Finanzierungen sind über Zinssatzswaps abgesichert.

Die Marktbewertung der Zinsabsicherungsinstrumente hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erholt, ist jedoch noch immer deutlich negativ. Dies ist auf deutliche Verschiebungen im langfristigen schweizerischen Zinsniveau zurückzuführen.

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 Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates erfolgt halbjährlich mit dem Corporate Risk Report. Dieser stützt sich im Wesentlichen auf das Risk Assessment in Form von Interviews mit 53 Linienverantwortlichen (Risk Owner). Dabei bilden eine vom Konzern vorgegebene Risikolandschaft und Risikobeurteilungsmatrix den Massstab für eine standardisierte Risikobeurteilung.

Der Corporate Risk Report der Konzernleitung zuhanden des Verwaltungsrates umfasst die wichtigsten aktuellen Risikoexpositionen des Konzerns, den Handlungsbedarf und den aktuellen Stand der Massnahmenumsetzung. Der jeweilige Bericht wurde am 3. Juli 2009 sowie am 2. Februar 2010 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Risikomanagement in den Divisionen und Tochtergesellschaften. Die Linienverantwortlichen in den Divisionen tragen als Risk Owner 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 Risikomess- und Reportingsystemen erfasst werden.

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

Mit der vorliegenden Jahresrechnung 2009 sind folgende spezifischen Finanzrisiken verbunden:

Marktrisiken. Im Rahmen Ihrer Geschäftstätigkeit ist die SBB Finanzrisiken, wie Gegenpartei-/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 Mixes 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 derer Eigner (entsprechende Staaten Europas). EUROFIMA vergibt Kredite ausschliesslich an ihre Aktionäre oder an Transportunternehmen, welche über eine Garantie eines EUROFIMA-Aktionärs verfügen. 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 Liquiditätsplanung der SBB basiert auf einer laufend aktualisierten, rollierenden Liquiditäts-, Devisen- und Finanzplanung. Die Liquidität wird über Cash-Pools, bei welchen die wichtigsten Konten der SBB in Schweizer Franken und Euro konzentriert werden, und über kurzfristige Festgeldanlagen gesteuert. Dabei erfolgt die Anlage der Überschussliquidität bei verschiedenen Finanzinstituten, welche über ein Kurzfristrating von A1/P1 verfügen. Zur Risikominimierung bestehen zusätzlich klare Vorgaben über die Anlagelimites pro Gegenpartei.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Konzernrechnung wurde vom Verwaltungsrat am 11. März 2010 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 136.

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 2009 wird durch den Bereich Immobilien (CHF 85,0 Mio.) und die Zentralbereiche (CHF 65,0 Mio.) geleistet. Die Ausgleichszahlung der Zentralbereiche von CHF 65,0 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	
	2009	2008	2009	2008
Betriebsertag				
Verkehrserträge ¹	2 724,8	2 670,4	915,6	1 044,2
Abgeltungen	590,7	570,9	10,0	13,0
Mieterträge Liegenschaften	24,3	7,0	0,9	1,9
Nebenerträge	629,7	571,4	87,5	150,5
Übrige Erträge	44,9	18,7	2,6	4,0
Eigenleistungen	247,9	191,9	25,7	56,0
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	0,0	0,0	0,0	0,0
Ertragsminderungen	-140,8	-149,0	-11,8	-10,6
Umlage Zentralbereiche	0,0	0,0	0,0	0,0
Total Betriebsertag	4 121,6	3 881,3	1 030,6	1 259,0
Betriebsaufwand				
Materialaufwand	-401,3	-345,2	-82,8	-143,6
Personalaufwand	-1 577,9	-1 478,3	-455,2	-516,6
Sonstiger Betriebsaufwand ²	-1 241,1	-1 236,4	-449,8	-506,1
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-492,9	-465,0	-70,8	-73,8
Umlage Zentralbereiche	-74,1	-59,6	-22,4	-22,6
Total Betriebsaufwand	-3 787,3	-3 584,6	-1 081,0	-1 262,7
Betriebsergebnis/EBIT	334,2	296,6	-50,4	-3,7
Finanzertrag	31,8	57,6	15,3	17,6
Finanzaufwand	-68,6	-71,1	-22,1	-42,1
Umlage Zentralbereiche	-10,8	-0,3	-3,3	-0,1
Gewinn vor Steuern	286,6	282,8	-60,4	-28,4
Ertragssteuern	-3,4	-1,9	-2,1	-1,5
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0	0,0	0,0
Minderheitsanteile	-2,6	-4,0	0,0	0,0
Konzerngewinn	280,6	276,8	-62,5	-29,9
1 davon Trassenertrag	2,4	2,2	0,0	0,0
2 davon Trassengebühren	-569,8	-550,9	-180,7	-214,7

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
730,5	762,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-758,6	-771,6	3 612,3	3 705,9
38,8	47,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	639,6	631,1
2,2	2,1	444,7	455,8	1,2	1,2	-144,9	-126,5	328,5	341,6
592,4	549,9	372,9	242,6	379,9	417,6	-836,5	-821,0	1 225,9	1 110,9
3,9	5,8	0,1	0,3	8,5	8,1	-12,3	-13,1	47,7	23,8
404,0	389,6	9,2	6,5	2,3	1,6	29,5	25,7	718,5	671,3
1 389,6	1 360,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 389,6	1 360,2
0,5	-0,2	-1,0	0,0	8,2	-8,0	6,7	8,8	-138,2	-159,0
0,0	0,0	0,0	0,0	170,1	142,3	-170,1	-142,3	0,0	0,0
3 161,9	3 117,5	825,8	705,2	570,2	562,9	-1 886,3	-1 840,0	7 823,8	7 685,8
-195,7	-188,3	-3,8	-4,0	-0,6	-0,5	43,4	33,5	-640,9	-648,1
-1 170,5	-1 166,2	-95,8	-92,0	-228,0	-188,4	100,3	86,2	-3 427,1	-3 355,3
-1 073,6	-1 109,8	-219,8	-192,5	-328,4	-349,4	1 571,5	1 574,3	-1 741,2	-1 820,0
-784,5	-712,2	-136,9	-119,3	-14,6	-17,0	0,0	0,0	-1 499,7	-1 387,3
-65,9	-53,6	-7,7	-6,5	0,0	0,0	170,1	142,3	0,0	0,0
-3 290,2	-3 230,1	-463,9	-414,3	-571,7	-555,3	1 885,2	1 836,4	-7 308,9	-7 210,7
-128,3	-112,6	361,9	290,9	-1,5	7,6	-1,1	-3,6	514,9	475,1
5,4	15,5	0,7	1,5	202,2	265,1	-166,6	-208,1	88,8	149,1
-23,5	-21,8	-70,3	-90,4	-203,8	-255,6	166,6	207,1	-221,7	-274,0
-9,6	-0,3	-1,1	0,0	24,8	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
-156,0	-119,2	291,2	201,9	21,8	17,7	-1,1	-4,6	382,0	350,3
-0,2	0,0	-3,7	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	-9,4	-1,0
150,0	150,0	-281,3	-201,1	131,3	51,1	0,0	0,0	0,0	0,0
-0,2	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,8	-4,3
-6,5	30,4	6,2	3,3	153,1	68,8	-1,1	-4,6	369,8	345,0
703,6	726,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-647,8	-660,1	58,2	68,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	648,0	660,1	-102,5	-105,5

Segmentinformation Konzernbilanz SBB

Aktiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	456,4	369,4	39,0	24,1
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen	111,8	62,8	0,1	0,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	463,3	353,4	148,1	173,4
Sonstige Forderungen	68,1	50,2	47,8	49,9
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	204,8	153,4	8,8	54,7
Aktive Rechnungsabgrenzung	401,1	385,4	38,8	46,6
Total Umlaufvermögen	1 705,6	1 374,7	282,5	348,8
Anlagevermögen				
Finanzanlagen	518,4	20,2	15,8	15,2
Sachanlagen	5 446,1	5 252,5	714,1	765,6
Anlagen im Bau Sachanlagen	686,0	717,4	27,4	34,7
Immaterielle Anlagen	104,9	113,4	12,4	15,9
Total Anlagevermögen	6 755,4	6 103,5	769,6	831,4
Total Aktiven	8 461,0	7 478,2	1 052,1	1 180,2

Passiven.

Mio. CHF	Personenverkehr		Güterverkehr	
	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
Fremdkapital				
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	88,8	36,3	68,0	80,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	406,8	409,5	60,4	85,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	206,3	152,3	64,0	52,0
Passive Rechnungsabgrenzung	979,9	996,2	69,9	65,0
Kurzfristige Rückstellungen	78,9	73,1	38,8	103,3
Total kurzfristiges Fremdkapital	1 760,6	1 667,5	301,0	385,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	2 408,4	94,3	456,6	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	341,4	2 072,1	0,5	462,6
Langfristige Rückstellungen	22,2	20,4	57,4	32,6
Total langfristiges Fremdkapital	2 772,1	2 186,7	514,5	495,2
Total Fremdkapital	4 532,7	3 854,2	815,6	881,0
Eigenkapital				
Gesellschaftskapital	1 710,0	1 710,0	723,0	723,0
Kapitalreserven	575,4	575,4	2,2	2,2
Gewinnreserven	1 292,9	996,3	-426,0	-396,1
Konzerngewinn	280,6	276,8	-62,5	-29,9
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	3 858,9	3 558,5	236,6	299,1
Minderheitsanteile	69,4	65,5	0,0	0,0
Total Eigenkapital	3 928,3	3 624,0	236,6	299,1
Total Passiven	8 461,0	7 478,2	1 052,1	1 180,2

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
26,4	11,8	18,2	26,1	530,6	149,3	0,0	0,0	1 070,6	580,7
0,0	40,5	0,0	0,0	572,5	839,3	-668,8	-900,3	15,6	42,3
198,5	323,8	25,0	56,7	53,8	120,3	-184,2	-266,6	704,6	761,0
129,1	128,3	23,1	38,1	190,6	107,9	-292,0	-211,7	166,7	162,7
147,5	162,9	5,0	1,8	0,1	0,0	-6,4	-4,4	359,9	368,6
50,1	65,5	5,6	21,2	54,7	60,5	-63,4	-81,5	486,9	497,7
551,6	732,8	77,0	143,9	1 402,3	1 277,4	-1 214,7	-1 464,5	2 804,3	2 413,0
74,4	76,0	10,5	10,3	7 136,3	6 455,0	-6 523,4	-5 467,6	1 232,1	1 109,1
13 998,8	13 328,5	3 005,2	3 022,7	11,2	11,9	0,0	0,0	23 175,4	22 381,2
3 864,1	4 008,2	394,8	340,4	7,1	3,4	0,0	0,0	4 979,3	5 104,2
294,1	242,0	6,8	8,2	25,1	31,2	0,0	0,0	443,3	410,6
18 231,4	17 654,6	3 417,3	3 381,6	7 179,7	6 501,5	-6 523,4	-5 467,6	29 830,1	29 005,1
18 783,0	18 387,4	3 494,3	3 525,6	8 582,0	7 778,9	-7 738,1	-6 932,1	32 634,3	31 418,1

Infrastruktur		Immobilien		Zentralbereiche		Eliminationen		Total SBB	
31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2008
281,8	575,6	210,0	260,0	360,3	475,5	-671,8	-903,2	337,2	524,2
365,1	362,5	59,3	132,0	54,6	88,0	-167,5	-245,7	778,6	831,8
91,0	69,4	11,6	27,5	60,3	46,8	-292,4	-211,7	140,8	136,4
118,8	119,6	80,6	56,0	114,8	141,0	-88,1	-107,4	1 275,9	1 270,5
81,5	75,1	16,6	4,5	153,5	146,5	-1,8	-5,1	367,4	397,4
938,2	1 202,2	378,0	480,0	743,5	897,9	-1 221,4	-1 473,2	2 900,0	3 160,3
352,0	234,0	2 352,4	0,0	7 006,5	6 187,1	-5 610,7	0,0	6 965,2	6 515,4
9 451,7	8 892,3	3,0	2 286,4	2 863,2	2 877,6	0,0	-4 554,9	12 659,8	12 036,0
256,0	267,2	21,8	26,2	51,2	51,8	-4,9	-4,0	403,8	394,1
10 059,7	9 393,5	2 377,1	2 312,5	9 920,9	9 116,5	-5 615,6	-4 558,9	20 028,8	18 945,5
10 997,9	10 595,8	2 755,1	2 792,5	10 664,4	10 014,3	-6 837,0	-6 032,0	22 928,7	22 105,8
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	120,1	810,5	810,5	-4,4	-4,4	2 069,1	2 069,1
683,5	653,1	113,0	109,6	-3 306,0	-3 374,8	-172,6	-168,1	-1 815,3	-2 180,1
-6,5	30,4	6,2	3,3	153,1	68,8	-1,1	-4,6	369,8	345,0
7 772,4	7 778,9	739,2	733,0	-2 082,4	-2 235,5	-901,2	-900,1	9 623,6	9 234,0
12,7	12,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	82,1	78,3
7 785,1	7 791,7	739,2	733,0	-2 082,4	-2 235,5	-901,2	-900,1	9 705,6	9 312,3
18 783,0	18 387,4	3 494,3	3 525,6	8 582,0	7 778,9	-7 738,1	-6 932,1	32 634,3	31 418,1

Beteiligungsverzeichnis SBB

Konzern- und assoziierte Gesellschaften.

Firmenname	Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB		Seg
			% 31.12.2009	% 31.12.2008	
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, 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 6,65	4,66	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 Rapperswil-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
SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern	CHF 0,10	0,05	51,00	0,00	V P
Cisalpine 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	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	50,00	E P
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau	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	18,00	36,00	40,00	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
Bus Ostschweiz AG, Altstätten	CHF 0,10	0,03	30,60	18,00	E P
RAAlpin 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
Lyría 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
Termini 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 AG
Belpstrasse 23
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ev.com/ch

An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 11. März 2010

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 108 bis 136 für das am 31. Dezember 2009 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 Treuhänder-Kammer

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 2009 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)



Patrick Bundeli
Zugelassener Revisionsexperte

Erfolgsrechnung SBB AG

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

Mio. CHF	Anmerkung	2009	2008
Betriebsertrag			
Verkehrserträge	1	2 712,9	2 709,5
Abgeltungen	2	493,3	462,9
Mieterträge Liegenschaften		339,2	355,0
Nebenerträge	3	1 276,2	1 060,7
Übrige Erträge		46,0	43,3
Eigenleistungen		682,3	608,8
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	4	1 389,6	1 360,2
Ertragsminderungen		-117,7	-139,6
Total Betriebsertrag		6 821,8	6 460,9
Betriebsaufwand			
Materialaufwand		-572,9	-507,2
Personalaufwand	5	-2 785,1	-2 660,1
Sonstiger Betriebsaufwand	6	-1 593,0	-1 621,8
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen		-1 427,9	-1 273,1
Total Betriebsaufwand		-6 378,8	-6 062,2
Betriebsergebnis/EBIT		443,0	398,7
Finanzertrag		122,8	137,6
Finanzaufwand		-200,5	-224,9
Gewinn vor Steuern		365,3	311,4
Ertragssteuern		-3,7	2,8
Jahresgewinn	7	361,6	314,2

Bilanz SBB AG

Aktiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		862,4	413,9
Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		116,8	148,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	607,5	657,4
Andere Forderungen		147,3	142,8
Warenvorräte und angefangene Arbeiten		348,3	311,8
Aktive Rechnungsabgrenzungen		418,0	440,9
Total Umlaufvermögen		2 500,4	2 114,8
Anlagevermögen			
Finanzanlagen	9	2 590,2	2 550,1
Sachanlagen		21 366,3	20 639,8
Anlagen im Bau Sachanlagen		4 762,2	4 865,9
Immaterielle Anlagen		424,7	388,3
Total Anlagevermögen		29 143,4	28 444,1
Total Aktiven		31 643,8	30 558,9

Passiven.

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Fremdkapital			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		270,2	402,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	749,3	757,0
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		120,1	119,5
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 195,9	1 216,2
Kurzfristige Rückstellungen	11	299,2	271,0
Total kurzfristiges Fremdkapital		2 634,7	2 766,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	6 506,5	6 187,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	12 395,2	11 832,7
Langfristige Rückstellungen	11	684,8	711,9
Total langfristiges Fremdkapital		19 586,4	18 731,8
Total Fremdkapital		22 221,1	21 497,8
Eigenkapital			
Aktienkapital		9 000,0	9 000,0
Gesetzliche Reserven			
Allgemeine gesetzliche Reserven		2 000,0	2 000,0
Reserve aEBG 64		640,4	630,6
Bilanzverlust	14		
Verlustvortrag		-2 579,3	-2 883,6
Jahresgewinn		361,6	314,2
Total Eigenkapital		9 422,7	9 061,1
Total Passiven		31 643,8	30 558,9

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

Im Jahr 2009 wurden zur besseren Verständlichkeit Anpassungen im Ausweis vorgenommen. Diese Umgliederungen haben keinen Ergebniseffekt. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst:

Erfolgsrechnung

Erhaltene Abgeltungen von Dritten (nicht Bund oder Kantone) wurden von den Abgeltungen in die übrigen Nebenerträge umgegliedert. Anpassung Vorjahreszahlen: CHF 0,1 Mio.

Die in den Dienstleistungen Dritte enthaltenen Erträge der SBB aus Handy-Prepaid-, Tour-Operating-, Event-Ticketing- und express4you-Geschäften wurden netto dargestellt, da es sich um Provisionsgeschäfte handelt. Das Vorjahr wurde um CHF 211,3 Mio. in den Dienstleistungserträgen und übrigen Betriebsaufwand netto dargestellt.

Im Bereich Energie hat die Abwicklung des Ökozertifikatehandels geändert. Dabei werden nur noch die Nettogeschäfte verrechnet. Das Vorjahr wurde deshalb in den Positionen Energieverkäufe und Energie- und Entsorgungsaufwand um CHF 88,8 Mio. netto dargestellt.

Die Kapitalsteuern wurden vom Steueraufwand in den übrigen Betriebsaufwand umgegliedert. Anpassung Vorjahreszahlen: CHF 0,6 Mio.

Bilanz

Die in den anderen Forderungen enthaltenen kurzfristigen Finanzforderungen wurden in die Wertschriften und kurzfristigen Finanzforderungen umgegliedert. Anpassung der Vorjahreszahlen: CHF 146,0 Mio.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Dritten in den anderen langfristigen Verbindlichkeiten werden neu detailliert in Verbindlichkeiten gegenüber Kantonen und langfristigen Erlösabgrenzungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen über CHF 1200 Mio. und die kommerziellen Darlehen des Bundes in der Höhe von CHF 70,0 Mio. wurden von anderen langfristigen Verbindlichkeiten zu den langfristigen Finanzverbindlichkeiten umgegliedert.

0.3 Vorsorgeverpflichtungen

Im Geschäftsjahr 2006 wurden die wirtschaftlichen Vorsorgeverpflichtungen der SBB AG gegenüber der Pensionskasse SBB die Höhe von CHF 4348 Mio. analog den Vorschriften von Swiss GAAP FER 16 berechnet und als Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen in der Bilanz ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2007 erfolgte durch die SBB AG eine Teilsanierung der Pensionskasse SBB in der Höhe von CHF 1493 Mio. Dadurch reduzierte sich der Saldo der Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen auf CHF 2825 Mio.

Die statische Unterdeckung per 31. Dezember 2009 beträgt CHF 2215 Mio. (Vorjahr: CHF 2982 Mio.). Der Deckungsgrad beträgt 84,4 % (Vorjahr: 79,2 %).

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 40,0 Mio. (Vorjahr: CHF 39,0 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 555,7 Mio. reduziert. Im Berichtsjahr wurden CHF 18,4 Mio. in Anspruch genommen.

0.6 Umweltlasten

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 2009 in geringem Umfang weitergeführt und die Kosten von CHF 7,1 Mio. der Rückstellung belastet. Aufgrund von Neubeurteilungen mussten CHF 8,0 Mio. neu gebildet werden, womit der Rückstellungsbestand noch CHF 70,5 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 kantonaler 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	2009	2008
Personenverkehr	2 402,6	2 319,8
Betriebsleistungen	98,1	130,6
Infrastruktur (Trassenertrag)	212,2	259,1
Verkehrserträge	2 712,9	2 709,5

2 Abgeltungen

Mio. CHF	2009	2008
Abgeltungen regionaler Personenverkehr		
Bund	196,0	189,3
Kantone	258,4	226,3
Total Abgeltungen regionaler Personenverkehr	454,4	415,7
Trassenpreissubventionen im Güterverkehr an Infrastruktur für Kombiverkehr	38,8	47,2
Total Trassenpreissubventionen	38,8	47,2
Abgeltungen	493,3	462,9

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

3 Nebenerträge

Mio. CHF	2009	2008
Dienstleistungen	253,1	257,5
Wartungs- und Unterhaltsarbeiten	91,7	62,1
Erträge aus Vermietungen	80,2	84,5
Energieverkäufe	70,8	98,2
Geldwechsel	43,3	42,4
Provisionen, Kommissionen	86,7	89,0
Drucksachen- und Materialverkäufe	59,3	59,5
Kostenbeteiligungen, Beiträge	245,9	173,1
Gewinn aus Veräusserungen von Anlagevermögen	246,7	145,3
Übrige Nebenerträge	98,5	49,0
Nebenerträge	1 276,2	1 060,7

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

4 Leistungen des Bundes für Infrastruktur

Mio. CHF	2009	2008
Abschreibung Infrastruktur	906,9	910,2
Betriebsbeitrag Infrastruktur	482,7	450,0
Leistungen des Bundes für Infrastruktur	1 389,6	1 360,2

5 Personalaufwand

Mio. CHF	2009	2008
Lohnaufwand	2 242,1	2 165,0
Sozialversicherungsaufwand	403,7	368,7
Personalaufwand NOA	8,2	3,7
Übriger Personalaufwand	131,2	122,8
Personalaufwand	2 785,1	2 660,1

6 Sonstiger Betriebsaufwand

Mio. CHF	2009	2008
Miete von Anlagen	41,3	41,9
Fremdleistungen für Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	520,9	516,1
Fahrzeugaufwand	99,6	99,7
Sach- und Vermögensversicherungen, Abgaben, Gebühren	72,1	64,3
Energie- und Entsorgungsaufwand	203,5	216,2
Verwaltungs- und Informatikaufwand	281,5	318,4
Werbeaufwand	52,9	57,3
Verlust aus Veräusserungen von Anlagevermögen	2,5	2,5
Übriger Betriebsaufwand	87,1	80,5
Betriebsleistungsaufwand	162,6	161,2
Vorsteuerkürzungen Abteilungen/Leistungen des Bundes	68,8	63,7
Sonstiger Betriebsaufwand	1 593,0	1 621,8

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

7 Jahresgewinn

Mio. CHF	2009	2008
Jahresgewinn/-verlust aus abgeltungsberechtigten Sparten gemäss Art. 64 aEBG		
Infrastruktur	-23,4	-10,2
Regionaler Personenverkehr (RPV)	4,4	20,1
Jahresgewinn aus nicht abgeltungsberechtigten Sparten	380,6	304,3
Jahresgewinn	361,6	314,2

8 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	520,9	612,4
gegenüber Konzerngesellschaften	116,2	74,9
gegenüber assoziierten Gesellschaften	7,5	9,2
Wertberichtigungen	-37,1	-39,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	607,5	657,4

9 Finanzanlagen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Wertschriften des Anlagevermögens	428,5	395,6
Beteiligungen ¹	601,7	664,1
Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	632,1	595,0
Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	876,9	878,8
Langfristige Forderungen gegenüber assoziierten Gesellschaften	51,1	16,6
Finanzanlagen	2 590,2	2 550,1

¹ Die Beteiligungen der SBB AG gehen aus dem Beteiligungsverzeichnis unter Anmerkung 15.5 hervor.

Die SBB hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in der Höhe von CHF 200,0 Mio. 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 100,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage gegenüber der SBB Cargo AG gemacht, welche bis 31. Dezember 2010 gültig ist (vgl. Anmerkung 15.1).

10 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten	642,9	716,6
gegenüber Konzerngesellschaften	105,8	40,2
gegenüber assoziierten Gesellschaften	0,6	0,3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	749,3	757,0

11 Rückstellungen

Rückstellungen nach Fristigkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Rückstellungen	299,2	271,0
Langfristige Rückstellungen	684,8	711,9
Rückstellungen	984,0	982,9

Rückstellungen nach Verwendungszweck

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Umweltlasten	70,5	69,6
Sanierung Energiebereich	555,7	574,1
Ferien/Überzeit	83,1	90,0
Restrukturierung	71,4	39,8
Übrige Rückstellungen	203,3	209,4
Rückstellungen	984,0	982,9

12 Langfristige Finanzverbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Bankverbindlichkeiten	1 925,4	1 809,6
Leasingverbindlichkeiten	1 755,5	1 734,3
Personalkasse	1 485,5	1 373,2
Darlehen von Bund (kommerziell)	140,0	70,0
Darlehen von Vorsorgeeinrichtungen	1 200,0	1 200,0
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	6 506,5	6 187,1

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

13 Andere langfristige Verbindlichkeiten

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber Aktionär Bund (unverzinslich)	9 005,7	8 596,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kantonen (unverzinslich)	455,4	287,0
Langfristige Erlösabgrenzungen	109,1	124,3
Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen ¹	2 825,0	2 825,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	12 395,2	11 832,7

¹ Wir verweisen auf Anmerkung 0.3 Vorsorgeverpflichtungen sowie auf die Erläuterungen zu den Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen im Konzernbericht.

Zu Änderungen im Ausweis verweisen wir auf Anmerkung 0.2.

Zusammensetzung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Aktionär Bund

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastruktur Grundbedarf	2 878,4	2 482,9
Variabel verzinsliche Darlehen FinöV-Fonds	5 900,3	6 018,7
Variabel verzinsliche Darlehen Infrastrukturfonds	227,0	94,8
Kommerzielles Darlehen	140,0	70,0
Total	9 145,7	8 666,4

Nettoverschuldung

Mio. CHF	Anmerkung	31.12.2009	31.12.2008
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		270,2	402,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	12	6 506,5	6 187,1
Andere langfristige Verbindlichkeiten	13	12 395,2	11 832,7
abzüglich langfristige Erlösabgrenzungen		-109,1	-124,3
abzüglich Passiven aus Vorsorgeeinrichtungen		-2 825,0	-2 825,0
Total Finanzverbindlichkeiten		16 237,7	15 472,8
./. Flüssige Mittel und Wertschriften und kurzfristige Finanzforderungen		-1 374,8	-925,1
Nettoverschuldung		14 862,9	14 547,7
Veränderung gegenüber dem Vorjahr		315,2	771,8

Aus der Neudarstellung gemäss Anmerkung 0.2 resultiert ein veränderter Saldo «Veränderung gegenüber Vorjahr» per 31.12.2008 um CHF 75,0 Mio.

14 Bilanzverlust

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Verlustvortrag		
nicht zweckgebunden nach Art. 64 aEBG	-2 579,3	-2 883,6
Total Gewinn-/Verlustvortrag	-2 579,3	-2 883,6
Jahresgewinn		
nach Art. 64 aEBG zweckgebunden	-19,0	9,8
nicht zweckgebunden nach Art. 64 aEBG	380,6	304,3
Total Jahresgewinn	361,6	314,2
Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 aEBG	-2 217,7	-2 569,4

15 Gesetzliche Angaben

15.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter/belastete Aktiven

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Leasinganlagen	831,5	1 019,4
Fahrzeuge eingebunden als Sicherheit für Eurofima-Miete-Kaufverträge	688,0	634,7
Bürgschaften und Garantien	238,5	316,1
Verpflichtungen aus nicht einbezahlem Gesellschaftskapital	147,2	147,2
Statutarische Haftungsklauseln	130,0	130,0
Feste Abnahme- und Finanzierungsverpflichtungen	36,0	60,0
Andere	37,7	35,5
Total	2 108,9	2 342,9

Die SBB hat zugunsten der SBB Cargo AG eine auf CHF 100,0 Mio. limitierte Liquiditätszusage unterzeichnet. 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	31.12.2009	31.12.2008
Fällig innerhalb eines Jahres	9,4	7,8
Fällig innerhalb 1 bis 2 Jahren	6,7	5,8
Fällig innerhalb 2 bis 3 Jahren	4,3	3,1
Fällig innerhalb 3 bis 4 Jahren	1,3	0,8
Fällig später als 4 Jahre	0,0	0,1
Total	21,6	17,7

15.4 Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Konzernleitung 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 über einer definierten Toleranzgrenze wurden angemessene Massnahmen zu ihrer Steuerung definiert und verfolgt. Der jeweilige Bericht wurde am 3. Juli 2009 sowie am 2. Februar 2010 vom Verwaltungsrat genehmigt.

Die SBB AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. 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.

Für weitere Angaben zur Risikobeurteilung wird auf den Anhang zur Konzernrechnung verwiesen.

15.5 Wesentliche Beteiligungen

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2009	Beteiligung SBB % 31.12.2008
Personenverkehr und Tourismus					
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	6,65	4,66	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	50,00
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
Güterverkehr und Spedition					
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00
Kraftwerke					
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	18,00	36,00	40,00
Liegenschaften und Parking					
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
Diverses					
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
SBB Transportpolizei Schweiz AG, Bern	CHF	0,10	0,05	51,00	0,00
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

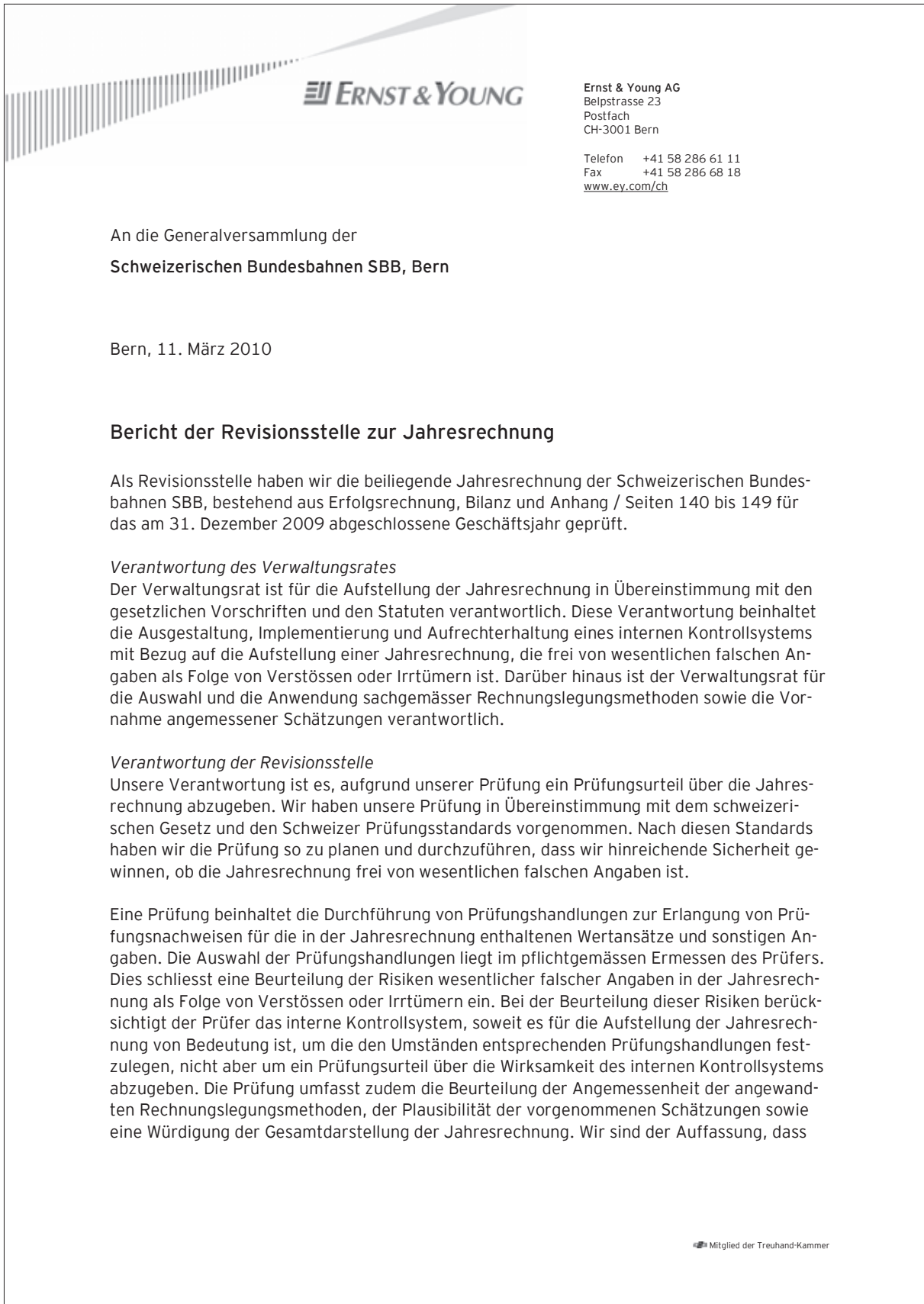
Die Kapitalanteile entsprechen den Stimmrechtsanteilen.

Antrag Verwaltungsrat über Verwendung Bilanzergebnis.

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Bilanzverlust per 31. Dezember 2009 wie folgt zu verwenden:

Mio. CHF	31.12.2009	31.12.2008
Jahresgewinn	361,6	314,2
Verlustvortrag Vorjahr	-2 579,3	-2 883,6
Bilanzverlust vor Zuweisung gemäss Art. 64 aEBG	-2 217,7	-2 569,4
an bzw. aus Reserve gemäss Art. 64 aEBG		
– Personenverkehr	-4,4	-20,1
– Infrastruktur	23,4	10,2
Bilanzverlust zur Verfügung der Generalversammlung	-2 198,7	-2 579,3
Vortrag auf neue Rechnung	-2 198,7	-2 579,3

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung



An die Generalversammlung der
Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Bern

Bern, 11. März 2010

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang / Seiten 140 bis 149 für das am 31. Dezember 2009 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 2009 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 ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

In Übereinstimmung mit Art. 72 Eisenbahngesetz (aEBG) stellen wir fest, dass die Rechnung durch das Bundesamt mit deren Bericht vom 4. März 2010 ohne Vorbehalte genehmigt worden ist.

Ernst & Young AG



Alessandro Miolo
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Patrick Bundeli
Zugelassener Revisionsexperte



Mix
Produktgruppe aus vorbildlicher
Waldwirtschaft und anderen
kontrollierten Herkünften

Cert no. SQS-COC-023903
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

klimateutral gedruckt 
myclimate.org / natureOffice.ch / CH-168-579131

Der Geschäftsbericht 2009 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website www.sbb.ch abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

Impressum

Herausgeber: SBB AG, Kommunikation, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Bern 65
Projektleitung: Brigitte Lüscher, Leiterin Public Relations SBB, Bern
Texte und Textredaktion: Danni Härry, Pressechef SBB, Bern
Heini Lüthy Kommunikation, Zürich
Konzept und Gestaltung: schneiter meier külling AG, Zürich
Redaktionssystem und Druckvorstufe: Stämpfli Publikationen AG, Bern
Fotos: Andrea Vedovo, Zürich
Lithografie: Stämpfli Publikationen AG, Bern
Druck: Stämpfli Publikationen AG, Bern
Papier: Munken Polar, Magno Satin

ISSN 1424-597

SBB AG
Kommunikation
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Bern 65
Telefon 051 220 41 11
www.sbb.ch
press@sbb.ch